



Классический деревянный фофан от петрозаводской компании «Варяг» – единственного российского экспонента

Как бы мы ни относились к нашим северным соседям, финнам – с уважением за их трудолюбие и упорный характер либо с иронией за неспешность в ситуациях, когда, казалось бы, требуется всю гнать лошадей, все же никогда не упускаем возможности посмотреть, что происходит с прогулочным флотом Финляндии, поскольку тенденции и перемены на тамошнем рынке так или иначе сказываются и в российской жизни. И хельсинкская ежегодная выставка «Vene Båt» неизменно работает барометром и нашей рыночной «погоды».

Регулярно приезжая каждый февраль в хельсинкский Экспоцентр, настолько привыкаешь к местному способу подачи лодочно-моторного товара, специализации залов и даже расположению отдельных экспонентов, что заметить перемены не составляет особого труда, тем более, что все новинки финны заботливо снабжают особой оранжевой наклейкой «Uutuus». Остановимся на некоторых наиболее важных моментах, которые мы отметили как при беглом осмотре зала, так и при углубленном рассмотрении экспонатов и распросах неизменно благожелательных стендистов.

Особенностью этого года стоило бы назвать многочисленные слияния и поглощения, произошедшие в самом презентабельном первом зале

центра – отголоски глобализации, понемногу охватывающей и консервативное северное судостроение. Огромный стенд посередине выставочной площади заняло балтийское отделение суперкорпорации «Brunswick». Как известно, она купила акции многих успешных финских судостроительных компаний и сейчас вывела свои моторы «Mercury» и «MerCruiser» в прибалтийские страны напрямую, минуя фирмы-дистрибьюторы. Под крылом «Brunswick» обосновались не только привычные уже пакетными продажами мотолодки «Uttern» и «Quicksilver» (получившие теперь в Скандинавии новое имя «Örnvick»), но и норвежские «Askeladden», и финские «MV-Marin», и – о ужас! – столь любимые нашим рыболовом-любителем алюмоплас-

Финский барометр российского рынка





«Silver Condor 730» – лауреат прошлого года в номинации «За новизну». Обратите внимание на складные «крылья» ветрового стекла.



Катера «Sea Star», представляемые компанией «Порт-Артур», подружились в Финляндии с «Honda»

тиковые «Silver». Под крыло бренда «Honda» Стефана Брандта помимо завоевывающих все большую популярность лодок «АМТ» попали катера «Sea Star», известные у нас по дилерству компании «Порт-Артур». Новый 7-метровый «Sea Star 720» с типичным кормовым расположением рубки за носовым кокпитом, видимо, появится вскоре и на наших выставках.

Продавцы мощных 300-сильных четырехтактников, едва презентовав их появление в свободной продаже, уже начали «раскрутку» через творческое сотрудничество с судостроителями. Появились модели лодок, «заточенные» под установку моторов верхней мощностной категории, а представители «Mercury» постарались взять наивысшую планку и показали 13-

метровый РИБ с четырьмя «Mercury Verado» на транце, т. е. общая мощность двигательной установки составила 1200 л.с.! Вся связка двигателей поворачивается с помощью рулевого сервомотора. Предполагаемая (поскольку спроектированная специалистами компании «Ribcraft» «моторка» еще не видела воды) скорость должна превысить 65 уз. Запас бензина составляет 1300 л в двух топливных цистернах, чего должно хватить на несколько часов крейсерского хода по Балтике. Судно предназначено для коммерческих рейсов с туристами среди островов и шхер окрестностей Хельсинки.

Еще один заметный тренд – постепенный отход лидеров алюминиевого финского судостроения от внешней брутальности, показательной функцио-

нальности сварного катера. Пожалуй, наиболее яркой иллюстрацией подобной тенденции стали «Buster» – самые массовые по объемам выпуска алюминиевые лодки в Европе.

