

Артур Гроховский. Фото автора

СБОРОЧНЫЙ ЦЕХ ЕВРОПЫ

Заметки о польской
яхтенной индустрии

В советское время польское малое судостроение было хорошо известно практически каждому отечественному яхтсмену. «Навимор» поставлял нам яхты практически любых классов и размеров: от небольших дейкрузеров вроде «Carina» до морских гигантов «Conrad 54», от скромных «четвертей» «Conrad 24» до двухмачтовых шхун «Conrad 46», от спартанских гоночных «мельниц» до целиком краснотеревых лодок. Большинство этих яхт верой и правдой служат своим хозяевам и поныне.

Однако после распада СССР и СЭВ сотрудничество России и Польши в яхтенной (и не только) сфере практически полностью прекратилось. Причиной этого стали как кризисные явления в экономике нашей страны (когда средняя зарплата населения меньше 200 долл., о яхтах думается в последнюю очередь), так и

последовавшие позднее политические осложнения. В итоге, когда наши граждане в более или менее массовом порядке начали интересоваться приобретением парусных судов, на российский рынок пришли известные верфи практически отовсюду, кроме Польши.

Сложилась парадоксальная ситуация: страна, являющаяся одним из



крупнейших мировых яхтостроителей, более того, производящая продукцию для многих ведущих мировых брендов (об этом пойдет речь далее), оказалась абсолютно не представленной на нашем, пусть пока и скромном, но весьма динамичном и перспективном рынке. К счастью, в сегодняшней Польше все же потихоньку находятся



Подъемный киль типичной чартерной яхты облегчает ее подъем и зимнее хранение



Верфь «Modelart» заслуженно гордится чистотой в сборочных цехах. Затрат на изготовление мощных матриц не жалеют – они должны служить очень долго.

люди, способные понять всю абсурдность такого положения дел и осознать необходимость сотрудничества с Россией хотя бы в этой сфере. Яхтостроительная индустрия Польши – один из локомотивов национальной экономики, аккумулирует трудовые кадры и в традиционном центре польского судостроения – в Гданьске, и в новых для судостроения районах: на традиционно сельскохозяйственных юге и востоке страны. Выпускаемый в немалом количестве товар надо куда-то продавать: львиная доля всех польских лодок идет на экспорт (прежде всего, в Германию), на внутреннем же рынке (если говорить о парусных судах) остаются лишь те яхты, что востребованы в сфере чартера, сосредоточенного на Мазурских озерах.

Этот курортный район, изобилующий красивейшими озерами в окружении небольших старинных городков со сложным лабиринтом каналов и речушек, – любимое место отдыха поляков, и сейчас их берега стремительно «обрастают» просто немыслимым для нас (хочется надеяться, лишь пока) коли-



чеством яхтенных гаваней. Основной тип чартерных судов – это пластиковая парусная яхта с подъемным килем и длиной корпуса в пределах 25–33 футов. Чартерная компания в этом регионе (наподобие любезно пригласившей «Кия» к себе в гости фирмы «Sailor») владеет флотом примерно из полусотни таких яхт, цена аренды ко-

торых – около 150 долл. США за сутки. Чартерный рынок в Польше необычайно развит, чему в немалой степени способствуют регулярно звучащие по радио и ТВ выступления известных политиков и актеров, в которых они признаются в своей любви к парусу. Срок службы яхты в чартерной компании порой не превышает трех лет, после чего она



Оказалось, что в Польше собирают «X-Yacht» (на снимке – справа). Это было полной неожиданностью.



Несмотря на широкое распространение в Польше инфузионных технологий, ручная укладка и пропитка еще сохраняются

со скидкой реализуется на вторичном рынке, что становится хорошим «мотором» местного яхтостроительного производства. Дело в том, что чартерный бизнес (при грамотном подходе) позволяет достаточно эффективно и сравнительно малозатратно решить одну из сложнейших для новых предприятий задач – вывести на рынок ранее неизвестный бренд.

