

MIBS-2008

Алексей Даняев.
Фото автора



претензии и реалии

15 лет – почетный возраст для коммерческого предприятия, особенно во времена перемен, когда каждый год надо засчитывать с наценкой, соизмеримой с текущим уровнем денежной инфляции. Московскую MIBS, организуемую компанией «ITE», с полным правом можно называть флагманом выставочного звена в малотоннажном секторе российской экономики. За время своей деятельности выставка наработала репутацию ведущей в нашей отрасли – в Москву едет вся страна.



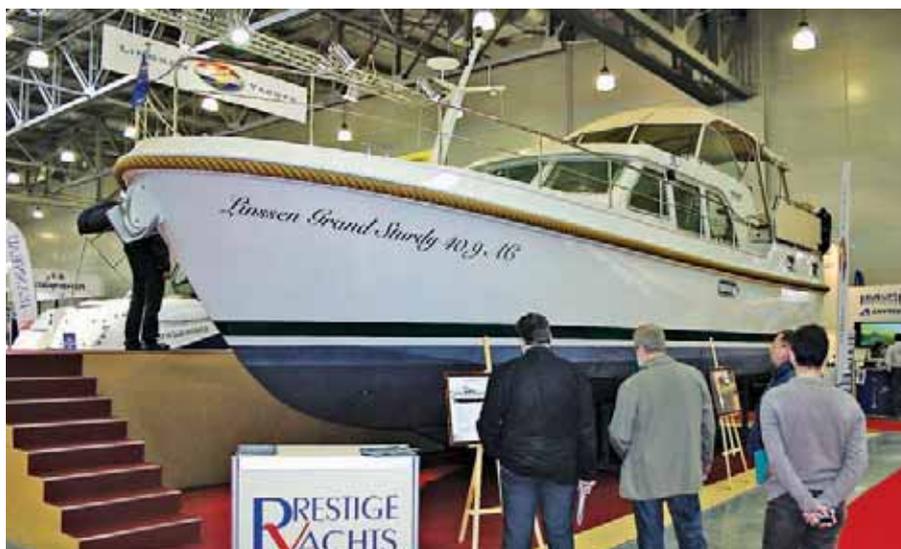
В первые годы единственный зал Краснопресненского Экспоцентра и открытые площади у павильона занимали набирающие силу производители, со временем их вытеснили дилеры популярных мировых брендов со своими помпезными стендами. С ростом интереса европейских и азиатских компаний к активно развивающемуся отечественному рынку и приходом MIBS в аккуратные залы «Крокус-центра» выставка реально оправдала свой международный статус – участие в ней стало предметом престижа и свидетельством прочной репутации. Но не менее уверенно росла и стоимость участия в ней, быстро превысив все мыслимые рамки. Попробуем оценить, что получилось на сегодня с соотношением цены и ка-

чества предлагаемого организаторами выставочного «товара» – критерием, который мы обычно рассматриваем в первую очередь при наличии выбора.

А был ли, кстати, выбор? Был и есть. На высокорентабельную экспониву пришли альтернативные организаторы – «IFA», престижные московские яхт-клубы, наконец, долгожданная Ассоциация российских компаний, занятых в сфере маломерного флота и справедливо недовольных монопольным положением «ITE». Это нормальный ход рыночных процессов, от которых в выгоде неминуемо должен остаться потребитель услуг. И он оказался в выгоде, это теперь можно сказать с уверенностью.

Итак, про цену и качество, то бишь претензии и реалии. Сначала реаль-

ность. Прошедшая 10–13 апреля MIBS доказала, что ее авторитет по-прежнему высок. В «Крокус-центре» 300 экспонентов почти полностью заняли два зала общей площадью ок. 15 000 м². Снова были заметны итальянские и голландские стенды, но на этот раз итальянцы приехали уже не под организующим началом ассоциации UCINA, а по собственному, так сказать, почину. Лодки, в подавляющем большинстве моторные и крупные – 10–15 м длиной, заняли почти весь четвертый зал, третий зал заполнили преимущественно стенды моторостроителей, «моделистов» (т.е. фирм, представивших только модели и изображения своей продукции) и предприятий, предлагающих разнообразные услуги и оборудование для судовладельцев. Рост



