

Алексей Даняев, Игорь Лагутин. Фото авторов

«VENE-2010»

Солнце на лето, и по Европе уже прокатывается волна предсезонных бот-шоу, вглядываясь в статистику которых мы пытаемся ответить на тревожащий вопрос: что творится с мировой лодочной индустрией?



● Какие перегруппировки сил ни происходили бы с катерными брендами, «яхтенный» зал из года в год сохраняет диспозицию неизменной

Общие настроения...

Она все еще сдает позиции или начинает наконец выбираться из длительного застоя? Какие шаги предпринимают компании, чтобы удержать сильно упавшие за прошлый год объемы производства и продаж? Выставка в Хельсинки практически совпадает с Московской бот-шоу, и, отправляясь в выставочный вояж по двум столицам,

мы получаем как бы моментальный «снимок» состояния лодочного мира Северо-Запада, по которому можно вычислить направление происходящих перемен и ожиданий.

Еще в конце прошлого года от ассоциации финских производителей «Finnboat» пришло информационное сообщение о перегруппировках сил и перемещениях известных брендов.



Одна из ключевых торговых марок «Silver» перешла в собственность компании «Terhi», которая, в свою очередь, входит в состав мощной промышленной группы Отто Брандта. Все активы «Silver» теперь полностью принадлежат «Terhi», включая завод в Эхтяри со всем персоналом, права на торговую марку и патентованную технологию «AluFibre». Не менее заслуженная компания «Finn-Marlin», тремя годами ранее вошедшая было в «Solifer Group» с брендами «Finnmaster» и «Grandeza», напротив, вернулась в руки прошлых владельцев с 1990 г., частных партнеров Осмо Роукала и Ярмо Киннунена. Экспозиция большого «водно-моторного» зала выставочного центра в полной мере отразила сложившуюся ситуацию.

Если в прошлые годы мы только отмечали тенденцию к объединению малых финских производителей под мировыми брендами подвесных моторов, то в этот раз главный зал отчетливо поделили между собой «Mercury», «Honda», «Yamaha», «Suzuki», «Tohatsu» и «Evinrude».

То ли в связи с финансовыми про-



● «Buster XXL» серии «Pro» изготовлен в нарочито грубой манере, с простым алюминиевым кокпитом, зато при традиционно высочайшем качестве исполнения оборудования



● Модифицированный «Buster L» стал проще на вид. Просторный кокпит дает полную свободу для планировки с помощью модульных рундуков.

блемами, то ли по каким-либо другим причинам, но по сравнению с 2008 г. на выставке появилось значительно больше «пакетов». Любопытно, что некоторые производители катеров и лодок, о которых ранее особо ничего не было слышно, сегодня успешно предлагают свой товар вместе с моторами определенных фирм. Как правило, «пакетами» продаются не слиш-

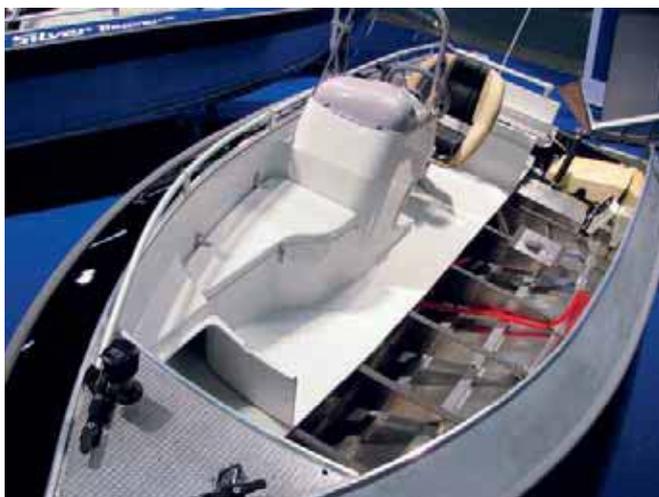
ком дорогие лодки, рассчитанные под подвесные моторы мощностью до 120–150 л.с. Короче говоря, «бюджетные» версии с относительно недорогими моторами.