Парусная яхта – предмет весьма дорогостоящий, поэтому потребители в массе своей не очень-то спешат рисковать капиталом и приобретать суда только что появившихся на рынке верфей, не видя ни их широкой рекламы, ни отзывов о практических потребительских качествах новых лодок. В подобной ситуации некоторые яхтостроители попросту создают свою собственную чартерную компанию и продают или передают ей (или независимой чартерной фирме) в лизинг построенные суда. Тем самым убиваются два зайца: лодки сразу же после постройки начинают приносить прибыль, одновременно «засвечиваясь» среди потенциальных потребителей. Подобный путь развития нового производства – отнюдь не прерогатива поляков, крупнейшие европейские бренды работают на чартерные компании. Как показывает практика, подходит он не только для массовых лодок, но и для судов класса «люкс»: например, именно таким образом «раскручивалось» производство некоторых крупных парусных катамаранов.

К слову сказать, яхтенный отдых на Мазурах (скажем, вблизи старинного города Гжицко, называемого еще «летней столицей Польши» за

свою привлекательность для туристов) сильно отличается от привычного нам средиземноморского чартера. Там – открытое море, экзотические побережья, довольно крупные яхты и относительно длинные переходы, порой с серьезным ветродуем. Здесь – сравнительно безопасные закрытые акватории (вокруг Гжицко – более ста озер самых разных размеров), обилие гаваней и яхтенных стоянок, отличная рыбалка и уютная, тихая и почти домашняя обстановка и на воде, и в маринах, весьма демократичных. Гостиницы и ресторанчики – на любой вкус и кошелек. Благодаря достаточно теплomu климату яхтенный сезон в этом краю длится до конца октября (и даже позднее), и, надо отметить, плавание на яхте в период типичной среднерусской «золотой осени» таит в себе некий особый шарм. Думается, подобный вид отдыха может оказаться весьма привлекательным (и сравнительно недорогим) для российских туристов, особенно если польской стороне удастся организовать для них удобный трансфер из калининградского аэропорта (откуда всего-то пути – километров 200). Немаловажным для многих россиян следует признать и отсутствие языкового барьера – несмотря на все исторические сложности, русским языком в той или иной мере владеет множество поляков, а их отношение к россиянам улучшилось буквально за последний год, что автор этих строк почувствовал на себе.

Но вернемся к яхтостроению. В Польше это – бурно развивающаяся отрасль, пользующаяся определенной государственной поддержкой (так, по словам самих поляков, государство

готово компенсировать яхтенным верфям вплоть до 100% затрат на участие в зарубежных яхтенных выставках – видимо, именно тут кроется причина массового участия польских фирм в гамбургской и дюссельдорфской экспозициях). Подобная поддержка, в общем-то, неудивительна – страна столкнулась с серьезной безработицей, а появление верфей в сельскохозяйственных районах позволяет создать ощутимое количество рабочих мест, в первую очередь для молодежи, не жаждущей «крутить коровам хвосты». Так называемые «гаражные» верфи (что строят яхты «на коленке»), во множестве расплодившиеся в 90-е гг., прекращают свое существование.

Ныне типичное польское яхтостроительное предприятие – это порядка 100 (и более) сотрудников, работающих в современных, хорошо оснащенных светлых эллингах, размещенных в нескольких километрах от населенного пункта. Следует заметить, что наличие просторного паркинга для автомобилей работников на территории верфи – норма жизни, несмотря на сравнительно скромные по европейским меркам зарплаты: порядка 2000 злотых, или около 600 евро, для рабочих в центральной и восточной частях страны (в Гданьске зарплата несколько выше, а мастера экстра-класса получают около 1000 евро).

Техническая оснащенность подобных предприятий весьма высока: норма здесь – инфузионный процесс и отказ от ручной пропитки ламината смолой, а также мощные фильтровентиляционные установки, удаляющие из цехов испарения смол и стеклово-



Лодки «Quicksilver» – основная доля производства сразу нескольких польских верфей



На «Delphia Yachts» готовят новую секцию палубы для «Delphia 47»

локонную пыль (на некоторых верфях, например, в самых «грязных» цехах объем воздуха полностью обновляется 6–10 раз в час – очень серьезная и недешевая забота о персонале). Почему же мы ничего не слышим о продукции подобных фирм?

В действительности мы ее не только знаем, но и покупаем, просто не всегда догадываемся, что она сделана в Польше. Дело в том, что многие массовые польские верфи – аналог того, что в компьютерной индустрии называется «ОЕМ-изготовителем»*. Они выпускают продукцию не под собственными брендами (или почти не выпускают таковой), а по спецификациям и под торговыми марками известных в мире компаний: например, таких, как «Beneteau», «Brunswick», «Jeanneau». Возможно, это кому-то покажется невероятным, но факт есть факт: подавляющая часть европейских парусных яхт длиной до 10 м включительно выпускается именно в Польше. По данным польской таможни, в день из страны уходят в среднем до 40 машин, груженных яхтами, так что масштабы производства видны, что называется, невооруженным глазом.

