

Более половины велосипедов, якобы производимых на территории России, на самом деле либо собираются из некачественных китайских комплектующих, либо производятся по заказу на не самых современных китайских заводах, где на них ставят клеймо «Сделано в России». Так или иначе, из 6 млн. продаваемых в стране велосипедов около 2 млн. формально произведено российскими компаниями. Постараемся ответить на вопрос: что представляют собой лидеры этого сектора и что они производят?

Ирина ВОРОБЬЕВА

Байки о русских «байках»



EAST NEWS

В Советском Союзе велосипеды делали двенадцать заводов, на каждом из них было налажено производство полного цикла — действовало оборудование для сварки, покраски рам, сборки. Комплектующие (педали, подшипники, седла, покрышки, заготовки для втулок) закупались в основном на профильных предприятиях. В Йошкар-Оле («Салют», «Таир», «Альтаир»), Минске («Аист»), Перми («Кама»), Пензе («Сура») и Харькове («ХВЗ», «Украина», «Турист») выпускалось по 1 млн. велосипедов в год, на Жуковском велосипедном заводе в Брянске («Десна») — около 400 тыс., во Львове («Спорт», «Старт-Шоссе») и Горьком («Школьник», «Лама», «Кузя») — по 600 тыс.

Были еще небольшие заводы с объемом производства около 300 тыс. велосипедов в год в Шяуляе, Саранске, Нерехте и городе Атиг на Урале.

Производство велосипедов в остальном мире уже давно устроено по иному принципу. За рубежом, в том числе и в Европе, где действует около 15 заводов с объемом выпуска 300 тыс. велосипедов в год, налажено сборочное производство велокомплектов из Китая. Выделяется среди них польская компания Gross, собирающая 700 тыс. велосипедов в год. Доля подобных фирм на мировом рынке — около 10%. Известные мировые марки — Giant, Merida, Wheeler. Велосипеды таких не менее известных на

рынке брендов, как Scott и Trek, завозятся уже собранными из Китая под соответствующими торговыми знаками, по сути принадлежащими торгово-закупочным компаниям, в чьей структуре действуют дизайнерские и конструкторские подразделения, а собственного производства нет. Рамы изготавливаются на одних специализированных заводах Китая, обода, спицы, нипеля и т.д. — на других. Собственно сборка происходит на одном из сотен сборочных заводов Китая или Вьетнама. Так «выходят в свет» и высококачественные велосипеды KHS, Specialized, Fuji, Klein, Trek, Scott и те, что через месяц начинают скрипеть и разваливаться. Весь вопрос в качестве втулок, спиц,

металла, рам и сборки.

Рассказывает **Александр Начевкин, гендиректор компании «Веломоторс»:** «Можно поставить рядом два велосипеда, внешне абсолютно одинаковых. Но себестоимость производства в Китае одного — \$100, а другого — \$40. Компании, владеющие мировыми брэндами, озабоченные своим имиджем и качеством продукции, размещают заказ на заводах, работающих только с качественным сырьем, металл при этом должен быть тайваньским. «Таких заводов — по пальцам пересчитать, — говорит **Александр Начевкин.** — Делая заказ, важно оговорить изготовление комплектующих на заводе, где качество гарантируется, но для этого надо быть хорошо осведомленным в тонкостях велосипедного производства в Китае. Так что почти вся продукция мировых брэндов выпускается и собирается на одних и тех же заводах, различаются дизайн и названия. Что до «велика» за \$40, то комплектующие для него выпускались третьесортными китайскими компаниями, которые в принципе не могут произвести качественную вещь, к тому же эти запчасти сделаны из китайского металла, а ведь в Китае нет качественных хромомолибденовых сталей, там сталь мягкая. Качественная сталь выпускается на Тайване, но стоит она вдвое дороже китайской. Если ее использовать, придется заплатить за транспортировку «островной» стали на китайский завод. Но к чему такие трудности, если в России мало кто разбирается в велосипедах? Следовательно, можно выбросить на рынок ввезенный контрабандой металл в виде велосипеда и продать его в шесть раз дороже себестоимости, рассказывая потребителю сказки о его качестве. Я периодически



ски захожу в магазины и прошу продавца порекомендовать мне велосипед — ни разу еще не услышал правды. Могу перечислить 30 марок, чьи велосипеды позиционируются как произведенные в России, Европе, США, — при этом знаю, что «производство» заключается в том, что в Китае на коробки с готовыми велосипедами клеится соответствующий ярлык, например «Сделано в России», либо они собираются на месте, но качество сборки зачастую оставляет желать лучшего».

