

№ 544, 16 сентября 2007 г.

Вадим Букат

ДВА КИТАЯ ДЛЯ ОДНОГО РУССКОГО

Часть 1. Китай отвратительный

Автор - русский, сам из Белоруссии, постоянно (более 8 лет) живущий в Китае, предлагает услуги представителя вашего бизнеса в КНР: - нахождение потенциальных поставщиков, переговоры, изготовление образцов, размещение заказов, проверка качества по ходу изготовления и на этапе упаковки, контроль графика отгрузки и отправки и т.д. и т.п.

Посредническая работа недурна. И не очень сложна. Хотя, если посредник все время будет давать клиентам предприятия которые нашел, не утруждаясь особо, в Желтых Страницах, весьма скоро клиенты перестанут к нему обращаться. Так что иметь список проверенных предприятий, рассортированных по видам товаров, ему надо так или иначе. Да и откат от предприятий иногда (далеко не всегда) случается, и это также приятно.

Минусами традиционного посредничества являются то, что работа: а) приносит хоть и высокий, но совершенно не стабильный доход; б) приходится постоянно бегать в поисках новых клиентов и товаров, которых нет в своей картотеке; в) пулы клиентов и производителей, жаждущих найти друг друга, хоть и велики, а не безразмерны.



Поэтому мне гораздо больше нравится вариант представительства.

Представитель находит поставщика по просьбе клиента точно так же, как это делает посредник. Иногда клиент обращается к представителю сам, уже имея готовый контракт с поставщиком...

Стоп! Так если есть контракт, зачем еще какие-то представители???

Ответ прост.

Я безумно люблю Китай и китайцев. Однако, если меня спрашивают, нравится ли мне Китай, я обычно переспрашиваю: вы что, с ума сошли? Как это может нравиться?

Тысячелетняя история Китая забыта и растоптана, а нынешние китайцы в подавляющем большинстве не имеют никаких прав считать себя наследниками великой культуры. Грязь, неаккуратность, неопрятность присуща далеко не только беднякам из глухих деревень. А понятия деловой этики тут не то что не существуют – очень даже существуют, но являются равномодульными, но знакопротивоположными тем, что приняты в западном мире.

Обман и мошенничество вовсе не постыдны здесь. Напротив, удачно провернутым маневром по обману иностранного клиента тут принято чуть ли не гордиться и хвастаться. Репутация? Ха-ха три раза. Вопросы репутации волнуют очень немногих. Большинство производителей настолько испорчено высоким спросом, что клиентами не дорожат совершенно – уйдешь ты, придет другой. Вон – за окном очередь клиентов стоит. Ах не нравится китайская специфика? – ну и делай свою продукцию в своей стране. Не хочешь? – тогда не выживайся.

Понятно, что в этой ситуации, даже если вы несколько лет связаны с одним и тем же производителем, за редкими исключениями вы всегда можете быть преданы и подставлены. Товар в ответственном заказе может состоять на 30 процентов из брака, на 20 – из пересортицы, а оставшееся может быть либо не того цвета, что вы заказывали, либо вообще быть, к примеру, рукавицами вместо чайников. Судиться хотите? – вперед! Удачи!

Поэтому многие фирмы-клиенты, поначалу доверившиеся поставщикам и имевшие после этого цорес, геморрой, айне гроссе аршшмерце или просто потерю веры в человечество, поняли: доверия тут нет и быть не может. Над каждым китайским производителем непременно должен стоять надзиратель, контролирующий ход исполнения заказа и имеющий опыт дешифровки китайских уловок, нацеленных на то, чтобы в только в самый последний момент выяснилось, что все сделано не так, а контейнер надо отправлять завтра с утра.

Этот надзиратель и называется представителем.

Российский предприниматель решил купить в Китае карты памяти Сан-Диск и соновские мемориальные палки (Мемори Стик).

Надобно заметить, что такие вещи в Китае выпускаются, но предприятия-изготовители не очень любят светиться. Дело было в Shenzhen. Пошел предприниматель на один рынок - дорого. На другой - дорого. Совсем он приуныл, но вот вспомнил, что кто-то когда-то ему говорил о рынке LuoHu (LoHu) - прямо на границе с Хонконгом, в одном комплексе с КПП. Там-де можно купить невероятно дешевые карты памяти.

