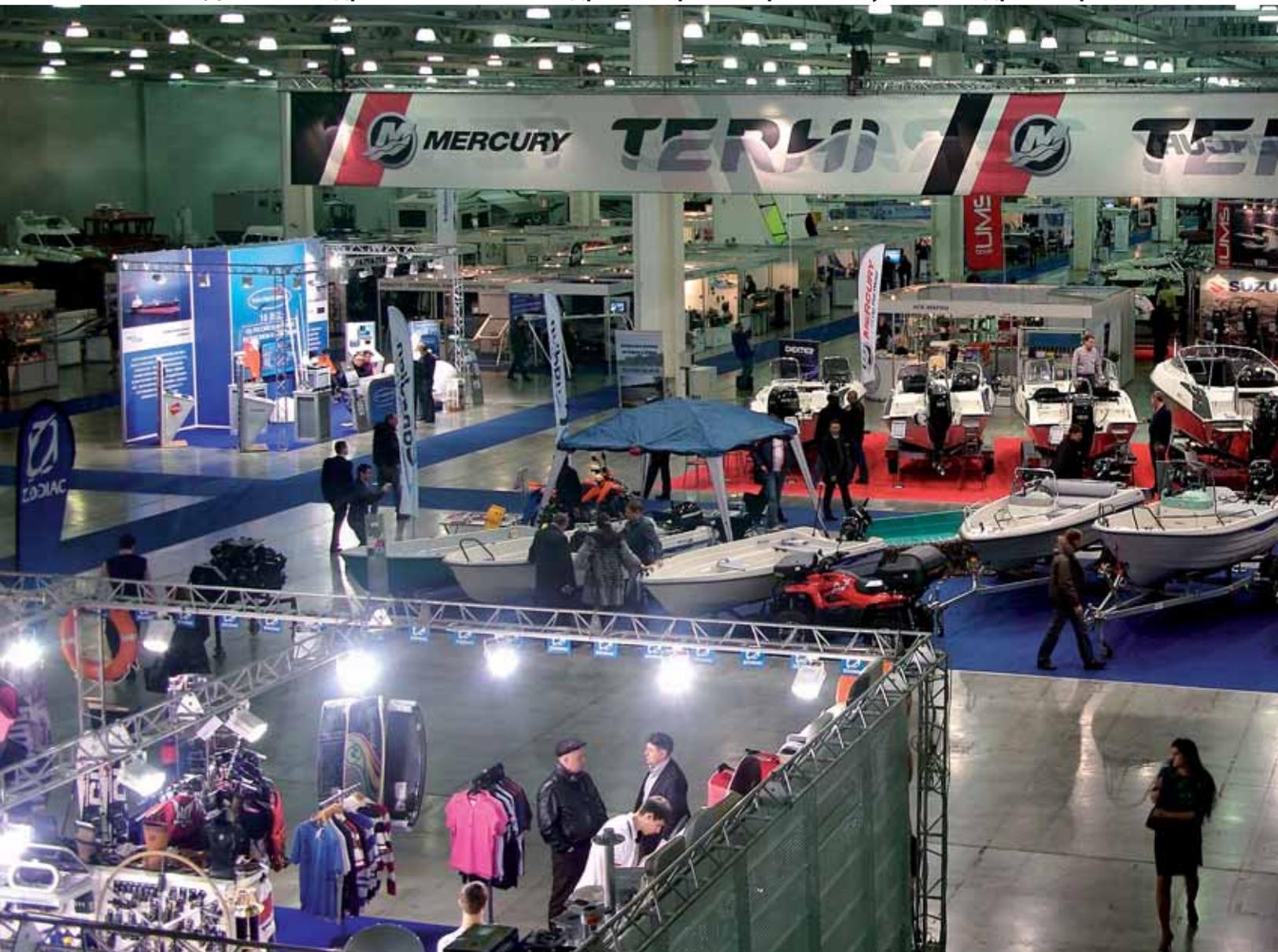


# MBS 2013

**в весенней Москве отличное настроение!**

Алексей Даняев, Андрей Великанов, Андрей Петров, Фарит Валиуллов, Андрей Чернавин