Словом, конкуренция на рынке, как признают его участники, довольно жесткая. В ход идет не только радующий потребителя демпинг, но и по сути обман покупателей. Если торговцы некачественными велосипедами рассказывают сказки о его качестве, то продавцы качественной дорогой продукции зарубежных фирм внушают, что за три тысячи «деревянных» хорошего велосипеда не купишь. Сие утверждение нередко встречается на так называемых «независимых сайтах байкеров». Причины такой позиции легко объяснимы — перед продавцами

Ведущие мировые компании уже давно заказывают производство комплектующих и сборку двухколесных агрегатов в Китае

стоит задача «отбить» деньги, вложенные не только в раскрутку брэнда, но и в доставку-растаможку товара. Бывают на рынке и случаи нечестной борьбы. Рассказывает представитель одной из велокомпаний: «Не так давно на таможню пришла информация, что в контейнерах с нашими комплектующими для сборки крайне популярных сейчас горных велосипедов заложена бомба. Товар задержали на три недели, завод в течение этого времени производил некоторые модели отнюдь не в тех объемах, которых требовал рынок».

Танкисты-велосипедисты

На первом месте среди российских производителей, по общему признанию участников рынка (в частности представителей Минского велосипедного завода), компании «Стефи-Вело», спортивного журнала In Sport, стоит компания «Веломоторс», владеющая брэндом Stels. В прошлом году

Рейтинг компаний — производителей велосипедов

Место	1	2	3	4	5
Компания	Веломоторс	Стефи-Вело	Минский велосипедный завод	Пензенский велосипедный завод	Новосибирский велосипедный завод
Владельцы	Александр, Юрий Начевкины, Игорь Иванов	Александр Игнатьев	Правительство республики Беларусь	Виктор Попов	Международный деловой союз
Объем продаж в год (тыс. штук)	500	450	300	200	50
					



ИНТЕРПРЕСС

Большая часть велосипедов на российском рынке делается на низкосортных китайских заводах, ввозится в страну контрабандой и продается в разы дороже себестоимости

компания, по предоставленным ею данным, выпустила около 500 тыс. велосипедов.

Создали «Веломоторс» десять лет назад братья Александр и Юрий Начевкины. Старший — в прошлом офицер-танкист, ныне гендиректор. Младший — выпускник Суворовского училища и Днепропетровского политехнического института, сейчас занимает пост коммерческого директора «Веломоторс». Позже к ним присоединился питомец МГУ Игорь Иванов. Начинали братья с торговли велосипедами «Аист» Минского велосипедного завода. К середине 1990-х годов завод стал крупнейшим производителем велосипедов для России, а «Веломоторс» — его крупнейшим дистрибьютором. Однако идиллии скоро пришел конец. **Александр Начевкин:** «После того, как мы выстроили цепочки поставок сырья и сбыта продукции, существенно снизив для завода себестоимость велосипедов и мотоциклов, гендиректор Анатолий Язвинский посчитал, что теперь он сможет обойтись без нас, и организовал собственные дистрибьюторские компании, получавшие велосипеды с отсрочкой оплаты. Также с отсрочкой, то есть возможностью оплаты после продажи, отдавали велосипеды на реализацию по России мелким дилерам, причем расчет происходил по бартеру — за комплектующие, по завышенным ценам. Нам же поставки по предоплате вовсе прекратили. Оправившись от шока, пошли путем известных мировых производителей: заказывали велосипеды в Китае у известных производителей и продавали их под собственным брендом».

