

Игорь Лагутин

# Судьба китайских подвесных моторов в России

О продукции китайских заводов сегодня существует много мнений. Кто-то вспоминает о том, что в прежние годы качество рубашек «Дружба» и других предметов одежды было очень высоким, кто-то, купив пуховик на рынке, костерит швейную промышленность Поднебесной. С подвесными моторами, поступающими из Китая, примерно такая же ситуация.



Основной поток подвесных моторов из этой страны пошел в европейскую часть России около трех лет назад, и их стали продавать все, кто только мог. Казалось, что недорогие «Сайлы» и «Парсуны» легко вытеснят российские моторы и подвинут в сторону японские и американские. Но первые опыты эксплуатации маленьких «китайцев» быстро охладили пыл многих водномоторников, которые быстро распространили весть о том, что китайские моторы «разваливаются в руках». И пошло-поехало. Крик подхватил даже тот, кто ни разу не видел подвесного мотора, сделанного на больших заводах в Китае. Дурная молва разнеслась по стоянкам и вездесущему интернету со скоростью молнии. И теперь слабые голоса счастливых владельцев в защиту моторов из Китая просто не услышать за шумом и гвалтом доброхотов.

На самом деле ситуация с моторами из Китая не так проста, как кажется на первый взгляд. Начнем «от печки». Первый момент: не все моторы одинаковы. Есть моторы, произведенные крупными заводами с соблюдением правил, стандартов, законов и т. д. Одновременно с этим существуют моторы, которые делают «на коленке» – в подвале или в сарае

– мелкие компании, повторяющие внешний вид «настоящих» один-в-один. Второй момент: в Китае нет традиций в обработке металлов, которые существуют в Европе и в Японии. Поэтому, выполнив деталировку мотора (украив, грубо говоря, идеи) или купив лицензию на тот или иной мотор, даже крупные заводы подчас не могут сделать его, близким по качеству, к примеру, к мотору «Yamaha». Если с четырехтактными моторами малой мощности китайцы худо-бедно справляются, то с двухтактными у них есть явные проблемы. Момент третий: несмотря на трудолюбие и усидчивость, которыми всегда славилась китайские работники, у них не хватает опыта и навыков при сборке сложных узлов и моторов в целом, особенно высокотехнологичных. Есть предприятия, где все уже отлажено, и качество моторов (не подвесных) имеет должный уровень. Многие владельцы автомобилей китайского производства, как правило, не сталкиваются с проблемами «кривой» сборки моторов. Есть нарекания на электрическую часть, на качество резины и пластика, однако сами моторы имеют вполне приемлемое качество. С подвесными моторами, особенно двухтактными, пока ситуация иная.

Приведем небольшой пример о по-

пытках продажи моторов китайского производства в Европейском Союзе. В прошлом году одна из финских компаний активно предлагала четырехтактный «Sail 15», другая – целую серию четырехтактных подвесных моторов «Parsun». В этом году даже на ежегодной выставке в Хельсинки «VeneBåt» китайские моторы не были представлены вообще. После разговоров с представителями различных фирм, продающих подвесные моторы, сложилось полное впечатление, что финны не хотят покупать китайские «подвесники», несмотря на их относительно низкую стоимость и достойный внешний вид.

В России в 2008 г. ввезено, по официальным данным, около 110 тыс. подвесных моторов. Если считать и «серые» поставки, то число их должно составлять примерно 130 тыс. Число официально ввезенных моторов китайского производства колеблется в пределах примерно 3–5% общего числа, т. е. составляет около 4500 ед. Статистика, разумеется, не слишком точная и относится к разряду «прикидок», так как реальных данных ни у продавцов, ни у официальных органов получить не удастся, особенно о «серых» поставках. Но нам хватит и этих сведений, которые показывают, что ориентировочно количество вве-

зенных и, возможно, проданных моторов из Китая невелико и сопоставимо с продажами моторов отечественного производства. Делать какие-то выводы о качестве моторов, которые активно эксплуатируются в России не более трех лет, вряд ли кто-то возьмется всерьез, хотя общую тенденцию понять можно. Если просто опросить круг знакомых, которые купили китайские моторы, и посмотреть на то, как эти моторы показали себя в деле, то выяснится, что у двухтактных моторов, в частности «Sail 40» (клон двухцилиндрового «Yamaha») есть проблемы и с моторной головкой, и с элементами трансмиссии. В то же время четырехтактные моторы «Parsun» мощностью 5 л.с. и 15-сильный «Sail» за пару сезонов при активной эксплуатации не преподнесли своим хозяевам никаких неприятных сюрпризов.