Характерна в этом отношении компания «Modelart». Она практически неизвестна специалистам, поскольку выпускает лодки по заказам третьих фирм (и матрицы для изготовления корпусов пластиковых яхт – тоже «на сторону», но это тема отдельного разговора). Верфь эта сравнительно молодая (создана в 2000 г.), но весьма эф-

фективная – 100 ее рабочих выпускают в год свыше 500 корпусов (длиной от 6 до 15 м) для ведущих компаний мира (помимо вышеперечисленных следует упомянуть еще норвежскую «Askeladden»). Для изготовления лодок используются известные во всем мире материалы высшего качества, при этом какой-то специфический контроль за качеством самих выпускаемых судов со стороны фирмы-заказчика отсутствует: есть уверенность, что оно стабильно и выдержано на должном уровне. «Modelart» позиционирует себя как одну из самых универсальных верфей Польши, способную выпускать суда разных типов: и элегантные закрытые моторные яхты, и модные ныне рунабуоты, и лодки с особо надежными эпоксидными корпусами для пограничников.

Более известна компания «Balt-Yacht». Это предприятие в нынешнем виде существует уже 18 лет, став первой частной яхтенной верфью в стране (а вообще строительством лодок владелец «Balt-Yacht» пан Бенедикт Козловский занимается более 30 лет – с 1974 г.). Это крупная (6500 м² сборочных площадей), отлично организованная верфь, по своим масштабам уступающая, по сути, лишь «титанам» яхтенного мира типа «Bavaria Yachtbau GmbH». Судите сами, здесь трудятся 250 человек и только под чужим брендом (в основном – «Quicksilver») они выпускают порядка 2000 лодок в год (в день сборочные цеха компании покидают в среднем до 10 готовых судов). Но не только «Квиками» ограничивается эта фирма: подъезжая к предприятию, я заметил, как рабочие вы-

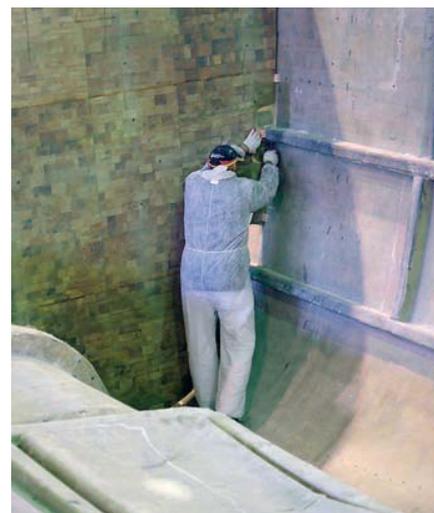
катывают из эллинга корпус довольно крупной парусной яхты с характерными тремя полосками вдоль ватерлинии. Неужели?!

Да, так и есть: в Августове собирают яхты для одной из известнейших европейских верфей – датской «X-Yachts». Широко об этом нигде не упоминается и шильдик с надписью «Made in Poland» на лодку не приклеивается. Впрочем, почти так же ведут себя практически все европейские контрагенты польских верфей. Собирают здесь, правда, пока только две модели: «X-35» и «-45», но зато какими темпами! На сборку «X-35» тратится всего пять дней, более крупная «X-45» собирается сейчас за две недели, но глава верфи убежден, что ему уже в ближайшее время удастся добиться сокращения времени изготовления этой немаленькой и весьма престижной лодки до 10 дней (без потери, разумеется, качества). При этом лодку поляки собирают и комплектуют полностью, датчане же только привинчивают к ней фальшкиль.

Для сравнения: автору этих строк довелось минувшим летом побывать на британской верфи «Northshore Marine», выпускающей яхты «Southerly». Там на сборку популярной 38-футовой модели у неторопливых жителей Туманного Альбиона уходит до трех недель (замечу, немножко за иную зарплату)! Теперь понятно, почему производство парусных (и не только) яхт в Европе все быстрее и быстрее перетекает в Польшу, становящуюся своеобразным сборочным цехом для известных мировых брендов?

