



Событие, о котором неоднократно предупреждал журнал, свершилось — китайские подвесники появились в России. Питерская фирма “Баджер” приобрела у китайских моторостроителей из Суджоу для изучения и испытаний, а в будущем, возможно, и для продажи две модели двухтактных подвесников: мощностью 15 и 40 л.с.

Мы побывали в испытательном центре этой фирмы и осмотрели новинки. Они представляют собой очень близкие копии моторов “Yamaha”.

Первым на испытательный стенд был установлен мотор фирмы “Sail” самой популярной мощности — в

15 л.с. Он завелся, как говорится, с “полшнур” и на сегодня уже проработал в гидравнике около 20 часов на 4000 об/мин. Два цилиндра объемом 246 см³ имеют водяное охлаждение, мотор работает на 92-м бензине, использует масло TC-W3 в соотношении 1:50, его вес — около 36 кг.

В задачу испытателей входит наработка в пределах 500 часов в самых жестких условиях — с промежуточной разборкой двигателя для осмотра. А по результатам испытаний уже будет приниматься окончательное решение об организации продаж в России всего предлагаемого моторостроителями мощностного ряда.

Первое впечатление от мотора благоприятное, но при более тщательном осмотре выявляются мелкие дефекты и недочеты: потертости на краске до металла без грунта, небрежная изоляция проводов, грубое литье винта со следами облоя, дешевенький шильдик, просто детская инструкция типа “раскрась сам”. Как говорится, до легендарного прототипа он явно не дотягивает, но вот ожидаемая цена “ямаховского” клона на 30–40% ниже аналога, и это заставляет забыть об увиденных недочетах...

Китайская экспансия в таких высокотехнологичных продуктах, как автомобили, а теперь и лодочные подвесные моторы, дошла и до нас.

Мастера из Поднебесной покупают лицензии на еще не очень старые модели, на отдельные детали и технологии, что-то изобретают сами, а что-то копируют полностью, оставляя лишь формальные отличия. Доказать это “мягкое пиратство” трудно, поэтому годами лежат в судах иски ведущих корпораций к китайским производителям.

Рецепт клонирования доведен уже до совершенства. С одной стороны, выбирается объект, достойный подражания, с другой — делается тонкий психологический расчет на человеческую скардность: до какой степени не очень высокое качество исполнения покупатель готов терпеть в угоду сравнительно низкой цене?

Чтобы довести до “ума” полностью свой подвесник, например, в наших условиях, требуется около 20 лет. Китайские специалисты сами признают, что в высокотехнологичных отраслях, например, в той же автомобильной промышленности, они еще отстают от мировых лидеров на эти самые 15–20 лет. Поэтому начинать что-то собственное с нуля

они уже навряд ли будут. Тем более, что конкурирующие между собой моторные гиганты в погоне за сегодняшней прибылью не успеют до конца использовать ресурсы недавно освоенной модели, как уже надо разрабатывать очередную новинку. И в этом китайские специалисты нашли свой интерес, одновременно доведя до совершенства способы проникновения на чужие покупателя.

Китайцы готовы учиться, вкладывать деньги, быстро реагировать на требования рынка.

Многие из знакомых специалистов, побывавших в Китае, пытались найти секреты таких удивительных успехов в этой стране. Огромные ресурсы дешевой рабочей силы в сочетании с многовековыми традициями трудолюбия и дисциплины — наверное, в этом один из главных секретов. Рабочий день на большинстве тех же китайских автогигантов длится 12 часов (причем без выходных и с недельным годовым отпуском) при зарплате рядового рабочего 100 долл., а инженера — 200 долл. Вот и примерьте на себя такие рецепты экономического чуда...

Сегодня наши страны пошли на экономическое сближение, а это значит, что продукция восточного соседа — те же моторы — может поступать по льготным таможенным ставкам.

Какой прогноз в связи со всем этим можно сделать?

Китайские моторы составят конкуренцию уже раскрученным в России брендам, потеснят вторичный рынок импортных двигателей, но в первую очередь поведут наступление на отечественные моторы, положение которых и так не блестяще. Не исключено, что на бывших площадях по производству отечественных подвесников появятся конвейеры по отверточной сборке китайской техники, а может быть, в отдаленных регионах будут построены и новые предприятия. А если потребуются перевести двигатели на 76-й бензин, можно не сомневаться, что в скором времени появятся и такие модификации. Дилерская сеть, скорее всего, будет сосредоточена не в больших центрах, а тоже в регионах, где покупатель победнее, менее требователен и избалован.

Если проецировать эту ситуацию на автомобильный рынок, по сценарию которого и развивается наш моторный бизнес, то так и произойдет. Китайские автомобили ворвались к нам внезапно. Еще два года назад их еще никто не знал, а первые автомобили были встречены настороженно, даже с насмешкой. Но сегодня уже практически действует завод по сборке китайских джипов в Новосибирске, на очереди заводы в Ростове и Бийске. Китайская компания “Грейт Уолл” (“Великая стена”) готова вложить 100 млн. долл. в строительство автомобильного завода в России уже в этом году. Нынче же по динамике продаж китайские автомобили уже приблизились к тройке лидеров, а прогресс в деле повышения их качества заставляет серьезно задуматься над судьбой нашего автопрома.

Отечественный водно-моторный рынок растет невиданными для Запада темпами. По самым скромным прогнозам специалистов, в этом году он может “поглотить” до 50 тыс. импортных подвесников. Наш восточный сосед уже готов к прыжку через Великую китайскую стену. Какая доля российского пирога ему достанется, покажет самое ближайшее время. ✕