△ Новинка сезона от «Linssen» – «Grand Sturdy 409AC», отличный выбор для длительных путешествий по внутренним водам

Модели высшего класса ▷



числа «инфраструктурных» организаций – поставщиков заправочных и бункеровочных станций и плавучих бонов, страховщиков катеров и яхт, а также специальных изданий, хоть и

информирующих большей частью о московской клубной жизни, – заметная особенность последних лет, и это не может не радовать. Как сказал на пресс-конференции, посвященной открытию выставки, председатель ФПС России А.Котенков, в нашей стране водный образ жизни должен «навязываться», иначе культура мореплавания у нас будет неизбежно отставать, и долго.

Неуклонное удорожание моторного топлива и высокая насыщенность пре-

стижных московских стоянок крупными судами, казалось бы, должны были снизить интерес московской публики к моторным яхтам верхнего ценового уровня, тем не менее общий рост спроса на малотоннажку сейчас настолько велик, что дилеры по-прежнему везут в столицу новейшие 40–50-футовые модели круизеров престижных марок. Панораму четвертого зала создали голландские «Elling» и «Linssen», скандинавские «Marex» и «Nidelv», испанская «Starfisher»



А.Котенков, президент ВФПС:

«На самом деле 99 % наших граждан не имеет понятия о яхтинге как спорте и образе жизни, и правительство не сильно от них в этом смысле отличается. Яхтинг считается занятием вредным, буржуазным. Как выясняется, строить марины в нашей стране нельзя. Во всем мире можно, а у нас нельзя. К счастью, не все так плохо. У государства понемногу появляется понятие о том, что надо что-то менять. В связи с Олимпиадой в Сочи мы готовим проект поправок к Земельному кодексу. В течение полугода, надеемся, что-то сдвинется, и мы начнем строить стоянки в Черном море. В Балтийском море таких больших проблем нет, там другие трудности, и опять-таки связанные с государством. Я подготовил также поправку в существующие правила захода иностранных судов во внутренние воды России, в которой для спортивных и прогулочных яхт порядок оформления

разрешительных документов предполагается существенно упростить. Сейчас для прохода любого иностранного судна по внутренним акваториям требуется специальное разрешение правительства, в котором жестко оговорены сроки и маршрут прохода! Надеюсь, уже в этом году проблема будет решена.

Выставка же производит удручающее впечатление, и вот в каком смысле: вся эта яхтенная красота останется большей частью в Москве, тогда как должна ходить в моря. Еще хуже для нас – если уйдет на базирование в средиземноморские страны. Незрелая инфраструктура малотоннажного флота остается проблемой для всей России. Наш малотоннажный рынок сделает качественный скачок только вместе с развитием сети стоянок, яхт-клубов, топливных заправок на воде. Хорошо, что выставки продвигают идею водного образа жизни. Государство, увы, бездействует».



Наш читатель найдется на любой выставке



Плавдача «Елань» с обновленной внутренней планировкой впервые на бот-шоу

и английская фирма «Sealine», а также стенды мощных судостроительных верфей вроде «Timmerman Yachts».

Попытки отыскать среди этого великолепия нашего более скромного производителя были продолжительны, но все-таки увенчались успехом. Казанская компания «Velvette», придерживающаяся агрессивной, наступательной политики продвижения своих моторных судов одноименной марки, представила головной образец новой модели «29 Epvu». Катер длиной 8.9 м со стационаром «MerCruiser» в 260 л.с. имеет стреловидный поперечный редан на днище и оборудован на уровне современных европейских и американских образцов, причем по принципу «все включено», т.е. с включением стоимости оборудования в базовую цену. В основе проекта – принцип функционального дизайна, стремление сделать каждый элемент эргономичным, поэтому в кокпите полно разнообразных «бардачков», ручек, гнезд-подстаканников, в интерьере носовой каюты использовано натуральное дерево и качественное

европейское оборудование. Участие в выставке для казанцев – вопрос престижа и принцип маркетинга.

