

Борис Криштал, Артур Гроховский. Фото Б.Кришталя, «boot Düsseldorf» и фирм-участниц

# Дюссельдорф–2010 глазами участников



Проходившая с 23 по 31 января 41-я Дюссельдорфская выставка оставила противоречивое впечатление. Кризис продолжается, это очевидно, но определенное оживление по сравнению с прошлым годом уже заметно. Хотя одни крупные компании (например, широко известная группа фирм «Ferretti»), которые в прошлом году сохраняли свои позиции, на этой выставке значительно сократили экспозиции, другие (например, «Bavaria Yachtbau GmbH»), наоборот, после потерь 2008–2009 гг., произвели «рестарт», обновили линейку судов и пересмотрели стратегию работы на рынке. Три общие тенденции, тем не менее, очевидны: значительное оживление в «парусном» секторе рынка при почти

полном ступоре в «моторном», сильное падение интереса к комплектующей электронике (ее количество на выставке заметно сократилось) и, увы, продолжающаяся тенденция «оптимизации» (читай – удешевления) производственного процесса, выражающаяся во все большем падении качества представленных судов.

Предлагаем читателям небольшие интервью с основными игроками сегодняшнего рынка.

Директор выставки «boot Düsseldorf» Гойц-Ульф Юнгмихель: «В этом году на выставке на 73 компании меньше, чем в прошлом. Одно из объяснений этому – большое количество слияний отдельных фирм в более крупные объединения при сохранении ассортимента выпускаемой продукции. При этом должен отметить, что количество покупателей осталось на прежнем уровне, а вот ко-

личество посетителей сократилось примерно на 3%.

Анализируя итоги выставки 2009 г., мы поняли, что акцент смещается в сторону недорогого сегмента рынка – небольших яхт, дайвинга и т.д. С учетом этого мы провели некоторую реорганизацию своей работы, чтобы привлечь больше и участников, и посетителей. Для этого сократили стоимость выставочных площадей на 9% и сделали бесплатными экскурсии для школьников в выходные дни.

Продажа парусных яхт идет явно лучше, чем в прошлом году. В то же время и мы, и Парусный союз Германии считаем, что для дальнейшего развития необходимо больше строить малых яхт, несколько уменьшив производство яхт среднего класса, сохранив в то же время производство крупных судов. Все-таки германское яхтостроение – в значительной мере экспортно-



Гойц-Ульф Юнгмихель

ориентированное производство, а наши крупные яхты находят большой спрос за пределами страны».

Крупнейшим на выставке стал 122-футовый дредноут «Elegance 122 RPH». Руководитель бременской компании «Drettmann» (Германия), по-

Эта фирма весьма сильно почувствовала удары кризиса. В 2008 г. «Bavaria» была даже вынуждена останавливать производство, но за прошедший год картина радикально изменилась. Это прокомментировал директор по продажам Майк Лессиг: «Сменился владе-

что фирма предприняла для выхода из кризиса, рассказал ее бессменный директор «Jeanneau» по продажам Мартин Шемке: «Первое, что мы сделали – через свою дилерскую сеть распро-



Гибридная яхта «Greenline»



Яхта «Stromberg 46» – дальнейшее развитие идеи «Seacamper»



Российский подводный мини-робот



На стенде «HanseYachts», как всегда, многолюдно

строившей эту лодку, Альберт Дреттманн сказал: «Сегодня у фирмы – самый большой стенд на выставке. Мы сохранили производство и продажу новых яхт в прежнем объеме. Демонстрируем три новые модели: «Bandido 66», «Elegance 68» и «-122 RPH», самую дорогую (11 млн. евро) яхту здесь. За первые четыре дня выставки мы продали три яхты, в том числе и «Elegance 122 RPH». В то же время заметно снизился уровень продаж яхт на вторичном рынке.

Работа в новых условиях потребовала преобразовать производство, что привело к сокращению персонала примерно на 10%. Результатами выставки мы довольны».

Один из первых яхтенных брендов, появившихся в России – «Bavaria Yachtbau GmbH», и на него довольно часто смотрят как на общий индикатор положения дел на яхтенном рынке.