Несколько лет назад мы слышали от руководства верфи: «Никакого стеклопластика – только металл!». Тогда финские товарищи явно погорячились. Некоторые лодки модельного ряда «Buster» 2008 г., представленного в одном из павильонов выставочного центра, можно было «опознать» разве что по фирменной эмблеме. Если раньше конструкторы «Inha Works» могли снизить разве что до незначительных элементов из черного термопласта, исполняющих чисто декоративные функции и не несущих никаких серьезных нагрузок, то теперь на предпри-





Самый мощный РИБ на «Vene-2008» — четыре «Verado» на транце



ятии прочно обосновался стеклопластик, который широко применяется и в оформлении, и в самой конструкции «старших» моделей. Да еще какой стеклопластик! Первым делом бросался в глаза, конечно, гламурный цвет гелкоута – «золотистый металлик», но, как сообщил нам директор по маркетингу «Inha Works» Маркку Уотинен, при изготовлении и небольших, и массивных деталей применяется не банальная выклейка, а наиболее прогрессивная на сегодняшний день технология инфузии с использованием жесткого пуансона (RTM), требующая весьма дорогостоящего оборудования.

Ну а новая модель «Buster XXL AWC» и вовсе стала настоящим «шоу-стоппером». Целую зиму маркетологи

верфи во главе с Маркку интриговали «морских» журналистов всего мира, рассылая электронные открытки с изображением металлически отблескивающего яйца с надтреснутой верхушкой. «Вылупилось» неведомое создание как раз на «Vene», и интрига, если судить хотя бы внешнему виду новинки, того стоила. В футуристическом облике 6.3-метрового «XXL AWC» с прозрачной надстройкой-аквариумом, обратным наклоном лобовых стекол и хитроумным, сдвигающимся вбок носовым люком смешались сразу несколько стилей. Мнения о дизайне лодки довелось слышать самые разные, от восторгов до полного неприятия, но спорщики были солидарны в одном – мимо уж точно не пройдешь.

Даже поддерживающий до последнего времени образ сугубо трудового судна «Faster» ввел в конструкцию фансонные элементы из литого алюминия, сваренные в критические с точки зрения внешности места, такие как углы фальшборта у транца. Финская индустрия усиленно рвется на европейский рынок и играет по его правилам. Правда, сами финны проявляли явный интерес к новинкам средиземноморской постройки – испанским «Menorquin MY100» и изящным итальянцам «Areamare», очень близким, тем не менее, по концепции к любимым на Балтике «морским джипам» типа «Targa» или «Nord Star».

К этой же «мужской» категории мы отнесли бы и катера финской компании «Paragon Yachts», отличающиеся при богатстве отделки своей «профессиональной» компоновкой. Даже невооруженным глазом было видно, что килеватость этих лодок запредельная. Подтвердило это и знакомство с рекламным буклетом, в котором была указана цифра 26.5° (круче мы видели только у всепогодных спасательных РИБов «Boomeranger» – 27.5°). Кроме того, бросался в глаза серый «пояс», окаймляющий корпус по периметру. По этой причине выставленные «Paragon» издали напоминали РИБы, но любопытный элемент корпуса оказался не надувным баллоном, а «мягкой скулой», заполненной пенистым материалом (кстати, по причине большой килеватости четко определить границу между скулой и планширем здесь довольно затруднительно). Объем «пояса» невелик, а расположен он так, что вряд ли соприкоснется когда-нибудь с причальной стенкой, исполняя роль мягкого привальника. Хозяева стенда нас «просветили» – это, мол, типа амортизатора, чтобы на волне поменьше трясло. Из дальнейшего разговора выяснилось, что намерения шутить у парней не было и что они искренне в подобную «инновацию» верят. Правда, имели мы дело с представителями дилера, а не верфи. Ох уж эти продавцы-маркетологи!

Обратило на себя практическое отсутствие на выставке российских стендов, что уже можно считать если не тенденцией, то явным намеком на нее. Если в прошлые годы то одна, то другая наша производственная фирма

«забрасывала сети» в финские воды, то сейчас их как будто смело, несмотря на существенно более низкую стоимость площади за единицу выставочного времени, чем в обеих российских столицах. Возможно, не последней причиной этого стала Московская бот-шоу, проходящая в это же время в Крокус-Экспо, которая изрядно оттянула русскоговорящего посетителя, а тот, что попадался-таки навстречу, озабоченно торопился успеть на московский поезд «Лев Толстой»...