На рынке выяснилось, что весь пятый этаж картами памяти прям завален. Цены продавцы поначалу выставляли такие же высокие, как на других рынках, но зато в отличие от предыдущих, соглашались сбросить.

Денег у него с собой не оказалось, да и домой уезжать надо было, поэтому он перевел деньги приятелю, живущему в Китае, и попросил его съездить на тот же рынок и закупиться. На 2500 долларов. Приятель взял деньги, пошел на рынок, посмотрел товар, выборочно проверил его на компьютере продавца, все в порядке. Отослал ДХЛом весь товар заказчику (еще 400 долларов за пересылку). Тот еще расейской таможне заплатил больше 2000 долларов. И понес свое богатство оптовику.

А там выяснилось, что карты - фуфло. ВСЕ. И цена им - что фантикам от ирисок, но без ирисок.

Как же такое получилось? Ведь товар проверяли!

Очень просто. При проверке карта памяти вставлялась в слот кардридера и распознавалась компьютером как внешний диск. Емкость диска также читалась компьютером - и соответствовала этикеточной. На загрузочном секторе карты написана левая информация, не имеющая отношения к действительности. Ее и считывает компьютер, и выдает вам сообщение: "емкость - 1 Гб". А на самом деле емкость - 100 Мб.

При проверке не было сделано главное: не была произведена запись файлов на карту - до полного заполнения этикеточной емкости. Простыми словами: для проверки карты памяти заявленной емкостью 1 Гб необходимо, НЕ ОГРАНИЧИВАЯСЬ простым считыванием емкости, записать на нее 1 Гб любых файлов - картинок, мп3шек, чего угодно. И выборочно пооткрывать эти файлы. Если все записывается и открывается - ура. Если же записать получилось, скажем, 120 Мб, и пошли сообщения об ошибке - не тратьте время даже на вежливые прощания - идите вон. Вас кидают.

Дальше - еще смешнее. Приятель предпринимателя позвонил парню, у которого брал этот хлам. (парень оставил ему свой мобильный номер). Типа, как же так. Выяснилось, что:

- сам парень на рынке больше не работает
- те, кто работают на его месте, больше не покупают товар у прежнего поставщика
- а если хочешь жаловаться в полицию – иди, жалуйся. В заявлении не забудь написать: "я купил партию заведомо пиратского товара"...

Самого парня, кстати, по его мобильному номеру тоже никак не выловить - в Китае сим-карты продаются в любом киоске на углу, никаких регистраций не надо.

Итого - 5000 (пять тысяч) долларов убытка.

Пять копеек о фекальных массах

Никого не интересует, почему расейские покупатели ставят производителю заведомо абсурдные ценовые условия. Это мы с вами в курсе, что для того, чтобы продать в расее часы за пять долларов, их нужно в Китае купить за пять юаней. Потому что - перевозка, таможня, склады, лицензии, сертификаты, аренда, рэкет, ГАИ, взятки, процент по кредиту, дочку надо замуж выдать и прочее. Китайскому же производителю это в корне неинтересно, хотя он из вежливости всю лабудень выслушает, кивая и поцокивая, одновременно думая совершенно о других вопросах.

У него свои проблемы. Список их не короче расейских. Выслушивать его никому не интересно. Тем не менее, цены он назначает не с потолка. Эти цены - тоже плод расчётов и продолжительного чёса репы. И он хочет продать товар ничуть не меньше, чем покупатель хочет его купить. Но есть и предельный минимум прибыли, ниже которого ему работать просто неинтересно. А главное - и просто бессмысленно, потому что товар у него уйдёт и по высокой цене. Только не в расею.

Итак. Берем в руки каталог, к примеру, садовой мебели.[Здесь и далее - наименование товара и все цифры - абсолютно условные, от фонаря, исключительно для примера.]

Смотрим в каталоге на стул.

Стул этот стоит по первому запросу под 6 долларов. Ну это понятно, это переборчик-с, тут есть о чём поторговаться.

