

Картина эстонского художника Конрада Мяги «Вид на море» 1920

# не Медленно и верно

Продолжая цикл статей о яхтенной индустрии разных стран, рассказываем об Эстонии.

Текст **Антон Черкасов-Нисман**

**П**олучив долгожданную свободу в начале 1990-х годов, Эстония принялась строить новую жизнь, взяв за основу не только западноевропейские ценности, но и собственные богатые традиции. С морем у эстонцев всегда была тесная связь, поэтому быстро начали появляться частные верфи, производящие прогулочные суда из дерева, металла и стеклопластика; разрастался маломерный флот и возникали новые марины, словом, механизм заработал, и яхтенная индустрия ожила. Что же построили наши соседи за прошедшие 30 лет?

## Моря синяя равнина

Факт остается фактом: по насыщенности островами, бухтами и желанными для любого яхтсмана пейзажами побережье Эстонии не может тягаться с архипелагами Швеции и Финляндии. Однако скучной эту часть Балтийского моря тоже назвать нельзя. Действительно, на севере, по пути из Петербурга в Таллинн, береговая линия изобилует разве что песчаными пляжами, но дальше к западу она становится гораздо интереснее. У Латвии вообще нет ни одного острова — так утешают себя эстонцы и планомерно продолжают развивать инфраструктуру на Сааремаа, Хийумаа, Муху и других относительно крупных островах. Летом здесь наблюдается существенный яхтенный трафик: путешествующие немцы, шведы и датчане пытаются дойти до Петербурга, но, столкнувшись с нехваткой марин после Таллинна, остаются в Эстонии. Через сааремааский «перекресток» ходят и финны, следующие



в Ригу или на запад, в Германию, поэтому после Таллинна преимущественное развитие яхтенной инфраструктуры началось именно здесь.

«Когда-то Сааремаа был закрытым островом, где размещались военные гарнизоны, и прийти сюда на яхте было почти невозможно, — вспоминает Меэлис Саарлайд, капитан яхтенного порта Roomassaare, входящего в сеть марин Saarte Liinid. — А сейчас при заходе на иностранной яхте достаточно позвонить в полицию, которая тут заодно выполняет функции таможни и пограничной службы; они приедут на причал и оформят все документы».

Яхтенный сезон на Сааремаа длится почти полгода, и уже в начале мая проходит первая парусная регата. Стоимость аренды причального места во всех маринах Saarte Liinid одинаковая и весьма демократичная: сезонная стоянка небольшого парусника обойдется всего в € 200 и еще € 300 будет стоить зимнее хранение на берегу.

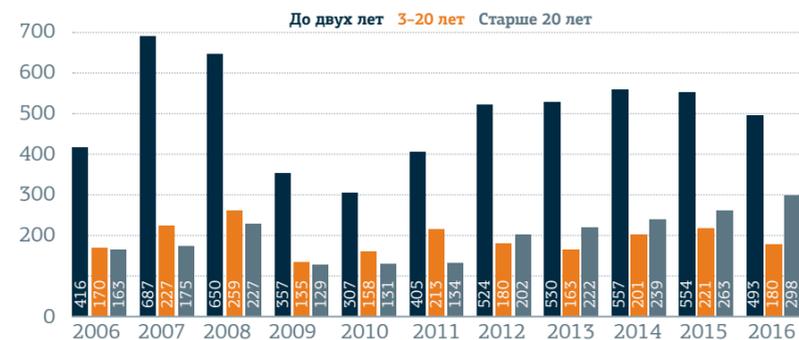
«Наши порты в первую очередь обеспечивают сообщение с островами и удаленными населенными пунктами, где постоянно живут люди, — говорит Меэлис Саарлайд. — Очень хорошо, что портами владеет государство, так как с частными собственниками, скорее всего, были бы проблемы. Кроме того, это позволяет привлекать для развития инфраструктуры финансы Евросоюза: в Эстонии мало у кого есть деньги для строительства портов, да и срок окупаемости марин вроде Роомассаари, по нашим оценкам, около двухсот лет».

