

Алексей Даняев. Фото автора



ИТАЛИЯ

на подгеме

В разные времена знамя «всемирной мастерской» переходило от одной страны к другой. Это объективный экономический закон – мир стремится покупать товары у тех, кто охотнее вкладывает труд в простую предметную деятельность, не требуя взамен слишком много.



Сегодня среди мастеровых безоговорочно лидируют Китай и Юго-Восточная Азия, но малотоннажное судостроение остается отраслью, не до конца освоенной ими. (Разумеется, мы не говорим здесь о надувных лодках – это отдельная интересная тема.) Тому есть несколько местных причин: и невысокий процент простого ручного труда при постройке среднестатистического судна для американского рынка (а именно он делает погоду в мировом маломерном секторе), и нехватка сборщиков высокой квалификации. Кроме того, на привлекательность вложений в развитие этой отрасли в Китае влияют и значительные расходы на транспортировку легких, но объемных малых судов. Так что европейский судостроитель без работы пока не остается, и более того, он способен овеществлять в своей продукции некоторые необщие черты, которые мы охотно относим к местному шарму, позволяющему моментально отличить, скажем, лодки из скалистой Скандинавии от произведенных средиземноморских мастеров.

Репутация Италии как судостроительной державы незыблема. По объемам оборота в этой отрасли экономики она уверенно держит первое место в Европе и второе в мире. Только ли потому, что судостроительная традиция насчитывает здесь тысячи лет? Очень много значит целевая поддержка бизнеса государством. Власти итальянских провинций активно способствуют развитию региональной промышленности и вкладывают средства в поддержание соответствующего имиджа страны, активно применяя различные налоговые и инвестиционные инструменты.

Стала уже традиционной практика приглашения организациями, курирующими региональную промышленность, журналистов профильных изданий на местные выставки с попутным посещением занятых в маломерном судостроении предприятий. Этой весной «смотрины» устроил столичный регион Италии – Лацио. Бот-шоу, проводимые в Генуе и Милане, европейцы знают давно, в Риме же выставка, названная «Big Blu», проводится только второй год, хотя продукция Лацио хорошо известна в мире. Всего в регионе действует около 480 предприятий, обеспечивающих рабочими местами 2000 человек и приносящих годовой доход более 50 млн. евро. Это очень существенная часть местного бюджета, учитывая, что оборот всего судостроения в Италии, включая «большое», составляет около 40 млрд. евро. Но еще показательнее то, что оборот





ститута внешней торговли ICE большая группа журналистов из России, Китая, Израиля, Великобритании посетила римскую выставку и некоторые из близлежащих верфей и яхт-клубов. Увиденное там позволяет попытаться проанализировать причины успеха наших средиземноморских коллег.

Новая бот-шоу организована с размахом. В выставочном комплексе неподалеку от римского аэропорта Фьюмичино под маломерные



надувной баллон просто чудовищных по «надувным» меркам размеров в 50–60 футов. При этом их архитектура остается нарочито РИБообразной – с просторнейшим открытым кокпитом, широченной рулевой консолью и скрытыми в недрах корпуса хорошо отделанными каютами яхтенного типа. Хватает и классических жестко-надувных моторок, не по-итальянски brutальных, таких как «Mancini» с полностью сварным алюминиевым корпусом, производимых по военному заказу. Тем не менее из пристрастного допроса стендиста, демонстрирующего разборно-надувные «Callegari», выяснилось, что привычные нам пайольные ПВХшки даже с итальянским именем производятся-таки в Китае, за исключением тех, что имеют жесткий пластиковый корпус. Называть их РИБами под впечатлением от шикарных 15-метровых собратьев язык не поворачивается.

Еще один участник выставки – крохотная верфь «Delta Marine» – действует с 1979 г. при одном из яхт-клубов Фьюмичино в устье Тибра. Занимает она всего пару стандартных ангаров и выпускает до 10 корпусов в год только одной модели «Delta 41» и только под заказ, но совсем непростых корпусов. Тринадцатиметровый катер оборудован парой турбодизелей «Yanmar» по 720 л. с., работающих на частично-погруженный привод через двухскоростной редуктор. Скорость на повышающей обороты передаче достигает 70 уз. Стеклопластик на основе изофталеовой полиэфирки формуется с применением инфузионной технологии. Внутри удли-

рынка малотоннажки в Лацио растет поистине взрывными темпами: объемы экспорта в 2006 г. возросли вдвое! Вряд ли такие успехи стали следствием только господдержки и агрессивного маркетинга, должно быть в феномене итальянской лодки нечто, заставляющее обеспеченных посетителей европейских бот-шоу тянуться за чековыми книжками.