По соседству расположился плавучий дом-катамаран «Елань» от волгоградской компании «Фрам». Строители перепланировали его интерьеры, дооборудовали для большего удобства плавания, при этом не последнюю роль сыграли результаты теста «Кия» (№211). Вообще «хаусботы», как называют подобный тип судов в мире, становятся все более интересными нашему судовладельцу. Приходит, наконец, понимание того, что на наших малых и средних реках нет смысла держать мощную высокооборотную морскую яхту, даже из соображений престижа и комфорта на борту, а практичная хорошо оборудованная «плавучая дача» с экономичным дизелем окажется намного более эффективным вложением средств в загородный отдых, даром что квадратный метр такого «домика» самого высокого класса оказывается примерно вдвое дешевле метра городского жилья. С волгоградцами за клиента на выставке конку-

рировали катер-плавдача германско-польского производства «Seasamper» от «ИнтерЯхтСервис» и пафосные американские хаусботы в три палубы высотой, ввозимые московской компанией «Автобренд».

Моторные стенды никаких особых технологических прорывов не обещали, кроме разве что продавцов австрийских дизелей «Steurg» петербургской компании «Порт-Артур». Они показали совершенно новый двигатель гибридного типа – с работающим на тот же выходной вал электромотором мощностью 7 кВт. Лодка с таким двигателем получит замечательную возможность бесшумно маневрировать в течение часа-полутора, пока не сядут батареи, со скоростью около 5 уз.

Про яхтенную часть экспозиции можно сказать, что она была никакой, и это отметили очень многие посетители стенда нашего журнала. Единственной представленной мировой маркой была «Grand Soleil», и то лишь на уровне красиво оформленного стенда. Не привезли корпусов ни дилер «Beneteau», ни «Винджаммер», ни тем



Н.Дяблов,
зам. начальника ГИМС РФ:

«На сегодня в России зарегистрировано около 1 200 000 маломерных судов, и их количество прирастает ежегодно примерно на сто тысяч. Проблемы для нас создают «мертвые» суда, т.е. те, которые фактически не используются, но продолжают числиться в списках. Мы работаем над созданием единой базы данных по зарегистрированным судам, чтобы каждый инспектор на воде имел бы к ней доступ. За последние годы индустрия отдыха на воде значительно продвинулась в развитии. Наша задача сделать так, чтобы инспекторы ГИМС стали помощниками в организации движения судов, чтобы вам было спокойнее на воде».



П.Богданов,
председатель ФВМС РФ:

«У нас помимо известных классов мотолодок, скутеров, спортивных РИБов появился новый класс – надувные моторные катамараны. Гонка на катамаранах – очень зрелищное, захватывающее событие. В этом году пройдет около 30 различных гонок, включая «Формулу будущего», традиционные уже «24 часа Санкт-Петербурга», там же после долгого перерыва пройдет этап «Формулы-1». Отдельное событие – также возобновленная у нас гонка самых мощных гоночных катамаранов «Class 1», которая пройдет в Москве 5 июля».

более крупные европейские яхтостроители. Возможно, потому, что овчинка выделки не стоит, ведь выставка длится всего неполных четыре дня, а сбыт парусных яхт даже в богатой в Москве стабильно не превышает нескольких десятков корпусов в год. Исключением стала 10.7-метровая прогулочная яхта «AT36» из Голландии, построенная верфью «Dutch Yachts». Классические формы корпуса с длинными свесами оконечностей и любовно выполненная деревянная отделка притягивали взгляды посетителей, а умеренная габаритная осадка делала такую яхту очень привлекательной для использования на внутренних водах. Разумеется, наиболее обеспеченной категорией граждан.

В расчете на контакт с еще более обеспеченными гражданами показала проект 120-футового катамарана «Nahema» французская верфь «H2X». Он разработан конструктором Жилем Ватоном для тех, кто ищет новые ощущения при ходе под парусом. Судно неограниченного района плавания спроектировано не так, как это обычно принято – «перешивкой» под утилитарные цели рекордных машин, а «с нуля», основываясь лишь на готовых матрицах корпусов австралийского гоночного прототипа, что гарантирует эффективное использование пространства и рациональное применение высоких строительных технологий. Светлые просторные помещения отделаны тиком, под них используются как площадь моста, так и объемы в корпусах. Масса корпусных конструкций составляет лишь 30–40% водоизмещения благодаря применению сэндвичевых композитов на основе E-стекловолокна и эпоксидных смол.



