

Андрей Великанов. Фото автора

«МЕРКУРИЙ» НА РОДИНЕ КОНФУЦИЯ

Компания «Mercury Marine» всегда была не совсем обычной: как при основателе Карле Киекайфере (образована она, кстати, в 1939 г.), так и ныне, когда это почтенное американское предприятие входит в состав гигантской транснациональной корпорации «Brunswick», у которой в заголовке – не только тренажерное оборудование для здорового образа жизни, боулинги и бильярдные столы, но и несколько десятков первейших имен современного маломерного судостроения.

И хотя штаб-квартира «Mercury Marine» по-прежнему находится в американском штате Висконсин, глобальная структура компании сегодня насчитывает 60 предприятий во многих странах мира, на которых трудятся около 6500 работников.

Естественно, не остался без ее внимания и могучий «китайский тигр», и два года назад в этой вертикально интегрированной цепочке появилось новое звено. В пригороде города Сучжоу американцы построили наисовременнейший завод по сборке четырехтактных двигателей мощностью 40–60 л.с.

Отличительные черты «Меркурия», доставшиеся ему от папы-Киекайфера, это – повышенная секретность на производственных объектах, а также строжайший контроль всего процесса создания подвесного мотора, начиная от получения расходных материалов и заканчивая упаковкой двигателя в картонную коробку.

Но одно дело контролировать и учитывать что-либо на Западе и совершенно другое – создавать хрупкую прибавочную стоимость на пло-

дородной контрафактной почве. Ведь то, что каждый пятый житель нашей планеты – китаец, – не пионерская шутка, а достоверный факт. Сегодня население этой азиатской страны уже перевалило за 1 млрд. 300 млн. человек, так что, сами понимаете, с рабочими руками здесь все в порядке.

Поглядеть на действующую модель коммунистического капитализма мне удалось в составе группы лучших дилеров «Mercury», собравшихся в единую команду из нескольких стран бывшего СССР – России, Украины, Молдовы, Казахстана. Такие поездки московское отделение «Brunswick», благодаря усилиям Ж.-К. Клавье и Т. Ершовой проводит ежегодно, что позволяет представителям различных регионов не только обменяться опытом и наметить совместные планы, но и сдружиться. Подобные регулярные мероприятия другие моторостроители не проводят, так что и здесь наследники Карла Киекайфера вновь впереди остальных.

Восточная Венеция

В благоухающем причудливой зеленью Сучжоу, что расположен несколько восточнее Шанхая – всего в 45 минутах езды от него на скоростном поезде, проживает чуть более 6 млн. человек, но по китайским меркам это совсем не крупный «муравейник». Городу, который считается родиной тутового шелководства, – около 2500 лет. За причудливую систему речушек и каналов, вдоль и поперек пронизывающих одноэтажный и чуть кривоватый исторический центр, его прозвали Венецией. Интересно, что эти водные пути связаны императорским каналом даже с



Пекином, до которого по воде – без малого 1800 км!

В пригороде Сучжоу, в специальной экономической зоне, и находится новейший меркурийский моторостроительный завод. Неподалеку – фирмы из Швейцарии, Японии, Германии, Малайзии. Кого здесь только нет! Даже названия компаний произ-



носить страшно, настолько они именитые. И это, несмотря на то, что земля в Китае принадлежит государству, а все построенные пузатыми западными капиталистами предприятия арендуют ее лишь на 50 лет.

– Тут ничего не поделаешь! – то ли улыбается, то ли искренне сожалеет об этом вице-президент китайского

отделения «Brunswick» Вик Шатте. – Средняя зарплата у нас на сборке – около 1.22 долл. в час, а в США за тот же объем работы приходится платить как минимум в 20 раз больше.

Американец Шатте уверенно ведет нас по огромному заводу, построенному в соответствии с самыми высокими технологическими тре-

бованиями всего четыре года назад. Площадь цехов – 5000 м², и трудятся тут 258 человек. Производственные мощности рассчитаны на выпуск 60 тыс. подвесников в год, но пока прошлогодний рекорд равняется 32 тыс., или 80 млн. долл. Иными словами, за один день здесь собирают около ста четырехтактников мощностью от 40 до 60 л.с.

Это первое новое предприятие, открытое «Mercury Marine» за последние 35 лет, так что здесь есть завидные даже для продвинутых японцев технологические новаторства.