При этом никакой «китаизации»

* OEM (англ.) – original equipment manufacturing, производство оригинального оборудования.



Все на «Sunreef» работают в защитной спецодежде. Слева – готовый к сдаче заказчику катамаран от «Sunreef»

сборки (а именно эта ассоциация первой приходит в голову) в Польше я не увидел. Интенсификация яхтенного производства и его удешевление достигаются (по крайней мере, на тех верфях, где мне довелось побывать) за счет отличной организации труда, широкого внедрения новых технологий, но никак не за счет ухудшения качества или экономии на конструкционных материалах, здесь полякам можно смело поставить жирный плюс. (В заботе о качестве не жалеют даже «своих». Так, при возникновении даже не столь уж и существенных проблем, владелец одной из крупнейших верфей Польши без малейших колебаний уволил своего сына, как раз отвечавшего за качество изготавливаемых судов. Случай, замечу, весьма показательный.)

Мне разрешили внимательно «обнюхать» достраиваемый корпус «X-45»: сплошной (не сэндвичевый) ламинат толщиной от 20 до 30 мм, металлическая (!) килевая балка, мощные надежно приформованные флоры, наружная поверхность обшивки – безупречной плавности безо всяких выступающих «ребер» в районах крепления переборок.

Давняя история верфи и ее высокая репутация помогли ей продвинуть на западный рынок и свой собственный бренд: популярные яхточки типа «Fan/Balt», о которых мы неоднократно упоминали на страницах «Кия».

Но общепризнанным лидером по качеству сами поляки признают нашу давнюю знакомую – верфь «Delphia

Yachts». Догнать по качеству «дельфийцев» мечтают директора практически каждой польской верфи. На сегодня «Delphia Yachts» – одно из крупнейших яхтостроительных предприятий страны, где работают около 400 человек. Основной объем выпускаемой продукции – это порядка 1000 моторных лодок «Quicksilver» (и кто их только не строит!) в год. Для других европейских контрагентов здесь строятся парусные яхты «Jeanneau» и «Comet» (однако!), продолжается и дальнейшее развитие собственного удачного парусного бренда «Delphia».

Так, верфь только что запустила в серию новую изумительно красивую лодку «Delphia 47» (пожалуй, кроме «Jeanneau 45 DS» и «-50 DS» трудно вспомнить другую яхту этих размеров, способную сравниться с «Delphia» по изяществу внешних линий) и приступила к сотрудничеству с новым дизайнером по интерьерам – нашей давней знакомой из Гамбурга фрау Биргит Шнаазе. Совершенствование технологического процесса и организации труда идет быстрыми темпами – за год с небольшим, прошедший с прошлого посещения этой верфи, на ней изыскан резерв, позволяющий теми же силами нарастить производство парусных судов на 100 единиц в год (вот только готов ли рынок в условиях кризиса их поглотить? Ответа на этот вопрос пока нет...).

Отдельно надо сказать о яхтостроении в Гданьске, которое, в отличие от верфей аграрного востока страны, соз-

данных практически «с нуля», имеет давние традиции. Увы, былая слава не спасла старые (известные нам) яхтенные верфи, как не спасла она и одно из крупнейших в советские времена судостроительных предприятий СЭВ – Гданьскую судовой верфь. Ныне этот завод, на котором в лучшие годы работали до 20 тыс. человек, по требованию Еврокомиссии признан банкротом и потихоньку приходит в запустение. Но кое-какая жизнь там еще теплится, в частности, несколько эллингов арендует молодая компания «Sunreef Yachts», строящая крупные парусные катамараны.

Эта французско-польская компания создана в 2002 г., но уже успела отлично зарекомендовать себя на таком сложном рынке, как рынок элитных многокорпусников, уверенно потеснив признанных игроков типа «Nahema» и «Yarluка». Впрочем, путь к своему успеху фирма начинала по описанному ранее сценарию – с чартера. Сейчас же верфь твердо «встала на рельсы», помогает ей в этом самая успешная ее модель: роскошный парусный катамаран длиной 62 фута. Эти лодки пекутся верфью в буквальном смысле слова, как горячие пирожки: только за прошедший 2007 г. на воду были спущены сразу семь таких лодок! А всего «62-х» спущено на воду уже 15 единиц. Они относятся к классу полусерийных судов (semi-custom): все имеют одинаковые корпуса, но абсолютно индивидуальные планировку и интерьеры. Начинала верфь с алюминиевых су-



Новейшая «Intuition», только что спущенная на воду, обещает стать одной из самых интересных парусных яхт, построенных в Польше за последние годы. Слева – «Conrad 50» – шикарная «джентльменская» яхта, стилизованная под буксир.



