



KINAI, KURIE JAU UŽKARIAVO EUROPA

Na, Europoje vis dar kariauja, tačiau Lietuvos, Baltijos šalių rinką jie jau nukonkuravo. Ar žinojote, kad daugiau nei pusė visų Baltijos šalyse parduodamų keturračių yra kiniški? *CFmoto* kompanijai, norint pasiekti tokius rezultatus, reikėjo stipriai persitvarkyti. **Autorius** Egidijus Babelis, Hangdžou (Kinija) **Nuotraukos** autorias

PASAULIO FABRIKAS

Kinija – pasaulio fabrikas, kuris gamina viską visiems. Nuo pačių pigiausių plaktukų, kurie lūžta vos į vinį trinkelėlius, iki *Apple* *iPhone* telefonų. Apie kinišką kokybę istorijų

girdėjome visi. Bet jie gali gaminti bet kokios kokybės daiktus, kokių tik reikia, kokių tik paprašysite. Nuo pačių pigiausių iki pačių prabangiausių. Juk savo *iPhone* nepavadintumėte plastmasiniu, ar ne? Kinai gamina ir daug transporto priemonių.

Iš tiesų, dabar šioje šalyje pagaminama daugiausiai automobilių pasaulyje. Ir rinka čia didžiausia. Didieji gamintojai automobilių gamyklas perkėlė į Kiniją vien dėl to, kad patenkintų vietinę rinką. O kinai perka tų didžiųjų gamintojų akcijas, investuoja





pinigus. Pasižiūrėkite, kaip Volvo po milijardinių kinų injekcijų atsigavo.

Vis tik, kad ir kaip greitai tobulėja kinų pramonė, kad ir kaip jie savo transporto priemonėmis, ypač automobiliais, bando užkariauti Europos ir Amerikos rinkas, viskas baigiasi nesėkmingai. Kiekvienoje automobilių parodoje sutiksi kinų gamintoją, kuris pristato tikrai įdomių modelių ir sako, kad jau po kelerių metų tokių mašinų bus pilnos Europos gatvės. Bet kaip jų nematyti, taip nematyti. Kiniešų markių tiesiog nemėgstame, nepasitikime jomis.

O štai su keturračiais kiek kitokia istorija. CFmoto pilni miškai. Lietuvoje pernai pusė visų parduotų keturračių buvo CFmoto. Pardavimai žiba ir kitose šalyse. Kad įgautų vakariečių pasitikėjimą, kompanijai teko nueiti netrumpą kelią ir stipriai persiorientuoti.

KINIŠKAS VERSLAS

Pradėjo jie savo veiklą 1989 metais kaip

eilinė kinų gamykla, štapuojanti vieno tipo produktus. Jie gamino motociklus šiek tiek geriau nei kiti, tad pradėjo juos importuoti į Europą pagal atskirų įmonių užsakymą. Gamino vieną modelį, tačiau skirtingoms rinkoms su skirtingais markės ženkleliais ir dizainu. Turėjo užsakymus iš prancūzų, čekų. Lygiai taip pat, kaip lietuviški Mosca mopedai – gaminami Kinijoje, bet pagal lietuvių užsakymą.

Tačiau prieš kiek daugiau nei dešimtmetį, kiek pažinus Europos rinką, gamyklos vadovų galvose mąstymas apsisuko ir jie panorė tapti žinoma ir vertinama kompanija. Pradėjo gaminti keturračius. Įdomu tai, kad pačioje Kinijoje keturračiai neegzistuoja. Jų rinkos tiesiog nėra. Valdžia nėra jų niekaip apibrėžusi, jų neįmanoma įregistruoti, negalima jais važinėti.

CFmoto eksporto vadovas Evenas Zhanas juokiasi, kad kai tik jie pradėjo eksportuoti keturračius ir ėmė didėti jų pardavimai, per kelerius metus Kinijoje atsirado bent 100

kitų gamyklų, pradėjusių gaminti keturračius. Taip, tokie skaičiai Kinijos rinkoje yra normalūs. Pramonė ten itin lanksti ir didelė. Tačiau netrukus visos tos gamyklos persiorientavo į kitą veiklą, nes nebuvo taip jau lengva tuos keturračius parduoti, kaip jiems atrodė. O kinai verslą suvokia kiek kitaip nei mes: pagaminame kažkokį daiktą ir parduodame. Viskas.

EUROPIETIŠKA KRYPTIMI

„Prisimenu, kai Kinijoje ieškojau prekes ženklų, kuriems galėčiau atstovauti, aplankiau daug gamyklų. Didžioji dauguma tiesiog baisiomis sąlygomis gamina abejotinos kokybės produktus ir pardavinėja. Apie jų priežiūrą, garantijas ar detalių tiekimą nepavyko su niekuo susikalbėti. Arba imi keturratį, arba ne. O štai CFmoto jau turėjo visus detalių katalogus, sutvarkę jų tiekimą į Europą, su jais dirbti buvo paprasčiau, o ir keturračius jie gamino konvejeriu, nenaudojo surūdijusių rėmų iš lauko, kaip kad kai kurie





kiti“, – pirmuosius vizitus į Kiniją prisiminė jau daugiau nei 10 metų CFmoto prekės ženklui atstovaujantis *Motorider* įmonės vadovas Valdas Radvilavičius.

„Per paskutinius 10 metų mes pradėjome orientuotis į Europos rinką, ir vien tik su keturračiais, dėl ko mūsų pardavimai kiekvienais metais tik auga. Mes girdėjome visus tuos posakius, atseit Kinijoje pagamintas daiktas bus labai pigus, apgailėtinos kokybės, jo dizainas nukopijuotas nuo kito produkto. Mes nenorime tokie būti, turime savo tyrimų ir plėtros departamentą, savo inžinierius, kurie visas detales ir technologijas kuria nuo nulio, pastaroju metu daug dėmesio skiriame kokybei“, – sakė Evenas Zhanas.