Городская марина Kuressaare, прежде служившая стоянкой рыболовецких судов, тоже принадлежит муниципалитету, который время от времени тратится на ее строительство и ремонт, но текущие нужды она оплачивает за счет собственных доходов.

«У нас 132 причальных места, и за прошлый сезон к нам зашли 504 лодки, — рассказывает Оскар Йыги, капитан марин Kuressaare. — В основном это были финские яхтсмены пенсионного возраста, которые проводят на Сааремаа два-три дня. Удивительно, что не было ни одной лодки из России, хотя многие россияне держат лодки в Таллинне и Пярну».

Если, осваивая средства Евросоюза, эстонские власти без проблем оформляют необходимые разрешения для

## Структура моторного прогулочного флота Эстонии по сроку эксплуатации



**Меэлис Саарлайд: Прежде путь на Сааремаа был закрыт для яхтсменов, но сейчас сюда приходят лодки со всей Северной Европы.**

Марина Roomassaare наряду с еще 12 яхтенными портами входит в сеть SL Marinas



строительства марин, то у частных инвесторов на это уходит больше времени и сил. Показательный пример — новая таллиннская марина Kakumäe, которая является самым крупным подобным проектом в Эстонии с советских времен. Этим летом начнет работать первая очередь причалов и береговой инфраструктуры, тогда как сам проект существует уже десять лет. Развивается он за счет российских и эстонских инвестиций, но, чтобы согласовать строительство современного яхтенного порта на месте старой стоянки «рыбаков», потребовался не один год.

«Теперь таллиннские власти понимают, что этот район становится новым рекреационным центром города, и поддерживают наш проект, — говорит менеджер марины Индрек Ильвес. — У нас нет задачи перетянуть клиентов из других яхт-клубов, так как рядом элитный жилой район, и мы надеемся, что будут приходить новые люди. Кроме того, мы планируем построить здесь парусный стадион и сотрудничаем с окрестными школами, чтобы дети на уроках физкультуры занимались парусным спортом в нашей марине».

В проект уже инвестировали € 21 млн, а общий объем вложений в марину с променадом, яхт-клубом, ресто-



↑  
Марина Kakumäe предполагает не только причалы, яхт-клуб и эллинги, но также комплекс зданий с элитными апартаментами

раном, слипом и эллингом для зимнего хранения яхт, который начнут строить уже весной, составит около € 70 млн. Сейчас в Kakumäe продано и забронировано порядка трети причальных мест; помимо эстонцев, среди покупателей много финнов и россиян. По сути, в районе Таллинна не так много мест с сервисом европейского уровня, где можно держать крупные моторные яхты (до 30 м), не завися от интенсивного паромного движения, и марина Kakumäe станет главным из них.

### ЛЮДИ И ВЕРФИ

«Мы начали строить лодки в 1993 году и со временем, перейдя от дерева к стеклопластику, выступили подрядчиком для известного финского бренда Finngulf, а позже создали собственный бренд, — рассказывает Пеетер Сааск, управляющий директор Saare Yachts. — На первых этапах наша продукция уходила, главным образом, в Скандинавию, но сейчас основным рынком стала Германия. Уже несколько лет ситуация в сегменте парусных яхт не самая лучшая, и хотя у нас по-прежнему есть заказы, их список нельзя назвать длинным. Мы производим 5–6 яхт в год, а также проводим рефиты и восстанавливаем старые парусники».

Производство Saare Yachts площадью около 3000 кв. м расположено в помещениях, которые были возведены еще в советское время для завода по изготовлению рыбных консервов. Пеетер Сааск



**Индрек Ильвес:** Марина Kakumäe стала самым крупным объектом яхтенной инфраструктуры Эстонии, построенным с советских времен.