Лодки наиболее массовых размеров до 6 м длинными рядами причалили к мосткам на их стендах. Очевидно, «прикормленные» бренды дают возможность более эффектив-

ного продвижения такого высокотехнологичного товара, как современный подвесник, при этом располагая финансовыми и логистическими возможностями мощных покровителей, они получают доступ к качественным материалам и комплектующим без лишних накладок, а также наследуют готовую сбытовую сеть. Это очевидно взаимовыгодный симбиоз, учитывая



● Новый «Aquador 22С» – истинный «карманный крейсер» на одну финскую семью. Функциональность достигается трансформациями салона посредством перекидывания различных крышек и трапов.



● «Silver» показал народу свои внутренности



● «Paragon 31» покоряет чистыми линиями силуэта и светлым минималистическим интерьером

повышенную уязвимость крупносерийных производств в годы экономических перемен. По новинкам от таких марок, как «Bella», «Buster», «Silver», «Yamarin», мы можем судить о направлениях новой технической политики руководства крупных корпораций для удержания на плаву. Масштабными их едва ли можно назвать, хотя замечательные моменты в них присутствуют.

Компания «Fiskars» провела рестайлинг моделей «L», «XXL» и «Magnum», провозгласив концептуальный возврат к корням – грубому алюминию корпуса без украшательств вроде маскировки сварных швов профилем и краской. В сочетании с удачным решением модульного оборудования кокпита «XXL» пластиковыми рундуками и консолями получилось неплохо, и, к тому же, видимо, проще в производ-

стве. Выставочная цена нового «L» составила 10 150 евро. Последний же «Magnum» открыл принципиально новое исполнение «Buster Pro», лишённое пластиковых деталей даже в оборудовании и задуманное очевидно в первую очередь для рабочих применений. Ценой же он вышел более чем втрое дороже – 33 500 евро.

Взглянуть на новый «Aquador 22С» посоветовал капитан-перегонщик одной из дилерских компаний. «Очень интересная лодочка», – отрекомендовал он. Действительно, наименьшей каютной моделью ряда «Aquador» было довольно серьёзное прочное судно «25С» для открытого моря, теперь же конструкторы «Bella OY» извлекли на свет божий разработку былых трудных времен, оновили внешность и представили народу «ан-

тикризисное предложение» в виде семейного крейсера минимальных размеров. В этом катере с подвесным мотором все ужато до предела, зато присутствуют атрибуты настоящего крейсера «Aquador», включая фирменный экстерьер и детали отделки. Для достижения надлежащего уровня эргономичности салон обрел черты трансформера: при входе в каюту через раздвижную дверь в кокпите придется поднимать люк на крыше; центральный выход на палубу бака – по откидному трапику, вваливающемуся прямо в пространство носовой лежанки; галльон вообще более напоминает собой малогабаритный холодильник с подъемной крышкой. Тем не менее в лодке может длительно путешествовать целая семья, включая двоих детей – для них под палубой кокпита оборудовано



● Интерес скандинавов к простым надежным лодкам из алюминия удовлетворяет свежее предложение – «Vulture Boats»



● «Siimri 620» – просто рыболовный баркас из Эстонии, вместительный и мореходный

еще одно спальное место. Цену в 43 210 евро, хотя и не слишком гуманную для нашего потребителя, можно считать приемлемой для судна премиум-класса такого размера.

Посетителей стенда «Silver» встречал демонстрационный «Beaver» с разрезанной вдоль ДП палубой, и неприкрытые металлические внутренности лодки били в глаза. «Это наш новый рекламный ход, опробованный на выставках в Стокгольме и Осло, – объяснил директор нового алюмопластикового отделения «Terhi» Юхани Хаапаниemi, – все желающие могут посмотреть, насколько надежно устроены корпуса внутри». Касательно нового статуса компании он добавил: «Произшедшие с фирмой перемены позитивны, наш огромный опыт работы с лодками композитной конструк-

ции, весь производственный персонал сохранились и будут развиваться дальше. Мы теперь – подразделение финского дилера «Honda», но пока выполняем прежние обязательства перед «Mercury», поэтому расположились на их стенде, и в дальнейшем продолжим сотрудничество с ними».