При содействии Национального ин-

суда и различное оборудование, производимые в основном в Италии, выделено 12 обширных павильонов. Целый зал «Big Blu» выделен для РИБов. Это отдельная итальянская песня, прогулочные РИБы здесь очень популярны. Как объясняют стендисты – по причине их высокой безопасности в море даже при недостатке опыта управления мощным катером у владельца. Форма борта некоторых катеров имитирует

Просторные павильоны римского Выставочного центра ждут своего посетителя



ненного корпуса – салон и спальная каюта, интерьеры просты, но выполнены очень аккуратно. Работа над одним судном занимает около четырех месяцев. Такие вот творятся высокие технологии малыми силами. Стоит подобный эксклюзив немало – 410 000 евро. Но на соседнем стенде близкий по размерам и компоновке катер «Unica 42» легко преодолевает эту стоимостную планку: корпус из пластика на основе кевлара и винилэфирной смолы обходится дороже в целых 2.5 раза. Но если строят – значит покупают.

Вообще катеров, щеголяющих модными конструктивными новинками для достижения высоких скоростей, здесь довольно много. В их числе и поперечное 2-3-ступенчатое реданирование, и частично-погруженные винторулевые комплексы различной конфигурации, и нетрадиционные компоновочные схемы, причем все это не экспериментальные образцы, а обычные серийные модели. И, конечно, все они проходят по высоким стандартам мореходности, европейская категория района плавания «В» здесь обычное дело.

Довольно обширная, площадью в три гектара, судовой верфь под неитальянским названием «Canados», расположенная в устье Тибра, имеет давнюю и интересную историю. В античные времена здесь строили корабли римляне, во время Второй мировой в прибрежных ангарах собирали боевые самолеты, впоследствии производство переориентировали на сборку крупных моторных яхт из стеклопластика. Как реликвия сохраняется старый кирпичный эллинг, с которого начиналось производство. На пяти построечных местах строят и оборудуют до пятнадцати 20–40-метровых судов в год, в



Новая 120-футовая моторная яхта от «Rizzardi» в ожидании погрузки на транспортировочный трейлер

основном для Европы. По экологическим требованиям верфь действует как сугубо сборочная, пластиковые секции формирует фирма-субконтрактор. На сборку одного судна уходит примерно два месяца. В маленьком одноэтажном домике-офисе находится и «заводоуправление», и заводское КБ. Инженерный персонал собран по семейному принципу, поэтому его состав стабилен годами. Чтобы полностью реализовать преимущества владения собственной береговой линией, верфь предоставляет услугу – постановку на зимний отстой клиентских яхт в оборудованной мощным судоподъемником гавани.

Среди садилов частных коттеджей спряталась еще одна малая тибрская верфь «Alfamarine». Основал ее в 1975 г. отец нынешнего владельца Андреа Фаццولي. Тогда она строила гоночные катера оффшорного класса, сейчас собирает «гоночные» же суперяхты с приводами Арнесона, которые из-за характерной узнаваемой внешности простой народ привычно именуется «Першингами» (известный бренд «Ferretti Yachts»). Но если у последних при заказе «вы можете выбрать цвет зашивок», как здесь шутят, то в «Alfamarine» принимают заказы на суда равного класса, спроектированные специально под клиента. Варьируются планировка, материалы обстройки,



Итальянские судостроители активно перенимают у гонщиков и внедряют в серийное производство разнообразные технические новшества

общее и специальное оборудование. Противоречий с итальянским Регистром RINA при этом не возникает, поскольку проект – кстати, с верфью сотрудничает знаменитый конструктор Фабио Буцци – уже одобрен в части конструкции и главных механизмов, и допускаемые при заказе вольности этих разделов не касаются. Маркетологический принцип фирмы – «все включено», яхта поставляется полностью укомплектованной, вплоть до крацев в держателях и стаканов в баре. До недавнего времени фирма также пользовалась услугами субконтракторов-формовщиков, но теперь освоила экологически чистую технологию инфузионного ламинирования и формирует корпусные конструкции самостоятельно. Готовые секции окрашиваются полиуретановой краской в популярный серебристый «металлик», и собранные корпуса проходят контрольное выдерживание в воде прилежащего канала.



