

TOHATSU сегодня и завтра

Outboards



Слева направо: директор отдела продаж корпорации «Tohatsu» Хироши Вакабаяши, президент «SGN Group» Сэм Ниёминен, президент корпорации «Tohatsu» Мицуру Конеко, генеральный директор компании «Сумеко» Сергей Якимец, главный менеджер по продажам в Европе и России Исами Хиуга

12 ноября 2008 г. в Хельсинки состоялась встреча президента корпорации «Tohatsu» Мицуру Конеко, президента «SGN Group» Сэма Ниёминена и генерального директора компании «Сумеко» Сергея Якимеца с журналистами, представлявшими «водно-моторные» издания, в том числе и «КиЯ». В ней также принимали участие директор отдела продаж корпорации «Tohatsu» Хироши Вакабаяши и главный менеджер по продажам в Европе и России Исами Хиуга. Визит японской делегации был очень кратким, тем не менее нам удалось задать некоторые вопросы, которые сегодня интересуют многих специалистов, так или иначе связанных с продажей подвесных моторов в России. И хотя японские бизнесмены порой отвечают на вопросы очень неконкретно – по всей видимости, не хотят разглашать определенную информацию, наш корреспондент все-таки сумел получить конкретные ответы на конкретные вопросы.

«КиЯ»: Какова сегодня загрузка завода «Tohatsu» в городе Камагане?

М.К.: Мощности завода рассчитаны на 250 000 моторов в год, сейчас производим около 200 000 моторов. Это связано с тем, что мы привыкли работать «под заказ», а не на склад. То есть производим ровно столько моторов, сколько заказывают наши партнеры.

«КиЯ»: Каков процент в производ-

ственной программе двухтактных «классических» моторов, четырехтактных и двухтактных с системой впрыска топлива TLDI?

М.К.: Сейчас мы выпускаем около 30% двухтактных моторов, 25% моторов с технологией TLDI, остальное – четырехтактные моторы.

«КиЯ»: Планируется ли в ближайшее время выпуск четырехтактных моторов мощностью более 30 л.с.?

И.Х.: Несмотря на то, что мы разрабатываем и производим четырехтактные бензиновые двигатели разной мощности, в ближайшее время не планируем производить подвесные четырехтактные моторы мощностью больше 30 л.с., так как основной упор сегодня делаем на моторы с технологией TLDI.

«КиЯ»: Какова доля подвесных моторов «Tohatsu» на мировом рынке сегодня?

И.Х.: Сегодня годовая потребность подвесных моторов, по нашей оценке, составляет примерно 900 000 в год. Это данные на 2008 год. Из общего количества подвесных моторов, которые мы производим, одна треть продается на рынке США. В 2008 г. доля двухтактных моторов на мировом рынке составила примерно 30%. Так что наше производство хорошо отражает мировую тенденцию.

«КиЯ»: Как вы оцениваете возможности российского рынка подвесных моторов?

Х.В.: Мы считаем, что быстро развивающийся российский рынок подвесных моторов представляет для нас большой интерес. И это хорошо видно по динамике роста продаж в вашей стране за период с 2003 г., когда мы подписали первый официальный дистрибьюторский договор с компанией «Сумеко», по сегодняшний день. В 2008 г. все эксклюзивные права на продажу моторов «Tohatsu» мы передали этой компании. До 2008 г. моторы поступали в Россию также через посреднические компании на Дальнем Востоке не имевшие официального статуса.

В ближайшее время на фоне мирового экономического кризиса, затронувшего и Россию, а также в связи с сильно укрепившейся иеной по отношению к мировым валютам, мы ожидаем определенного спада продаж. Тем не менее мы готовы и к такой ситуации. Уверены, что после пика кризиса продажи вернуться как минимум к уровню 2008 г. и продолжат расти.

«КиЯ»: Расскажите об истории компании «Сумеко».

С.Я.: Как уже было сказано, компания «Сумеко» была создана в 2003 г. До появления официального дистрибьютора в России ввоз подвесных моторов «Tohatsu» практически не осуществлялся, а общая доля моторов этой фирмы на российском рынке составляла менее 1%. За время существования нашей компании мы старались охватить своей сетью как можно больше регионов. Сейчас в России мы имеем более ста партнерских компаний от Калининграда до Петропавловска-Камчатского, которые не только продают подвесные моторы «Tohatsu», но и занимаются сервисным обслуживанием. В 2008 г. доля подвесных моторов «Tohatsu» в России составила примерно 15% от общего количества официального импорта подвесных моторов. Для сравнения, в 2007 г. доля моторов «Tohatsu», которые были ввезены «Сумеко», составила всего 10,5% от общего числа импортированных моторов.

«КиЯ»: Какова, по вашему мнению, доля «серого импорта» подвесных моторов «Tohatsu»?

С.Я. До 2008 г. доля «серого импорта» составляла около 15% от общего количества ввезенных ПМ «Tohatsu» в Россию. После того как исчезли многочисленные фирмы-посредники на Дальнем Востоке, его доля значительно снизилась. По моему мнению, с каждым годом рынок приобретает более цивилизованные черты. Конечный потребитель стал больше внимания уделять не только стоимости мотора, но и сервисному и гарантийному обслуживанию.

«КиЯ»: Как на компании «Tohatsu» отразился мировой финансовый кризис?

Х.В.: Общий спад продаж составляет сейчас примерно 20–25%, но это связано в первую очередь с рынками США.