– Вот тут ты, пожалуйста, не фотографируй! – по-дружески говорит мне Вик и добавляет: – Хотя все равно идею сопрут.

При этих словах он выставил далеко вперед широкие ладони и, как будто, отмахивался ими от невидимых шпионов. Такие вот китайские реалии.

Шатте даже не глядел в сторону того участка конвейера, где сборщики методично крепили головку блока к дейдвуду. Если на «Yamaha» рабочий в этот момент смотрит внутрь незрелого мотора, то на опрятной линии «Mercury Marine» все внутренности блока один в один проецируются на монитор персонального компьютера, закрепленного прямо перед его глазами. Такое новшество позволяет не только экономить время, но и вести дополнительный визуальный контроль качества изделия в целом.

– А бывали ли уже случаи подделки ваших движков? – задаю, пожалуй, самый коварный вопрос. Дело в том, что во время поездки по стране мне на китайских улицах предложили столько «швейцарских» часов «Rolex» и по такой демпинговой цене, что дух захватывало от возможной мгновенной наживы.

– Смешно сказать, но несколько партий таких черных двойников выпустили совсем неподалеку от нашего предприятия.

– И как же простому смертному отличить такую китайскую водномоторную отсебятину?

– Очень просто, – со знанием дела и вроде уверенно рассуждает вице-президент китайского отделения «Brunswick», – даже внешне поддельные моторы выглядят весьма



неопрятно, ведь вопросам качества на таких подпольных мануфактурах никто не уделяет внимания. Покупателя должна насторожить и цена изделия. Не следует придавать большое значение и красивым словам местных антрепренеров. Так уж исторически сложилось, но в Китае никто вам сразу правды не скажет, здесь даже существует меткая поговорка: «Уста и сердце – две вещи разные».

– А как же тогда вы сами умудряетесь контролировать соответствие нормам деталей, поступающих на завод от смежников?

– Вопрос очень больной, тем более что на «Mercury Marine» мы привыкли контролировать весь процесс создания двигателя, начиная с доменных печей. Каждый из производимых на заводе в Сучжоу движков состоит из 515 отдельных компонентов, и около 70% из них производится именно в Китае, где у нас – порядка 30 субподрядчиков. Так что ничего не поделаешь, приходится ездить по всей стране и совать нос даже в не остывшее литье. К сожалению, система ОТК на китайских предприятиях довольно мягкая. Не зря здесь существует поговорка, что законы действуют тогда, когда нет связей. Но даже при нашей щепетильности выбраковываем 2–3% подвесников. Хорошо еще, что в основном лишь из-за внешних дефектов.

Добавлю, что надежда на коммерческую тайну на «пятьдесят восьмом» заводе (такой номер ему присвоен в компании) все же есть, ибо

некоторые части двигателя делаются в США. Плюс к этому в Висконсине мы постоянно ведем поиск новых конструкторских решений. Например, по сравнению с базовыми моделями «сороковок», в 2007 г. в линейке выпускаемых в Сучжоу четырехтактников присутствует около

Сегодня население Китая перевалило за 1 млрд. 300 млн. человек

35 новых элементов.

Вообще же на этом китайском заводе выполняются следующие операции: сборка головок блоков, окраска, сборка всего двигателя, тесты (холодный и в воде), упаковка и отправка за рубеж, ведь все наши двигатели идут только на экспорт в Европу или Австралию.

Кстати, и бокс для холодного теста бо-о-льшой начальник просил меня не снимать на память, но внешне данная наукоемкая конструкция смотрелась весьма эффектно. На мой взгляд, все элементы технического контроля на этом заводе выглядят наиболее современными из всех, что я смог посетить прежде, хотя, если говорить начистоту, то к изделиям от китайских товарищей

особой симпатии по-прежнему не питаю.

Каждый мотор по отдельности тестируют в индивидуальной емкости с водой в течение 15–20 мин., и только после этого движки идут на линию упаковки.

Правы ли были те умы, что рискнули инвестировать немалые деньги в Китай, рассудит время, но в условиях тотальной глобализации двадцатикратная разница в оплате человеческого труда не оставляет никаких шансов даже на крохотные сомнения.