После впечатляющего успеха объединения в прошлом году двух однотипных Московских ботшоу, проводимых конкурирующими организациями, следовало ожидать, что в этот раз получится как минимум не хуже. На фоне мрачноватых вестей о сворачивании части лодочных производств в Европе, продажах известных брендов Китаю и переориентировании отрасли на восточные рынки, было отрандно констатировать, что в России полностью загружены производства ПВХ и не снижаются реализации мощных яхт. Повод для оптимизма, по крайней мере, на ближайшие год-два.

Сведения от первых же посетителей подтвердили: ожидания оправдываются. Экспозиция Московского бот-шоу заняла три больших зала в «новой», удаленной от метро части «Крокус-центра», приблизившись по площади (45 000 м<sup>2</sup>) и числу участников к хельсинкской Vene. Продукцию демонстрировали

350 компаний со всех концов света. Конечно, стенды местами не столь презентабельны, посетителей пореже, чем в Хельсинки, отсутствует колоритная «уличная» экспозиция, да и цена за вход, прямо скажем, нечеловеческая – 1000 руб. с единицы взрослого населения. Но Москва есть Москва, здесь свои правила и распорядки. И главная лодочная выставка страны, как ни крути, ей и остается, и она укрепляет позиции.

Почему укрепляет? Европа, испытывающая трудности со сбытом продукции верфей, хищно смотрит на Россию как на перспективный и малоисследованный рынок, который то и дело бьет рекорды роста, но ни понять, ни предсказать направление его движения европейцы просто не в состоянии. Большинство известных брендов застолбило дилерские площадки в преуспевающей Москве, и мы видим их из года в год – британцев Sunseeker, Fairline и Princess Yachts, американцев Chris-Craft, Sea Ray, MasterCraft, Duckworth и Four Winns, а также итальянцев, немцев, голландцев, финнов, французов... Крупные моторные и парусные яхты заняли до-

брую половину выделенной площади «Крокус-центра», где они устраивают премьеры, в том числе мировые, и демонстрируют действительно стоящие новинки, вроде Beneteau Swift Trawler 34 или Jeanneau New Concept 14. Спрос в России на них есть, и MBS самим своим существованием оправдано именно благодаря этому спросу.

### По крупному счету

Центральный вход Московского бот-шоу – 2013 вел прямо на стенды европейских верфей Galeon и Delphia Yachts. Уж если есть легенды в яхтостроении, то одной из первых величин в этом ряду стоит признать польского конструктора Анджея Сжжата (Andrzej Skrzat) – его таланты с успехом были продемонстрированы удивительной Delphia Escape 800, которая при длине корпуса 7.5 м имеет – внимание! – две спальные каюты, салон, раскладывающийся в два спальных места, огромный камбуз, галюн с душем и просторную рулевую рубку. Скептические замечания по поводу всего лишь 30 л.с. дизеля Nanni, установленного на борту этой яхты, тотчас



Французская верфь Beneteau – один из немногих именитых участников, присутствовавших «живьем», под собственной маркой



Отечественная продукция тоже в состоянии привлекать внимание смелым дизайном. Моторная яхта «Пионер»

развлек представитель верфи. Чартерные путешествия на борту Delphia Escape 800 возможны не только по речкам и каналам, но и в открытом море, что подтверждается, в частности, и плаваниями по Ладоге.

На соседнем стенде разместились моторные яхты Galeon. Как отметил генеральный директор объединенной компании GALEON Russia, колоритный Денис Денисов, в своем третьем поколении они по качеству идут на уровне основных игроков рынка – английских производителей, а некоторых близких по цене конкурентов уже превзошли, к примеру, по возможностям индивидуального подхода. «По всей России уже сделано достаточно заказов, – говорит Денис Денисов, – видимо, имел место отложенный спрос».

