

БОТ-ШОУ В ПИТЕРЕ:

НОВЫЙ СТАРЫЙ ФОРМАТ



С формальной точки зрения, участники и гости бот-шоу, прошедшей в петербургском комплексе «Ленэкспо» 3–6 июля, обещанную смену «формата» все же получили. Хотелось бы сказать «долгожданную смену», но не будем кривить душой. Да, выставка переехала в новенький павильон № 7 (что планировалось сделать еще в прошлом году), сменила не только организаторов, но и само название, подчеркивая заявленный международный статус (теперь это «Baltic Boat Show»), и даже скооперировалась с прочими действиями большого яхтенного и водно-моторного фестиваля, состоявшегося в те дни в городе на Неве. Однако об успехе начинания говорить пока рано. Больше того, вынуждены констатировать, что наблюдался даже некоторый шаг назад по сравнению с бот-шоу, проходившими в Питере в прошлые годы.

Сколько людей — столько и мнений. Если бы мы предоставили трибуну абсолютно всем желающим высказаться, не хватило бы и трех журналов. Поэтому редакция предлагает свое видение события всего лишь с двух позиций, которые условно назовем «стратегической» и «парусной». Мнения эти — сугубо личные, но, тем не менее, основаны на оценках, которые довелось услышать как от участников, так и от посетителей «Baltic Boat Show».

Артем Лисочкин:

Делу — время, потехе — час. Именно со временем (а именно, сроками проведения выставки) и вышла в очередной раз главная неувязка. Как и предшественники, которые из года в год руководствовались при выборе календарных дат какими-то собственными соображениями, организаторы Балтийской бот-шоу «наступили на те же грабли».

Любая выставка подобного рода — мероприятие коммерческое, и диктовать условия должны здесь в первую очередь законы рынка. Тем более такого специфического, как «лодочный» — с его сезонными колебаниями не только спроса, но и предложения.

Увы, но создалось впечатление, что сроки проведения были определены не с учетом этих коммерческих законов, а попросту продиктованы «громкой да-

той» — Днем работников морского и речного транспорта, к которому, в свою очередь, и был приурочен уже упомянутый «яхтенный фестиваль» (то, что все эти мероприятия наложились еще и на традиционный марафон «24 часа Санкт-Петербурга», посчитаем, пожалуй, простым совпадением).

Конечно, можно пенять на то, что территориально разнесенные действия «распылили» как потенциальных участников, так и посетителей — ради которых, собственно, и устраивается любая выставка или ярмарка. Но главная проблема, на мой взгляд, все же не в этом.

Давайте еще раз заглянем в международный календарь главных бот-шоу мира. Столбцы осенних и весенних месяцев буквально пестрят названиями городов и экспоцентров, в то время как пространство между ними — летнее — девственно пусто. В июле проводится только выставка в Австралии — где, собственно, этот месяц зимний. Антиподы, что с них взять!

Но вернемся все же к Европе, которая нам куда ближе.

Европейцы проводят бот-шоу на протяжении десятилетий, и формат давно уже отработан: весной предлагаются готовые товары и новинки, а осенью судостроители собирают заказы на следующий сезон (прежде всего это касается крупных судов «яхтенного» класса). Почему этот опыт так и не су-



мели перенять организаторы Петербургской, а ныне Балтийской бот-шоу?

Ситуация назревала уже давно, и с каждым годом находилось все меньше желающих собираться на «междусобойчик», не приносящий особой финансовой отдачи. И на сегодняшний день, несмотря на ряд изменений в «формате» (большинство которых лично я, честно говоря, отнес бы к чисто косметическим), интерес к мероприятию как со стороны участников, так и посетителей снизился до той отметки, когда пора уже делать серьезные выводы.

Не совсем понятно, какими критериями организаторы руководствовались при отборе экспонентов и наличествовал ли отбор вообще. При знакомстве с немногочисленными стендами (новый павильон № 7 был заполнен от силы на четверть) интеллектуалу пришло бы в голову определение «эклетики», а человеку попроще — «сборная солянка». Причем солянка, в которой преобладают приправы, а не основной продукт.

«Околоводные» и не очень печатные издания, Интернет-порталы, комитеты, чартерные фирмы — это, конечно, хорошо. Компании, работающие на соответствующую инфраструктуру (марины, береговые заправки) — еще лучше. Но вот лодок (а ведь сам термин «бот-шоу» недвусмысленно намекает на то, что именно они должны быть основным блюдом подобного мероприятия!) было до обидного мало — тем более представленных «живьем»: ряд компаний, строящих или продающих суда, предпочли «заочную» форму общения при помощи буклетов, масштабных моделей и видеозаписей. И это при наличии рядом воды и неплохо оборудованной гавани!

