



Суур Тылл и жена его Пирет, герои местного эпоса, гостеприимно встречают посетителей марины Курессааре

это ощущение усилилось сейчас, даже когда отчетливо видно, что финансовые дожди над Эстонией не проливаются. Она строит себя сама, старательно и кропотливо, доказывая европейским инвесторам состоятельность каждого нового проекта.

Надо сказать, несмотря на всю свою «развернутость» к морю, Эстония пребывает среди прибалтийских стран не в числе самых владеющих малыми судами. На одну зарегистрированную лодку в ней приходится 43 жителя — при 13 таковых в соседней Швеции и 7 — в Норвегии и Финляндии. Хотя Германию и Польшу с их 160 и 560 несудовладельцами на одного лодочника она обходит уверенно, что уж говорить про нашу почти тысячу не познавших истинного счастья сугубо материковых жителей! При этом по объемам «большого» судостроения и судоремонта страна идет в числе первых на Балтике и на равных с Нидерландами и Британией. Что же с малым?

На материковой части страны лодок не строят совсем. Так, во всяком случае, считают жители одного из самых крупных островов Балтики — Сааремаа. Можно сделать скидку на островной менталитет с его обычной завышенной самооценкой, тем не менее конгломерат наиболее мощных предприятий прогулочной малотоннажки располагается именно в западной части Эстонии, на островах Сааремаа, Хийумаа, Муху и особенно в окрестности здешней островной столицы Курессааре. Принадлежат фирмы разным владельцам, в том числе шведам и норвежцам, и порой марки, которые мы считаем стопроцентно шведскими, например Delta, по сути являются эстонскими. Здесь они стали градообразующим фактором наряду с курортными спа-отелями и небольшими компаниями пищевого производства, производящими эксклюзивные продукты с особым, островным, вкусом, какой не встретишь в других местах Эстонии. »



КУРЕССААРСКИЙ «ЗОНТИК»

АЛЕКСЕЙ ДАНЯЕВ
ФОТО АВТОРА

Говоря о состоянии отечественной маломерной судостроительной индустрии, эксперты обычно не идут дальше констатации проблем и достижений. В ситуации, когда наиболее массовой организованной бизнес-акцией является бот-шоу того или иного масштаба, трудно говорить об общих перспективах развития. А говорить надо, ибо отрасль нуждается в инвестициях, и даже не столько финансовых, сколько организационных, управленческих.

Посмотрим на задачу с другой стороны: каким образом могли бы работать наши предприятия при большем разнообразии внешних условий? Как получается работа «у них», причем не у богатых развитых стран с давними традициями прогулочного судовладения, а, например, у страны, совсем недавно стартовавшей практически с тех же позиций, что и мы? Взглянем на Эстонию.

Прибывая в Таллин со стороны новостроек, трудно отделаться от советского «дежавю». Очень многое напоминает о десятилетиях совместной жизни: немые бетонные постройки в старых промзонах, электропроводка на столбах по госстандарту, стеклянные многоэтажки, такие инородные в панораме старого города. Но насколько в «то» время эстонские пейзажи отличались от российских присутствием другого, более заботливого отношения к городской среде, настолько





На Сааремаа нет литейки, и балластные кили приходится заказывать в Финляндии



Директор Saare Yachts Петер Сааск

SAARE YACHTS

Фирма занимает большой бетонный ангар, оставшийся еще с советских времен. Тогда в нем располагался судоремонтный цех для обслуживания флота рыбколхоза, производившего славные баночные шпроты. Сейчас рыбодобыча неактуальна, и владелец компании Петер Сааск перепрофилировал ее на сначала на постройку моторных баркасов, а потом на яхты марки Saare длиной 38, 41 и 46 футов. Эти яхты довольно хорошо известны на скандинавском рынке благодаря классическим мореходным качествам. Проекты разрабатывали специалисты финской компании Finngulf, и они идеологически ближе к «шведам» Hallberg-Rassy или немцам Hanse, нежели к современной массовой продукции Bavaria или Beneteau. «Наши яхты — чтобы ходить по морям», — так пояснил их особенность Пеетер. Он хорошо говорит по-русски, чувствуется специалист старой закалки. Здесь к яхтостроению относятся действительно немного по старин-

