



В РОССИЮ ЧЕРЕЗ ВОДЯНЫЕ ВОРОТА

АНДРЕЙ УШАКОВ

Впервые Яна Виссера я встретил на бот-шоу в Москве, на стенде компании «Настоящие Корабли», куда мы всей нашей командой ходили пить кофе — хороший кофе. Крепко сложенный голландец, под два метра ростом, с огромными ладонями, больше смахивал на шкипера традиционного голландского швертбота, нежели на одного из законодателей яхтенной моды...

И вот я в самом сердце маломерного голландского судостроения и водного туризма — в Снеке, городе, расположенном в одной

из живописнейших частей Нидерландов — Фрисландии.

Созерцаю символ города — Водяные ворота, жду Яна и пью кофе — хороший кофе.

— Ян, привет, знаешь ли ты историю про русского царя Петра Первого, его связь с этими местами и с голландским судостроением?

— Да, конечно, знаю! Мне кажется, эту историю знает каждый голландец, даже не связанный каким-либо образом с судостроением. Это был большой царь, который не гнушался учиться сам и учить своих людей во благо

своей страны. В результате у него получился великий флот, который многие годы защищал интересы государства в морях и океанах. В городке Зандом недалеко от Амстердама есть музей и памятник Петру I.

— Как ты пришел в эту отрасль, с чего все началось, где набирался бесценного опыта?

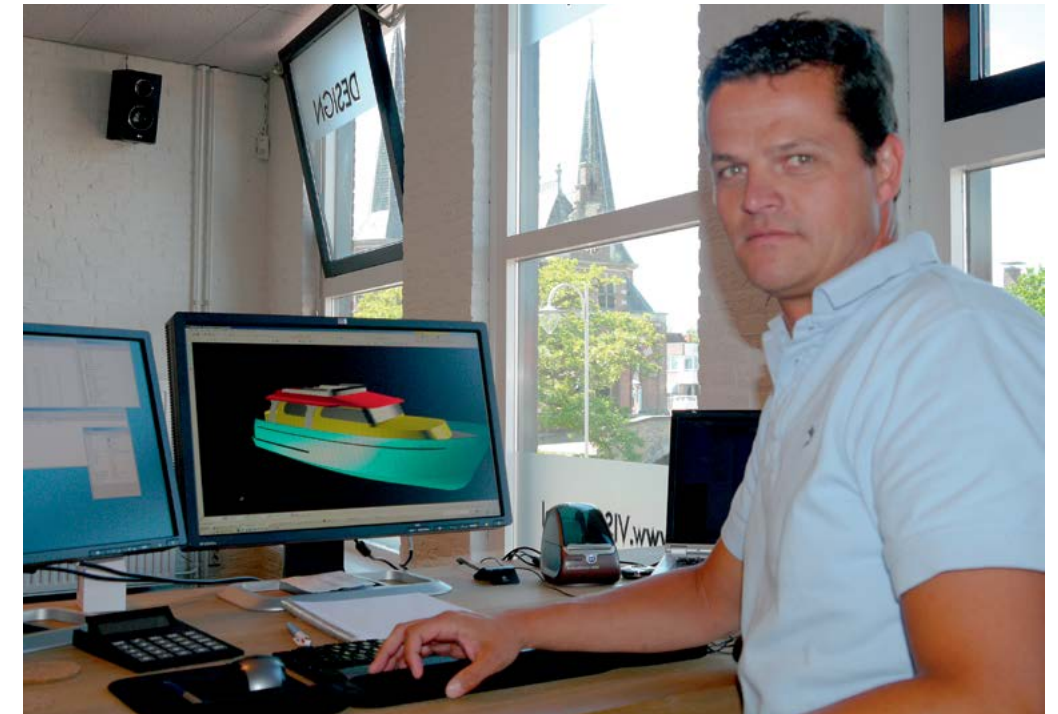
— А я в этой отрасли и вырос. Сразу после школы занялся брокеражем, 10 лет работал, перешел в судостроение почти со всеми ведущими строителями яхт в Голландии. Параллельно пошел учиться на архитектора в судострое-



нии (naval architect). Кроме всего прочего, я с детства хожу и под парусами, и на моторных яхтах и дружу со многими людьми из этого бизнеса. Меня всегда интересовали и завораживали экстерьеры классических яхт, я всегда экспериментировал с классическими линиями и обводами. Может, поэтому у меня и почерк такой выработался.