Расейские покупатели желают этот стул за три доллара и ни центом выше, потому что продать этот стул они смогут только за 10 долларов, а иначе будут сидеть на нём сами до пенсии.

Английские покупатели берут за 7 долларов.

И вот что делает китайский стулозаводчик, чтобы не упустить расейского клиента? Он начинает минимизировать. Вместо толщины планок сиденья 0.8 пустим 0.4 (и представим, как на эти планки опустит свои чресла тамбовчанка Агриппина Парамоновна). Вместо трубок со стенкой 1.2 пустим 0.8. Вместо заглушек на ножки из мягкого немаркого пластика пустим черную резинку. Лакировать ни холеры не станем, полировать тоже не хрен - велим уборщице, чтоб не скучала, тряпочкой протереть перед упаковкой - и ладно. Чёрт, все равно не хватает восемнадцать центов... на чём бы ещё сэкономить? О! Идея! На заклепках!

В итоге расейский покупатель получает стул за три доллара. День покупки стула он будет проклинать всю жизнь, а история про то, как с этого стула в результате подлома ножек и отрыва планок наобнулась его теща и попала башкой прямо в мангал, испохабив палеными волосами шашлыки, будет не один год срывать аплодисменты в кругу друзей.

Англичанин покупает стул за сколько-то там фунтов, стул служит ему верой и правдой много лет и впоследствии передаётся англичанином в виде гуманитарной помощи в детский дом на Украине.

При этом расейнин будет, кроме всего прочего, усиленно пропагандировать такую парашу, что китайцы не могут нормально сделать даже алюминиевый стул.

Господа! Не хрен на зеркало пенять, коли рожа крива! Расейские цены вам выставляют не китайские производители. Это не китайцы считают пошлины, налоги, аренду, взятки, накладные и прочее. Китайцам на это плевать.

Китайцы не мешают вам очнуться и вместо поучений на весь мир на тему *как надо жить* - взять и построить себе страну, в которой можно либо делать прочные и дешевые стулья самим, либо покупать импортные стулья по тем ценам, по которым это делают англичане.

Это не *китайские товары плохи*. Это вы хотите купить золота по цене говна.

Чтоб вы знали: количество плохих товаров в Китае стремительно сокращается. Стремительно! Даже на внутреннем рынке. Конечно, на наш век говнишка хватит. Но для живущего в Китае изменения очевидны. Неочевидны они для тех, кто покупал, покупает и в будущем вынужден будет покупать хлам, который с кривыми от презрения мордами делают исключительно для нужд расейского рынка китайские заводчики - а им, поверьте уж мне, я их знаю не десяток и не два - делать говно тоже никакого удовольствия нет; они этот этап уже лет пять как переросли.

Цены, кстати, растут. Дорожает энергия, за последние несколько месяцев процентов на 15-20 выросли цены на металл. Так что в будущем расейских потребителей ждут новые сюрпризы.

Написать этот пост подтолкнула дискуссия в коммьюнити **ru_auto**. Кто-то там в очередной раз высокомерно заметил, ну да, типа китайские полуджипы и пикапы - ага, ага...

Для меня вообще *зогатко*, как эти уёбища оказались на внешнем рынке. Наверное, потому что девать стало некуда. Несколько лет назад они как-то резко выскочили на рынок и продавались первое время как горячие пирожки. Тогда бензин стоил 2.85 юаня за литр. А сейчас 4.55. Сами понимаете, что случилось с продажами. Теперь эти пикапы и джипы продаются за 5.5-12 тысяч долларов, но никто не берёт. Стоп! Как это никто? Есть же великий северный сосед... Как ты там говорил, батано Ираклий? Фекальные массы тоже зарубают?..

Вот что делает китайский автопром (пишу только легковые машины и только те марки и модели, что вспоминаю по ходу, список неполон, каждая модель идёт во множестве комплектаций по двигателям и навесам):

Из **немецких** в Китае выпускаются не только реликты (древняя Жетта и Ауди-100 и 200), но и А6, А8; БМВ-трешка; ФВ-Пассат, Бора, Гольф, Поло, Кэдди, какой-то еще из вэнов.