С.Я. Мы предполагаем, что спад продаж всех подвесных моторов в России в 2009 г. составит около 30%. Однако, я также уверен, что после окончания кризиса спад быстро сойдет на нет, и продажи быстро вернутся к уровню 2008 г. и продолжат расти дальше.

С.Н.: Сегодня в Финляндии тоже отмечается определенный спад, но сейчас трудно что-нибудь сказать, так как он связан еще с тем, что уже второй год мы не продаем двухтактные «классические» моторы, которые в Европейском Союзе, как вы знаете, продавать запрещено.

«КиЯ»: В России ходит много слухов о том, что «Tohatsu» то ли вот-вот кто-то купит, то ли уже купил... Расскажите, как обстоят дела на самом деле.

М.К.: «Tohatsu» существует очень давно, с 1922 г. В 1956 г. мы выпустили первый подвесной мотор в Японии. Это компания с устоявшимися традициями. На ваш вопрос могу ответить только одно: «Tohatsu» как была, так и остается самостоятельной компанией. Производство подвесных моторов – это одна из основных сфер нашей деятельности. Мы также занимаемся производством помп для служб пожарной охраны, металлообрабатывающих станков и так далее... Да, со многими партнерами у нас есть финансовые отношения, но только на уровне продаж нашей продукции.

«КиЯ»: Известно, что часть подвесных моторов «Tohatsu» продается под логотипом «Mercury». Есть какое-то совместное предприятие с общим капиталом?

Х.В. Некоторые моторы, которые продаются под маркой «Mercury»,

действительно производятся для «Mercury» на новом заводе в Камагане, затем мы продаем их этой компании. Некоторые моторы, поставляемые американскому партнеру, имеют отличия, к примеру, серия четырехтактных моторов «Tohatsu MFS 9,8», которая продается как «Mercury ME 9,9», имеет другой верхний кожух. Также мотор «Tohatsu MFS 30 EFI», который продается как «Mercury ME 30 EFI», имеет другой верхний кожух и некоторые отличия в дистанционном управлении. Таким образом, «Mercury» не тратит деньги на дорогостоящую разработку и производство, а мы получаем дополнительный «заработок» и рынок сбыта.

«КиЯ»: Нет ли у «Tohatsu» в планах открыть производство подвесных моторов в Китае?

М.К.: Нет, таких планов у нас нет. Нам пока хватает производственных мощностей завода в Камагане. К тому же, как показала практика, стоит только начать производить моторы в Китае, как тут же появляется множество клонов достаточно низкого качества.

«КиЯ»: Не рассматривали ли вы вопрос о размещении производства на территории России?

М.К.: Нет, пока мы не разрабатывали вариант размещения производственных мощностей в России. На наш взгляд, это не очень выгодно, так как организация производства сама по себе очень затратна и трудоемка.

«КиЯ»: В 2008 году «Evinrude» показал новые моторы с технологией E-Тес

мощностью 25 и 30 л.с. В ближайшее время обещает выпустить моторы мощностью 10 и 15 л.с., оснащенных той же технологией. Не планирует ли ваша компания выпускать моторы с TLDI мощностью меньше 40 л.с.?

Х.В.: Нет, мы пока не планируем выпуск моторов TLDI мощностью менее 40 л.с. В ближайшее время предполагаем выпустить мотор мощностью 140 л.с., оснащенный системой TLDI.

«КиЯ»: И, наконец, какие планы на ближайшее время у «Tohatsu» в России?

С.Я. Сейчас мы занимаемся совершенствованием сервисных служб, продолжаем налаживать работу с дилерами, с которыми у нас, если так можно сказать «гибкие» отношения как в плане продаж, так и финансовой политики. Стараемся внедрять программу «GoodWill», которая подразумевает, что покупатель всегда прав... То есть мы часто идем навстречу покупателям, если в период гарантии какой-нибудь сложный случай представляется спорным. Обычно вопрос решается в пользу покупателя. Общее число обращений по гарантии в России сегодня невелико, как и во всем мире, – примерно 0,3% от проданных моторов. Несмотря на существующий сегодня финансовый кризис, сотрудничество «Tohatsu» и «Сумеко» хорошо развивается, и мы надеемся, что в ближайшие годы сможем значительно улучшить наши торговые и сервисные сети в России..

И.Л.

Наша справка: «Tohatsu» производит для «Mercury» следующие моторы:

2-тактные

«Mercury 3.3»	=	«Tohatsu 3.5»	Заменен верхний кожух
«Mercury 5»	=	«Tohatsu 5»	Изменены внешний бак и коннектор для него
«Mercury Super 15»	=	«Tohatsu 18»	Мощность снижена до 15 л.с.
«Mercury Light 25»	=	«Tohatsu 25»	
«Mercury Light 30»	=	«Tohatsu 30»	

4-тактные

«Mercury 2.5»	=	«Tohatsu 2.5»	
«Mercury 3.5»	=	«Tohatsu 3.5»	
«Mercury 4»	=	«Tohatsu 4»	
«Mercury 5»	=	«Tohatsu 5»	
«Mercury 6»	=	«Tohatsu 6»	
«Mercury 9.9»	=	«Tohatsu 9.8»	Другой верхний кожух
«Mercury 25/30»	=	«Tohatsu 25/30»	Другой верхний кожух и изменения в ДУ