дов, сейчас перешла на пластики и композиты.

Удивительным показался мне процесс изготовления корпусов: вместо традиционного подхода (сборка двух корпусов и последующее соединение их мостом) яхта состоит из одной гигантской детали, включающей мост и внутренние «полукорпуса», к которой потом пристыковываются наружные половинки корпусов. По мнению польских конструкторов и технологов (кстати, все они – очень молодые ребята), такой подход более сложен конструктивно (да уж, сделать такую матрицу, наверное, непросто!), зато влечет за собой повышенные надежность и долговечность судна. Технология производства – только инфузионная. Сейчас на верфи трудятся около 400 человек, но в скором времени, когда будет закончено строительство новых корпусов площадью аж 10 000 м², компания готова вдвое увеличить число рабочих и строить полтора десятка крупных катамаранов (как парусных, так и моторных) в год. «Мы строим быстрее, дешевле и лучше, чем французы», – рефреном повторялось во время осмотра верфи и заложенных судов. Само собой подразумевается, что и конструкция, и дизайн катамаранов – только польские.

Размеры судов тоже впечатляют: 62-футовая «рабочая лошадка» – самая маленькая лодка верфи, фирма же, гордясь квалификацией и опытом своей команды, готова строить яхты длиной вплоть до 150 футов.

Впрочем, она в этом отношении не является каким-то уникамом. В отличие от массовых верфей востока страны, взявших на себя «штамповку» сравнительно крупносерийных пластиковых лодок, гданьские предприятия специализируются на постройке эксклюзивных малосерийных или индивидуальных судов: сказывается наличие высококвалифицированной рабочей силы и опытных инженеров-проектировщиков.

Показательной в этом отношении можно назвать фирму «Yacht Building Management», строящую крупные парусные яхты из стали и алюминия. Как заметил владелец компании пан Януш Завадович, за строительство лодок длиной менее 20 м верфь не берется вообще – неинтересно. «Мейнстрим» этой фирмы (если, конечно, так можно выразиться о предприятии, спускающем на воду одну яхту в год) – суда длиной порядка 45 м (в настоящий момент в постройке находятся две лодки длиной 42 и 46 м, одна из которых, кстати, строится для российского заказчика). Владелец же мечтает и о еще более крупных судах. Так, одной из самых захватывающих фантазий пана Януша является постройка частной яхты такого размера, чтобы она могла принимать на борт... частную же атомную субмарину! По его предположению, тренд в ближайшее время составят заказы на парусные яхты с классическими архитектурой и вооружением длиной около 100 м: трех-четырёхмачтовые барки и клипера (в общем, всяческие

«винджаммеры»). Разумеется, даже не для очень богатых, а для сверхбогатых людей.

Хотя, с другой стороны, поляки строят относительно дешево: сравнивая свою фирму с такими монстрами яхтенного дела, как «Lürssen» или «Perini Navi», пан Завадович неоднократно подчеркивал, что те, кому важен бренд, заказывают лодки у «Perini», те же, кто умеет считать деньги, – у него. Все-таки на 30–40% дешевле. Качество же постройки и внутренней отделки гарантируется (в этом отношении интересно заметить, что фирма практически не дает широкой рекламы).

Несколько особняком в ряду посещенных верфей оказалась гданьская компания с хорошо знакомым для нас названием «Conrad Yacht Yard», которая, впрочем, кроме названия с «тем» «Конрадом» фактически не имеет ничего общего. Она специализируется на строительстве стальных и алюминиевых моторных яхт, среди которых выделяются стильные суда классической («буксирной») внешности типа «Conrad Classic 50», «-58» и «-80». Эти неторопливые («джентльменские», как характеризует их руководство верфи) лодки отличаются не только грамотной стилизацией под рабочие суда первой половины прошлого века, но и великолепной по стилю и качеству внутренней отделкой. Мне довелось повидать немало дорогих судов, но далеко не на каждом из них можно было увидеть столь шикарные, под стать дорогим отелям, и тщательно отделанные интерьеры.