Никто не знает, где эта марина

Рядом с Сучжоу расположено озеро Тайху, третье по величине в КНР. Именно тут с расчетом в первую очередь на иностранных служащих экономической зоны, а может, и с дальним прицелом на «новых» китайцев, «Mercury Marine» построил 11 лет назад нечто среднее между олигархическим яхт-клубом и обществом добропорядочных лондонских квакеров. На сегодняшний день в этой элитной организации состоит 400 человек. В так называемой «марине» вы найдете не только вылизанные до дембельского блеска деревянные бонны и полноценные ремонтные мастерские, но и 25-метровый бассейн под крышей,





фитнесс-центр, бильярдную, три ресторана, зал для заседаний и торжеств, детскую игровую комнату и даже библиотеку. Здесь можно научиться управлять судном любого размера и получить судоводительские права, хотя, как выяснилось, для хождения под мотором на озере они вовсе не требуются, ибо в КНР правила судоходства различаются даже в расположенных совсем рядом городах.

В здоровенной марине без внимания не остались и прочие катерные бренды всемогущего «Brunswick». Прямо в центре многофункционального комплекса сконструирован специальный холл, где можно ознакомиться с новинками от «Sea Ray», «Meridian», «Trophy», «Boston Whaler». Вдоль стен стоят и пижонски подмигивают солнечными зайчиками, во все стороны отражающимися от надраенных бархотками колпаков «Verado» и «Optimax» – главные сегодняшние моторные хиты от «Mercury».

На воде маячат посудины уже попроще, зато тут можно встретить самые мистические и загадочные вещи из водно-моторной «пьясы». Видели ли вы, к примеру, вполне пристойный гидроцикл с эмблемой «Mercury»? А не хотите ли, дорогой приятель, на десерт сварную алюминиевую лодку от того же производителя?

А я вот все это видел собственными глазами на китайском озере Тайху. Хотя здесь нет ничего удивительного, если припомнить ситуацию, когда в 80-х гг. прошлого века

«Mercury Marine» поставляла для «General Motors» восьмицилиндровые двигатели, предназначенные для зализанной под «полубокс» спортивной «сигары» «Chevy Corvette». Говорят, что это самая большая современная марина во всем Китае, но просто так вы сюда не попадете, обязательно надо вступить в члены «меркурийского» клуба.

Зато на воде – полная демократия, и здесь чужестранца ждут встречи с истинной китайской действительностью, которую радушные хозяева обычно пытаются утаить от непрошеного гостя. И старенькие деревянные лодки, и убогие снасти, и мизерный улов, и допотопные, без остановки коптящие чернущим выхлопом движки, да в общем-то и сам внешний вид встреченных нами в акватории Тайху рыбаков – все это просто кричало о социальном неравенстве, процветающем в этой коммунистической державе.

К слову, моторист нашего катера рассказал, что получает в месяц около 1000 юаней (примерно 140 долл.).

Дилеры в запретном городе

Запретный город – крепость Гугун – расположен в самом центре Пекина, и попасть туда можно прямо с площади Тяньаньмень. Над центральным входом висит портретище великого кормчего Мао Цзэдуна, а по периметру 44-гектарного пространства на флагштоках «растут» многочисленные красные полотнища с гербом КНР в правом верхнем углу. За этими стенами на протяжении 500 лет (на-

чиная с XV в.) обитали императоры Китая из династий Минь и Цинь.

Состояние музея под открытым небом очень достойное, и даже по внешнему облику даст фору хоть Эрмитажу, хоть Лувру. Несмотря на коммунистическое настоящее, государство бережно сохраняет синтоистские и буддистские святыни, нервозно собачась лишь по одному щекотливому вопросу – о тибетском далай-ламе.

В целом же количество исторических святынь этой страны не поддается никакому подсчету и описанию, поэтому, наверное, лучше увидеть своими глазами «сады скромного чиновника» в Сучжоу, пагоду диких гусей и бесчисленное террактотное войско в древней столице Китая – Сияне, взобраться на Великую стену под Пекином. Интересно, что полукилометровое расстояние вниз от нее до стоянки автобуса можно преодолеть на приличной скорости по металлическому желобу на колесной тележке. Все нашенские меркурийцы выбрали на обратном пути именно этот трюк, а отнюдь не комфортный фуникулер.

И хотя в первые дни поездки членам нашей делегации – людям разным по взглядам и настроениям – было не очень уютно в задушевной беседе, но под занавес барометр настроения команды Жан-Клода Клавье смотрел уже только на «ясно».

– И дорога в тысячу ли начинается с первого шага, – тихо и задумчиво произнес кто-то изречение Лао Цзы в полутемном автобусе, везущем нас в аэропорт.