



Андрей Великанов. Фото автора



## БОЛЬШОЙ ЭСТОНСКИЙ СЕКРЕТ

**С**обираясь в командировку на остров Сааремаа, я ожидал прежде всего встречи с нетронутой балтийской природой и натуральным крестьянским бытом, к которому в последние годы вроде здорово повысился туристский интерес. Ни о какой процветающей индустрии, а тем более судостроительной, и мысли не было. При упоминании этого заповедного эстонского уголка в памяти сразу всплывали воспоминания о натураль-

ном сливочном масле, пахучем сыре с тмином, черном ржаном хлебе и, конечно же, известнейшем душисто-тягучем 45-градусном ликере «Vana Tallinn».

Каково же было мое удивление, когда на Сааремаа обнаружилась масса действующих верфей, одна из которых, «Baltic Workboats», обеспечивает патрульными катерами и кораблями пограничные службы чуть ли не десяти европейских стран!

### Сааремаа – почти государство

Сааремаа – третий по величине остров на Балтике площадью 88×90 км и 1300-километровой береговой линией. Добраться до него можно самолетом из Таллина и Стокгольма или паромом от порта Виртсу на материке. Буквально через полчаса он причаливает в порту Куйвасту на острове Муху, который еще в дореволюционные времена был соединен с Сааремаа дамбой. За ней сразу



попадаешь в чистенькие сосновые и смешанные леса, а вдоль дорог еще можно запросто увидеть небутафорские ветряные мельницы, деревенские дома с камышовыми крышами и каменными оградами, поросшими мягким темно-зеленым мхом.

Будучи форпостом на северной границе Рижского залива, остров с незапамятных времен привлекал своим стратегическим положением всяких иноземных захватчиков, то немцев, то датчан, то шведов, то наших соотечественников. Ливонский орден выстроил здесь в конце XIV столетия Курессаарскую епископскую крепость и замок, который является единственным сохранившимся до наших дней строением такого рода в Прибалтике. Сейчас здесь располагается пре-

красный краеведческий музей, где на осмотр экспозиций потребуется не один час, а может быть, и целый день.

Когда-то на острове существовал и дом-музей пламенного эстонского коммуниста Виктора Кингисеппа, которого ныне помнят разве что жители Ленинградской области – там до сих пор есть город и приграничный к Эстонии район, носящие его имя.

Островная изоляция чувствуется на Сааремаа по-особому, здесь весь воздух крепко замешан на можжевельнике и морском прибое, а жители достаточно рассудительны и необычайно молчаливо-приветливы. По большому счету, местные эсты так и не были никем покорены, и даже сегодня тут можно заметить элементы языческих традиций. Так, в Курессаарской гавани

красуется каменный памятник возвращающимся с успешной рыбалки эпическим героям – богатырше-обжоре Пирет и ее мужу Тьль, давно ставшими символами острова.

Как вы уже, наверное, догадались, Курессааре, где проживает 16 тысяч человек, – столица Сааремаа (всего островное население по последней переписи насчитывает 36 000 человек).

### Стратегическое предприятие «Delta Powerboats»

– *Так сколько же все-таки действующих на Сааремаа верфей?* – наивно спрашиваю у Вельйо Куивоги, редактора главной островной газеты «Meie Maa» («Наша Земля»), который знает здесь всё и вся.

– Пятнадцать, – ничуть не



Один из корпусов верфи «Luksusjaht» и ее исполнительный директор Андрес Тоом



смущаяся, от громко произнесенной вслух цифры говорит на хорошем русском Велио. – Самая крупная – «Baltic Workboats», она единственная строит катера из алюминия, остальные делают либо композитные катера (например, «Alunaut», «Lindwall», «Luksusjaht», «Vattapuit», «Kasse», «Mustjala»), либо деревянные ладейки («Saare Paat»).

В советское время каждый сааремский колхоз варганил деревянные лодки для нужд рыбаков Прибалтики. Теперь наши производства, конечно

не считая «Baltic W», в основном нацелены на удовлетворение рекреационных нужд. Наиболее современная верфь, по моему мнению, – это «Luksusjaht», которая выпускает катера под маркой «Delta» и классические яхты по имени «Arcona». Туда мы с тобой сейчас и поедем.

То, что я увидел в ближайшем пригороде Курессааре (EE93815 Kuressaare), поразила меня – «скромная» эстонская верфь «Luksusjaht» размещается в трех цехах общей площадью 16 000 м<sup>2</sup>!

– А чему тут удивляться, – ловит

мой ошарашенный взгляд директор предприятия Андрес Тоом, – мы начали здесь с нуля всего восемь лет назад, поэтому и внутри, и снаружи все самое современное. Даже вентиляция и отопление у нас электрические, чтобы не загрязнять окружающую среду отработанными углеводородами. Да и все производство, как принято говорить на Западе, «ecology friendly» (дружит с природой).

– Так что и кризиса у вас вообще не было? – пытаюсь с лета раскрыть страшную сааремскую тайну.

– В общем-то ты в чем-то прав. – тоже на отличном русском мгновенно парирует Тоом. – При правильной маркетинговой стратегии и хороших проектах наш товар никогда не залеживается. Например, в самый пик кризиса (с осени 2008 г. до весны 2009 г.) верфь «Luksusjaht» под заказ выпустила 16 катеров «Delta 34 SW». Мы же, по сути дела, практически все корпуса делаем под конкретного клиента. На сегодняшний день в каталогах фирмы есть катера шести типовых размеров (их дизайнер – швед Ларс Модин) и столько же моделей парусных яхт (дизайнер – Стефан Квиберг). По желанию покупателя мы можем сделать внутри корпуса почти любые изменения. К слову, вчера приезжали финские заказчики с просьбой установить стационарную душевую кабину на 29-футовую дизельную «Delta»,





хотя в стандартном варианте данный катер имеет только скромный гальюн.

