

# Король алюминий, в Портленде и в Сибири

**Глеб Таптыгов** ► После посещения выставки Portland Boat Show, прошедшей в январе этого года в Портлендском экспоцентре, ясными для меня стали две вещи: американская экономика на подъеме, а алюминиевые корпуса все так же доминируют на рынке катеров всех размеров. Заплатив 10 американских долларов за вход, любой желающий смог сразу оценить экспонаты, указывающие на определенную диверсификацию рынка как изнутри, так и снаружи. Эволюция идей производителя и вкусов потребителя налицо.



**Н**ачнем с алюминия: здесь все те же основные участники захватывающей партии все так же за игровым столом. Alumaweld, SmokerCraft, Duckworth, HewesCraft, Northwest Boats и компании поменьше наращивают обороты в производстве успешного бренда «северо-западных»

катеров – алюминиевых судов, популярных в верхне-левом углу побережья США, канадской провинции Британская Колумбия и на Аляске.

Кроме того, по заявлению коммерческого директора Stevens Marine Эрика Педерсена (Eric Pedersen), «с подъемом экономики зарождаются

новые ниши судового рынка. За прошедший год намного вырос спрос на малые суда». Такими судами являются алюминиевые катера длиной от 16 до 20 футов (5–6 м), оснащенные мотором мощностью до 50 л.с. К новинкам этой категории можно отнести модели катеров Alumaweld Sport



Фото автора



Skiff, SmokerCraft Freedom, различные вариации катеров бренда HewesCraft на тему Open Fisherman. Для США, где еще совсем недавно средняя мощность продаваемого подвесного мотора равнялась 80 л.с., это весьма интересная и показательная тенденция. Говоря по-простому – на американском рынке стала котироваться экономичность. Это подтверждает и тот факт, что тот же Stevens Marine, один из самых крупных игроков на жесткокорпусном рынке США, в 2013 году продал больше всего 5-метровых кор-

пусов Lodge и Tracer, практически миниатюрных суденышек по меркам прошлых лет.

Общий подъем рынка, конечно же, затрагивает и сектор больших катеров: Stevens Marine приобрели очередного производителя, канадскую компанию Kingfisher из Британской Колумбии. Все производимые ими суда, даже озерные и речные катера, изготавливаются из утолщенного алюминия. Настоящими жемчужинами коллекции Kingfisher являются большие катера класса Offshore с мощными

подвесными или стационарными моторами, эргономичными кокпитами и по-домашнему уютными ходовыми рубками и каютами.

По словам г-на Педерсена, большинство американских потребителей, а это примерно 70%, приобретают катера и яхты в кредит, аккуратно внося ежемесячную плату. Интересно, что нынче случаи судебной конфискации судов банковскими приставами (за неуплату кредита) минимальны.

К растущим секторам рынка также можно отнести и понтонные катера.



Дмитрий Карманов демонстрирует образец стрингера, изобретенного сибирскими конструкторами



Эти суда предназначены для приятного досуга: иногда схожие по мощности и размерам со своими рыболовно-скоростными собратьями, по форме понтоны напоминают обычный «ящик», внутри которого мы вдруг обнаруживаем дизайнерские кожаные интерьеры, вдвое или втрое больше сидячих мест, самые современные музыкальные установки с избытком колонок, словом, нам предлагается высший, а иногда даже и люксовый класс времяпрепровождения на воде. Среднестатистическим примером такого судна является Sylvan Signature 8525 LZ – весьма фасонный 8-метровый дреднот, оснащенный 4-тактным Mercury 115 EFI, «мягкими» кожаными сиденьями, тентом и великим множеством дополнительных аксессуаров на заказ.

Активность продаж в алюминиевом и понтонном водно-моторных сегментах США в прошлом году практически достигла докризисного уровня (соответственно 70 и 90% по отношению к 2007 году). В то время как реализация композитных корпусов подросла только на 50%, а парусных яхт на 35% от уровня продаж семилетней давности.