Производственники заказного и малосерийного образа работы выглядели более независимо и даже предлагали новые модели, хотя зачастую довольно скромные. Алюминиевые мастера «Kewatec» и «Anytec», известные своими крупными рабочими катерами, выставились с довольно скромными, хотя и добротными 6–7-метровыми моторными лодками открытого типа. Зато давние конкуренты из Кокколы «Targa» и «Nord Star», как сговорившись, подготовили по новой модели одного 37-футового размера. Но простое сравнение скорее не в пользу «Nord Star», это как будто «раздутая» версия меньшей 31-футовой модели, в которой применили некоторые компоновочные решения сообразно большому простору внутри. «Targa» смотрелась органичнее, скорее как более скромный вариант «42/44-й» при той же презентабельности отделки и общего расположения. В общем, эта модель заслуживает отдельного рассмотрения на наших страницах. Впрочем, тот же наш консультант-капитан в шкале предпочтений особняком поставил младшие модели другого обитателя



● Несмотря на кризис, строителей деревянных катеров и лодок с каждым годом становится все больше и больше. Катер в стиле ретро строится прямо на выставке.



● Лодки «Трайде́нт» вернулись на историческую родину в новом облике и с новым именем



● «Yamarin 600 Big Ride» – резкий отход от привычной консервативной идеологии фирмы в сторону молодежной моды. Финну средних лет воспользоваться спальной каютой будет уже нелегко.

Кокколы, «Minor» от «Sarins Båtar» как весьма эргономичные и обитаемые. Нет причин не согласиться с ним – политически выдержанные финские верфи-конкуренты обычно ищут не повод посоревноваться в основных технических решениях, а пути показа во всей красе небольших, выгодно отличающихся друг от друга нюансов.

Но нельзя не признать появления на финском участке рынка практичных мореходных катеров нового интересного игрока – «Paragon Boats». Чистые геометрические контуры корпуса и рубки, светлый салон, аккуратная отделка разработки конструктора Сакари Маттилы привлекают внимание посетителя. Весу экспозиции

добавила «официальная» раскраска одного из катеров, поставленного для финской Службы береговой охраны, кроме того, новая модель «Paragon 31» щеголяла наклейкой «Лодка года».

Время перемен дает уникальный шанс новым небольшим компаниям, продвигающим оригинальные тех-

На некоторые вопросы журнала ответил председатель финской судостроительной ассоциации «Finnboat» **Йоуко Уйю:**

– Что происходит с лодочной индустрией Финляндии?
– Трудности, с которыми столкнулось наше судостроение – это большая проблема, но не катастрофа. Подобные времена спада уже бывали у нас, будут и далее. Компании делают шаги, направленные на исправление ситуации – сокращают производство, осторожно обновляют модельные ряды, снижают издержки. В это раз спад достиг примерно 40%, несколько сот работников было уволено. Думаю, малопомалу приходит оздоровление. Эта выставка прошла очень успешно. Наблюдается рост экономических показателей на 5–7%, в том числе и в экспорте. Продавались лодки всех размеров. Вы знаете, что не все было хорошо за прошедший год. Люди не спешили тратить деньги на отдых, на покупку более крупных и новых лодок. Сейчас ситуация меняется. Мы пока не знаем цифр от дилеров об объемах ввозимой продукции, но в целом становится лучше. По денежному обороту 65% продаж на внутреннем рынке составляют суда местного производства, и мы не боимся конкуренции со стороны импорта. Завозятся в основном крупные суда, а мы – небольшая озерная страна, способная обеспечить себя малыми лодками.

– Смена владельцев некоторых финских брендов – это катастрофа для них или начало новой жизни?

– То, что бренды меняют своих хозяев – это совершенно нормальная практика, тем более что в ситуации с «Finnmaster» к управлению вернулась прежняя группа владельцев. Это способ сохранить традицию, опыт производ-

ства. Большинство наших производителей – небольшие предприятия, и они постоянно ищут способы привлечь сторонние инвестиции. Продажа компании – это не банкротство. В составе более крупных компаний приобретенные бренды остаются «в игре». «Silver» и «Finnmaster» – это сильные игроки в хороших руках.

– Как отражаются новые времена на состоянии вашей ассоциации?