лец фирмы, который вложил большие средства, мы начали сотрудничество с КБ Брюса Фарра («КиЯ» № 221). Определена новая стратегия верфи: мы перестали строить яхты серийно на склад, делаем их только под заказ. Появились новые модели, изменилась их концепция. Сейчас у нас есть «три кита»: новый владелец, новые дизайнеры и хорошая обратная связь с заказчиками. На выставке–2010 у нас три премьеры: «Cruiser 32», «-45» и «-55». Поэтому мы имеем успех – получили 230 заказов! – и надеемся на прорыв в ближайшие три года. Так что верфь будет работать с полной загрузкой, но, к сожалению, не сможет удовлетворить все заказы российского дилера».

Консорциум «Beneteau»/«Jeanneau» прошлые два года испытывал серьезные трудности – компания уволила часть персонала, значительно сократила свое производство. О том,

новых моделей. Осенью 2009 г. экономика ведущих стран Европы пошла на подъем, и к началу 2010 г. мы пришли с обновленной продукцией. Здесь представляем три новые модели парусных яхт и шесть – моторных судов. У нас хорошее положение и на российском рынке. Мы покажем в Москве в феврале парусные яхты, а в апреле – моторные».

Поскольку «КиЯ» публикует уже второй тест яхт «Dufour» (после недавнего визита на верфь «Dufour Yachts»), было особенно интересно посетить этот стенд. Тем более, что опробованная нами яхта «Dufour 405» («КиЯ» № 222) на выставке получила приз «Яхта года» в номинации «семейный крейсер». Менеджер по экспорту Стив Фернелен был кра-



Майк Лессиг

ток: «Нет яхтенного производителя в мире, которого не затронул бы кризис. Наша компания почувствовала его, пожалуй, меньше других, поскольку не пришлось останавливать производство, напротив, продолжаем спокойно развиваться. Для этого мы проделали большую работу. Здесь показываем три новинки: «Dufour 34», «-40» «-405». Нам удалось продать на выставке на 30% больше, чем в прошлом году».

Здесь как раз самое время немного отвлечься и поразмышлять, почему же одни участники рынка столкнулись с серьезными проблемами, а другие, напротив, только усилили свои позиции? Ответ мы нашли на стендах верфей «Delphia Yachts» и «Oyster Marine». Петр Кот, совладелец известной польской верфи, в последнее время совершившей стремительный рывок к переходу в высшую лигу европейского рынка, так сформулировал свою точку зрения: «Наблюдаемое сейчас падение качества большинства массовых европейских верфей, связанное с рационализацией затрат на производство – однозначно не путь для «Delphia Yachts». Наша стратегия – выпуск максимально качественных яхт, при этом мы не смущаемся, что наша маржа с

единицы продукции сегодня одна из самых маленьких в индустрии, примерно в 10 раз меньше, чем у «HanseYachts», не говоря уже о «Bavaria». Рецепт прост: средневропейская цена, но скандинавское качество плюс элегантные внешние линии и роскошный интер-

ьер (поэтому мы подписали контракт с известным гамбургским специалистом Биргит Шнаазе). Оценить результат ее работы можно на новой «47-й». Где еще на массовых яхтах найдешь такое разнообразие качественных отделочных материалов и их фактур?»

Не сильно отличалась и позиция компании «Oyster»: качество и надежная связь с клиентами – вот залог успеха в самые трудные времена. А с качеством у многих компаний, представленных на выставке, – просто беда. Откровенно просвечивающая сквозь тончайший гелькоут стеклопорожа корпусов, порой напоминающих стиральную доску – норма жизни



Крупнейшая яхта выставки от компании «Drettmann»

для некоторых известных брендов. Не покрытые лаком торцевые спилы деревянных деталей, не прикрытые декоративной зашивкой обрезы стеклопластика у люков и сходных трапов – грустные свидетельства копеечной экономии ради экономии.

Тем интересней было знакомиться с инновационными продуктами, еще не успевшими встать на этот пагубный путь. Например, у стенда фирмы из Словении «Seaway» было не протолкнуться – всех заинтересовала моторная яхта «Greenline-Hybrid». Автор ее проекта Тайлен Якопин с увлечением рассказывал о своем детище: «Несколько лет назад на автомобильном рынке появились гибриды, приводимые в движение в зависимости от условий эксплуатации двигателем внутреннего сгорания и электромотором. Теперь пришло время и гибридных яхт. Все острее встают вопросы экологии, предотвращения загрязнения атмосферы продуктами сгорания топлива. Так, по законодательству Европейского Союза, 20% энергии следует получать из возобновляемых источников, не загрязняющих окружающую среду.