— В области судостроения голландцы исторически «впереди планеты всей», а вот в области дизайна пальму первенства чаще отдают итальянцам. В чем, с твоей точки зрения, отличаются ваши подходы как в строительстве яхт, так и в их проектировании?

— Наши подходы действительно отличаются. Наверное, это связано с традициями и концепцией использования проектируемых судов. Испокон веков в Голландии строились такие, скажем, «рабочие лошадки». Это были рыболовецкие траулеры, суда для транспортировки грузов, портовые тягачи. Все яхтостроение в Нидерландах берет свои истоки оттуда. В массе своей это прочные мореходные и автономные корабли с очень высоким уровнем безопасности. Наши итальянские



коллеги акцентируют свое внимание в основном на яхтах прогулочного типа, пусть даже и очень больших. Они глиссирующие, а потому потребляют большое количество топлива.

— Голландские стальные водоизмещающие моторные яхты — это уже классика жанра. Несколько десятилетий оттачивалась каждая деталь, доведены до совершенства конструктивные решения, выверены до миллиметра обводы, оптимизировано все что можно. Как тебе удается находить при этом новые идеи, новые линии, которые и отличают твои лодки от других?

— Да, действительно, казалось бы, придумать что-то новое уже невозможно, настолько в этой отрасли потрудились известные морские архитекторы, дизайнеры и судостроители. И я кардинально нового стараюсь не изобретать: отшлифовываются классические обводы, благо в последнее время программное обеспечение развивается и дает нам больше

возможностей для творческих экспериментов. А линии — они приходят в результате постоянных поисков. Вот, к примеру, модели линейки, проектируемой для компании «Настоящие Корабли», родились на основе спроектированного мной экспедиционного траулера Rubicon. Удачно просчитанные и прорисованные обводы хочется повторять. Нетрудно заметить намеки на этот траулер и во всех моделях проекта Respect, и в изысканной и немного итальянизированной яхте Tridente.

— Проектируя экстерьеры своих яхт, тебе приходится ни на минуту не забывать об интерьерных решениях и об удобстве судовладельца. Но ведь законы эргономики не перепишешь! Как тебе удается добиваться практического использования каждого сантиметра внутреннего пространства, соблюдая при этом все требования по безопасности и мореходности?

— Потребитель в последнее время становится все изысканнее, он требует новых линий и дизайнерских решений не только в экстерьере, но и внутри яхты. Он здесь живет либо проводит большое количество времени, поэтому, конечно, основная задача — сделать так, чтобы ему было комфортно и удобно. Забывать о безопасности тоже нельзя — нормы есть нормы, вот и приходится заниматься «эквилибристикой». Но с участием судовладельца в процессе проектирования внутреннего





Rubicon — экспедиционный траулер океанского класса, на котором можно осуществлять самые сложные переходы

пространства обычно удается добиться здорового компромисса и создать уникальный интерьер в выбранном им корпусе, который изначально прочен, мореходен и безопасен.

– **Какие тенденции в маломерном судостроении ты можешь отметить как перспективные, а какие как простое веяние яхтенной моды?**

– Конечно, в последнее время мы видели много попыток запустить на рынок суперсовременную модель. Очень часто всё заканчивается эскизами либо предпроектными разработками, но это, конечно, не говорит о том, что не нужно искать и пробовать. Как мне кажется, перспективными тенденциями

в этой области станут следующие: немного шире, немного угловатее и немного брутальнее — это в экстерьерах, и больше индивидуальности и модерна — в интерьерах.

– **На выставке в Москве ты рассказывал о новых проектах для клиентов из Марокко, Новой Зеландии, Китая. Говорили это о востребованности голландских яхтенных архитекторов в мире, или это результаты твоей личной активности?**

– Наверное, и то и другое. В этих странах наблюдается растущий спрос, требующий предложения, а возможности всемирной сети облегчили поиск интересующих клиентов услуг. Я и мои коллеги тоже не сидим на

месте, проявляем активность, да и отстроенные проекты создают нам здоровый рекламный фон. Вот примерно такое движение навстречу спросу дает нам заказчиков и в других странах.