## Служба спасения

**В Эстонии существует институт добровольных спасателей, призванный оказывать помощь береговой охране и полиции, если те не могут или не успевают прибыть на место происшествия. В спасатели вступают местные жители, хорошо знающие окрестные акватории с их многочисленными банками и подводными камнями и владеющие лодками с малой осадкой. В крупных городах спасатели дежурят на специально оборудованных за счет государства базах, а в сельской местности выезжают по звонку, когда бы он ни поступил.**

**«Особых навыков, чтобы стать добровольным спасателем, не требуется, — говорит Марк Муру. — Я просто держу при себе телефон, чтобы выехать по вызову, но, к счастью, за последние три года таких случаев было всего три».**

## Сааремааское общество морского спорта существует уже 90 лет

гордится, что его верфь практически все делает самостоятельно, отдавая на откуп субподрядчикам лишь конструкции из нержавеющей стали да мягкую мебель. При этом в цехах почти нет высокотехнологичных станков, и большую часть работ 15 сотрудников компании выполняют вручную. Тем не менее по качеству изготовления парусники Saare находятся в одной когорте с ведущими европейскими брендами и значительно превосходят массовые марки.

Нашла свою нишу и другая расположенная на Сааремаа верфь — Alunaut. Прежде ее основатель и генеральный директор Марк Муру работал в компании Baltic Workboats, а потом, поняв, что в Эстонии никто не производит компактные алюминиевые катера, начал свое дело. Поскольку рождение Alunaut пришлось на кризисный 2008 год, сначала компания выступила субподрядчиком для шведских брендов Vector ProBoat и Fred Boats. У них были интересные проекты, включая катера для людей с ограниченными физическими возможностями, но отсутствовали производственные площади.

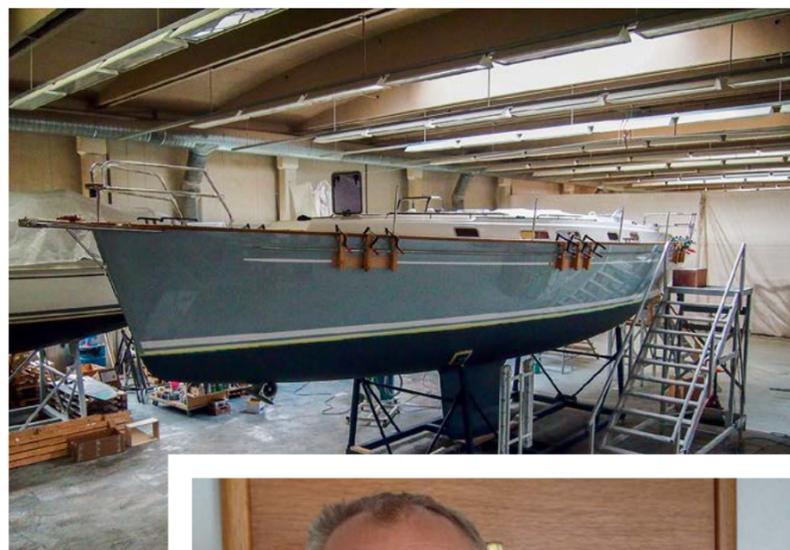
«Параллельно я искал возможность запустить собственный бренд и выстроил новый завод, — вспоминает Марк Муру. — К этому моменту шведский рынок пошел вниз, мы переключились на Норвегию, поскольку рассчитывали на экспорт, но в итоге первые корпуса Alunaut были проданы в Эстонии».

Выживать, строя лодки только для индивидуальных покупателей, было непросто, поэтому компания переключилась на госзаказ. «У меня был большой опыт работы с тендерами; я начал шерстить заказы в разных странах Евросоюза, и дело пошло, — говорит Марк Муру. — Сейчас госзаказ составляет около 80% общей массы, и нас выбирают не только за разумную стоимость техники, но и за ее качество».

В 2016 году оборот Alunaut превысил € 1 млн, и в будущем Марк планирует увеличить его в 3–4 раза. Прямых конкурентов у Alunaut в Эстонии пока нет, а такой же маленький штат сотрудников, как и у Saare Yachts, самостоятельно справляется со всеми производственными задачами.