Рядом расположилась экспозиция французской компании Beneteau. В отличие от множества яхтенных стендов, отгороженных от посетителей и журналистов цепями и улыбчивыми красавицами, ничего не понимающими в катерах и яхтах, приветливый персонал Beneteau весьма профессионально разъяснял преимущества Swift Trawler 34 и других мотояхт. Быть может, это оттого, что на стенде работали такие профессиональные шкиперы как Андрей Нифантьев, может, просто яхты были замечательные, а еще, может, оттого, что экспозицию возглавлял

лично Франсуа Рено (Francois Renault) – менеджер по экспорту концерна Beneteau.

Давным-давно, в апреле 2006 на выставке MIBS, что проходила еще на Краснопресненской набережной, всех посетителей поражала огромная «Белуга» – первая стальная яхта таких масштабов, представленная в России. То была классическая голландская Babro Beluga 1150, привезенная в Москву компанией «Настоящие корабли». Сегодня «Настоящие корабли» (не путать с дилером стальных яхт De Alm, Altena и прочих Moonen) – абсолютно новое судостроительное производство,

построенное по всем правилам голландского яхтостроения в 2012 году в Калининградской области. Так и называется – RealShips. Верфь оснащена самым современным оборудованием, позволяющим строить стальные водоизмещающие моторные яхты длиной до 17 м, а ее сотрудники обучались и стажировались в Нидерландах. Так что опыт голландских корабелов, так усердно внедрявшийся когда-то Петром Великим, сегодня позволил в свободной экономической зоне Калининграда приступить к строительству яхт мирового уровня. Сейчас на стапелях верфи «Настоящие корабли» зало-



Принципиально новое слово во французском дизайне – Jeanneau New Concept 14



«Зеленые» по технологиям постройки и эксплуатации катера Greenline доступны и в обычном, «незеленом» исполнении, и с хорошим соотношением цены и качества

жены два 13-метровых корабля Bonito 40 ОК и Vgrack 1300 АК, а собственные конструкторские возможности, помноженные на чрезвычайную гибкость производства и опыт знаменитой компании Vgrack, позволяют уверенно смотреть в светлое будущее.

Не совсем понятно, чем руководствовались организаторы, расположив на одном «пятачке» четыре верфи, производящих стальные яхты: упомянутые «Настоящие корабли», «Полярную звезду» из Подмоскovie, построившую очень интересный классический траулер М56 длиной 16,9 м, и двух заклятых конкурентов De Alm



Удивительная Delphia Escape 800. При компактных размерах в ней поместились две спальные каюты, салон, огромный камбуз и прочие удобства



Взгляды посетителей выставки притягивали стремительные очертания финских катеров марки «ХО»

вместе с Altena из Нидерландов. Вроде бы Бог с ними, но голландцы строят свои стальные яхты больше четырех десятков лет, а у нас все это только зарождается и как-то сразу губится.

Поразительно, но факт! Первая в мире серийная яхта с гибридной силовой установкой Greenline 33, обладающая немислимой экономичностью, эффектной внешностью и замечательной обитаемостью, стоит на верфи почти вдвое меньше своих одноклассников. Уверяю вас, и можете проверить – за 101 тысячу евро яхту таких размеров не купить! Не будем здесь вдаваться в гибридный привод – кому интересно, могут найти необходимую информацию – а посмотрим, почему так? Дело в том, что название Greenline относится не только к судну. «Зеле-



Постоянный участник выставки – казанский Velvette. С каждым годом экспозиция набирает вес

ными» технологиями устан буквально каждый шаг в производстве яхты. От солнечных батарей на крыше эллингов верфи до вакуумной формовки, позволяющей значительно снизить расход стекломатериала и связующего. А это ведет к снижению общего веса яхты и, как следствие, экономии на силовой установке.

