



Рынок яхтенной навигации небольшой из-за низких продаж частных яхт и катеров. Основную прибыль продавцам навигационного оборудования обеспечивают продажи оборудования для коммерческого флота. ФОТО: REUTERS

Держать курс

Яхтенные электронные средства навигации юридически считаются вспомогательным оборудованием в дополнение к традиционным компасам и бумажным картам.

Системы связи и навигации для яхт и катеров в Петербурге продают десятки магазинов. Это специализированные морские магазины («Мореман»), магазины связи и навигации («Мир навигации», «Навигарин»), рыболовные магазины, дилеры морской электроники и дилеры самих судов. Последние две категории фирм могут предложить не только оборудование, но и разработку проекта оснащения судна, монтаж и сервис.

Сегодня в городе представлены почти все крупные международные марки: Raymarine, Furuno, группа Navico (Simrad, Lowrance), Garmin, Yaesu (Standard Horizon), Samyung, Humminbird. К тому же в Петербурге находятся научно-производственные центры таких крупнейших мировых производителей морских электронных карт, как Transas и Jeppesen.

Рынок яхтенной навигации небольшой. Представители компаний — продавцов навигационного оборудования на условиях анонимности отмечают, что данный вид бизнеса не приносит особой прибыли из-за малой развитости продаж частных яхт и катеров, а основную прибыль обеспечивают продажи оборудования для коммерческого флота.

Однако, по мнению Александра Самойлова, яхтсмена, менеджера компании Jeppesen, «маломерный» рынок отличает инновационность: бывает, что передовые решения приходят к катера и яхты раньше, чем на профессиональный флот.

Основное развитие рынка пришлось на 1990-е — начало 2000-х с распространением GPS, электронных карт, сетевых технологий. Сейчас же, как утверждают эксперты, настал период эволюции с постепенным развитием и совершенствованием технологий.

Кто что ставит

«Те, кто в состоянии приобрести действительно полноценную навигацию, обычно заказывает ее дилеру, продающему судно, и он оборудует систему по всем стандартам, включая глубиномер, картплоттер, возможно, радар и автоопределитель судов AIS. Но основная масса судовладельцев обходится малыми средствами, как правило, GPS/ГЛОНАСС-навигатором и эхолотом, иногда радиостанцией», — рассказывает Алексей Данияев, редактор журнала «Катера и яхты».

Александр Самойлов добавляет, что лодок, на которые ставят электронику, в Петербурге примерно в 10 раз меньше, чем ав-

томобилей. «А требования к приборам, которые не должны подвести в экстремальных штормовых условиях, существенно выше. Поэтому неудивительно, что яхтенный «навигатор» стоит в 10 раз дороже автомобильных аналогов», — рассказывает эксперт.

Выбор судовых приборов зависит от задач и бюджета. Рыбакам и дайверам необходимы многолучевые графические рыбопоисковые эхолоты, парусникам-гонщикам — интеллектуальные метеорологические приборы с анализом эффективности использования ветра, тем, кто ходит в ненастье и ночью, — радиолокационная станция (радар), для дальних плаваний потребуются приемники сообщений морской международной системы НАВТЕКС, радиофаксы для приема карт погоды, терминалы спутниковой связи.

«Популярная сегодня конфигурация системы — многофункциональные дисплеи, объединенные в бортовую сеть с датчика-

ми эхолота, курса, скорости, антенной радара, представляющие всю навигационную информацию на одном экране», — добавляет Александр Самойлов.

Сильно варьируется и стоимость продуктов. Так, 7-дюймовый картплоттер за 30 тыс. рублей может выполнять все те же функции, что и пара 12-дюймовых многофункциональных дисплеев на мостике и в ходовой рубке по 100–150 тыс. рублей каждый.

Навигация и iСвязь

Бум планшетов и смартфонов не мог отразиться на рынке связи и навигации для маломерного флота — появляются специализированные приложения для мобильных устройств, например iSailor. «Фактически для большого количества любителей активного отдыха на воде больше нет необходимости покупать специализированное навигационное оборудование. Многие пользуются мобильным приложением и в связке со своим штатным оборудованием, используя его на случай отказа основной системы», — отмечает Евгений Кариженский, директор по разработкам «Транзас Технологии» (входит в группу «Транзас»).

«Удобство решения на основе мобильного устройства заключается еще и в том, что при смене аппарата (например, на новую модель) есть возможность сохранить все проложенные маршруты, настройки и приобретенные карты», — отмечает эксперт. «Проблема бытовых мобиль-

ных устройств — в их слабой защищенности от среды, чаще всего мокрой и холодной. Специализированные же компьютеры и планшеты для путешествников дороги, и выгоднее бывает иметь специализированное судовое устройство, чем защищенное универсальное, тем более что на воде важнейшее качество электронной системы — ее надежность и выносливость. Кто бывал в море, тот согласится», — отмечает Алексей Данияев.

«Планшеты и смартфоны не являются полноценной заменой специализированным морским «аппаратам», которые продолжают развиваться и пользоваться спросом. Более того, в последние годы оба этих направления интегрируются: большинство изготовителей яхтенной электроники создают собственные мобильные приложения, подключающиеся к стационарным приборам через Wi-Fi», — рассказывает Александр Самойлов.

ИННА ЛУШИНА
news@dp.ru