Справедливости ради стоит заметить, что даже конкуренты о велосипедах Stels плохо не отзываются. Через пару лет партнеры открыли цех по сборке детских велосипедов в подмосковных Люберцах, а в 2002 году купили недалеко от Кубинки 6 га земли. Там

через пару лет появился завод, где и собираются теперь все велосипеды компании. Общая площадь завода — 12 тыс. кв. м, из них сборочный цех — 3,8 тыс. кв. м, остальное — складские и вспомогательные подразделения, в том числе дизайнерское и конструкторское бюро, в которых работают и специалисты Минского велосипедного завода.

По утверждению **Начевкина**, качество его велосипедов не просто «на уровне», но «даже выше», чем у мировых брендов. При этом самые дешевые велосипеды этой марки в рознице стоят 3 тыс. руб., самые дорогие — около 20 тыс. руб. На вопрос «Как же бывшим танкистам удается добиваться такого качества за такие деньги?» гендиректор отвечает: «Из чего складывается цена велосипеда на мировом рынке? Допустим, условная себестоимость велосипеда, сделанного в Китае, — 100 руб., прибавьте к ним еще 10–12% прибыли — они достаются сборочному заводу в Юго-Восточной Азии, еще 40–50% — владельцу проекта. Плюс стоимость доставки велосипедов в Россию зарубежными компаниями. Конкурентам доставка обходится значительно дороже, чем нам. Во-первых, у нас собственное транспортное подразделение («Веломоторс», помимо велосипедного бизнеса, занимается продажей и сервисным обслуживанием грузовиков Scania. — «ВЕСТИ»), а во-вторых, мы не ввозим уже собранные велосипеды. В одном контейнере «Веломоторс» везет купленные у одного китайского производителя рамы, в другом — сделанную другим производителем резину, в третьем — втулки и т.д. Соответственно, стоимость доставки снижается. Кроме того, растаможка запчастей составляет 30%, готового велосипеда — 40%. Таким образом, стоимость нашего велосипеда, чьи запчасти выпущены на тех же заводах, что и запчасти велосипеда мировых брендов, значительно ниже. Что до качества сборки, то она даже выше. У них основные части велосипеда собирают вручную, у нас — роботы с числовым программным управлением».

Сегодня, помимо собственно сборки ве-

лосипедов, — в Кубинке «Веломоторс» запустил производство комплектующих. «Пока сами делаем колеса и обода, но строим производство стальных и алюминиевых рам, правда, только для недорогих детских и подростковых велосипедов. Для производства рамы высокклассного велосипеда требуется специальная технология. Каждый год мода на рамы новая — придумывается новая конфигурация в целях лучшей эргономики, прочности, соответственно, и оборудование постоянно переделывается, и чтобы стоимость такой рамы на рынке не зашкаливала, требуется очень большой объем производства. Ежегодный объем производства южно-китайского завода, специализирующегося на выпуске элитных рам, — около 30 млн. штук».

В этом году компания купила еще два предприятия. Одно — завод по капитальному ремонту комбайнов под Краснодаром, там сейчас идет реконструкция, но уже в



Гендиректор компании «Веломоторс» Александр Начевкин знает, сколько стоит каждый винт. На фото: акционеры «Веломоторс» — Александр Начевкин (вверху) и Юрий Начевкины, Игорь Иванов (внизу)



августе Начевкин планирует запустить первый конвейер, а через 2,5 года производить до 1 млн. велосипедов в год, заваливая велосипедами Stels южный регион. Второе — завод по переработке сырья в Екатеринбург, реконструировав который, «Веломоторс» собирается завоевать Урал, Поволжье и Сибирь. «Этот завод, — поясняет **Начевкин**, — запустим в следующем году, а пока будем его использовать как торговую базу». Планируемая производственная мощность завода также 1 млн. ве-

лосипедов в год.

Более половины выпускаемых «Веломоторс» велосипедов — маунтибайки, то есть разные модификации горных велосипедов.