Удивительна по всем параметрам яхта Contest 52 MC. Во-первых – это первая моторная яхта знаменитой верфи, строившей до сих пор только парусники длиной от 42 до 70 футов.

Во-вторых, с двумя дизелями Cummins по 305 л.с. энерговооруженность 52 MC для 14.6 м длины – вполне приличная. Под носовой палубой располагаются аж три каюты! И вообще, Contest 52 MC – просто очень красивая яхта. Только вот одна незадача: ее не успели привезти на Боут Шоу 2013, и стенд Contest ограничился макетом.

Из новинок, сделавших фурор в яхтенном мире, но как-то оставшихся незамеченными отечественными патриотами, можно отметить Magellano 43HT – первый в мире Azimut без

флайбриджа. Его доставили в столицу нашей родины по временному таможенному ввозу, однако, вряд ли такой порыв могла оценить преобладающая на выставке публика: никаких понтов без флайбриджа быть не может! То же касается и великолепной Riva Iseo с откидным «верхом». Тем более что демонстрация этого верха с электроприводом дилером даже не предусматривалась. А зря...

Зато москвичи по достоинству оценили Velvette 41 Evolution – комфортабельную 12.5-метровую красавицу родом из Казани. Флагман известной судостроительной компании Velvette Marine собрал целую очередь желающих прямо на выставке расстаться с 7.2 млн рублей. И это не удивительно, ведь, пожалуй, впервые в отечественном судостроении нам показали яхту класса «премиум», ничуть не уступающую лучшим изыскам итальянских корабелов.



«Живая» Contest 52MC прибудет в Москву уже в июле





Пластиковая моторная лодка «Сибирь-460» казанской компании ARD продолжает традиции любимых народом «Казанок»



У пластикового катера Fishroad 650 лаконичная внешность и приятные интерьеры



«Солнечные» РИБы от «Техсудпрома» были немного доработаны специально к выставке

## Дела насущные

Но крупные яхты – это не весь рынок, а, бывает, и не рынок вообще в его нормальном понимании. Мегаяхты – это в первую очередь Москва! «Наш», российский формат – более приземленные вещи, определяющие градус общей культуры судовладения в обществе, оценивается продажами куда более скромной продукции.

На ступеньку ниже «премиум-класса» стоят суда тоже достаточно дорогие, при этом доступные хотя и небедному клиенту, но все же более близкому к экономической реальности. Тут стоит отметить заметный подъем «бюджетной» подгруппы именитых брендов, вроде тех же Veneteau, но достаточно просто устроенных – серий Antares, Barracuda, чья цена не превышает стоимости обычной городской квартиры. Это добротные каютные круизеры для среднего класса по

московским меркам, обитаемостью в одну-две семьи, в отделке которых применены типовые решения с пластиком, шпонированной фанерой, имитацией тиковых настилов или даже просто с «голой» палубой, в общем, «много за мало». Как сказал один из посетителей, присматривавший подобный катер, «жизнь коротка, а мечты должны однажды исполняться...». Зачем годами ждать возможности достигнуть совершенной мечты, если существуют менее дорогие альтернативы, доступные уже сейчас?

Сходной идеологии семейного катера «по цене типового жилья» придерживаются польские серийные производители – Galeon, Delphia, Parker, заметно улучшившая качество немецкая Bavaria (верфь выдала на-гора в прошлом году 1600 моторных и парусных корпусов). Рост интереса к их продукции – также примета нового,

посткризисного времени. При выборе персонального крейсера у потенциального покупателя открывается широкое поле приятных забот сопоставления размерений, компоновок, состава опций и т.п. И клиентская политика дилера будет играть не последнюю роль в такой ситуации. Приятно иметь дело с обходительным хозяином стенда, который не смотрит волком на каждого интересующегося, мол, «ходят тут всякие...». Но не менее важно и посетительскую культуру соблюдать, обувь на борту снимать, мусор не раскидывать и за детьми присматривать. Вопрос посетительской культуры закономерно беспокоит стендистов. Но это отдельная непростая проблема.