ке. В огромном цехе ровный деревянный пол, оставшийся со времен рыболовцевских баркасов. Детали интерьера, тиковых палуб, переборки и обстройку собирают на отдельной оснастке, с минимальной механизацией труда и тщательной ручной обработкой поверхностей. Тиковый или махагоновый интерьер яхты весь ошкуривает вручную специальная опытная мастерица. Даже отопление в цехе до сих пор дровяное, и это очень экономично по здешним меркам: газопровод на остров пока не протянули. Впрочем, без современных технологич конкурентоспособному производству не обойтись, и здесь широко используют эпоксидно-вакуумную формовку и клеевые сборки без применения крепежа. Наметилась, тем не менее, общеевропейская тенденция к частичной замене натурального дерева синтетикой, поскольку тропические страны-поставщики редких сортов древесины склонны сейчас сберегать свои лесные ресурсы.

EYSYSLA YARD И ALUNAUT

Таланты островитян разнообразны: здесь работают не только с деревом, но и с металлом. Небольшая фирма с труднопроизносимым названием Eysysla варит из алюминия быстроходные катера Aluventure, очень современные с виду и наполненные разнообразными нетипичными решениями в конструкции (вроде поперечного редана с вентиляцией сквозь каналы в планшире, стрингеров ферменного типа или балластной цистерны с управляемой на ходу захлопкой на транце). Привальный брус образуют пенополиэтиленовой «колбасой» с напылением из полиуретана Line-X. Детали, правда, раскраивают на контрагентском лазерном оборудовании в Таллине, но проектируют и собирают здесь. Дизайн передней, швы ровные, а себестоимость постройки существенно ниже, чем в недалекой Скандинавии. Заметим: в схожую по расценкам за труд Польшу финны и шведы переводить свои алюминиевые производства не спешат, проверяют варианты. И эстонцам вполне верят. Построенные здесь суда идут в Норвегию и Швецию.

Другая компания, Alunaut, выглядит уже не как верфь «индпошва» и строит собственные серии сварных алюминиевых лодок, от маленьких универсальных моторок AC-12, -14, -16 до довольно крупных 8-метровых корпусов A8 под 300-сильные подвесники. Очень напоминающий формами шведские профессиональные катера Alunaut A8 работает на Муху в местной спасательной службе и очень уверенно ходит по крутой волне мелководья. Он имеет исполнение с центральной консолью и крышей-бимини, но возможна его поставка и с закрытой рубкой. Двигатель вынесен на кронштейне за транец и позволяет откидывать перед собой небольшую кормовую аппарель, практичную для работ на уровне воды. Впрочем, за индивидуальные проекты глава фирмы и заводской конструктор по совместительству Марк Муру также берется и делает их аккуратно и по всем правилам евростандарта.



Alunaut A8 — рабочая лодка спасательной службы на Муху



В сварных катерах Aluventure воплощено множество инновационных идей



Хозяин верфи Alunaut Марк Муру — по совместительству заводской конструктор и местный добровольный спасатель



MUVOR И COMPOSITE+

Лазерный раскрой — не единственная примета наступивших перемен в судостроительной технологии. Местные фирмы распределяют между собой работу не только согласно профилю продукции «пластик/алюминий» или «катера/яхты». Современные технологии таковы, что, приобретя и задействовав дорогостоящее оборудование для целой операции, становишься субконтрактором сразу для нескольких заказчиков. Предприятие Muvor здесь взяло на себя заботы по поставке готовых изделий из стеклопластика, требующих изготовления специальной оснастки, то есть стало местной фирмой-ламинатором, забравшим себе наиболее «грязные» операции пластикового судостроения. Они, как правило, связаны с формовкой и обрезкой армированного пластика и сильно вредят деликатным сборочным производствам как источники стирольного запаха и всепроникающей стеклянной пыли. Muvor обзавелась фрезерным станком с ЧПУ, и все, что ей требуется от заказчика, — это трехмерная компьютерная модель изделия. Десяток человек персонала способны обеспечить пластиковыми секциями всех судостроителей в округе, приходят заказы и из России. Станок, правда, относительно невелик: размер стола около 7 м, значит более крупные корпуса ему не по зубам.

