Карлос Гон (Carlos Ghosn) - уникальная фигура мира современного бизнеса. Он является фактическим главой альянса Renault-Nissan, будучи президентом и генеральным директором обеих компаний. Столь широкую известность Гон получил за блестящее воплощение плана выведения компании Nissan из тяжёлого кризиса. В течение короткого времени ему удалось превратить «подопечную» компанию в одну из самых прибыльных в мире.

Биография это человека написана крупными мазками – большими шагами вперёд, как и большими достижениями, что во многом обусловлено огромной работоспособностью и настойчивостью бизнесмена. Карлос Гон родился в 1954 году в Бразилии, что не помешало ливанцу по национальности быть христианином. Окончив химфак Высшей политехнической школы в Париже в 1974 году, он поступил в Высшую горную школу. С декабря того же, 1978 года, Гон работал в компании Michelin, возглавляя североамериканское и бразильское подразделения компании, а так же занимая пост генерального директора по производству шин. Уже в декабре 1996 года Карлос Гон был назначен исполнительным вице-президентом Renault. В июне 1999 года Гон был переведен в Nissan (это объяснимо содружеством компаний, поскольку французская Renault - крупнейший акционер Nissan, владеющий 44% ее акций, а японской Nissan принадлежит 15% акций Renault). Когда Луи Швейцер, президент и гендиректор Renault, уходил на пенсию, он предложил Гону вернуться обратно в Renault, назвав миссию по выводу из кризиса Nissan полностью выполненной. Однако Гон посчитал, что уходить из Nissan ещё рано, и предложил акционерам обоих сторон компромиссный вариант: остаться на посту гендиректора и президента Nissan, одновременно заняв аналогичные посты в Renault. После одобрения этой идеи Карлос Гон, как истинный трудоголик, руководит двумя крупнейшими компаниями мирового масштаба, чьи штаб-квартиры разделяет вся Евразия и расстояние свыше десяти тысяч километров.

Таким образом, с начала тысячелетия Гон проводит одну неделю в месяц в Париже, где находится головной офис Renault, и ещё одну неделю - в Токио, где располагается штаб-квартира Nissan. В оставшиеся две недели Гон посещает офисы и заводы обеих компаний, разбросанных по различным странам мира. Итого: 65 часов работы в неделю и сверх 48 часов в месяц в воздухе. Именно по этой причине Карлос Гон может позволить себе перемещаться на частном авиалайнере «Golfstream», - но не может себе позволить спать более шести часов в сутки, а то и меньше того. Однако, играя на два лагеря, Гон и зарплаты получает две: в сумме более трёх миллионов евро в год. В интервью Гон подчёркивает: «Акционеров не волнует, сколько часов работает руководитель - мне платят деньги не за проведенные на работе часы, а за результат».

Как уже было сказано, около десяти лет назад компания Nissan была одним из самых слабых звеньев японской экономики, погрязнув в баснословных долгах, и потому будучи фактически обречённой на неминуемый крах. Выступая от имени компании Renault,

Карлос Гон дал обещание возродить японского гиганта автомобилестроения всего за три года, - что не вызвало у присутствующих особого доверия. Вопреки всем прогнозам, Nissan за рекордно короткие сроки стала одной из самых прибыльных компаний мира, расплатилась с долгами на год раньше срока! Как Гону удалось это? Разумеется, он понимал, что придётся туго затянуть пояса, ведь кризис, отсутствие спроса на продукцию, плюс в условиях надвигающегося банкротства, неминуемо должен повлечь за собой реструктуризацию бизнеса, подразумевающую сокращение издержек, первое место среди которых занимают, увы, затраты на персонал. Гону пришлось пойти на массовые сокращения в Японии, что полностью противоречило духу корпоративности и их восточной ментальности. Он так же отправил в Японию из Renault около 30 первоклассных менеджеров по контролю за качеством и логистике, и такое же количество специалистов по планированию и финансам отправил из Nissan во Францию. Намеченный Гоном план для находившейся на пороге банкротства компании Nissan был не просто выполнен: компания начала делать значительные успехи, набрав «скорость», и преодолевая один за другим запланированные рубежи, как действительно хорошо отлаженная система.

