



# Несгибаемый ОПТИМИЗМ VENE BÅT

**Алексей Даняев**

*Почему мы снова и снова едем на выставку Vene в Хельсинки? Не просто потому что это самое мощное бот-шоу на севере Европы, ближайшее к нашим пределам. Экономическая жизнь Финляндии тесно связана с состоянием нашей экономики, а статистика ведется честно и всесторонне. По Vene можно судить и о наших достижимых горизонтах, с известной поправкой на разную инерцию экономических процессов и особенности национального характера. Будем работать так же упорно и добросовестно – получим близкие результаты.*

**З**а прошедший год продажи внутри Финляндии в целом снизились по всем категориям водных товаров, за исключением возросшего

на 30% объема разнообразных услуг. Сильнее упали продажи больших судов – до четверти от прежнего объема. Подупали продажи самых мелких лодок до 6 м длиной и несущие



*Огромная карта Балтики в вестибюле выставочного центра провоцировала посетителей на ностальгию по прошлой навигации и на планы в предстоящую*

ственно (на 1%) – наиболее популярных катеров в 6–8 м. Но в экспорте цифры сильно изменились по сравнению с прошлогодними. Вместо прежнего падения на 16–17% экспорт лодок в прошлом году снова вырос на ту же цифру и составил 175 млн евро. В рейтинге клиентуры лидировали Норвегия, Швеция и нечаянно – Антигуа и Барбадос, купившие одно (!) судно за без малого 16 млн евро. Зато на четвертом месте оказалась Россия с 470 лодками на 11.4 млн евро, и эта



Впервые в Хельсинки – целая гамма NorthSilverPro от «Спортсудпрома»



Строители катеров Nord Star берегут традицию в их внешнем облике, при этом смело экспериментируют с оборудованием

цифра была на 5% выше прежней. Несомненно, что в этом заслуга нескольких активных дилеров таких марок, как XO, Grandezza, Buster, Yamarin или Terhi. В объеме реэкспорта моторов более 60% составили маломощные подвесники до 15 л.с.

Интересно также, что в составе сильно упавшего (на 45.8%!) импорта в Финляндию так же сильно, более чем вдвое, выросла доля Польши, и на столько же снизилась – Швеции и Франции. Это кое-что говорит о нынешней структуре производства в Евросоюзе, где Польша после перемещения на ее земли заводов многих известных брендов стала ведущей державой в малотоннажном судостроении.

По цифрам статистики мы видим, что финские судовладельцы подтянули пояса, но судостроители заработали интенсивнее, свои производства за границу предпочли не переносить, и в целом оборот индустрии вы-

рос на 5% до 460 млн – это согласуется с германскими данными, говорящими о некотором оживлении западных рынков малотоннажки. Она сегодня более «жива», чем сразу после кризиса 2008-го, а по абсолютным показателям находится где-то на уровне 2004 года. И уж, конечно, дела в Финляндии сейчас идут намного лучше, чем в начале 90-х, когда оборот едва превышал 100 млн евро в пересчете с прежних марок.

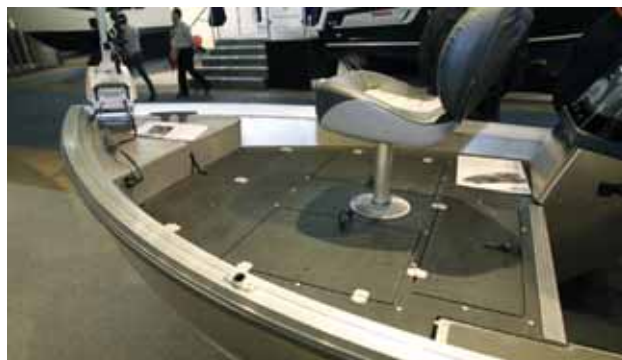
Быть ли нам в числе здешней клиентуры и далее? Каждый год кто-то из российских производителей нет-нет да и выставит свою продукцию на обзор европейцам. Как сказал Александр Куликов из петербургского Парусного союза, «наши крупные города перегружены культурными событиями, и яхты просто теряются в их потоке. А в Финляндии Vene/Våt – это уже национальный уровень, и мы на нем заметны».

Универсальный швертбот «Ла-

гуна» Б. Ершова вновь украсил совместный стенд «Boating In Russia», где были представлены также некоторые наши яхт-клубы, парусные мастерские, чартерные компании и, конечно же, фуражки-«капитанки» авторской работы. Еще внушительнее выглядел выставленный в главном зале ряд из пяти алюминиевых катеров NorthSilverPro от компании «Спортсудпром» размером от 5.2 до 9.2 м, и они смотрелись ничем не хуже американских и шведских конкурентов при заметно более низкой цене. В пору снизившегося рубля логично использовать любой шанс для выхода на внешние рынки – для тех, кто способен выдать продукцию европейского уровня. Некоторые финские фирмы готовы даже рассматривать возможность открытия в России сборочных производств. Жаль, что наш алюминиевый прокат и конструкционные смолы по качеству и цене пока не конкуренты европейским.



