

Государство по имени «МНЕВ И К»

Сегодня, пожалуй, нет ни одного человека в водномоторной тусовке СНГ, кто бы не слышал фамилию Мнев, а его имя стало синонимом понятия «надувная лодка», точно так же, как в недавнем прошлом в СССР название «Буран» ассоциировалось исключительно со снегоходом.

ОО «ПКФ Мнев и К» — это более 50 моделей надувных лодок, десятки дилеров во всех федеральных округах, это, наконец, 50% ПВХ-бортов России! Долгое время предприятие арендовало площади на территории завода «Патриот». В декабре 2005 г. основное производство было выведено в поселок Металлострой под Питером. Этому в немалой степени способствовал выигрыш компанией ряда тендеров на поставку корпусов для силовых структур, венцом которых стало принятие Министерством обороны России на вооружение мневского РИБа, который по флотской версии теперь значится как «БЛ-680».

По городу на Неве во все концы ползли слухи, что в новых цехах предприятия можно увидеть нечто необычайное. Нам удалось посетить новоиспеченное производство и при первой возможности побеседовать с его основателями Николаем Мневом.

— Сколько же лет твоим опытам с надувными лодками?

— Если брать с самого-самого начала, — тут усатый директор хитро прищуривается и задумчиво смотрит в потолок просторного кабинета, — то с момента создания первого кооператива в обычном гараже прошло уже 18 годков, и все это время производство не простаивало ни полчасика. Но лодочки я рисовал во всех тетрадках, начиная со второго класса, и на каникулах помогал деду строить долбленки. Если же говорить собственно о фирме, то ей полных 13 лет.

— Николай, открой. пожалуйста, секрет, какие фабрики входят в твою корпорацию по состоянию на 2006 г. и сколько «бортов» ты выдаешь на-гора ежемесячно?

— У меня четыре самостоятельных предприятия: в Риге (производительность — 300 корпусов), Пскове (750), Калининграде (200) и Петербурге (750). Штаб-квартира расположена, естественно, в Петербурге, где работают два завода, сейчас подбираем площади для третьего. Сразу поясню, что

Конструктор Михаил Большаков и директор Николай Мнев





Элитный тендер для VIP-яхт

холдинг «МневБотСервис» и торговый дом «Посейдон» не входят в концерн «Мнев и К».

А вообще завод в Металлострое к 2010 г. планируем сделать самым крупным в мире по производству надувных лодок. На этой площадке и с теперешними кадрами можно смело планировать выпуск нескольких тысяч гребных лодок в месяц.

Новый завод Николая Мнева, действительно, поражает и, конечно же, не только размерами, хотя мало кто из теперешних российских ПВХашников может похвастаться 4000 м² в двух уровнях. Я побывал на многих российских заводах, где клеят надувнушки, но только тут, в Металлострое, впервые почувствовал себя, как за границей. Ничуть не бледнее, чем на «зодиаковской» мануфактуре в Тулузе, и совершенно не пахнет «резинотехническими изделиями». Есть самое современное оборудование, вплоть до мудреных экструдеров, сварочных машин, тельферов, способных поднимать даже 10-метровые РИБы на второй этаж. Только представьте, у Мнева — взаправдашнее КБ, где на компьютерах в трех измерениях гоняют профиль еще не родившихся корпусов.

— О Мневе, пожалуй, уже можно говорить, как о самом настоящем гуру в надувном сегменте. Не зря, наверное, тебя избрали в руководящие органы UIM. Какие проблемы ты видишь сегодня в вале выплескиваемых на отечественный рынок лодок от фирм, что растут вокруг, словно подорожники после хорошего дождя?

— Действительно, сейчас почти каждый месяц рождается мануфактура по склейке надувных бортов, ведь только гребных лодок российский рынок может переварить 300 000 штук в год. Вот «корабелы» и торопятся откусить кусочек от сладкого кексика, ведь многие считают, что это плевое дело — слепить надувнушку.

Такие фирмы демпингуют цены, переманивают специалистов, но это, как говорится, еще полбебды, главное — многие новоявленные модели попросту непригодны к использованию на воде и даже опасны для жизни. Не говорю уж о качестве используемых материалов или фурнитуры, которые порой подбираются по принципу — лишь бы подешевле*. Поскольку Питер стал негласным центром российского производства надувных лодок, настала, видимо, пора совместно с ГИМС либо Ростехнадзором создать комиссию по сертификации и лицензированию эксплуатационных и ходовых качеств конечного продукта. А то что получается? Компании сертифицируют процесс изготовления, покупают легально завезенные из-за рубежа и соответствующие ГОСТам расходные материалы, а вот сама родившаяся лодка не лезет ни в какие ворота. При такой толкотне на рынке можно увидеть корпуса, которые даже визуально не выдерживают критики, а из-за их конструктивных «особенностей», идущих вразрез со всеми азами гидродинамики, никогда нормально не выйдут на глиссирование. Если такое и случится, то вдрызг поломаются пайол. В нашей индустрии даже родилась шутка по поводу гарантии: «Даем ее до дверей магазина!».