Говоря о будущем брендов Renault и Nissan в России, Карлос Гон достаточно оптимистичен, учитывая их значительный рост за последние годы и выполнение нормы прибыли. Однако бизнесмен подчёркивает, что успешным на растущем рынке, подобно отечественному, быть легко: даже при условии, что дела ведутся не лучшим образом, компании могут расти вместе с рынком. Но нет никаких сомнений, что любой рынок рано или поздно стабилизируется и темпы роста продаж пойдут вниз. В этих новых условиях станет понятно, кто действительно хорошо делает свою работу - успешными смогут быть лишь компании, серьёзно заботящиеся о качестве своей продукции, и умеющие контролировать свои издержки. Рыночную долю Карлос Гон не считает показателем качественно проделанной работы, поэтому ни Nissan, ни Renault не ориентируются на

рыночный сегмент, на деле отталкиваясь от нормы роста прибыли, которая для них имеет куда большее значение. Что ж, Гон реально смотрит на вещи, только и всего.

По мнению Карлоса Гона, компаниям Nissan и Renault предстоит решить несколько важнейших стратегических задач. Главной задачей для Renault Гон считает расширение модельного ряда, сделав его максимально привлекательным для клиентов: ведь когда поток «новинок» иссякает - образуется коммерческая «дыра» в продажах на неразвивающихся рынках, таких как американский или японский. Кроме того, компании предстоит долгосрочная и упорная работа по укреплению имиджа бренда, а так же оптимизация затрат с использованием локализации производства. Для Nissan Карлос Гон тоже разработал приоритетные задачи: превращение компании в крупного производителя, сконцентрировавшего внимание на лёгких коммерческих автомобилях; развитие бренда-люкс Infiniti; и, наконец, локализация предприятий по производству комплектующих в странах с низкой себестоимостью производства.

Как известно, компания Renault удостоена титула чемпиона мира в гонках Формулы-1. Карлос Гон считает это отличной инвестицией, поскольку риски капиталовложений полностью оправдываются результатами, - а ведь существуют компании, вкладывающие в гонки намного больше, но, тем не менее, никогда не выигрывающие.

Карлос Гон так предлагал правительствам некоторых стран направить финансы на ускорение вывода из эксплуатации автомобилей старого образца, которые причиняют огромный ущерб экологии окружающей среды, вместо того, чтобы субсидировать производство использующих поочерёдно водород и бензин гибридных двигателей, концепт которых уже работает, - но который всё ещё далёк от совершенства, и требует немалых затрат. Гон не считает себя противником гибридных двигателей, и предполагает, что со временем эти технологии будут коммерчески выгоднее. Самые догадливые читатели, бесспорно, уже уловили провокационную нотку в подобном предложении. Не секрет, что вопрос экологии нынче стоит под довольно острым углом, что делает его вопреки здравому смыслу даже модным, и привлекает симпатии широкой общественности. Однако очень сомнительно, что целью двух гигантских корпораций является что-либо иное, как не опустение автомобильной ниши, которая может быть занята линей продукции Renault-Nissan. Что уж скрывать – Гон не стал бы фигурой столь значимой в деловой и коммерческой сфере, если бы не умел просчитывать всё наперёд! Однако в чём-то он прав: автомобилистам действительно стоит задуматься о том, как перейти от чадящих автомобилей прошлого к более безопасным новым моделям. Или об этом позаботятся другие, подобно многим странам введя налоговые льготы на покупку новых автомобилей.

Западной изобретательности, конечно, нет пределов. А как такая напряжённая работа влияет на личную жизнь? - Вертясь, как белка в колесе, даже с таким графиком работы Карлос Гон ухитряется находить время для своей семьи. Бизнесмен более двух десятилетий женат на своей соотечественнице Рите, подарившей ему четверых детей. Понятно, что Гон не может уделять близким слишком много времени, потому он, по его словам американскому журналу Forbes, «старается компенсировать количество качеством». Именно потому, что он крайне редко видел рядом своего отца, Гон не хочет, чтобы его детям пришлось пережить то же самое. Бизнесмен признаётся: «Если на свете и есть какая-либо более сложная работа, чем быть директором двух компаний, - то это быть хорошим отцом и мужем».

Карлос Гон так же является автором бестселлера «Гражданин мира» (в соавторстве с журналистом Филиппом Риэ), изданного на французском, английском, корейском, китайском, русском, японском, арабском и португальском языках. Гон подчёркивает, что если хотя бы один процент читателей найдёт в его размышлениях что-либо полезное для себя, - значит, он не зря это написал. В этой книге речь идёт как о спасении Nissan и процессе глобализации, так и о биографических выдержках из жизненного пути бизнесмена, являющейся поучительным уроком успеха.

Эд Фатеев, специально для RenaultStory.ru