«Opera 60» – гигантский РИБ и моторная яхта в одном корпусе



На крупных верфях суда собирают поточно-позиционным методом



Без собственного выхода к воде окруженная частными постройками верфь «Alfamarine» просто не смогла бы успешно отгружать готовую продукцию

Мощности верфи хватает на производство пяти-шести судов в год.

Но наиболее известной местной маркой стоит считать, конечно, «Rizzardi». Это не одна верфь, а конгломерат нескольких производств, часть которых находится в окрестностях знаменитого острова-горы Монте Чирчеа, того самого места, где Одиссей провел годы в плену волшебницы Цирцеи. Владелец верфи Франко Риццарди начал когда-то с маленького производства, объединяя фирмы-контрагенты. Сейчас он в состоянии строить моторные яхты длиной до 120 футов, решая сложные логистические и инженерные задачи, связанные со спуском готового судна, поскольку с морем его верфь связывает канал очень ограниченной глубины. Производственные цеха верфи плотно уставлены поточно собираемыми корпусами, переставляемыми с помощью кран-балки. Корпусные секции заказываются у подрядчиков, деревянные элементы набора фрезеруются тут же, на станке с ЧПУ. Продуманная система поставки комплектующих позволяет развивать производственную мощность в 40 корпусов 12–15-метровых моторных яхт в год.

На протяжении всей поездки по верфям Лацио не оставляло ощущение какой-то недосказанности. Множество предприятий собирает красивые современные суда из секций, поставляемых таинственными подрядчиками, при этом сборщики не стремятся рекламировать своих поставщиков, хотя и полностью от них зависят. Одну из фирм-

формовщиков, «Centro Nautica», тем не менее, удалось найти на выставке среди малоприметных стендов. Ее представитель пояснил, что верфи вынуждены идти на кооперацию, поскольку формование стеклопластиковых секций – совершенно особое производство, жестко ограниченное европейскими экологическими нормами, требующее немалых площадей и специальных навыков персонала. Кроме того, такое разделение труда в условиях итальянской действительности оказывается выгодным и по срокам изготовления – сказывается дисциплина поставок, что бы ни говорили мы об особенностях местного менталитета. Услугами «Centro Nautica» регулярно пользуются такие известные компании, как «Ferretti», «Fratelli Aprea», «DiDonna» и «Baia». На изготовление технологической оснастки типичной моторной яхты специализированной фирмой уходит около шести месяцев, в технологических процессах задействовано роботизированное оборудование. На вопрос, опасаются ли итальянцы китайской конкуренции, ламинаторы ответили, что, конечно же, опасаются, но рассчитывают на быстрый прогресс судостроительных технологий, на освоение которых не столь технически грамотным китайским работникам требуется некоторое время, и эта фора позволяет европейцам благополучно выживать.

В целом итальянское малотоннажное судостроение в последнее время неуклонно наращивает объемы производства в пределах 10–15% в год,

и уже начало сталкиваться с типичными хорошо нам знакомыми проблемами – некоторой оторванностью производства от сервиса, разобщенностью малых предприятий, нехваткой квалифицированных кадров. О кадровой проблеме говорили в один голос и «фирмачи», и представители властей. Лацио ставит на партнерские отношения государства и бизнеса и инвестирует уже в этом году 5 млн. евро бюджетных средств на преодоление названных проблем. Собственно весь наш визит и был частью этой программы, и многочисленная китайская делегация, которой оказывала особые почести принимающая сторона, олицетворяла собой новые просторы азиатского рынка, в сторону которого с явным интересом заглядывается итальянская промышленность.

Но все-таки, за что так любят покупатели товары, сделанные в Италии? Хороший ответ дал один из членов журналистской делегации, ливанец Атеф Ахмад: «Каждый итальянец – артист в душе. Итальянский дизайн – самая прибыльная статья в их экспорте. Что бы итальянец ни делал, получается красиво. Вы посмотрите на эти мелкие верфи – они же все когда-то начинали с мебели (и это подтверждали представители некоторых верфей), а теперь сделали себе репутацию на яхтенных интерьерах!». Надо быть все же справедливыми: итальянские моторные яхты очень сильны и с технической стороны; проведенная выставка позволила убедиться в этом воочию.