Ir iš tiesų Hangdžou priemiestyje esanti gamykla atrodo gana europietiška ir moderni. Mus vedžiojusi gidė pirmuosiuose angaruose vis bedė pirštu į moderniausias stakles ir

kartojo, kad šios naujos, anos naujos, viskas nauja. Kai tik užsidirba pakankamai pinigų investicijoms, gamybos priemonės atnaujina naujesnėmis ir geresnėmis.

CFmoto beveik viską kuria ir gamina patys. Variklius, rėmus, važiuokles, daugelį kitų komponentų. Patys dirba su metalu. Tačiau beveik viskas – tiek varikliai, tiek keturračiai, yra surenkami rankomis. 50 tūkst. vnt. keturračių per metus surenka beveik 2 tūkst. darbuotojų.

DAUGIAU AKIŲ KOKYBEI UŽTIKRINTI

Žinoma, žmogus niekada nebus toks tikslus kaip robotas, tačiau robotai dar per brangūs tokiai gamybai. Užtat kinai sugalvojo kitą būdą kokybei palaikyti – kokybės prievaizdus. Kiekviename surinkimo linijos etape, t. y. ten, kur judančio keturračio korpuse darbininkai vis sumontuoja po vieną ar dvi detales, stovi po žmogeliuką mėlyna

liemene, kuris tikrina, ar darbuotojai viską sudėjo taip, kaip turėtų. Juk keturios akys geriau nei dvi, ar ne?

Kiekvieną surinktą keturračių dar išbando pilotai bandytojai. Šalia gamyklos yra nedidelė trasa, kur kiekviena transporto priemonė važiuoja maždaug kilometrą greitėdama, stabdydama, sukdamą, įkoptama į stačią įkalnę, norint įsitikinti, kad viskas veikia.

Bėda ta, kad keturračius gaminantys kinai nė neįsivaizduoja, kaip ir kur jais reikia važiuoti. Kad būtumėte matę tų konstruktorių išsprogusias akis, kai jie pamatė, kaip bandymų metu šalia gamyklos uždarytame kelyje *Motorider Racing Team* komandos sportininkas Adomas Gancėrius ėmė važinėti tai ant galinių, tai ant šoninių ratų, šokinėti trampalais statybvietyje.

Vis tik Valdas Radvilavičius džiaugiasi, kad ši kompanija klauso, ką sako klientai.





Motorider atstovai juokiasi, kad jau dešimtmetį kinams vis *knisa protą* ir aiškina nesustodami, kaip ir ką reikia daryti, o jie dėkoja, svarbiausia, kiekvieną smulkmeną užsirašinėja ir bando į tai atsižvelgti. Lietuvius kinai vertina, nes nors mūsiškai, palyginti su kitomis rinkomis, parduoda labai mažai keturračių, jie pateikia daugiausiai atsiliepimų ir pasiūlymų, kaip produktus tobulinti. O kai nežinai, ką su savo gaminiu daryti ir kaip jį eksploatuoti, kas belieka, norint išlikti rinkoje ir ypač plėstis – tenka klausyti. O lietuviai džiaugiasi kiekvienais metais gerėjančia kokybe ir važiavimo savybėmis.

PRANAŠU GALI BŪTI IR SAVAME KAIME

CFmoto – bene *kiečiausias* motociklų gamintojas Kinijoje. Taip, jie gamina ne tik keturračius Europai ir Amerikai, bet

ir dviračius motociklus vietinei rinkai. Jų keturračiai Europoje yra vieni pigiausių, o dviračiai Kinijoje – vieni brangiausių, laikomi *premium* segmento produktais. Tai pirmasis kinų gamintojas, pristatęs 650 cm³ darbo tūrio variklį turintį motociklą. Su juo laimėjo Kinijos valdžios konkursą ir gamina policijos eskorto transporto priemones aukščiausiosioms galvoms lydėti. Konkurse jie buvo geriausi iš 200 kitų Kinijos motociklų gamintojų. 200! Dabar kuria vietiniams nesuvokiamo dydžio 1 litro variklį turintį aparatą. Taip pat pasirašė sutartį su austrų įmone KTM ir šiuos legendinius motociklus gamins Azijos rinkai. CFmoto kokybė atitiko austrų įgeidžius.

O kad geriau suprastumėte, kaip greitai Kinijoje viskas vyksta, kokia inertiška ir lanksti tenykštė pramonė, pateiksiu vieną pavyzdį.

Už gatvės, kitoje CFmoto gamyklos

pusėje, buvo atitvertas milžiniškas tuščias plotas. Maždaug Vilniaus Akropolio dydžio su visomis stovėjimo aikštelėmis. Gal net didesnis. Evanas rodo į tą laukymę pro gamyklos biuro langą ir sako, kad štai jie jau susipirko žemes, netrukus pradės statybos darbus ir kitais metais ten jau gamins KTM motociklus. ■

CFmoto

- Veiklą pradėjo 1989 metais.
- Sukūrė 98 skirtingus transporto priemonių modelius ir 51 skirtingą variklį.
- Tyrimų ir plėtros skyriuje dirba 200 žmonių.
- Kompanija registravo 272 patentus.
- Iš viso gamykla turi 2 000 darbuotojų.
- Per metus pagamina 50 tūkst. keturračių ir 50 tūkst. motociklų.