Еще один достаточно сложный момент: подвесные моторы в Китае начали производить относительно недавно. Так, один из крупнейших заводов, связанных с металлообработкой «Suzhou Tiger Power Machine», начал делать моторы с торговой маркой «Sail» только в 2003 г. Так что, если мотор куплен в 2006 или 2007 г., то у него неизбежно должны быть «детские болезни». Разумеется, не у всех моторов подряд, однако некоторые экземпляры «по определению» должны иметь дефекты, которых с годами, правда, должно становиться все меньше и меньше. Получается, что тот, кто купил



«сырой» мотор, своим рублем (долларом, фунтом, евро и т. д.) поддержал китайское производство, но при этом с определенной долей вероятности приобрел головную боль.

Вопрос о ценообразовании всегда болезнен как для самого производителя, так и для потребителя. Моторы китайского производства одно время продавались по ценам на 15–20% ниже, чем японские аналоги. При определенном менталитете такой разрыв в стоимости продукта подводит к мысли: «Мы не так богаты, чтобы покупать дешевые вещи». Как считают англичане, «дорого да мило, дешево да гнило»; по крайней мере до 1917 г. так считали и в России. Примеров подобного отношения к недорогим вещам можно привести сколько угодно из любого уголка мира. Однако есть целый социальный слой, который хочет купить как можно дешевле, хотя и имеет приличный финансовый статус. Люди с такой установкой как раз очень часто и становятся жертвами своей страсти к дешевизне, и при этом обычно они достаточно плохо разбираются в технике. Есть также те, кто в силу отсутствия крупных средств приобретают более дешевый мотор. В этом случае подводит опыт общения с отечественными моторами, которые можно отремонтировать «на коленке» и купить запчасти к ним по относительно щадящим ценам. И, как только купленный мотор начинает капризничать, а финансов на его ремонт нет, слухи о «плохих моторах» начинают расти лавинообразно, и бизнес быстро хиреет. Похожая ситуация наблюдается сейчас в некоторых регионах России, где обладатели моторов, которым не повезло, активно отговаривают своих знакомых от «опрометчивой» покупки. Хотя результат был изначально предсказуем, но люди либо не владели нужной информацией, либо отнеслись к ней наплевательски. Правда, это уже социология...

Вернемся к моторам. Сегодня, несмотря на то, что предложения подвесных моторов китайского производства есть, спрос пока не увеличивается. Возможно, это связано с тем, что многие стараются купить японские и американские моторы по старым докризисным ценам. Возможно, информация о том, что многие заводы в Китае сворачивают производство в связи с ми-



ровым финансовым кризисом, отпугивают покупателя. Но факт остается фактом: спрос на китайские моторы сегодня достаточно низкий.

И последнее замечание: если все-таки появилось непреодолимое желание купить подвесник китайского производства, то к этому надо отнестись серьезно. Его цена, хотя и ниже, чем на японский мотор, но для человека со средним доходом все-таки немалая, и обидно выкидывать деньги на ветер достаточно большую сумму. Поэтому вначале имеет смысл заглянуть на форумы мировой паутины, где часто обсуждается тема эксплуатации подвесных моторов из Поднебесной, и воспользоваться этой информацией. Также перед покупкой важно определиться с сервисным обслуживанием: есть ли он в вашем регионе, дорого обойдется или нет, каково время поставки запасных деталей и расходников и т. д. Полезно выяснить условия возврата мотора, если он окажется некондиционным. Покупка через интернет-магазин не возбраняется, если в договоре есть пункты, регламентирующие гарантийные случаи и замену некондиционных деталей. К тому же осматривать мотор при получении, возможно, придется в спешке, и какие-то критические моменты будут упущены. А если подпись в товарно-транспортной накладной поставлена покупателем, то претензии ни магазин, ни транспортная организация уже не примут.