– Это кажется забавным, но во времена рецессии насколько возрастает отток компаний из нашей ассоциации, настолько же увеличивается и приход новых членов. В этом году в нашем составе 10 новых компаний. В плохие годы люди особенно нуждаются в поддержке. Приходящие компании обычно малы, но полны идей и ждут расширения связей с контрагентами. Приходят и дилеры, и импортеры оборудования. Мы рады предоставить им услуги ассоциации. Сейчас 97% предприятий малого судостроения Финляндии объединены под эгидой «Finnboat», остальные 3% мы называем «дикими». Этим летом проведем для большой группы журналистов очередную тест-драйв новой продукции компаний, объединенных ассоциацией, приглашаем к участию и «Катера и Яхты».





● С каждым годом экспозиция каяков и байдарок увеличивается, впрочем, как и одежды для каякеров и аксессуаров. Похоже, что финны ратуют за здоровый образ жизни.

нические идеи либо просто предлагающим товар достойного качества по привлекательной цене. Подъемом интереса к самым простым по исполнению лодкам из алюминия воспользовалась маленькая рыбацкая верфь с десятилетней историей «Motor Stars» – она привезла на выставку новую марку «Vulture Boats». Это две типовые сварные лодки длиной 6.7 м, открытая и каютная. Жить в низкой металлической каютке не слишком комфортно, но рыбаки – народ непритязливый.

Несколько стоек-указателей в залах вели посетителей к небольшому закутку между высющимися корпусами, где скромно, но с достоинством выглядела новая модификация нашего каютного «Трайденга» из Ораниенбаума. Что интересно, это был фактически «визит вежливости» бывшей производственной марки «Finnstar» на историческую родину, но под новым именем и с новым владельцем. Дизайн катера тоже заметно поменялся от нейтрально рабочего к преувеличенно классическому с высокой прямостенной рубкой. Наш же «Порт-Артур» впервые привез в Хельсинки международную финско-эстонскую разработку – стеклопластиковый рыболовецкий баркас «Simppi 620» под подвесной мотор в 10 л.с. в кормовом колодце, с которым он развивает скорость до 8 уз. Отметились присутствием и латыши с лодками «Rival», и даже наши нижегородцы «Аэроход» в лице местного дилера по судам на воздушной подушке.



● Комплект «солнечная батарея – подвесной электромотор», похоже, становится популярным в стране Суоми

...и конкретные предложения

Кризис кризисом, а моторы в Финляндии, судя по всему, продаются. Падение спроса (в денежном эквиваленте) за последний год составило примерно 40% (39.7) для подвесных и стационарных моторов. Экспорт за прошлый год увеличился на 12.6%. Понятно, что экспорт из Финляндии подвесных и стационарных моторов – это поставки в основном в Россию.

«Yamaha» показала в этом году новую серию моторов «F4/5/6» с белыми колпаками и обновленной конструкцией моторной головки. Когда эти моторы доедут до России, пока неизвестно.

«Honda» агитировала в основном за новый 60-сильный мотор. «Suzuki» предложила свое видение 60-сильного мотора, причем в разрезе демонстрационной модели было хорошо видно, как устроены «потроха» моторной головки. «Tohatsu» порадовала появлением обновленного 90-сильного TLDI, который без изменений продавался уже довольно давно. Компания «Mercury» пыталась сконцентрировать внимание посетителей на 125-сильном «OptiMax» и новой системе Eco-Screen, которая сигнализирует шкиперу о том, в каком режиме работает мотор – экономичном или нет. Все «моторные» фирмы показали те новинки, о которых мы уже слышали либо даже видели их.

Моторы «Selva», сравнительно неплохо продающиеся у финнов, были представлены, разумеется, четырехтактниками с белыми колпаками. Не



● «Selva» полюбила белый цвет и выставила много новинок, правда, под колпаками большинства моторов «Yamaha». Спрос на эти моторы есть, но на воде их можно увидеть нечасто.



● «Suzuki» показала начинку нового 4-тактного 60-сильного мотора



● Новый «Tohatsu MD90 TLDI» стал тяжелее на 10 кг и приобрел более современный внешний вид. В Россию этот мотор будет завозиться уже в этом году.