На североамериканском рынке алюминиевых судов нашлось место и для российской компании: красноярский «Ка-Хем» прибыл в Портленд со своим ноу-хау. Вице-президент фирмы Дмитрий Карманов объяснил, что изобретенный сибирскими Кулибиными двойной стрингер позволяет достигнуть надлежащую для алюминиевого корпуса структурную целостность при уменьшенном общем весе конечного изделия. По его словам, это оригинальное изобретение уже заинтересовало судостроителей Нового Света – вдобавок к выставке, сибиряки проводили переговоры по вопросам поставок корпусов, произведенных на Енисее, в США и нашли там самого серьезного дистрибьютора. Такая расстановка сил практически беспрецедентна – сотрудничество двух великих держав на судовом поприще серьезно пока еще не развивалось. Вернее, в прежние годы все было как раз таки наоборот – американские верфи весьма активно продвигали свою продукцию на рынке России.

На западном побережье США не забывают и парусный спорт. Поэтому маршруты трех основных парусных

гонок крейсерских яхт регулярно проходят от Тихоокеанского побережья США или Канады до Гавайских островов. Это гонки: 2225-мильная Transpac Yacht Race от Лос-Анджелеса до Гонолулу, проводимая по нечетным годам, а также 2070-мильная Pacific





Сур Yacht Race от Сан-Франциско до Гавайских островов и 2308-мильная Vic-Maui Race, стартующая в канадском городе Виктория с финишем в гавайском Мауи. Последнее соревнование проводится по четным годам. Каждый раз эти гонки привлекают от дюжины до семи десятков команд-участниц.

Стив Рэндер (Steve Rander), основатель верфи Schooner Creek Boat Works, регулярно спускающей на воду парусники для этих соревнований, в первый раз принял участие в подобных гонках в 1980 году. За время участия он пересек Тихий океан 21 раз, дважды установив рекорды скорости пересечения океана, и придя первым однажды на 21-метровой яхте Rage. Специфика этих соревнований такова, что курс, проложенный по ветру, практически всегда приходится очень быстро менять, чтобы не обезветрился спинакер – основной парус, используемый при таких переходах. Обычно участники «пролетают» дистанцию в 2000 или более морских миль за 6–10 дней.

Гребные доски (Stand-Up Paddle board) продолжают завоевывать все

новых и новых поклонников в США, впрочем, как и во всем мире. Если попростому, то этот вид спорта (или отдыха!) можно описать как «серфинг с веслом», в том случае если нет ветра и волны. И действительно, когда на местной реке Колумбия практически полный штиль, многие американцы выходят поборотоздить широченную реку на гребной доске.

Доски SUP бывают гоночные, экспедиционные, утилитарные и гибридные, т.е. удовлетворяют вкусы и пожелания практически любого потребителя. Изготавливаются они из термопластика, посредством ротационного формования, или же из эпоксидного стеклопластика, что обычно дороже в производственном процессе, зато продукт получается легче по весу и быстрее на воде. Также на американском рынке очень активно продаются надувные SUP, их популярность обусловлена легкостью транспортировки, хранения, эксплуатации и, конечно же, ценой! Ведь хороший надувной SUP в США можно купить и за 500 долларов, в то время как композитные вариации на данную тему тянут как минимум в три раза больше. В число ве-

дущих производителей гребных досок входит компания Rogue из Калифорнии, а также C4 Waterman и Naish с Гавайских островов.

Периферийный апофеоз серфинга, практически неизвестного до середины прошлого десятилетия, в 2013 году, по данным Ассоциации Индустрии Активного Отдыха (Outdoor Industry Association), привлек к себе рекордное количество людей, желающих серьезно заняться этим видом спорта. Только вдумайтесь в цифру – 800 000 – именно такое количество американцев решило впервые попробовать силы в новом виде спорта!

В общем и целом, схожа и общая оценка состояния рынка частных судов, будь то катера, яхты, чартерные услуги, продажа аксессуаров и принадлежностей: все постепенно растет и развивается. По оценкам разных агентств, в 2013 году на рынке США всего было продано порядка 185 000 новых катеров и яхт. Но вкусы американских потребителей все больше отражают конкретную утилитарность и приспособляемость к повседневным жизненным реалиям.