Шкаторины крупных парусов в районе люверсов дополнительно защищаются толстой кожей. Слева – в парусной мастерской «Sail Service» машины установлены на уровне пола.

Помимо моторных судов верфь выпускает еще и высококлассные парусные яхты – как мореходные «плавающие виллы» с высокой рубкой («Congrad 66», «-70» и «-90»), так и лодки класса performance cruiser. Одну из таких яхт – спроектированную в Польше 24-метровую «Intuition» – при мне как раз спускали на воду (кстати, одной из своих целей фирма ставит создание собственного дизайн-бюро). В планах – производство яхт по индивидуальным проектам длиной до 60 м, имеющиеся производственные площади (несколько эллингов, выстроившихся вдоль реки на протяжении едва ли не полукилометра) вполне это позволяют. Между прочим, и здесь была замечена крупная моторная яхта, строящаяся для российского клиента.

Ну, а венцом моего посещения Польши стало краткое знакомство с крупнейшей из строящихся сейчас в Польше парусных яхт: стальным 60-метровым трехмачтовиком, спроектированным знаменитым конструктором Зигмундом Хоренем* опять-таки для кого-то из «наших». «Проникновенье наше по планете особенно заметно вдалеке...»

Кстати, о проникновении. Немалым количеством заказов стали обеспечивать наши яхтсмены и польских парусных мастеров, в чьих руках ныне сосредоточена очень большая доля мирового пошива парусов. Например, питерские бурерысты, по слухам, едва ли не полностью

обшиваются в Польше, там же (в компании с «говорящим названием» «Sail Service») шьют паруса и для всех наших виндjamмеров: «Мира», «Паллады», «Седова» (за исключением «Крузенштерна»). «Sail Service» сегодня – крупнейшая парусная мастерская Польши, это предприятие основано более 20 лет назад и продолжает славные традиции мастерской Конрада Коженевского, экспортируя паруса в 78 стран мира под своим девизом «Zagle jak skrzydla» («Паруса, как крылья»). Техническая оснащенность фирмы внушает уважение: новозеландская система «Pro Sail» для разработки конструкции парусов, серьезный плоттер «Blackman&White» с 11-метровым столом для их раскройки. Особая забота – эффективность раскройки полотна, которая доведена до совершенства: по словам владельца предприятия пана Тадеуша Войтовича, в отходы идет не более 5–6% парусной ткани. Среди основных заказчиков – хорошо известные «Dehler», «HanseYachts», «Jeanneau» и др.

Паруса шьются для яхт всех размеров: от «Оптимистов» до, как уже сказано выше, виндjamмеров. Паруса последних столь тяжелы, что на столы их не затаскивают: наоборот, швейные машины установлены на уровне пола мастерской, а в самом полу сделаны своеобразные «ямы», в которых и сидят швеи – любопытная деталь. Например, в мастерской «North Sails» в Гамбурге я такого не видел. Помимо парусов здесь также шьют тенты, чехлы, парусные мешки. Кроме того, компания «Sail Service» параллельно

является одним из крупнейших поставщиков на польский рынок яхтенных лебедок («Andersen») и множества других дельных вещей (воистину «Парусный сервис», как в переводе звучит название компании). Как и на яхтенных верфях, здесь бросилось в глаза большое количество работающей (или обучающейся работе) молодежи.

Вот таким мне увиделось современное польское яхтостроение: высокотехнологичное, высококачественное, высокопроизводительное, с большим количеством молодежи, готовое гибко реагировать на спрос и активно пробиравшееся во все сектора насыщенного зарубежного рынка: от массовых пластиковых яхточек до элитных многомачтовых монстров. Увы, отечественная индустрия на этом фоне выглядит более чем скромно...

P.S. В этот краткий обзор не попала фирма «Haber Yachts Ltd». Конструкция выпускаемых там лодок технически настолько любопытна, что заслуживает, на мой взгляд, отдельного разговора. Читайте в одном из ближайших номеров.

Автор и редакция благодарят пана Тадеуша Войтовича за предоставленную возможность близко ознакомиться с современным польским судостроением.



* Кстати, пан Зигмунд сейчас занят разработкой большого круизного парусника, который должен стать крупнейшим в мире.