● Китайский производитель, продающий подвесные моторы под брендом «Hidea», засветился и в Хельсинки. Несмотря на низкие цены, финны пока только присматриваются к этому производителю.

секрет, что большинство моторов под маркой «Selva» – это в действительности «Yamaha». Исключение – впрысковые моторы LPDFI и маленький 2.5-сильный четырехтактный моторчик под названием «Sea Horse». Новинками также считаются впрысковые четырехтактные моторы мощностью 100, 225 и 250 л.с. и моторы малой серии мощностью в 6 («Big Foot»), 9,9, 25 и 40 л.с.

Практически все фирмы, произво-

дящие подвесные моторы, дают гарантию до пяти лет.

«Parsun», он и в Финляндии «Parsun». Судя по всему, продажи моторов этого китайского бренда идут неплохо, но и не слишком хорошо. Правда, прямого конкурента – «Sail» – в этот раз на выставке мы не увидели вовсе. Наряду с подвесными моторами «Parsun» был представлен также большим количеством генераторов и моторов малой мощности.

Надо отдать должное сотрудникам и торговым агентам китайской фирмы, производящей подвесные моторы «Hidea», которые очень активны и не пропускают ни одной более или менее представительной выставки. Большого количества моделей «Hidea» здесь не предлагала, однако те, что можно купить и посмотреть на выставке, относятся к бюджетному сегменту и при тех ценах, которые были озвучены здесь, должны пользоваться спросом. Многие финны моторы из Поднебесной пока отпугивают, но, похоже, кризис окажет неплохую услугу китайцам. Интерес к моторам есть, тем более что их цена примерно на 30–50% ниже, чем на американские и японские аналоги.

Еще один китайский представитель «Genovo Power Machine» незнаком нам. В производственной программе этой компании есть не только подвесные моторы, но также генераторы и небольшие бензиновые и дизельные двигатели, а также ветрогенераторы и т. д.



● Новинка от «Nanni Diesel» – гибридный мотор с генератором, аккумулятором и колонкой. Это пока один из немногих опытов постройки «гибридов» для маломерного флота, однако желающие приобрести такой вариант уже есть.

Ситуация со стационарными моторами выглядит более плачевно. В этом году стационаров было показано значительно меньше, чем в докризисные годы, а некоторые производители вообще не выставились. Правда, надо отдать должное финским продавцам, которые постарались показать максимум новинок. К примеру, «гибрид» от «Nanni Diesel», хотя и не вызвал ажиотажа у посетителей, однако интерес к этой версии яхтенного стационара явно присутствовал.

Продавцы электрических подвесных моторов предлагали не только сами моторы, но и солнечные батареи, которыми можно укомплектовать лодку и при солнечной погоде немного увеличить автономность плаваний. Активно продвигаются немецкие электромоторы «Torqeedo» в разных версиях и в разной комплектации. Экспозиция моторов этой фирмы была достаточно обширна. Причем «Torqeedo» можно было увидеть и на стендах, где выставлялись производители лодок. Видимо, пакет «лодка+электромотор» для некоторых акваторий стал уже актуальным.

Впечатлила экспозиция каяков, байдарок и сопутствующих им товаров, начиная от одежды и заканчивая различными аксессуарами. Похоже, что эти виды проведения досуга обретают второе дыхание. Любопытно, что в эту сферу стали проникать высокие технологии, благодаря чему изделия становятся прочнее, легче и удобнее...

Стендов с индивидуальными спасательными средствами и яхтенной одеждой было немного, да и выбор стал меньше. Больше оказалось стендов с товарами околотоводной ориентации. Все-таки кризис дает о себе знать...

Говорить, что финны – стойкая нация исконных мореходов, было бы неоригинально. Это просто общее место, которое неизменно отмечает ход работы Хельсинкской бот-шоу. Ее залы никогда не пустуют, даже если доля коммерческой составляющей потеснится за счет усиленной культурной программы с музыкой, танцами и конкурсами. Ведь сюда водят большие группы детей, приучая их к финскому народному искусству «sisu» – умению достигать положительного результата в деле при любых внешних условиях.