Взгляд Forward

За «Веломоторс» следует еще один представитель нового поколения российских производителей — пермская компания «Стефи-Вело» (бренд Forward). Так, по крайней мере, считают в Перми. По словам **маркетолога компании Дарьи Нечаевой**, в прошлом году фирма произвела и продала 450 тыс. велосипедов, в этом планирует реализовать 700 тыс. Всего компания выпускает более 150 моделей, наиболее популярные — традиционные дорожные велосипеды (в том числе складные), чья розничная цена не превышает 2,5 тыс. руб. Основной рынок сбыта — территории восточнее Нижнего Новгорода, но продаются велосипеды «Стефи-Вело» и в Москве.

Возглавляет «Стефи-Вело» Максим Ужegov. Подробную информацию об акционерах в компании не раскрывают, поясняя только, что их несколько, им не более 35 лет, все они выпускники пермских вузов. Эти «несколько неизвестных» и создали семь лет назад фирму по продаже велосипедов. «Сначала занимались сбытом готовой про-

2003 году на российском рынке была представлена торговая марка велосипедов Forward собственного производства. Сейчас в компанию входят конструкторское бюро, студия дизайнера, испытательная лаборатория, цеха изготовления алюминиевого обода и сборочного конвейерного производства велосипедов, мастерская сервисного обслуживания». Дарья Нечаева сообщила, что на заводе работает около 350 рабочих.

По словам конкурентов «Стефи-Вело», дело обстоит несколько иначе: «Пермяки пока не продают более 180 тыс. велосипедов. Сборка велосипедов в Перми есть, но в небольших объемах на маленьком конвейере. Инженеров-конструкторов с «Велты» бизнесмены не приглашали, на самом деле родители некоторых из них работали в отделе сбыта Пермского завода. Клиентам в «Стефи-Вело» раздают диски с рекламным роликом — там заснят завод. Это фальшивка. На ролике — китайский завод плюс офис и менеджеры «Стефи-Вело». Основную часть своих велосипедов под брендом Forward они привозят уже собранными из Китая». По некоторым данным, организовали компанию четверо молодых людей во главе с Александром Игнатьевым, первоначальный капитал они сколотили в том числе

прошлом году завод выпустил 560 тыс. велосипедов, из которых 60% (около 330 тыс. штук) продал на российском рынке. По мнению **Александра Начевкина**, показатели минчан скромнее и объем производства не превышает 300 тыс. велосипедов. Причем в будущем доля завода на российском рынке неминуемо сократится. Так считают и сами представители минского завода. Говорит **Дмитрий Григорьев**: «Наша доля действительно сокращается, до 2003 года 70% выпускаемой заводом продукции приходилось на Россию, сейчас на 10% меньше, слишком сильны конкуренты — прежде всего «Веломоторс» теснит наши велосипеды на рынке». Также с минчанами конкурирует пермская компания «Стефи-Вело» и дистрибьюторы, поставляющие в Россию некачественный дешевый товар из Китая. «Китайские велосипеды непрактичны, сделаны из непрочного металла, «звездочки» у них не закаляются, — продолжает **Григорьев**, — зато они имеют броский внешний вид, словом, вполне успешно конкурируют с недорогими велосипедами Минского завода. Наша основная продукция — простые, в советском стиле, дорожные велосипеды (складные и нескладные), стоимость базовой модели без НДС — 1091 руб. Но в модельном ряду появился и горный велосипед, его стоимость в зависимости от модификации без НДС — от 2620 до 3550 руб. Комплектующие производства Shimano (один из ведущих производителей качественных комплектующих Японии. — «ВЕСТИ»), рама, колеса, седла — белорусские».

Конкуренты говорят, что качество минских велосипедов оставляет желать лучшего. Один из продавцов велосипедов Stels: «На минском заводе не инвестируют в развитие механики, дизайна, на протяжении 40 лет выпускают одни и те же модели, в то время как потребителям ежегодно нужны перемены. Производство велосипедов можно сравнить с выпуском автомобилей или сотовых телефонов. Все время появляется что-то новое. Недавняя новинка, к примеру, — автоматический переключатель скоростей». Стоит добавить, что минских велосипедов в Москве мы не нашли. В одном из магазинов, адрес которого нам указали в представительстве завода, продавец сообщил, что велосипеды давно закончились, новых поставок пока не предвидится. По словам сотрудников отдела внешних связей завода, основная часть продукции поставляется в регионы, а не в богатую Москву.