Никуда не спешили только представители петрозаводской компании «Варяг», не в первый уже раз представлявшей свои деревянные лодки скандинавским ценителям традиционного стиля в судостроении. Их парусно-гребная клинкерная лодка «Аскольд-15» была продана сразу же и доставляла на стенде только для привлечения

дальнейшей клиентуры. Не меньший интерес вызвала различная резная нечисть – лешие, русалки, водяные – на планшере фифана, построенного петрозаводскими мастерами по той же клинкерной технологии. Скандинавы ценят настоящие, сделанные с душой вещи.

Зато не могло не порадовать российское присутствие в секторе, которое до сих пор оккупировали одни американцы и новозеландцы – в малых судах на воздушной подушке. Катер с узнаваемой внешностью и именем «Airjet 3000», оказавшийся не чем иным, как нижегородским СВП «Пегас», ввезла в Финляндию местная компания «HTMagine» Антона Нойонена. В отличие от американских «мыльниц» аналогичного назначения наш катер оборудован закрытой кабиной, что намного ценнее в прохладных мес-

тных широтах. Кроме того, большая проблема всех СВП – шум – внутри кабины не превышает приемлемых 78 дБ.

Что касается моторов, то у нашего ближайшего северного соседа все по-прежнему, изменения есть, но они протекают в соответствии с хорошо известным в России финским менталитетом. Отдельных стендов с подвесными моторами хорошо известных фирм на этой выставке уже давно нет или «почти нет», так как пакетные продажи в Суоми составляют около 70% продаж моторов. Исключения – это моторы китайского производства «Sail» и «Parsun», а также «Selva» итальянского производителя. Три стенда с этими моторами выглядели достаточно грустно, но не безнадежно. Финны, неплохо зная «Selva», довольно внимательно осматривали экспозицию, особенно



О дизайне «Buster XXL AWC» можно спорить, но у стенда с новинкой, даже не успевшей еще «попробовать воды», публика замедляла шаг



Дизайнерское ноу-хау от «Faster» – фасонные литые детали в составе корпуса



Мягкие скуловые наделки отнюдь не превращают этот «Paragon» в РИБ



Нижегородские «Пегасы» пришли и в Финляндию



Финские фрезы в руках мастера творят чудеса



«Sail» выглядит неплохо, но пока ажиотажным спросом не пользуется



Традиционно музейные экспонаты привлекают множество посетителей



Стационарные двигатели занимают гигантские площади, на которых представлены практически все доступные модели

новый четырехтактный 2.5-сильный мотор и моторы, произведенные в содружестве с «Yamaha», но большого желания приобрести тот или иной экспонат не высказывали. Не было ажиотажа и возле «китайцев», даже, несмотря на очень большой стенд. Люди подходили, трогали, щупали моторы, заглядывали во всевозможные отверстия, что-то обсуждали друг с другом и со стендистами, но, похоже, больше из любопытства, чем из желания купить. Однако, судя по информации, полученной от продавцов, финны потихоньку свыкаются с мыслью о том, что китайская продукция, если уже пришла в Финляндию, то тут надолго и останется, войдя в повседневный быт, как это когда-то произошло с кетчупом и чипсами из США, пивом «Гиннес» из Ирландии, «мерседесами» из Германии и т. д.

Большой популярностью у посетителей пользовался 350-сильный мотор от «Yamaha». И вряд ли тому причиной был его оригинальный дизайн, финны хорошо знают толк в мощных моторах и используют их как на прогулочных лодках, так и для профессиональных целей. Один вид упомянутого РИБа с четырьмя 300-сильными моторами на транце может многое сказать о любви жителей страны Суоми к быстрому перемещению по водным просторам.

Моторных премьер ожидать от выставки в Хельсинки не приходится, все почти за год появляется в Майами, но вот потрогать и взглянуть воочию на европейскую новинку можно. К примеру, на «Evinrude 300 E-Тес». Этот мотор еще не успел толком засветиться в Европе, а в Хельсинки – пожалуйте, причем рядышком с вете-



Новый «Yamaha F350» оказался в центре внимания

раном, в смысле – восстановленным старичком.