В среднем на выполнение даже самого сложного заказа у нас уходит от четырех до семи недель. Сразу хочу внести ясность: на верфи «Luksusjaht» равноправно существуют и собирают суда двух брендов – парусные яхты «Arccona» и моторные яхты «Delta Powerboats». Изначально предполагалось выпускать их в соотношении 50:50, в зависимости от времени года и спроса. Сейчас в силу рыночных тенденций наблюдается некоторый крен в сторону производства моторок.

До конца 2010 г. планируем сделать 90 штук, из них около 50 катеров (за семь месяцев года продано 62 корпуса!)

– *Какая продукция вашей верфи наиболее популярна?*

– Тут нет однозначного ответа, – Андрес на минуту задумывается. – За все время существования мы построили порядка 500 катеров и яхт. Из них 60 – «D 29 SW» длиной 9.25 и шириной 2.7 м, «Delta 34» длиной 11 м и шириной 3.3 м и 24 «Delta 40 Walkaround». Из категории парусных яхт самым большим успехом пользуется «Arccona 400», их мы сделали уже 154 штуки. Эта яхта была признана в прошлом году лучшей в Европе в категории Performance cruiser. Такой же награды удостоивается два последних года и гоночная «Arccona 340».

В этом году мы, наконец, построили 54-футовый катер (18.1×4.6 м) с тремя стационарами «Volvo Penta IPS 600», это наш первый опыт в люксовом сегменте.

Со всей начинкой это произведение искусства будет стоить порядка 1 млн. евро, в то время как наш 11-метровый «D 34 SW», способный развить 50 уз, продается за 330 тыс. долл. Вообще, чтобы добиться успеха в кризисные времена, надо ежегодно прирастать тремя-четырьмя новыми моделями.

Мы с Андресом быстро шагаем по громадным производственным площадям, где порой стоит такое оборудование, что я прежде не видел ни в немецкой компании «Bavaria», ни в американской «Triton». В одном из цехов наблюдаем за работой станка, управляемого компьютером и изготавливающего матрицы для будущих корпусов. Стоимость агрегата с двумя видеокамерами на режущем устройстве – около 1 млн. евро. На верфи могут изготовить матрицу даже для 100-футовой яхты!



– Все наши катера оборудуются только стационарами от «Volvo», а в очертаниях корпусов ниже ватерлинии всегда прочитывается стремление при максимальной мореходности до-

ружил всего три сиротливо стоящих катера, два из которых являются демонстрационными, а третий как раз и был 54-футовой новинкой, готовой к отходу в Стокгольм, то понял – дела на верфи

страны общаться было бы очень просто – весь персонал верфи свободно говорит по-русски.

– Расскажи, пожалуйста, о трудовом коллективе и производственных нормативах.

– У нас по бухгалтерским ведомостям значится порядка ста человек, из которых только пятеро чистые ИТР. Среднемесячная заработная плата хорошего работника – 14 000 крон (около 36 000 руб.), отпуск – 35 календарных дней, на некоторых участках прибавляем неделю «за вредность». В месяц положено выпустить не менее семи-восьми готовых корпусов (в 2011 г. новый план – уже 9,5 корпусов), так что особенно не посажуешь.

– А какие у тебя личные университеты?

– По образованию я – инженер лесного хозяйства, – Андрес широко



стичь почти 50-узловой скорости. – Тут директор верфи указывает рукой на 26-градусную килеватость у только что зарождающейся модели будущего катера. – Наши «сэндвичи» чрезвычайно легкие и прочные, поскольку композит напыляется на матрицу по вакуумной технологии (DIAB Core Infusion Technology).

Если на многих нынешних верфях стремятся сократить количество операций на собственном производстве и задействовать как можно больше субподрядчиков, то у нас саморучно клеят даже многослойный тик, поступающий из Швеции. Это основной материал для внутренней отделки кают и кокпита. Тик в три раза дешевле красного дерева, а при качественной обработке смотрится ничуть не хуже.

Тут также доводят до зеркального блеска и все металлические детали, которые на верфи выполняют только из нержавеющей стали.

Чисто внешне продукция под маркой «Delta» смотрится несколько грузновато, но это впечатление сразу исчезает, как только ступаешь на борт и заглядываешь в ходовую рубку. Глядя на все окружение, у любого нормального человека появляется ощущение дома. К сожалению, нам не удалось испытать катера в деле, но, когда я на громаднейшем заводском складе обна-



идут действительно на пять баллов.

– Почему этих катеров нет ни в Питере, ни в Москве?

– Владелец нашего предприятия – швед, и он изначально ориентировал нас на скандинавский рынок, где семейный отдых на море, вдали от материка, популярен уже не одно десятилетие. – Андрес ненадолго задумывается. – Хотя наши яхты и катера есть и в Германии, и в Испании, и в Англии, и даже в Канаде. Вроде есть дистрибьютор и в России, но за четыре года он, по-моему, ничего так и не продал.

Хотя с представителями вашей

улыбается, – так что в свое время путешествовал по всему СССР. Судостроением увлекся еще в молодости, когда по чертежам из «Катеров и Яхт» сделал небольшой деревянный фокан.

С борта парома, отвозившего нас на Большую землю, Сааремаа не гляделся ни необычным, ни загадочным – привычный каменисто-песчаный балтийский берег да короткоствольный сосняк, окутанный осенним туманом. Но странная улыбка не покидала моего лица всю обратную дорогу, ведь теперь я точно знал, где сокрыта главная тайна молчаливой Эстонии. ■