Из **японских** - Хонда-Аккорд (седан и готовится универсал), Одиссей, Фит (седан и хб); Мицубиси-Лансер, Фрика, Делика, Сигма (а.к.а. Динго), Паджеро давно уже - основной джип китайской армии; Тоёты на нескольких заводах делаются в десятке-полтора моделей и вариантов, от Витц (а.к.а. Ярис) до Краун, настоящий полноразмерный Лэндкрузер и его эрзац-версия - Прадо; Мазда-трёшка, шестёрка и семейный минивэн; несколько моделей Сузуки; пять-шесть моделей Ниссана (вездесущий Санни, Блюбёрд, Теана, Тиידа-седан и хб, Паладин, ещё что-то, не помню); вот Субару пока нет, и это меня лично огорчает.

Из **американцев** можно упомянуть хуёвую кучу Бьюиков; пока только две модели Кадиллаков (скромный седан и джип, названия моделей не знаю - не интересуюсь американцами); Форд-Фокус2, Мондео, Фиеста; Джипы-Чероки нескольких вариантов, включая Гранд; Хаммер как будто делают мелкими партиями; запускают Крайслер - модель 300 вроде бы...

Французы - Пежо-двушки и трёшки, Ситроены древние и новые.

Итальянцы как обычно знамениты Фиатами в разных вариантах.

Это не считая корейцев (Хюндай Элантра, Соната; Киа нескольких моделей) и выпускаемых под чисто китайскими марками иностранных моделей (для примера можно взять Сеат-Толедо, выпускаемый под маркой Черри, Дэу-Матиз, называющийся тут QQ и т.д.).

А насчёт сказанного Ираклием - вы хотите сказать, что покупая в ларьке бутылку Киндзмараули за два доллара, кто-то искренне верил, что покупает настоящее вино? Я вас умоляю.

Б'ольшая часть тех, кто населяет Китай - э-ээ, далека от моих представлений о чистоте и приличии. Это, впрочем, относится не только к Китаю, но к любой практически стране. Просто в Китае правительство заигрывает с быдлом, пытаясь вылавливать и ценой потакания низам удерживать огромную страну от бессмысленных и беспощадных бунтов.

Китайки, работавшие на фабрике в не то в провинции Хэбэй, не то Хэнан, права свои знали на ять, желали иметь премии, массу выходных, кучу дополнительных выплат и далее по списку. При этом то, что на эти блага надо заработать, они понимать отказывались. Им надо было, чтобы все было гарантировано.

... Наступило время набирать рабочих на наш завод.

За месяц их через нас прошло почти четыре сотни. Этим единицам населения не объяснить, что курить в цеху нельзя. И что нельзя жрать ланч из пенопластовых коробок тут же, при станках, и что надо мыть руки на выходе из сортира и после жратвы. И что сморкаться в щепоть или на пол тоже нельзя. Это было просто вне пределов их понимания. Мне это было знакомо. Мой пес тоже не понимает, в чем разница между белым плащом и грязным бушлатом. Поэтому он радостно кидается лапами на грудь при любой погоде. Можно, конечно, у него отбить эту привычку вообще, но я не хочу лишать его этой радости. Пес для меня важнее плаща. Но рабочие - не пес, и завод - не плащ. Нет, они этого не понимают...

С помощью Дэвида из трех с лишним сотен (число не с потолка, мы на самом деле пропустили через себя более трех сотен рабочих) мы оставили двадцать пять. Эти хлопцы обнаружили зачатки способностей к обучению культуры производства. Как вам пропорция?

И с ними мы намучились. Привычка все делать тят-ляп, совершеннейшее неуважение к гигиене труда, ко времени и непонимание и нежелание понимать, что такое эффективность и производительность труда привели к тому, что и из этих 25-ти мы поменяли половину. Отучили их слоняться по цеху. Научили содержать рабочее место в чистоте. Отдельно буквально били по рукам за ковыряние в носу.

Иностранный работодатель тут рассматривается вовсе не как уникальный шанс чему-то научиться и впитать какую-то культуру производства и производственных отношений. Нет. Это просто сися, из которой по мнению населения, течет густое сладкое молоко. Работать за которое совершенно необязательно.