Зато у компании Composite+, работающей неподалеку, аналогич-

ный станок в разы больше — более 15 м длиной, занимает целый ангар. Около 15 человек снабжают изделиями и оснасткой не только Сааремаа, но и Европу, в частности верфи Hanse и Targa. При годовом обороте около 2 млн евро фирма быстро «поднялась» и уже окупилась вложениями в оборудование. Интересно, что ЧПУ-фрезер может работать также в режиме сканера, переснимая координаты точек поверхности какого-нибудь готового корпуса. Интересно также, что и это высокотехнологичное производство обогревается в холодное время дровами и топливными брикетами. Мы все-таки на острове...

ОБЩЕСТВЕННЫЕ И НАУЧНЫЕ ЦЕНТРЫ

Казалось бы, перечисленные предприятия — это не более чем промзона небольшого уездного городка Курессааре с его 13 400 жителями. Но это не так: малое судостроение здесь — действительно самодостаточная отрасль, поскольку в городе есть и образовательный, и даже научный центры, работающие на эту отрасль местной промышленности.

Small Craft Competence Centre (SCC) — подразделение Таллинского технологического университета, выполняющее заказы от местных и европейских предприятий по проектированию корпусов, испытаниям моделей, тестированию образцов материалов. Это фактически выделенная в отдельное предприятие лаборатория с небольшим штатом,



Курессаарский консультационный центр владеет небольшим опытовым бассейном



Пятикоординатный фрезерный станок способен вырезать модели длиной до 15 м



Марина Какумяэ — одна из крупнейших в Эстонии

но компетентными специалистами, оборудованная компьютерами, тензометрическими машинами и настоящим 50-метровым бассейном с буксировочной тележкой и волнопродуктором, готовая выполнять договорные работы с любым заинтересованным субъектом.

И есть еще общественная Ассоциация предприятий маломерного судостроения EMI (Estonian Marine Industry), объединяющая три десятка компаний, чей бизнес коллективно продвигает на государственном и европейском уровне. Стенд судостроителей Сааремаа можно каждый год видеть, например, на хельсинкском бот-шоу Vene/Bat. И те лодочные марки, которые не выделились подобно Saare и Delta в узнаваемый бренд (скажем, гребные и моторные лодки Lingalaid — хорошие, но сливающиеся на общем светлом фоне европейского судостроения), идут под «нейтральным» флагом эстонской судостроительной традиции. А она уже доказала, что существует и развивается, самым фактом успешной деятельности саарского судостроительного кластера.

ПОУЧИТЕЛЬНЫЙ ЭПИЛОГ

В старой «Литературной газете» середины 80-х была статья о смелом эксперименте, предпринятом одним таллинским домом бытового обслуживания населения. Его руководство взяло да и посадило на сделную оплату всех своих обувных мастеров — решение невероятное для советских времен с их твердыми окладами для каждого работника. И — на удивление — к одним мастерам вставала очередь, к другим клиент не торопился, кто-то уволился, а кто-то начал работать лучше. В выигрыше оказались все: и клиенты, и мастера, и администрация дома быта.

Казалось бы, эта история давно неактуальна: мы ушли от советской уравниловки, и любое малое предприятие у нас стремится работать максимально эффективно. Но почувствуем несколько важных эстонских моментов. Мастера остались работать под той же крышей, не тратя дополнительных сил на саморекламу, и город продолжал приходить к ним по привычке. Мастера не «топят» друг друга недобросовестными методами, потому что работают у всех на виду. И, наконец, администрация проявила действительно открытый экономический интерес в организации работы своих подопечных, а не какой-нибудь закулисно-политический. Даже скажем еще конкретнее: администрация просто проявила в организации работы разумный экономический подход.

Похожую историю можно увидеть и в деятельности островитян. Занимаясь в общем-то местной, даже местечковой промышленностью, они не замкнулись на внутренних потребностях страны, а смело пошли на контакты со Скандинавией и Европой вообще. Пошли не поврозь, а все вместе, под «зонтиком» общественной ассоциации, поддержанные профильными специалистами и педагогами. И главное — поддержанные государственной политикой, способствующей экономическому процветанию даже таких небольших предприятий, по сути «гаражных верфей», каких у нас в России тоже найдутся десятки и сотни. Они теснятся в таких же промзонах, где есть все необходимые составляющие технологических цепочек, есть свои мастера-умельцы и организаторы. Чего нам не хватает, чтобы встать по количеству лодок на душу населения в один ряд с европейскими окраинами? ❧