Директор компании «Порт-Артур» Игорь Делигач демонстрирует первый гибридный дизель-электрический двигатель «Steurg» для малых судов



Панель приборов – в стиле «Neo Grand Turismo»



Казанские катера «Velvette». Слева – новая модель «29 Envy».

Обшивка корпуса будет отформована в один прием инфузионным методом; соединительные балки – прямые в оконечностях и X-образная подмачтовая – из углепластика горячего отверждения. Верфь располагает достаточным опытом и специалистами, способными построить такую уникальную конструкцию. Площадь основной парусности составит около 1000 м², и в свежий ветер предполагается достижение скорости свыше 20 уз при крейсерской в 16–17 уз. Ход яхте обеспечат также два дизеля «Cummins» по 500 л.с.

Как ни странно, магазины морских товаров и фирмы, производящие разнообразное судовое оборудование, были представлены также крайне скудно. Не выставились ни «Царь», занимавший когда-то огромные по площади стенды, ни «Мореман», ни «Фордевинд-Регата», хотя их представители и были замечены среди посетителей. Среди немногих интересных нашему судостроителю – компания «UA-Marine», представитель в Рос-

сии продукции «West System», а также «Epiranes», демонстрирующая современные краски, «Simson» – герметики и прочие и крайне полезные при ремонтных работах материалы. Особое внимание на стенде уделялось презентации пробковых палубных покрытий, способных составить сильную конкуренцию более привычному и подорожавшему в последнее время тикку.

Стенды европейских производителей судового оборудования предлагали разнообразный товар высокого качества, правда, стендисты надеялись на контакты прежде всего с нашими производителями, а их-то присутствия как раз очень не хватало.

Так выглядела экспозиция MIBS-2008. Во сколько обошлась она участникам? Мнения разделились. Владельцы небольших стендов «с картинками», а также зарубежные гости остались вполне довольны приемом и результатом, те же производители, кто привез реальную продукцию, с покорностью шли на немалые



Т.Портнова,
депутат
Московской думы:

«Яхты – очень особенное и дорогое увлечение, но это все-таки средство передвижения, неиспользованный транспортный резерв и для Москвы, и для всей России. Город должен поддерживать и развивать систему яхт-клубов».



Единственная «настоящая» яхта на выставке – «АТ36» из Нидерландов



Представители французской верфи «H2X» Пьер Лакань и Ольга Пастернак. Проект 40-метрового прогулочного катамарана «Nahema» отличает множество конструктивных решений, заимствованных у гонщиков-экстремалов

и, скорее всего, некупаемые расходы, понимая, что в данном случае они не только получают более или менее выгодные контракты, но также приобретают репутацию участника крупнейшей российской выставки в маломерном бизнесе. Вследствие же выхода на «игровое поле» ассоциации NMIA

с ее февральской бот-шоу запросы «ITE» существенно снизились, и метр выставочной площади теперь стоил в районе 300 евро, хотя наценка за различное дополнительное оборудование очень существенно облегчила карманы экспонентов.

Рядовой посетитель также вынуж-

ден был, как следует, подумать, отдавать ли ему за билет небожескую сумму в 300 руб. или поискать более дешевую альтернативную бот-шоу.

По соотношению цены участия и размера отдачи более представительные европейские выставки дали бы, пожалуй, куда более высокий результат, но они «там», а работать нам нужно здесь, в России. Ясно одно: организаторы MIBS обладают огромным потенциалом, чтобы стать не просто самой представительным, но массовым и доступным для многих событием в начале водного сезона – достаточно лишь снизить расценки и внимательно относиться к отечественному производителю и посетителю. Но «ITE» сознательно не идет на это, удерживая высокую планку престижа, и, значит, ей придется мириться с постепенным усилением позиций той бот-шоу, которую мы с большей уверенностью назовем «народной» и «несущей яхтинг в массы».



Финские лодки «АМТ» теперь представлены и в России