**Марк Муру:** Что бы я ни начинал строить, у меня всегда получаются лодки.



↑  
Saare Yachts уже 20 лет сотрудничает с дизайнером Карлом-Йоханом (Карло) Стралманом, который проектирует ее парусники длиной 38–46 футов



**Пеетер Сааск:** Мы объединились в ассоциацию, чтобы популяризировать яхтинг и профессию судостроителя.

**26**  
верфей

в Эстонии строят прогулочные суда, и 11 из них расположены на острове Сааремаа

Недавно на Сааремаа обосновалась еще одна верфь под названием Eysysla, которая тоже строит интересные алюминиевые катера со сложной геометрией днища и надстройки, но пока штучно. У ее истоков стоит энтузиаст из Норвегии, который организовал на острове производство, привлек местных специалистов и конструктора из Новой Зеландии. Так же, как и Alunaut, компания делает все самостоятельно, и лишь раскрой металла — на заводе в Таллинне. Катера Eysysla ориентированы на морскую спортивную рыбалку и пока уходят преимущественно в Норвегию.

В число успешных «материковых» верфей входит Ridas Yachts, которую возглавляет Ридас Калейнинкас. Он также начал свой бизнес вскоре после того, как Эстония стала независимой, и считается одним из самых опытных людей в эстонской яхтенной индустрии. Как и другие, Ridas Yachts начинала работу в статусе субподрядчика, но, как только позволила ситуация, отказалась от этого сценария.

«Одно время мы выполняли множество субподрядных работ для достаточно известных европейских брендов, но постепенно пришли к тому, что это крайне невыгодно, — поясняет Ридас Калейнинкас. — Часто полагают, что достаточно предоставить субподрядчику чертежи — и лодка готова, однако в реальности нам приходится довольно серьезно доводить продукт до ума, причем за свой счет, поскольку этот дополнительный труд никто оплачивать не хочет. Прежде у нас было в два раза больше производственных площадей и более 50 сотрудников, но в сегодняшней ситуации смысла в этом нет, и расширяться мы не планируем».

Интересно, что у Ridas Yachts нет четкой специализации. Верфь, которая последние семь лет формирует стеклопластик по техно-



↑  
Основатели Composite Plus вместе со своим главным инструментом производства — умным фрезерным станком

логии вакуумной инфузии и создала себе репутацию производителя качественных несерийных парусных яхт, строила рабочие катера длиной до 25 м, выпускала по госзаказу RIB'ы и за время работы произвела несколько тысяч квадратных метров матриц для корпусов и палуб. На пике производства в 2001 году компания выдала 20 яхт; ее продукция преимущественно уходила в Финляндию, Швецию и Норвегию. Сегодня Ridas Yachts является чуть ли не единственной эстонской верфью, которая связана с миром суперяхт: в ее эллинге по проекту голландского дизайнера строится и оснащается алюминиевая шхуна длиной 41 м, которая сойдет на воду в Таллинне в будущем году.

Если по уровню технического оснащения производители, площадки которых мы посетили, несколько уступают ведущим европейским верфям, то в расположенную на окраине Курессааре компанию Composite Plus эти самые верфи нередко сами обращаются за помощью. Composite Plus специализируется на производстве матриц и применяет для этого уникальный пятиосевой итальянский фрезерный станок с ЧПУ CMS Industrieis.

«Мы начали этот бизнес с нуля пять лет назад, когда поняли, что в Европе всего три-четыре такие специализированные компании и ниша относительно свободна, — говорит Танель Шмалко, один из основателей Composite Plus. — Прежде мы с партнерами вместе работали в Delta Powerboats, где получили опыт и ноу-хау. Довольно скоро мы решили заняться этим бизнесом самостоятельно».