Внутри, под крышей павильона, выставленные суда едва ли могли поспорить числом с автомобилями, невесть как затесавшимися на, казалось бы, чисто «водную» выставку; береговая экспозиция тоже явно не дотягивала по своим масштабам даже до прошлогодней. Верность традициям сохранили разве что производители надувных лодок, да и то не в полном составе.

Тест-драйвов (пусть и в форме обычных катаний публики) практически не было; самая крупная лодка бот-шоу — 72-футовая «Mazarin Sports Fly» — выглядела со стороны не «экспонатом», а просто гостевой яхтой, пристроившейся у причала экспонен-

тра из-за недостатка места в клубе напротив... Эклетика!

О том, что интересные гонки на призы журнала (см. стр. 54) не остались без зрителей только благодаря энтузиастам, сумевшим найти дорогу от новомодного 7-го павильона до практически заброшенного 5-го, и вовсе умолчу...

Артур Гроховский:

На общем безрадостном фоне выставки яркой звездой стало появление новых парусных дилеров: компаний «X-Yachting» и «Русские яхты», представивших свои бренды — соответственно, «Delphia» и «Southerly». Причем явление миру яхт «Delphia» было обставлено без обычной в таких случаях помпы, зато с размахом и по-деловому: на воде у павильонов «Ленэкспо» покачивались сразу пять лодок производства этой польской верфи: «Delphia 28», «Delphia 33» (две модели), «Delphia 37» и новейшая «Delphia 40.2». Скажем прямо: такого ни на одной из наших выставок не было еще никогда! Чувствуется профессиональный подход к делу. Тут же присутствовали и капитаны этих яхт, осуществлявшие их перегон в Петербург (в частности, хорошо известный питерский яхтсмен Борис Хрящев), так что желающие могли не только осмотреть яхты снаружи и изнутри, но и узнать мнение их капитанов, а также опробовать лодки на воде (были организованы тест-драйвы).

Что можно сказать: к новой «Delphia 33» вполне применимо выражение «работа над ошибками». Она сильно изменилась в сравнении с протестированной нами лодкой. Во-первых, установлен менее мощный двигатель. Во-вторых, в крыше рубки появились новые открывающиеся иллюминаторы, что улучшило вентиляцию внутри судна. Переход на инфузионные технологии привел к уменьшению веса корпуса и некоторому понижению ЦТ, что повлекло за собой улучшение всхожести на волну — ход лодки против крутой балтийской волны очень мягок и приятен.

Про яхты «Southerly» мы в журнале тоже говорили неоднократно. Отрадно,



Одна из всего трех выставленных на бот-шоу металлических мотолодок — «Grizzly-470»

что верфь (наконец-то!) обратила внимание на наш рынок: не так-то сильно на нем представлены парусные суда высшего качества (а «Southerly» — как раз из числа таких). Характерная особенность лодок этого типа — подъемный киль, позволяющий близко подойти к отмелому берегу, что говорит о возможной востребованности на российских акваториях. Про солидность конструкции и общую надежность судна (британская вещь — и этим все сказано!) говорить излишне.

Еще одной заметной частью парусной экспозиции была тройка парусных швертботов «Laser» разных моделей, представленных компанией «Фордевинд-Регата». По словам директоров фирмы, спрос на эти швертботы сильно вырос за последний год, особенно, по их мнению, может быть перспективна новая модель «Bahia», которая пригодна к использованию как в двух-, так и в трехместном варианте.

А завершающим аккордом в парусной части экспозиции стала презентация российского экипажа «Russia Volvo Team». К сожалению, она прошла без участия самих спортсменов и руководства команды (упущенное время приходится наверстывать жестким графиком тренировок). Тем не менее собравшиеся посетители выставки и журналисты смогли получить достаточно полное представление о самой гонке, о нашей команде, а также о том, как и где конкретно будет организован финиш регаты в Петербурге в июне следующего года. О самой же нашей яхте в этом номере рассказано достаточно подробно.

Пожалуй, это и все, чем порадовала нас очередная выставка. Ее явный кризис, о котором мы говорили еще в прошлом году, пришел к своему логическому завершению.