Или, к примеру, новый «Tohatsu MFS20». Его только-только обозначили как новинку 2008 г. и даже не успели включить в буклеты многих стран, а на стенде «S.G.N.» он уже есть. Правда, пока нет «MFS15», который должен был также появиться одновременно с ним, но это уже не столь важно, так как оба эти мотора созданы на одной базе – «MFS18». Любопытно, что серия «MFS15/20» позиционируется «Tohatsu» как адаптированная к северным регионам. Может быть, поэтому эти моторы хотят пораньше показать в Финляндии?

Как всегда порадовала экспозиция старых моторов и деревянных судов. Ничего нового, все более или менее знакомо, но каждый раз увидев этот

уголок выставки, невольно застревает тут на приличное время. Наверное, возраст моторов и старые технологии постройки лодок в стиле ретро имеют особую ауру и не оставляют равнодушными никого.

Традиционно большой выбор одежды, как сугубо морского предназначения, так и «околоводной» типа модных сегодня бушлатов, костюмов из «гортекса» и в стиле «само», обуви, головных уборов и очков. Представлены, наверное, самые известные фирмы Европы, причем цены на товары не самые высокие, и купить все можно, как говорится, не отходя от кассы. С размерами, правда, случаются проблемы – товары разбирают быстро.

Судя по ценам на многие предметы одежды и спасения, например, спасательные жилеты в виде подковы серии «рго», т. е. «самонадувающиеся», кое-какие вещи выгоднее покупать в Финляндии – получится скорее всего дешевле.

Несколько стендов с принадлежностями для рыбаков удивили тем, что от них некоторые посетители уходили, держа в руках в буквальном смысле пучки спиннингов с катушками. Вопрос разрешился просто – цены на эти лакомые предметы начинались от 19 евро и заканчивались 35 евро за самый «дорогой» экземпляр.

Но мы немного увлеклись. Итак, моторы. В связи с быстрым ростом благосостояния и сравнительно небольшими налогами на обладание катером или лодкой парк маломерных судов Финляндии сейчас хоть и не быстро, но все же растет. Увеличивается не только количество проданных лодок и моторов, но и их размеры и мощность. Иными словами, финн со средним заработком может себе позволить кое-какие излишества и поменять свое плавсредство на более комфортное и, естественно, более дорогое. При этом политика банков в части предоставления кредитов на лодки и катера шадящая. Небольшой спад продаж, который был пару лет назад, вовсе не свидетельствует о том, что в стране пропал интерес, просто произошло временное насыщение рынка, и потребитель стал покупать меньше в количественном отношении, но больше в денежном выражении. Разумеется, все сказанное относится исключительно к внутреннему



Индивидуальным средствам спасения, как обычно, уделяется очень большое внимание

рынку Финляндии и никак не связано с тем, что многие фирмы используют эту страну в роли перевалочной базы по пути в Россию.

Статистика, ежегодно предоставляемая Ассоциацией судостроителей Финляндии «Finnboat», отражает неуклонный рост оборота местного малотоннажного рынка. Чистый доход от продаж в прошлом году вырос на 10.5%, причем оборот внутреннего рынка увеличился почти на 39%, а продажи на экспорт возросли на 75%! Это следствие целенаправленной политики крупных производителей Финляндии, ориентированной в последние годы на европейский рынок, для чего инвестировались средства в развитие производств и разработку новых, экспортных брендов. Наибольшие объемы экспорта отмечены в Норвегию и Швецию – 66 и 47 млн. евро соответственно, Россия же купила 532 финские лодки на 17.8 млн. евро. Продажи подвесных моторов в 2007 г. выросли на 17.3%, впервые превысив 30 000 шт., причем более чем в 2 раза вырос объем перепродаж подвесников в другие страны – неплохое достижение финских дилеров. Более 70% проданных двигателей –

четырёхтактные и инжекторные двухтактные мощностью в основном до 5 л.с. Показательно, что почти на 20% снизился объем продаж дизелей для прямовальных установок.

Но самое приятное для нас в этой статистике все же то, что импорт лодок в Финляндию из России составил более 1 млн. евро, наравне с Польшей и Канадой.

Редакция



Модульные понтоны для строительства причала, пирса




байдарки, шезлонги

Ярославская обл., г.Рыбинск, ул. Герцена, 39.
т. (4855) 280-400, 280-600; www.pontonplus.ru
Торговое представительство в Москве
т. (495) 979 17 53, 8 (916) 682 20 00