— Раз уж мы заговорили о столь глобальных проблемах, хотелось бы узнать твое мнение по поводу возможного нашествия азиатских производителей, в первую очередь китайских.

— На самом деле они уже практически на пороге, ведь большинство продаваемых на рынке брендов склеено либо в

* В этом месте Мнев привел несколько конкретных примеров, но по этическим соображениям названия известных отечественных фирм мы опускаем.

Корею, либо в Китае. И это отчетливо чувствуют многие мелкие отечественные заводики. Если же Россия все-таки вступит в ВТО, то «китайский тигр» покажет истинные мускулы, и российские компании, клеящие по 100–150 лодок, исчезнут навсегда. Придется и нам затянуть ремешок, но компания к этому готовится уже сейчас.

— **Если не секрет, то как?**

— В первую очередь оптимизируем весь технологический процесс, поскольку даже сейчас по эффективности производства мы намного опережаем ближайшего отечественного изготовителя-конкурента. Стремимся выпускать все пластиковые компоненты своими руками — клапана, весельные лопасти, брызгоотбойники, ручки. Для этого организовали литейное производство, и, как результат, стоимость данных изделий стала практически в десять раз дешевле, чем у других фирм. Сами контролируем и качество. Кстати, любая лодка, выпущенная в нашем консорциуме, проходит 10 рубежей проверки и поэтапного контроля качества — в процессе сборки на борт приклеивается табличка, где фиксируются время и фамилия работника, выполняющего определенную операцию. Этот вроде бы незначительный шаг позволил практически полностью устранить брак.

— **Но он все-таки есть?**

— За долгие годы производственных экспериментов я пришел к твердому убеждению, что максимальная цифра прироста выпускаемой продукции не должна превышать 25%. В этих пределах еще можно добросовестно следить за качеством и, конечно, беречь и лелеять костяк работников, тех, что создают саму лодку. По моему наблюдению, склейщик или лекальщик набирается опыта только через три-пять лет с начала работы, вот и посуды, что говорить о качестве какой-нибудь фирмы, если ей нет от роду и года. Горжусь тем,

что на «Мневе и К» до сих пор трудятся люди, пришедшие в индустрию вместе со мной в 1988 г.

— **Давай вернемся к столь желанному госзаказу. Что ты сейчас выпускаешь и сколько?**

— Если вспомнить прошлое, то мое предприятие и родилось именно с госзаказа, когда еще в самом начале 90-х оборудовало РИБ «Фобос» под «Вихрь-30». До развала СССР мы их выпустили 360 штук. Сейчас только для флота на «Мневе» собирается 28 РИБов длиной 6.80 м. Причем сдаем их «под ключ», т. е. полностью собственноручно оборудуем всем необходимым, в том числе запасными частями на пятилетний срок. Комплектуем их американскими дизельными двигателями «MerCruiser». Министерство обороны РФ предпочло нашу продукцию из-за их эксплуатационных характеристик, а фирму — из-за сервисных возможностей. Также на этот год запланировано поставить 55 РИБов для МЧС, что-то закупят ФСБ и Госрезерв. Вообще, рибовский сегмент в России развивается не столь стремительно, как в Европе.

— **Какие новаторские идеи сейчас в голове у Мнева? Когда заходили в твоё КБ, один из дизайнеров в сердцах воскликнул: «Когда же остановимся на конкретном варианте новой модели!»**

— Да, это главная головная боль, что нет человека, который успешно расшифровывал бы мысли. А вперед идти просто жизнь заставляет, ибо конкуренты копируют все и вся. Я насчитал уже около шести «Кайманов» в чужой упаковке. Из конструкторских новинок сейчас осваиваем полужесткий киль, продольное реданирование, комбинированный пайол. Пробуем работать над тканями на полиуретановой основе, которые по износостойкости превосходят даже хайпалон.

Но пока это — строжайшая «государственная тайна». 🏹

А.В.



ПРОЕКТ 2006 г. — ГРЕБНАЯ ЛОДКА «МУРЕНА»