Загрязнение атмосферы марин в результате работы моторов, особенно при запуске и прогреве, повышенная шумность во время швартовок и выходов создают дискомфорт – для решения всех этих проблем мы применили современные технологии и создали корпус, гидродинамические характеристики которого на скоростях до 15 уз во многом превосходят таковые у прежних поколений судов. В результате получился корпус, который можно

назвать «суперводоизмещающим». Он требует мало энергии для движения. На гребном валу стоят два двигателя: электрический и дизельный, между ними – разделительная муфта. Солнечные батареи обеспечивают максимальную мощность 1.3 кВт, что позволяет катеру развивать скорость 4 уз. Литиевые же батареи с продолжительностью жизни до 3000 зарядных циклов обеспечивают скорость 6 уз. На этих скоростях катер движется бесшумно. Под дизельным двигателем «VW MarineTDI 75» катер развивает скорость 10 уз.

Идея создания такого катера возникла в ноябре 2007 г., а в сентябре 2008 г. опытный экземпляр был уже спущен на воду. За это время мы построили 19 судов. Здесь на выставке у нас отбоя нет от посетителей».

На российском рынке уже известен бренд «Seacamper 810». На нынешней выставке его изготовитель выставил модель моторной яхты длиной 46 футов. После объединения с еще одним акционером фирма получила новое имя «Stromberg Yachts GmbH». В течение 2009 г. были построены две яхты нового проекта, которые еще до начала выставки оказались проданы. «Stromberg 46» разительно отличается от всех моторных яхт, показанных здесь. При своей длине 14 м на ней созданы комфортные условия, как на 18–20-метровой яхте.

Руководитель фирмы Питер Грэнлунд так рассказал о своей стратегии: «Люди, которые имеют 100–150 тыс. евро, наверное, задумываются, как их лучше использовать: купить новую машину, обновить дом, отложить на старость



Петр Кот

или приобрести новую яхту. Обычно их привлекают небольшие, недорогие яхты. Тем не менее, я думаю, что и продемонстрированная «Stromberg 46», находящаяся в более дорогом ценовом сегменте, будет пользоваться спросом. Это подтверждают результаты работы на выставке. Теперь в наших планах – разработка модели «72».

С российской продукцией посетителей выставки знакомили несколько не самых известных фирм. Директор «Intel-Partner Ltd.» Борис Розман, разработчик подводных роботов, представлял свои микророботы, предназначенные для инспекции подводных сооружений и работ, обследования корпусов судов, в том числе затонувших: «В настоящий момент у нас – четыре модели, начиная с самого маленького робота в мире «Baby» – его вес всего 1.5 кг. На нем – три мотора для движения со скоростью более 2 уз, он оборудован видеокамерой и может погружаться на глубину до 50 м. Питание на робот и вся информация с него передаются по тонкому коаксиальному кабелю с частотным разделением сигнала, который не ограничивает маневренность аппарата. Это – одно из



Новые парусные модели «Jeanneau» пользуются большой популярностью

основных преимуществ по сравнению с аналогичными устройствами других фирм. Данный робот рассчитан на использование владельцами яхт, небольших лодок, рыбаками. Цена аппарата – примерно 3000 евро».

Дмитрий Богачев продемонстрировал мини-подводную лодку собственной разработки. Аппарат можно использовать для погружений на мегаяхте, для осмотра подводных сооружений, дайвинга. Возможна установка

исполнительных механизмов, например манипуляторов. До этого ее можно было видеть на московской выставке в Крокус-Сити. Интерес к этой продукции есть.

Ну что ж можно сказать о кризисе – не так уж страшен черт, как его малюют. Самое правильное, что это – лишь изменение экономической ситуации, и кто раньше осознает положение дел и сделает правильные выводы, тот и выиграет.

**TRIDENT®**  
ALUMINIUM BOATS

**АЛЮМИНИЕВЫЕ КАТЕРА**  
Санкт-Петербург,  
Ломоносов,  
Транспортный пер.9  
+7(812) 423-32-23  
katera@tridentboats.ru  
www.tridentboats.ru

**НАДЕЖНЫЕ КАТЕРА  
ОТ ОПЫТНОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**