Геро Хеттинга — деловой партнер Яна и соавтор ряда его работ

– **Пару лет назад ты принял решение продвигать услуги твоего дизайн-ателье в России. С чем связан такой шаг? Каковы твои ожидания? Какие видишь сложности?**

– Это продолжение предыдущего ответа. Во всех рейтингах мировых агентств Россия упоминается как страна с растущим спросом. Российские суровые акватории, продолжительность водных путей, климатические условия и слабое развитие береговой инфраструктуры — это как раз те проблемные моменты, которые перекрывают проектируемые мной яхты, поэтому можно предсказать в России перманентный спрос на наши стальные водоизмещающие корабли.

Сложности, конечно, тоже вижу. Мне кажется, основная сложность — это высокая стоимость кредитных ресурсов, не дающая возможности многим потенциальным клиентам рассматривать инвестиции такого характера.

– **Отличается ли российский потребитель от тех клиентов, с которыми ты общался в последнее время и которых привык видеть у себя в офисе?**

– Отличается, конечно. Потребители из Голландии, Германии и других европейских стран в массе своей простые люди (либо небольшие чартерные компании), которые,



Tridente — изысканная и немного итальянизированная яхта, сочетание комфорта и супермореходности



используя различные финансовые инструменты, могут позволить себе яхты подобного типа, расписав возврат кредитных средств на следующие 20 лет.

Российский же потребитель — это богатый человек, покупающий яхту в основном без кредитных средств, очень требовательный и немного нетерпеливый.

– **В российской судостроительной отрасли в последнее время часто говорят о твоём сотрудничестве с калининградскими компаниями «Настоящие Корабли» и «Ушаковские верфи». Расскажи немного о том, как родился такой проект, который привел к появлению из-под твоего карандаша столь интересного модельного ряда.**

– Как это часто бывает, произошло все просто. Владелец верфи и чартерной компании, мой сосед Харм ван дер Валл познакомил меня как-то с Виктором Лидером, который



долгие годы занимался брокеражем и как раз затеял строительство совершенно новой верфи в Калининграде. Пару раз пересеклись на выставках, пару раз он навестил меня, потом я слетал в Калининград. Его подходы в бизнесе и мощная энергетика сразу захватили меня, и мы начали работать над созданием флагманского судна, но вылилось наше сотрудничество в целый модельный ряд из 14 судов.

Моделями Respect мы закрываем потребности людей, желающих на этих лодках отдыхать, путешествовать и совершать средние морские переходы до 1000 миль.

Tridente — лодка для изысканного потребителя, очень комфортная и в то же время супермореходная. Это наша красавица с большим будущим.

Ну и, наконец, экспедиционный траулер Rubicon океанского класса и автономностью до 2000 миль, на котором можно воплотить в жизнь какой угодно переход. А чтобы эти прелести стали доступнее, мы как раз сейчас занимаемся разработкой схем фракционного владения, таймшера и простого залогового финансирования.

– **А почему ты все-таки решил доверить его реализацию российской компании? И почему в Калининграде? Не волнуешься, что подведут? Ведь твой имидж тоже на карте.**

– Познакомьтесь с ребятами из «НК» — и поймете сами, почему. Тому, как они подходят к качеству, как развивают персонал и как выстраивают отношения с партнерами и клиентами, может поучиться любая, не только российская компания.

А в Калининграде почему, тоже не секрет, ведь там Особая Экономическая Зона, дающая производителю ценовые преференции перед импортными яхтами.

Что подведут, даже не думаю, а за имидж совершенно спокоен — у нас с Виктором договоренность. ❖

54°36'43"N 20°14'34"E
Судоверфь «Настоящие Корабли»
Россия, Калининградская область,
236000 п.Ушаково, ул.Победы, 1.
Тел./факс: +7 (4012) 311-567
+7 (4012) 507-528
E-mail: info@real-ships.ru
www.real-ships.ru