Уже четыре года Composite Plus сотрудничает с немецкой Hanse Yachts и производит матрицы для трех яхт ее модельного ряда (700–800 кв. м в год). Кроме того, в число клиентов входят Yamarin и Botnia Targa, а чтобы не зависеть исключительно от яхтенной индустрии (до 80% заказов), они изготавливают, например, бассейны для рыбоводных ферм и изделия для нефтегазовой отрасли, в основном для норвежских предприятий. Производственная мощность Composite Plus составляет 1000 кв. м матриц в год, а оборот компании за прошлый год превысил € 1,6 млн. Изготовление матрицы для 15-метровой яхты по готовому 3D-чертежу у нее занимает около двух с половиной месяцев.

### КАДРОВЫЙ ВОПРОС

Эстонские судостроители всегда пользовались уважением соседей по Балтийскому морю, поэтому трудовая миграция (нередко вынужденная) неизменно присутствовала в тех или иных масштабах.

«Мой дед строил рыбацкие лодки на Хийумаа до Второй мировой войны, а потом, чтобы избежать репрессий, перебрался в Швецию, где работал на верфи Storebro в Вестервике, — вспоминает Ридас Калейнинкас. — Кстати, яхты Storebro появились именно благодаря эстонцам: раньше эта компания производила станки, а эстонские беженцы попросили у владельца разрешение вечерами строить в цехах лодки. Когда тот увидел, что получается, заказал лодку себе, а лет через пять полностью переорганизовал компанию, превратив ее в верфь».

Однако после вступления в Евросоюз проблема трудовой миграции встала перед Эстонией еще более остро. Молодежь и квалифицированные специалисты массово хлынули на Запад, в более благополучные страны, где у них было гораздо больше

возможностей, а труд оплачивался выше, чем дома. Обескровленная в кадровом плане экономика испытывала серьезные трудности, и только относительно недавно ситуация начала выравниваться.

«Когда Эстония вступила в Евросоюз, многие сварщики, например с Baltic Workboats, уехали на заработки в Финляндию, — говорит Марк Муру. — В начале 1990-х годов я сам прожил там четыре года и знаю: первый год — это круто, второй — нормально, на третий начинаешь все чаще думать о доме и на четвертый возвращаешься. Так происходит и сейчас».

Возвращаются домой эстонцы не только из-за ностальгии: сейчас в судостроении стоимость часа почти такая же, как в Польше, или даже немного выше. А в Финляндии расценки упали с 13 до 9 евро в час, поэтому, учитывая разницу в стоимости жизни, хорошим специалистам выгоднее вернуться.

### ВМЕСТЕ ЛЕГЧЕ!

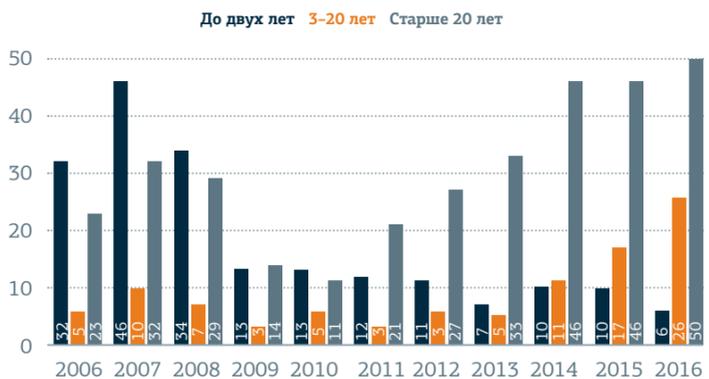
Ассоциация эстонских судостроителей (АЕВ) по европейским меркам выглядит весьма скромно: на ее нынешнем виде она существует менее 10 лет и насчитывает всего 15 постоянных членов. Тем не менее назвать ее организацией, живущей только на бумаге, нельзя.

«Мы объединились ради развития судостроения в Эстонии в целом и на Сааремаа — в частности, — пояс-

**43**  
млн евро

составил оборот эстонской яхтенной индустрии в 2015 году

### Структура парусного прогулочного флота Эстонии по сроку эксплуатации



←  
Один из скоростных катеров RIB с закрытой рубкой производства Ridas Yachts

няет Пеетер Сааск. — АЕВ помогает нам популяризировать яхтинг и профессию судостроителя, а также осуществлять эффективный маркетинг нашей продукции».