Дело в том, что даже при одинаковых размерах зарплаты бездельники эти получают от иностранного работодателя куда больше, чем от китайского. Просто потому, что иностранцы вынуждены соблюдать законы, на которые китайские работодатели плюют. Просто потому, что мы - на виду, нас контролируют гораздо жестче, и взятки с нас куда выше. Так, например, весьма немногие из даже более-менее приличных китайских фирм оплачивают страховки своим сотрудникам. Видов же страховок немало, и часть из них обязательные. Хрен кто из китайских фирмачей выплачивает за своих работников в пенсионные фонды. Конечно, государство это прекрасно знает и закрывает на это глаза совершенно сознательно (и соглашусь, это на самом деле оправдано): таким образом правительство дает возможность своим фирмам и их хозяевам накопить жира, отожраться с голодухи предыдущих лет. Все понимают, что рано или поздно прижмут, но пока что не прижимают. Иностранцев же жмут по самому максимуму.

Кроме страховок и отчислений на пенсию, есть огромное количество выходных и праздников, которые ты обязан оплачивать, а также больничные, декретные-хуетные и так далее. По количеству нерабочих дней, кстати, КНР чуть ли не впереди планеты всей. Вы думаете, тут народ морду в пашню - и давай, круглый год? Ха. Минимум одна неделя отдыха полагается им три раза в году - на 1 октября, 1 мая и праздник весны.

Итого три недели, но в реальности всегда получается почти четыре. Восьмое марта - интересный день, он выходной только для женщин. На самом деле, ессно, толку в этот день выходить на работу нет никому. Всякие прочие дни бульдозеристов также отъедают от остатков рабочего года. Сверхурочные полагается оплачивать: после работы x 1.5; субботу-воскресенье x 2; праздничные дни x 3. Будьте уверены, об этом ваши работнички осведомлены прекрасно и не забудут никогда. Права свои они вообще знают великолепно. Уволить гада, если истек испытательный срок, нельзя. Я раз уволил менеджера. Суд присудил фирме выплатить бедняжке за три месяца зарплату и плюс страховку. Страховку, слава богу, отбили адвокаты...

Величина страховок и соцвыплат впечатляет. Вы думаете, это какие-то проценты?

Инженер Дэвид получал в руки 3500, но реально фирма тратила на него в два раза больше: страховки и выплаты - под две тысячи, плюс проездные и сверхурочные. Проездные - отдельная песня.

Мой друг живет недалеко от Манчестера - а на работу до недавнего времени ездил в Честер. Это два часа за рулем в один конец. Это немало, но в Англии это никого не смущает: работа есть - будь доволен. Участники же китайского рынка рабочей силы избалованы до безобразия. Он/а будет жить в сорока минутах на метро от офиса и постоянно скулить, как это ужасно, и точить работодателя, что неплохо бы ей снять комнату поблизости от офиса за деньги фирмы. Это не преувеличение. Вариант ежедневной езды из Орехова-Зуева на электричке, а потом на двух автобусах и метро - им просто непонятен. Они настолько быстро и благополучно забыли, что совсем недавно за счастье поиметь работу можно было крутить педали из одного конца Пекина в другой, что напоминать бесполезно. Надо действовать жестко и спокойно: на хуй. Будут слезы, уговоры, но в конце концов жесткая позиция приносит плоды. Мягкость и "доброта" - никогда.

Мой хороший друг, честнейший человек, секретарь и офис-администратор Лена - получала 5000 юаней зарплаты. Фирма же начисляла ей под восемь тысяч - разница шла государству. Это не налоги, а именно сборы-поборы. Дешево??

Вполне возможно, для Фольксвагена и дешево. Но для сотен и тысяч некрупных фирм, вроде бывшей моей, это очень трудноподъемное удовольствие. Китайская рабочая сила - наглая, очень требовательная, дорогая и при такой цене далеко не всегда способная себя окупить.

То же, что при таких делах в Китае таки есть продукция высокого мирового качества - говорит вовсе не о хорошестьи рабочей силы, а о воле и талантах управленцев, перед которыми я от души снимаю шляпу.