ОЛЕГ КЛЕВИН

Велосипедов сейчас в России ежегодно продается столько же, сколько производили все советские заводы для населения СССР, — почти 6 млн. штук

дукции, а потом возникла мысль о собственном производстве, — говорит **Ужegov**. — Обанкротился один из крупнейших велосипедных заводов — «Велта» (бывший Пермский велосипедный завод. — «ВЕСТИ»), и мы пригласили в компанию ведущих инженеров-конструкторов предприятия. Уже в

и на торговле одеждой. Стоит добавить, что на просьбу посетить завод нам ответили отказом: маркетолог компании объяснила это тем, что завод сейчас не работает, поскольку все рабочие в отпуске.

20 лет спустя

Далее в числе лидеров по продаже велосипедов в России — Минский велосипедный завод, один из немногих выживших с советских времен. По словам **директора отдела внешних связей Дмитрия Григорьева**, в

ЗиФов труд

Четвертое место на российском велосипедном рынке занимает Пензенский велосипедный завод (объем производства — около 200 тыс. велосипедов), одно из подразделений завода имени Фрунзе, постро-

енного еще в начале прошлого века. Поначалу здесь изготавливали плуги и сеялки, токарно-револьверные и фрезерные станки, а велосипеды стали выпускать в 1928 году. Во время войны завод переключился на производство боеприпасов, а в мирное время, кроме велосипедов (Сура-3, Сура-4, Сура-6, Сура-9, модели «Диана», «Вираз», «Прима», «Темп») и изделий для «оборонки», среди продукции ЗиФа появились хирургические инструменты, сенокосилки, регуляторы для комбайнов. В середине 1990-х годов завод был преобразован в ОАО «ЗиФ», а его руководство (возглавлял его Владимир Соломин) получило в кредит от Внешэкономбанка 480 млн. руб. В 2003 году Михаил Касьянов подписал распоряжение, согласно которому оборудование, купленное на средства кредита, должно быть возвращено государству. Внешэкономбанк обратился в суд и наложил арест на оборудование. К этому времени завод уже три года принадлежал тольяттинской компании «Полад», чья основная сфера деятельности — дистрибуция продукции «АвтоВАЗа». В 2000 году директора и собственника компании Виктора Попова похитили представители чеченской преступной группировки. На свободе он оказался через полгода. По одной версии, хорошо сработали оперативники, по другой — друзья и родные Попова все же отдали бандитам \$1 млн. Компания «Полад» создала три дочерние структуры — ЗАО «ЗиФ плюс», ЗАО «Пензенский велосипедный завод» и ЗАО «ЗиФ-инструмент». Доля материнской компании — ОАО «ЗиФ» — в них была ниже контрольной (49%), на балансе материнской компании остались объекты инфраструктуры, мобильные мощности, оборонные и непогашенные долги завода. Долги собственники не отдавали не только Внешэкономбанку, но и рабочим.

На что обратить внимание при покупке велосипеда?

Наши собеседники посоветовали остановиться на брендах известных, контролирующих качество продукции компаний. Среди них — Giant, Merida, KHS, Pinarello (правда, эта компания — производитель «штучных» велосипедов для шоссейных гонок), Kelly, Trek, Mongoos, GT, Schwinn, Wheller, Marine Giant, неплохое качество у велосипедов Panther, Cannodale, Gary Fisher.

Чтобы избежать подделок, стоит посмотреть на качество рамы, оценив, насколько аккуратно выполнены покраска и сварные швы. Серьезные компании, как правило, используют для так называемого «обвеса» (цепь, педали, тормоза, втулка, переключатель скоростей) комплектующие компании Shimano, а вилки — компаний, RST, Rock Shox. Что до материала, то в производство качественного велосипеда пускают хромомолибденовую сталь или алюминий, прошедший термозакалку. В последнем случае на раме стоят цифры 7005. Велосипед из хромомолибденовой стали проще всего определить по весу — этот материал легче алюминия. Качественный городской велосипед (еще его называют дорожным или прогулочным) — то есть без двух десятков скоростей и задних амортизаторов для прыжков по горам, совершенно, кстати, лишним при спокойной езде по городу или за городом, — вряд ли будет стоить в рознице дешевле 2,5 тысяч.

