



## «King Fisher»: модель для сборки

Прошли времена безудержного насыщения рынка новыми лодками, когда армия судовладельцев-любителей активно ширила ряды. Теперь покупатель стал разборчивее, целеустремленнее, а в последние годы – еще и значительно бережливее. Приобретая для себя все чаще не первую уже лодку, он внимательно соотносит затраты с получаемыми потребительскими качествами.

В нынешней ситуации производителю стало заметно тяжелее, ведь разнообразие запросов не способствует росту такой милой сердцу настоящего производственника серийности продукции и выгодному всем снижению себестоимости. И тут каждый спасается, как может. В более выгодном положении – владельцы популярных лодочных марок, но мы наблюдаем, как ежегодно на рынке появляются новые имена, и «новичкам» приходится быть изобретательными. Одни уходят в глубоко заказные работы, другие делают ставку на унификацию и модульность отработанных конструкций, третьи без хитростей упрощают лодки до примитивизма – «цена решает все», возьмут, мол, и так.

Как ни странно, до сих пор почти не было явно обозначенных предложений со стороны производителей лодкополуфабрикатов, по существу «голых» корпусов на достройку. Ведь существует прописная истина: доля работ по корпусу для достаточно крупных лодок составляет меньшую часть в общей трудоемкости постройки, и именно корпус менее всего подвержен модификации при следовании требованиям частного заказчика. Напротив, отделка, достройка обычно требуют долгих согласований проектантa с клиентом, и на этом поле значительно проще работать временным коллективам специалистов, а то и самому покупателю судна,

если у него достаточно умелые руки. На Интернет-форуме нашего журнала то и дело всплывают пожелания читателей приобрести просто хорошо отработанный недорогой корпус, который можно оборудовать за какое-то время, в рассрочку и по собственному вкусу. Почему бы фирме с отдельными хорошо поставленными технологическими процессами не вступить в кооперацию, экономически выгодную всем сторонам, где роль распорядителя или исполнителя работ возьмет на себя сам заказчик?

По корпусам из фанеры первые предложения были сделаны недавно, и вот теперь подобное предложение по сварным алюминиевым моторным лодкам делает «Октябрьский Механический Завод» из Петербурга. Впервые мы узнали о его алюминиевых лодках «King Fisher» в прошлом году и выполнили тест-драйв новинок (№227 и 228 «КиЯ»).

**Индивидуальный предприниматель, г. Петрозаводск.**  
*«Не первый год занимаюсь водными стоянками, сервисом маломерного транспорта.  
 Посчитал перспективным направление – сборка катеров из комплектов. Уже на практике оценили, как упрощается монтаж изделия, когда работаешь по готовым чертежам и типоразмерам.»*

Лодки длиной 5.6 и 6.5 м спроектированы заводскими конструкторами по мотивам новозеландских рыболовно-прогулочных «крейсеров» открытого моря. Их формы просты и технологичны, не требуют при сборке специального оборудования, кроме сварочного поста. Завод стремится работать по принципу полного цикла, закупая только специальные комплектующие, тем не менее специфика производства такова, что заготовительные операции по корпусным деталям можно вести со значительно более высокой эффективностью, нежели сборка и достройка готовых лодок. Причина – мощный станок для автоматической лазерной резки «Amada» мощностью 4 кВт, которым обзавелось основное производство завода, изготавливающее разнообразные сварные металлоизделия, и лодки в данном случае – способ загрузить его мощности с выгодой для всех. С этого года лодки



**«King Fisher 560»:** длина – 5,63 м, ширина – 2,2 м; масса – 650 кг; килеватость – 16 град.; высота транца – 510 мм; высота борта на миделе – 0,85 м; пассажировместимость – 6 чел.; грузоподъемность – 800 кг; рекомендуемая мощность мотора – 90–125 л.с.

**«King Fisher 650»:** длина – 6,5 м, ширина – 2,4 м; масса – 850 кг; килеватость – 16 град.; высота транца – 640 мм; высота борта на миделе – 0,85 м; пассажировместимость – 6 чел.; рекомендуемая мощность мотора – 150 л.с.

**«King Fisher 850»:** длина – 8,5 м, ширина – 2,5 м; килеватость – 16 град.; высота транца – 630 мм; высота борта на миделе – 1,20 м; пассажировместимость – 8 чел.; осадка корпусом – до 0,35 м, рекомендуемая мощность мотора – до 300 л.с.

можно приобрести в виде комплекта корпусных заготовок из сплава АМг-5 толщиной 3–5 мм, чисто вырезанных в точный размер. Из них и собирают корпус, как из набора «сделай сам».

Почему это предложение может стать выгодным? Стоимость труда квалифицированного судосборщика в крупном промышленном центре (а именно там реально наличие современного заготовительного оборудования вроде лазерного резака) довольно высока. Дорого обходится и аренда помещения, высоки накладные расходы. Добавим повышенные расценки на доставку готовой лодки, которая, скажем, занимает полконтейнера, тогда как пакет заготовок – объем, чуть ли не на два порядка меньший. С учетом этого, а также всех факторов цен снижается более чем в два раза! Так, «King Fisher 650» в базовой комплектации стоит 475 тыс. руб., а в виде комплекта заготовок – всего 230 тыс. руб. Построечный комплект меньшего «King Fisher 560» еще дешевле – 200 тыс. руб. Это дает основание серьезно присмотреться к предложению «ОМЗ», поскольку любое местное сборочное производство, решившее сотрудничать с заводом, окажется в выгоде, даже с учетом расценок на рабочую силу и аренду производственных площадей. Важно то, что толщины конструктивных элементов, размеры и способ установки набора жестко заданы в поставляемом комплекте, и в этом – залог эксплуатационного качества построенного судна. В приложение к комплекту идет инструкция по сборке.

Есть ли «подводные камни» у данного предложения? Комплект для сборки – это не готовая лодка, технические условия на него написаны именно как на комплект деталей. Поэтому утверждением ТУ на лодку при серийной постройке необходимо заниматься фирме-сборщику, а частному покупателю придется регистрировать лодку как

самодельную, с предоставлением требуемого правилами ГИМС комплекта документов.

Подобный способ покупки лодки «россыпью» может заинтересовать упомянутые сборочные предприятия из разных регионов. Например, в такой богатой на судостроительные традиции стране, как Италия, лодки строят преимущественно кооперативным способом, с разделением



**Индивидуальный предприниматель, г. Сочи**  
*“Из минусов: требуется дополнительное обучение персонала. Из плюсов: хорошие условия договора, мобильные сроки, точный раскрой, есть возможность докомплектовать катер с учётом наших пожеланий.”*

малых предприятий по технологическому признаку – получается выгоднее, чем содержать все необходимое оборудование при заведомо низкой его загрузке. Это также может быть интересно владельцам и работникам автомастерских, небольших металлосборочных производств: они экономят в этом случае на налогах и, кроме того, могут не спеша, со вкусом укомплектовать лодку. «ОМЗ» берет на себя заботу по подготовке сборщиков, готовы предоставить скидки при долгосрочном сотрудничестве, и даже нарезать комплект заготовок по чертежам заказчика. Тут решать покупателю, у каждого разные возможности, разной будет и выгода. Важно, чтобы он был достаточно информирован обо всех предстоящих заботах. ■

ООО «Октябрьский Механический Завод», г. Санкт-Петербург,  
 Октябрьская наб., д.50, литера А12,  
 тел./факс +7 (812) 320 0677, тел. +7 921 76 76 °ёё  
 boat@omzavod.spb.ru; www.spbboat.ru

На правах рекламы