Китайские дороги

Дорожная мзда — на самом деле не имеет большого значения для финансового благополучия КНР. А вот что важно — так это ворота с будками и шлабгаумами. Деньги — ерунда, их берут просто потому что раз уж поставили ворота, так грех не брать. А что важно — так это остающаяся в руках власти возможность одним звонком опустить шлабгаумы и заморозить *все* движение на просторах великой страны. Ну кроме разве что движения велосипедистов и ишаков между соседними деревнями.

Во время карантина эта система уже показала свою стопроцентную эффективность.

Примечание редактора. Сведения взяты из разных источников.

В 2007 году Китай заявил о намерении инвестировать почти четверть триллиона долларов в развитие транспортной инфраструктуры. В начале прошлого года Министерство коммуникаций КНР сообщило о выделении 240 миллиардов долларов на развитие сети скоростных шоссе. В течение ближайших 30 лет в стране появятся 34 новые автострады общей протяженностью 85 тысяч километров. Из них девять будут пролегать с севера на юг, вдвое больше — с запада на восток, а семь дополнительно свяжут Пекин с крупнейшими городами страны. Деньги на сооружение магистралей планируется собрать путем выпуска облигаций госзайма, привлечения иностранных инвестиций и средств из провинциальных бюджетов.



С завершением строительства общенациональной транспортной сети скоростными шоссе будут связаны все города с населением более 200 тысяч человек. Сейчас протяженность автомагистралей в КНР составляет 34 тысячи километров, и по этому показателю КНР стоит на втором месте в мире, уступая

лишь США.

Дороги Китая спрямлены, многополосы, часто идут по эстакадам. Позволяют двигаться со скоростями 200 км час.

Инчестерский очерк о дорогах Китая поместил журнал «Огонек». Дороги, которые выбирают китайцы <http://www.ogoniok.com/5004/31/> Статья написана Андреем КИРИЛЛЫМ, шефом бюро ИТАР-ТАСС в Пекине и начинается так:

«После китайских дорог по российским ездить стыдно».

Для сравнения о строительстве дорог в России.

За первые полгода (2007) всего в России введено в эксплуатацию 4,43 км автомобильных дорог и 84,0 пог. м мостовых сооружений на них. За отчетный период отремонтированы 8,45 км автомобильных дорог регионального значения и 7 мостовых сооружений на них общей протяженностью 291 пог. м.

Из пресс-релиза о заседании Правительства Российской Федерации 7 июня

2007 г.

Эти цифры не нуждаются в комментариях.

В ситуации, когда КПК становится все труднее удерживать власть, а идеологические примочки вызывают уже просто нескрываемые ухмылки, это очень важно. Надо сказать, что конец власти идеологии наступил очень быстро и незаметно – еще каких-то семь лет назад, помню, мы веселились на дне рождения одного немецкого студента. Человек десять было, за огромным круглым столом. И тут хозяин торжества дурканул – поднял тост за окончательную гибель коммунизма. Пил этот тост он уже в одиночестве: ушел из-за стола даже я – никому не хочется иметь геморрой из-за одного идиота. Теперь же такие тосты не то что повсеместное явление, но буде кто решит за это выпить, то его поддержат вполне открыто.

Кстати, в КНР, если кто не знает, идет обмен денег. Старые привычные деньги уходят, приходят новые – на всех бумажках портрет Мао. А на столбиках, где Мао был ранее в компании старого Чжоу, Чжу Дэ и еще кого-то, он теперь соло. Тоже, между прочим, идеологическая уловка – с отчаяния.

Вагон для народной жесткосидячей категории изготовлен по секретной технологии, предусматривающей наполнение его неограниченным количеством организмов. Дело в том, что кроме категории Ying zuo (жестко сидеть), есть еще категория Wu zuo (без сидеть). Поэтому, хотя число продаваемых на жесткосидячие места билетов ограничено количеством этих самых мест, зато бессидячих билетов можно продать квантум сатис. А как размещаться - организмы разберутся.