К концу 2005 году сумма долга по зарплате составляла 41 млн. руб. «Это при том, что предприятие работает, выпускает продукцию, идущую нарасхват», — возмущался в то время прокурор Октябрьского района Пензы Николай Шорохов. В декабре 2005 года в компании начались обыски, допросы и даже «маски-шоу», после чего тольяттинцы (заводом до сих пор руководит представитель «Полад» Андрей Шибитов) начали погашать долги.

Завод по-прежнему выпускает популярные в советское время недорогие (стоимость в рознице в регионах от 1,5 тыс. руб.) велосипеды «Сура», используя китайские комплектующие. Производство рам на заводе свое. Купленный автором этих строк велосипед «Сура» за 1,8 тыс. руб. через три месяца неспешной езды начал скрипеть и болтаться.

По словам гендиректора Новосибирского завода Андрея Муженского, компания планирует снизить стоимость велосипедов за счет собственного производства рам



Покорение Сибири

И завершает наш список лидеров Новосибирский велосипедный завод. Руководители и собственники завода, организованного в 2000 году, пытаются дотянуть свою модель бизнеса до уровня «Веломоторс». На их заводе, расположенном в бывшем цехе производственных услуг одного из канувших в Лету химических комбинатов Новосибирска, тоже собирают велосипеды из китайских комплектующих. «Тайваньских, китайских, японских производителей», — го-

ворит гендиректор компании Андрей Муженский, 44-летний выпускник Новосибирского электротехнического института, опуская подробности об этих компаниях. Информацию об акционерах гендиректор тоже не раскрывает, поясняя, что он не является совладельцем фирмы. Учредитель компании — некоммерческое партнерство «Международный деловой союз», созданное коммерсантами, прежде ввозившими велосипеды из Китая, — они решили, что выгоднее собирать их здесь. «Оборудование для сборки не суперсовременное, сборка частично ручная. Но кое в чем мы пошли дальше «Веломоторс», — рассказывает руководитель. — У нас собственное производство рам. Автоматической поточной линии нет, но есть сварочные полуавтоматы, камеры окрашивания, сушки». Перевозка и растаможка деталей рам почти в семь раз дешевле, чем готовых. Производство в России позволяет снизить отпускную цену одного велосипеда на 30–40 руб., а учитывая, что велосипеды на региональном рынке, как правило, стоят не дороже полутора тысяч рублей, компания получает существенное ценовое преимущество. Всего у Новосибирского велосипедного завода пять моделей велосипедов («Алтай» и «Сибирь»), из них четыре — маунтибайки, мелкооптовая цена самого дорогого — около 5 тыс. руб., остальных от 1,5 до 2 тыс. руб. По оценкам участников рынка, компания выпускает 100 тыс. велосипедов в год, гендиректор фирмы этот показатель снижает вдвое. Что до конкурентов, то в Новосибирске, говорят представители компании, продают велосипеды и дешевые китайские, и известных зарубежных фирмы, и десятка мелких местных сборщиков из китайских комплектующих. Пытается завоевать этот регион и «Веломоторс».

Кстати, по словам топ-менеджера этой компании, сектор сборочных производств велосипедов России еще не занят полностью и на него волне могут прийти новые игроки. «Для выпуска на рынок качественных велосипедов, которые были бы по карману нашему покупателю, — говорит Александр Начевкин, — нужно знать, не только на каких китайских заводах заказывать комплектующие, но и сколько на самом деле стоит тот или иной винт. Над этим надо работать не год, не два и не три. В основном российские компании хватают то, что дешевле, хотя на самом деле и за этот товар переплачивают вдвое». В ближайшие два-три года на рынке усилится конкурентная борьба, главным образом, ценовая, компании будут биться за каждый доллар. По прогнозам, рынок разделят одна-две крупные сборочные фирмы и три-четыре более мелких региональных игрока. Возможно, среди последних появятся иностранные сборщики велосипедов в России.