АЕВ входит в состав European Boating Industry и активно участвует в ее деятельности. Например, недавно принятая редакция стандартов RCD была переведена на эстонский раньше, чем на другие европейские языки, поскольку эстонские специалисты принимали самое непосредственное участие в ее разработке. Кстати, члены АЕВ неоднократно обсуждали возможность создания организации, которая занималась бы сертификацией сделанных в Эстонии прогулочных судов, однако пришли к выводу, что на существующем уровне производства дешевле и проще пользоваться услугами финских и других европейских компаний вроде VTT и IMSI.

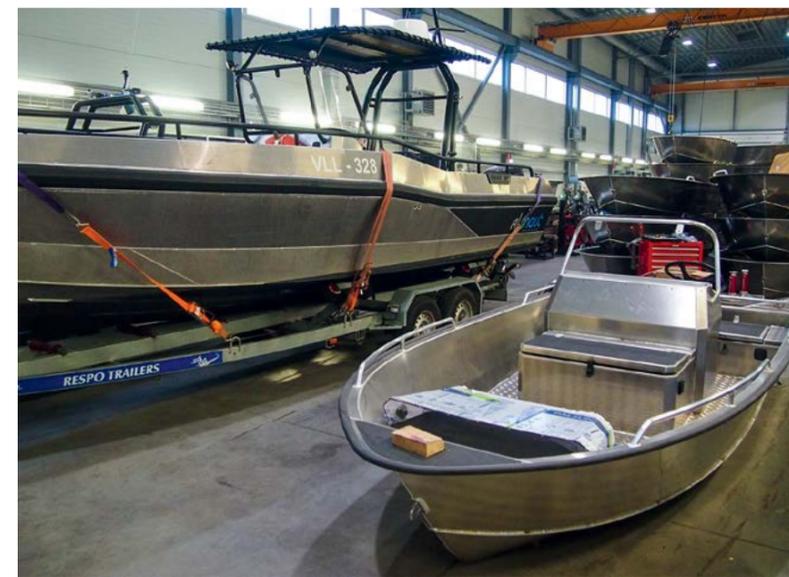
Во многих странах ассоциации производителей выступают одной из главных движущих сил в организации национальных яхтенных выставок и даже владеют крупными боат-шоу, однако АЕВ в большей степени помогает своим участникам коллективно выезжать, например, на boot Düsseldorf и другие значимые для маркетинга их продукции площадки. Собственными выставками Эстония, к сожалению, похвастаться пока не может, поскольку внутренний рынок слишком слаб и устраивать большие международные мероприятия не для кого. Ежегодно в Таллинне проходит сравнительно маленькая «сухопутная» выставка, плюс там и на Сааремаа летом организуют «Морские дни», однако планы АЕВ устроить смотр яхт на воде пока так и остаются планами, поскольку в период навигации сложно найти лодки для экспозиции.

Наконец, еще одним важным направлением для АЕВ является образование. «Наша работа касается не только верфей, но и учебных заведений, — поясняет Пеетер



→  
Алюминиевые лодки Eusysla предназначены для рыбалки и отличаются сложными формами

↓  
Производственная площадка Alunaut на Сааремаа



### Яхтенные права для россиян

**Если яхта зарегистрирована в Эстонии, то по закону ее капитан обязан иметь международные права, что нередко отпугивает наших соотечественников. Чтобы устранить эту преграду, компания Raadiluba проводит краткосрочные интенсивные курсы для россиян с правами ГИМС или без них. За два уик-энда людям объясняют нюансы судоходства в Эстонии (разумеется, на русском языке) и готовят к сдаче государственного экзамена.**



↑  
Опытный бассейн  
в Small Craft  
Competence Centre  
(Курессааре)

Сааск. — Мы составляем учебные планы, разрабатываем стандарты для тех или иных профессий, предоставляем молодежи возможность пройти практику, научиться работать с деревом, стеклопластиком и металлом, а также проводим выпускные экзамены по специальности. На мой взгляд, профессия судостроителя остается довольно популярной на Сааремаа, хотя вряд ли это так в масштабах страны. Конечно, закончив обучение, некоторые выпускники уезжают в Финляндию, Германию или даже Японию, где работают в том числе и на крупных верфях, производящих коммерческие суда и круизные лайнеры, но это нормальный процесс».

