

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ МАГИЯ

МАКС ЛЕРМАН



По долгу службы я частенько посещаю различные верфи и многое повидал: прозрачные корпуса на Тайване, разъемные матрицы в Италии, ручную ламинацию корпусов, сэндвичевые конструкции, цельные корпуса, полностью ручную сборку и всевозможных роботов... Короче говоря, удивить меня сложно. Но, как выяснилось, можно.

Практически любое описание любой верфи складывается из отполированных прес-релизов отдела маркетинга: «новые технологии», «обученный персонал», «контроль качества» и так далее, и тому подобное. Я ни в коем случае не хочу никого оскорбить. Во-первых, я бывал далеко не на всех верфях мира и охотно верю, что будущее готовит немало сюрпризов. Во-вторых, «глянцевые» заявления маркетологов никак не умаляют достоинств честных верфей и работяг, на них трудящихся, даже если они и не используют новейшие технологии и какие-то запатентованные методики. Тем не менее, когда я полу-

чил приглашение посетить верфь Monte Carlo Yachts в Италии, особого энтузиазма не испытал. Все те же заявления о новейших технологиях, патентах, тайном знании и самых лучших материалах... Каюсь, был грешен, и мой внутренний скептик взял вверх на природным любопытством. Впрочем, в процессе общения с руководством и осмотра верфи скептик был растоптан и уничтожен, а его место справедливо занял восхищенный поклонник. Для полного искупления вины попробую увеличить круг единомышленников.

В этой верфи необычно все, начиная с расположения. Колоссальных размеров и мощи французский концерн Beneteau, частью которого является верфь Monte Carlo Yachts,

мог бы просто выделить какую-то свободную площадь на одной из множества собственных верфей и «клепать» новые лодки там. Руководство концерна могло бы ликвидировать какое-то другое подразделение и на освободившихся площадях разместить новую верфь. В конце концов, концерн мог бы переместить производство в Китай или Тайвань и экономить на рабочей силе и себестоимости производства. Зачем же в 2008 году (не самое благоприятное время для инвестиций в яхтенную индустрию) было вкладывать колоссальные средства и силы в создание новой верфи в Италии, которая не славится ни дешевой рабочей силой, ни самым лояльным налоговым законодательством? А вот зачем.

Руководство концерна Beneteau под предводительством мадам Ру совместно с Карлой Демарией и ее командой понимали одну простую вещь: чтобы запустить успешную линейку новых моторных яхт в одном из самых конкурентных сегментов яхтенного рынка, нужно заново «изобрести велосипед» и явить миру нечто действительно новое, что никак нельзя сделать на старой верфи и по обычной методике. Именно по этой причине была введена в эксплуатацию новая верфь, построенная по последнему слову техники и экологии. Не спешите смеяться — можно как угодно относиться к «зеленому» движению, но в сухом остатке — такие предприятия стоят дороже, сложнее в обслуживании и благоприятнее для работников, что в очередной раз подтверждает готовность верфи вкладываться во все самое лучшее. Почему верфь находится в Италии? Опять-таки все просто: итальянцы, как

никто другой на планете, умеют создавать невероятные, стильные и роскошные произведения искусства, мебель и т. д. Ведь можно взять самые дорогие материалы на самом лучшем заводе в мире, а на выходе получить отнюдь не шедевр. Безусловная страсть французов к безукоризненному производственному процессу здесь дополняется прямо-таки маниакальной страстью итальянцев сделать красиво. Этому невозможно научить — это врожденное. Вероятно, именно потому в Италии так много мастеров, которые десятилетиями упорно трудятся, создавая обувь ручной работы, табуретки ручной работы и даже яхты ручной работы.

Следующий необычный факт — верфь производит серийные яхты semi-custom. Принимаю ваше недоумение: звучит примерно как «реактивная подводная лодка из картона». У меня у самого подобное заявление

вызывало когнитивный диссонанс, ведь, как правило, предлагаемые верфью изменения касаются лишь каких-то элементов декора и одного-двух вариантов компоновки. Что предлагает Monte Carlo Yachts? Да что угодно! Вы можете выбрать один из готовых вариантов компоновок или придумать свой. Впрочем, удивительно даже не это. В столь нелегкое время даже самые неповоротливые верфи вносят изменения в проекты, но... стоимость перемещения одного шкафчика из угла в угол отбивает желание тот самый шкафчик переносить. Логика проста: вместо запланированного одного часа на такое изменение уйдет несколько часов работы дизайнеров, проектировщиков, необходимо будет обучить персонал... Отсюда и цена. На Monte Carlo Yachts изменение цены происходит весьма незначительное, если вообще случается. Как же они творят такое волшебство? Легко! »



Когда верфь только создавалась и создавались проекты новых яхт, перед дизайнерским бюро Nuvolari & Lenard была поставлена нетривиальная задача — придумать мегаяхты в меньшем размере. С задачей они прекрасно справились. Но создать проект — это одно, а вот строить на его основе живые яхты — совсем другое. Для этого руководство концерна создало отдельные рабочие группы на каждую модель, выпускаемую верфью. В каждой группе работают дизайнеры, инженеры, мастера 3D, сервисные инженеры и т. д. Такой подход, как бы странно это ни звучало (впрочем, к странностям я уже начинаю привыкать), позволяет минимизировать затраты. Конечно, у вас вместо 10 человек работает бок о бок пятьдесят, но человеко-часов при таком подходе тратится много меньше. Более того, узкая специализация каждой группы позволяет ей моментально находить идеальные решения по требованию клиента и воплощать их в жизнь. Сроки ответа клиенту жестко регламентированы — не более 24 часов, что решительно невозможно при традиционном проектировании.