Они и разбираются. В моем вагоне организмы валялись на полу как вдоль, так и поперек прохода, причем те, кто валялся поперек, валялись кто способом "засунь под сиденье голову, а ноги выпростай в проход, чтобы за них спотыкались и на них наступали", а кто - и принципиально отличным способом "засунь под сиденье ноги, а голову выложи в проход, чтобы свирепыми взглядами провожать всякого, кто на нее наступит". Смешнее всего было то, что по вагону каждые полчаса проходила вереница торгового люда - кто с горячей едой, кто с напитками и сигаретами. Перед собой торговцы толкают тележки. Это выглядит так: с порога вагона доносится предупредительный вопль торговца, и по этому сигналу полележащие перемещаются так, чтобы тележка могла проехать, а коробейник - пройти.

В сортир пойти кого замочить тоже проблема - не потому, что приходится перешагивать (я не больно перешагиваю, раз наступил одному на ухо, было столько визгу) - а потому, что в сортире тоже едут несколько организмов. Они неохотно освобождают помещение и после его использования нуждающимися занимают его снова. А поскольку в вагоне народу достаточно, то дергают их постоянно, ежеминутно.

У меня есть вредная, неудобная привычка: я чищу зубы. Я их чищу минимум два раза в день, и поделаться с этим ничего нельзя. Когда я увидел, что в умывальном помещении (в китайских поездах санузлы раздельные) народ сидит и спит на умывальниках, я ограничился выражением теплого сочувствия, но от намерений почистить зубы не отказался. В ходе выполнения намерения пришлось прибегнуть к силе, но таки

почистил.

Те, кто заплатил за место, ессно, не сильно горят на это место кого-то пускать. Но иногда случается.

4000 лет в дерьме

Есть такая быль, ставшая уже байкой: однажды, когда некий западный дипломат вконец достал премьера коммунистического Китая Чжоу Энлая (дело происходило в самые махровые годы противостояния) своими высказываниями на тему отсталости и неспособности Китая к развитию в ногу со временем, Чжоу (по мнению Никсона, "единственный коммунист, с которым можно говорить с удовольствием") раздраженно отбрил задаваку: "Когда ваши предки, завернутые в шкуры, скакали по лесам, охотясь на зверей, мои прапрапрадеды носили шелковые халаты и писали на бумаге прекрасные стихи".

Но и на седьмом году своей жизни в Китае я все еще никак не могу понять, что заставляет носителей 4000-летней истории и культуры быть такими свиньями в быту и повседневном общении. Привыкнуть к этому невозможно, а без привыкания можно свихнуться или возненавидеть Китай и его обитателей. Поэтому приходится жить с раздвоенным сознанием, с одной стороны – с нейтральным лицом перешагивать через абсолютно умопомрачительные кучи смрадного дерьма посреди улиц и не реагировать, когда посетители ресторанов харкают и сморкаются прямо на пол. С другой стороны, улыбаться биологическим объектам, которые насрали эти самые кучи, разговаривать с ними, и каким-то образом ухитряться верить в великое будущее их страны.

Неверно считать, что сидеть по горло в говне – просто присуще китайцу. Один знакомый немец, сноб и моральный говноед, как-то выразился, мол, до чего хорош Китай, только бы взять китайцев да куда-нибудь выкинуть, лучше всего в открытый космос. Ну, с космосом у китайцев и без него неплохо складывается. А что касается сидения в дерьме, то что поделаешь, такая у них история. И честь им и слава, что при такой истории они еще ухитряются достаточно быстро подхватывать и усваивать лучшее, что есть в западной цивилизации. (впрочем, худшее – тоже).

Тайвань, где я был, Гонконг и Макао, где я тоже был – примеры того, как те же самые китайцы за исторически короткий период времени усваивают нормальные стандарты чистоплотности и норм общения, да и своей собственной культуры не лишаются – средний тайванец или житель ГК или Макао знает об истории и культуре своей исторической родины куда больше, чем "да лу жэнь" – китаец с материка.

А мой друг Алекс (Фан Пэн) просто подходит к вопросу. Он коренной пекинец, Алекс, и очень этим гордится и любит Пекин до слез. Поэтому, когда он видит, что другой китаец кидает на землю мусор, он подходит и без предисловий бьет в лыч. Потом заставляет подобрать мусор и должным образом его урнировать. Мне, когда я впервые оказался свидетелем этого воспитательного сеанса, он объяснил так:

– Это – не китайцы. Китаец – я, а эти – просто свиньи. Научить их словами невозможно. А гадить в моем городе я им не позволю.