## ОБРАЗОВАНИЕ БЕЗ ГРАНИЦ

На своем опыте зная, как легко забываются яхтенные традиции, если пресекается их передача от поколения к поколению, в Эстонии давно дали зеленый свет на всевозможные яхтенные обучающие программы. Лидирует в этом, разумеется, парусный спорт: только в Таллинне действуют четыре парусные школы, плюс обучающие центры есть в каждом более или менее крупном городе, таком как Тарту, Хаапсалу, Пярну, Нарва и Курессааре. Обучают там людей всех возрастов, а у детей парусный спорт нередко входит в школьную программу по физкультуре. По словам Индрек Ильвеса, в прошлом сезоне на воде побывало около 13 000 учеников, что для страны с населением чуть больше 1,3 млн человек весьма серьезно.

«Чтобы заставить государство поддерживать развитие яхтенной инфраструктуры и обучать людей парусному спорту, необходимо лишь убедить власти в том, что это выгодно и в будущем принесет свои плоды, — говорит Индрек Ильвес. — Я занимаюсь популяризацией яхтинга в Эстонии уже больше десяти лет и постоянно сталкиваюсь с тем, что у людей

**400**

**человек**

в Эстонии заняты  
в сфере малого  
судостроения

до сих пор остаются в голове границы. Они помнят, как во времена СССР о свободном выходе в море на частной лодке можно было даже не мечтать, и поэтому сейчас не помышляют об отдыхе на воде. Многие традиции были утрачены, и возродить их — наша самая важная и сложная задача».

Чтобы привлечь в яхтинг еще больше людей из числа тех, кто прежде даже не задумывался о таком виде активного отдыха, в Эстонии запустили образовательную программу Meresober («Друг моря»). В течение лета по всей стране колесила мобильная база: автомобильный контейнер с каяками, динги и падлбордами и учебным модулем, — на основе которой инструкторы-энтузиасты обучали детей и взрослых азам безопасности на воде, базовым навыкам яхтинга и других водных видов спорта. За сезон подготовку в Meresober прошли около 900 человек, и в этом году она продолжит свою работу.

Что касается судостроительного образования, то у эстонской молодежи есть выбор: отправиться в профессионально-технические училища, чтобы освоить хорошую рабочую профессию, или получить высшее инженерное образование, например, в Таллинском техническом университете (TTU). На Сааремаа у TTU недавно появился новый филиал — Small Craft Competence Centre, работа которого полностью посвящена малому судостроению. Помимо учебных классов, где студенты разрабатывают свои проекты и проходят практику, в SCC есть единственный в Эстонии да и, пожалуй, во всей Прибалтике опытный бассейн (длиной 60 м), где проводят научные исследования, тестируют масштабные модели для сторонних заказчиков, причем стоимость этих работ значительно ниже, чем в Голландии или Великобритании.

## ЭПИЛОГ

«Главное в яхтенном бизнесе — это люди». Такую фразу во время поездки по эстонским верфям и маринам я слышал не раз, и всегда ее произносили те, кто полностью отдает себя делу, работая не только ради собственного кошелька, но ради идеи. Они понимают, что за то короткое время, что прошло с момента обретения Эстонией независимости, вывести яхтенную индустрию на уровень финской или шведской невозможно, однако не опускают руки и продолжают упорно, по совести делать свое дело. Этот труд уже принес немало плодов, видя которые, хочется с уважением сказать: «Молодцы, соседи!». MBV

*Эстонцы планируют  
построить марины  
через каждые 30 миль*