Порадовало расширение представительства финских верфей – они, в отличие от соседей-скандинавов, не столь активно переводят свои производства в страны с более дешевой ра-



У Honda Marine стенд был одним из самых ярких и жизнерадостных

бочей силой. К давно присутствующим у нас Targa, Aquador, Grandezza, Buster (все были здесь) добавились стильные экстремалы «ХО», представленные компанией Range Marine, а также стремительные Aputec и практичные Finnmaster (опишем их далее).

Корабелы страны Суоми «невидимо» присутствовали и через своих российских дистрибьюторов. Это был хорошо освещенный стенд (о качественной иллюминации фирмам приходилось думать самим) компании «Аквадрайв», самого крупного отечественного дистрибьютора моторов Mercury. Большинство посетителей, конечно же, замедляло шаг возле хорошо известных пластиковых бортов Terhi. За год присутствия на нашем рынке продажи этого бренда выросли так здорово, что «Аквадрайв» превратился в главного заказчика известной верфи из пригорода Турку. В этом сезоне «финны» демонстрировали классический «картоп» – Terhi Baby Fun, окрашенный в зеленый цвет, 55-килограммовый корпус с двигателем в 2.5 силы. Уверенности в российском успехе данной премьеры придает тот факт, что данный пакет четко вписывается в не регистрируемое в ГИМС водномоторное сообщество, а значит, не придется платить ежегодных налогов.

Второй финский бренд «Аквадрайва» – катера Drive, о которых мы рассказывали в «КиЯ» №240. По сути, это брат-близнец известного Buster, правда, сделанный в Польше под фин-



Новый катер «Ураль 650» продолжил направление на пополнение флота какютных судов с алюминиевым корпусом

ским контролем. Недоверчивый отечественный клиент в это не верил и все норовил разглядеть шильду с надписью «made by Fiskars boats». Удастся ли Drive повторить успех Terhi, покажет время, ведь наш алюминиевый сектор тоже может показать накаченные мускулы.

Об этом свидетельствовали экспозиции отечественных грандов – Silver, Trident, Master. Наш клиент уже хорошо знает эти имена, и поспорить тут будет весьма непросто.

Достаточно полно была показана инфраструктурная часть рынка, с ее прибрежной недвижимостью, плавучими причалами и заправочными станциями, а также страхованием. А по количеству выставленных в зале «плавучих домов» это бот-шоу побило рекорды всей истории своего существования. Саратовские «Лодка Хаус» и московские «Микижа» выглядели весомым и реальным решением проблемы водного образа жизни в нашей речной и озерной по сути стране. Сер-

мент для нас новый, но как оказалось, очень востребованный. Ведь почти все такие экспонаты были проданы прямо в залах выставки!

Фирмы-поставщики оборудования присутствовали в том же полном составе – от дилеров самых известных моторных брендов до магазинов морских товаров смешанного ассортимента, но в просторах огромных залов они как-то растворились, потеряли драйв. Успешным выглядел стенд Volvo

Penta – эти двигатели были наиболее популярны среди выставочных моторов, интересно выглядела новинка – бензиновый V8 380 (380 – его мощность). Надо отметить активность и вновь входящих компаний, которые стремятся освоить малоизученные уголки спроса. Применение наверняка найдут дизели Hyundai промышленного класса надежности, поставляемые компанией «Гидроком-Моторс», и широкая гамма вполне бюджетных дизельных двигателей голландской марки Craftsman, комплектуемых «под ключ» всеми необходимыми системами и агрегатами.

Замечательна идея «народного дизеля», продвигаемая компанией «Доминатор». Взяв за основу агрегат Д-240 Минского моторного завода, специалисты компании изготовили для него конверсионный комплект для превращения дизеля из тракторного в судовый. Несмотря на использование импортного редуктора, общая стоимость установки получится существенно