Наверное, он прав. Вот бы и на моей исторической родине так.

Письмо читателя*April 2nd, 2007 08:39 pm*

Нихао ! Тоже доводилось побывать в Китае. Первую половину 90-х довелось понаблюдать за "ростом" их "прома" . Самое лучшее что у них удавалось сделать для родного автопрома - "мотороллер типа Муравей" который на нефти работал и был сумасшедшим произведением скрещенной телеги, керосиновой лампы и маховика. С тех пор китайцы продвинулись серьезно. К керосиновой лампе и маховику они добавили литые диски. Получился "Черри", правда вонь от него невообразимая. Этой помесью запаха железнодорожных шпал и ацетона - воняет весь по крайней мере северный Китай. Видимо и автопром на уровне обивки и пластика в автомобилях впитывает это дело. Я как-то сел в Черри в России - сразу вспомнил где эту вонь впервые узнал.

На самом деле ожидания, что "вот-вот" китайцы научатся делать "недорого и качественно" автомобили и тут же завалят Россию ими - это тоже самое, что ожидания 90-х годов, что вот-вот мы начнем жить лучше и веселей и все будем ездить на "недорогих", но сильно БУ БМВ и Мерседесах.

Согласен с автором полностью. К тому же Китайцы не умеют ничего делать сами. Все, что у них сделано сносно - это разработано не в Китае. Причем китайцы все равно испоганят это своим пристрастием к "десево, бели корифана".. Но дело в том, что автомобиль "десево" сделать невозможно. Автомобиль не состоит из труда нищих китайских крестьян. Он состоит из технологий причем самых разнотипных. А собрать его - на этом много и в Китае не сэкономить. "Десевая" китайская электроника - тоже не самими китайцами придумывается, но и это китайцы "удесевляют" так, что когда анализировал - почему накрылся китайский ЖК телевизор, то ужасался - он не просто опасен. Они не ставят половину необходимых защитных элементов - у них постоянный перегрев там. А это от "большого" ума все. изначально то схемы похожи на реальные и плата даже вроде правильная, но страсть к "десево" - делает опасной их электронику. Тоже самое с энергосберегающими лампочками китайского про-во - внутри электронный преобразователь. ВСЕ элементы защиты - выкинуты. Они стоят-то в общей сложности 25 центов, но для китайца этого достаточно - и без них работает. Работает, только при первом же сбое в электросети (а это норма жизни) - они дохнут. Чистая Европа (если удастся ее купить) никогда... Причем кол-во люминофора китайцы делают такое, что трубка этих ламп больше года не живет - снижается свечение, а должна в 8 раз дольше обычной лампы накаливания..

Они даже этого нормально не умеют. уж я-то это знаю отлично. Борьба с глюками новейших китайских GSM GPRS модемов и полным наплевательством производителя - надоело уже очень давно. Попытки китайцев от сохи прорваться к высоким технологиям - это опасно для жизни тех, кто это хочет купить.

Поэтому хоть дороже, но предпочли нормальных производителей. Кстати многие думают, что у китайцев все быстро меняется. Кол-во этих изменений в единицу времени - действительно кажется что быстро. Но качество их вовсе не то, что думают не видевшие Китай "изнури". У них слишком примитивный подход. То что они запустили человека в космос - только за счет утечек информации из России, воровства и покупки космических технологий. Но сами они ничего не могут. Они не смогли создать даже самолета ни одного даже совсем плохонького. О каком космосе речь ? . С автопромом от Китая тоже нечего ожидать. Если когда-нибудь что-нибудь путное они сделают - внутри страны продадут. Пока они эксперименты на России хотят ставить -за

счет легковверных студентов (в основном глупых, которые думают что Китай - "технологически развитая держава. На самом деле Китай - нищая рабская страна. Которая живет именно за счет дико дешевого труда на про-ве чего-нибудь не сильно супертехнологичного. Вроде ткани, одежды и всякого прочего мусора.

(Продолжение следует)

По материалам сайтов <http://www.canton-business.com> и <http://cathay-stray.livejournal.com>



Web space provided by Valuehost