Алюминиевый Nemo 580 по своей концепции ближе к гидроциклам, чем к классическим моторным лодкам



Buster S Fish обрел типичные черты американских рыболовных моторок – площадки в оконечностях и вспомогательный электромотор



Новый Buster Magnum M5 – безреданный корпус под самые мощные подвесники



И снова «Лагуна» на совместном российском стенде

Русскоговорящие дилеры на стендах известных у нас брендов оптимизм не излучали. Едва ли «финны» среднего класса будут в фаворе в России в предстоящий год, тем более бюджетные лодки ценой по 3–5 тысяч евро. Но в верхнем ценовом диапазоне финским судостроителям, возможно, будет за что побороться. Серьезные бренды вроде Targa, Nord Star, Grandezza, чьи флагманы превышают 40-футовую планку, распланы в производственных планах на месяцы вперед и выжидают, кто первым рискнет подобраться к 50-футовому барьеру. Финны не делают опрометчивых шагов, они предпочитают иметь дело с твердыми клиентскими намерениями, но, как отметила дилер лодок «ХО» Лилия Каратаева, «средства на развитие всегда находят».

Если Botnia Targa фанатично следует консервативной технической политике, внося изменения в продукцию по минимуму, то их ближайший конкурент Nord Star позволяет себе смелые

эксперименты с вариантами комплектации вроде заряженной сверхмощностью 28-футовой «Ракеты» в 2012 году. В этот раз рестайлингу подверглась 30-футовая модель Super Sports под условным именем Fantomas. У нее модный «ореховый» дизайн интерьеров, мощная электросистема с инвертором, джойстиком управление парой поворотных колонок и – удивительно! – ремень безопасности на во-

дительском кресле. Дизели Volvo Penta D6 2x370 л.с. позволяют катеру разогнаться до почти 53 уз. И вновь представитель фирмы-строителя Linex Boat подтвердил намерения обновить флагманскую модель, покориw размер 46 футов.

Лодка-тренажер «отрабатывает» наклоном корпуса 3–4-балльные волны на экране. Детям весело, а бывалому мореходу – едва ли





В ретро-уголке всегда спокойная и душевная атмосфера



Фото автора

Большинство финских новинок уже успело «засветиться» на выставке в Дюссельдорфе. Пройдемся бегло по примечательным решениям и курьезам, которые могут стать трендом в ближайшее время.

Над обновлением открытых лодок Bella поработал норвежец Эспен Торуп и выстроил полный размерный ряд. Для них характерны высокая эргономическая проработка и модная цветовая гамма с радостными «морковными» вставками на бортах и подушках сидений. Стильное направление продолжили Magino, выставив в поддержку высокотехнологичному катеру APB 27 несколько ярких разноцветных моторок в ретро-стиле, копирующем исторический экспонат – 4.2-метровую мотолодку Marino Mustang Pyscoraatti, на которой два финских смельчака пересекли в 1970 году Атлантику от Сенегала до Гвианы.

Новый Buster Magnum M5 с 350-сильной Yamaha отличился абсолютно гладким безреданным днищем, амортизированными креслами и «лоскутной» конструкцией палубы, где алюминиевая «рифленка» с гнутыми кромками чередуется с крашеными участками борта и аккуратными пластиковыми вставками. Сварные швы в большинстве спрятаны под наклейки, на виду оставлено минимальное их количество. Наибольшего же посетительского внимания удостоился небольшой Buster S Fish – вариация на тему классического цельнометаллического 4.6-метрового «S». Его компоновка повторяет американскую классику – со смещенной к борту консо-



На этом Marino Mustang два отчаянных финна когда-то в 1970 году пересекли Атлантику

лю, маневровым электромотором, садком-аквариумом и характерными площадками на носу и корме, на которых выставляются кресла удильщика. Заокеанскому судпрому патристичные финны предпочитают свой, и он не подводит верного клиента.

Yamarin Cross выстроил полный ряд моделей с алюминиевым корпусом, который не дублирует чисто пластиковые варианты «Ямаринов» – чтобы не лишать клиента возможности выбора только ему понятных и нужных особенностей компоновки и комплектации. Отметим и попытки самых малых инновационных компаний предложить собственное видение металлической лодки для экстремальной эксплуатации. Например, глиссирующий катмаран Alucat под мотор 50–90 л.с., который при длине всего 4.6 м имеет ширину 2.3 м и вмещает шестерых. Или черный китоподобный Nemo 580 с высоченным круто изогнутым планширем и полным отсутствием

борта в корме. С мотором в 200 л.с., работающим на водомет, он лихо преодолевает высокую волну и выглядит более близким к так называемым PWC (Personal Water Craft), чем к обычным лодкам.

Парусный сектор выставки сократился в этот раз еще сильнее, фактически до основ – мотосейлеров Nauticat. Заезжих варягов представляли мейнстримная Bavaria и быстро растущие «китайцы» Fareast. Но все так же в «деревянном» углу павильона стоял чудесный аромат дегтя и высились суровые паруса простых грубоватых «соутувене», а дети в зале со спортивными швертботами осторожно пробовали повисеть на тренажере-«трапеции» и азартно крутили штурвал компьютерного тренажера судоводителя. Это значит, что наши северные соседи дружно и упорно стремятся наполнить три недолгих летних месяца водными видами досуга, а индустрия уже приложится, так или иначе ✘