Нарисовать-то можно, но где взять новые детали, как обучать персонал, ведь на это тоже уходит время и, соответственно, деньги. И на это есть ответ. Как уже упоминалось, верфь MSC является частью концерна Beneteau, а это дорогого стоит. Одна из старей-

ших и богатейших судостроительных компаний в мире имеет такой огромный вес на европейском рынке, что позволяет ей диктовать поставщикам свои условия и добиваться самых выгодных контрактов на поставку чего бы там ни было. Ведь долгосрочное соглашение с Beneteau означает для них возможность открывать дверь в любой банк, что называется, с ноги и немедленно получать кредит на расширение производства. Или ничего не расширять, а просто спать спокойно, понимая, что ближайшие год-два-три их производство обеспечено работой. Такой покой дорогого стоит при нынешней конъюнктуре рынка. Для концерна такой симбиоз оборачивается тем, что, кроме низкой цены, они могут позволить себе не держать на складе немислимое количество готовой и полуготовой продукции, а заказывать в начале месяца все то, что понадобится в конце того же месяца. Таким образом они готовы удовлетворить любой запрос, пусть и самый безумный, в предельно сжатые сроки.

Но вот проект нарисован, «ингредиенты» доставлены, и дело за малым — все это собрать. Готовьтесь снова удивляться. Когда я увидел первую ласточку в семействе MSC на выставке в Каннах, я сразу пошел ее «щупать». Тогда мне долго объясняли про модульную сборку, отдельную сборку интерьера и экстерьера и последующую вставку интерьера в «скорлупу» корпуса. Уже тогда у меня скопилось масса вопросов, ответы на которые я получил при посещении верфи. >>>





Раздельная сборка означает именно это — раздельную сборку. Весь интерьер яхт МСУ собирается на отдельно стоящей сварной алюминиевой раме. Такая рама позволяет произвольно менять компоновку, а работники не тратят время на обучение, а просто следуют чертежам, полученным от проектировщиков. Корпус будущей яхты стоит рядом, и, пока готовится интерьер, в него устанавливаются все узлы и агрегаты: генераторы, двигатели, системы климат-контроля, стабилизаторы качки и все остальное, что должно быть там установлено. Благодаря этой уникальной (действительно уникальной и запатентованной) технологии вместо 30 работников, трудящихся бок о бок внутри тесного пространства, неизменно мешая друг другу, здесь работают разные команды в комфортных, изолированных условиях. Им не нужно пролезать в узкие щели, чтобы протянуть какие-либо коммуникации, не нужно обладать гибкостью гимнаста, чтобы дотянуться до какой-то детали: все узлы и агрегаты под рукой. Результат — в разы большая производительность.

Кстати о контроле качества. Рядом с собираемым интерьером висела доска с фотографиями замеченных «косяков». Удивила одна фотография, на которой была изображена какая-то трубка, соединяющаяся с каким-то шлангом. В нюансы я в не вникал, зато совершенно обалдел от сути недоработки: используемая смазка и метод крепления был признан неэстетичным, и следовало заменить его на другой, более эстетичный способ, показанный на фотографии рядом. Повторюсь: недоработкой на верфи считается не совсем эстетичный способ крепления загадочной трубки к загадочному шлангу, находящемуся в трюме яхты, который мало кто вообще увидит. Тут нужно отметить еще и интересную систему поощрения сотрудников производства. Каждый сотрудник может внести свое предложение по улучшению процесса сборки, замеченных недоработок и т. д. Все предложения каждое утро собираются из специальных ячеек инженером проекта. В дальнейшем рассматривается целесообразность предложения, опрашиваются участники про-

цесса, и иногда появляются новые и интересные решения, позволяющие улучшить конечный результат. Сотрудник, предложивший наибольшее количество принятых предложений, получает вполне заслуженную премию в конце года.

Не знаю, кто из читателей смог осилить все написанное, но я не рассказал еще и половины. Например, о том, как полностью собранный интерьер, плавно покачиваясь в воздухе, опускался на наших глазах в готовый корпус, а рабочим оставалось лишь соединить кабели. Или о хитрой системе демпферов, на которых покоится интерьерный модуль, нигде и никак не соприкасаясь с корпусом, что обеспечивает отличную шумо- и виброизоляцию. Не упомянул об изолированной покрасочной камере, где окрашивают готовые корпуса, а затем нагревают до 100 градусов и медленно остужают. Это делается для того, чтобы ускорить все химические процессы, выявить возможные дефекты покраски и дать всем химическим компонентам самой краски и стеклопластикового корпуса

закрепиться. Да что там, каждый этап работ на верфи заслуживает отдельной статьи. Взять хотя бы тот факт, что в оформлении экстерьера используется шпон, полученный обязательно с одного и того же ствола дерева, чтобы рисунок совпадал. Рассказывать можно бесконечно. Здесь была бы уместной фраза «картинка стоит тысячи слов», но, увы, фотографировать на верфи строжайше запрещено. Можно только рассказывать, а еще лучше — приехать и посмотреть самостоятельно. Там еще много чему можно удивляться. ❖



DREAM YACHTS

Эксклюзивный дистрибьютор
Monte Carlo Yachts S.p.A. в России
125212 Москва, Royal Yacht Club,
Ленинградское шоссе, 39, стр. 7
+7 (495) 925-88-22, +7 (985) 920-21-87
www.dream-yachts.ru

