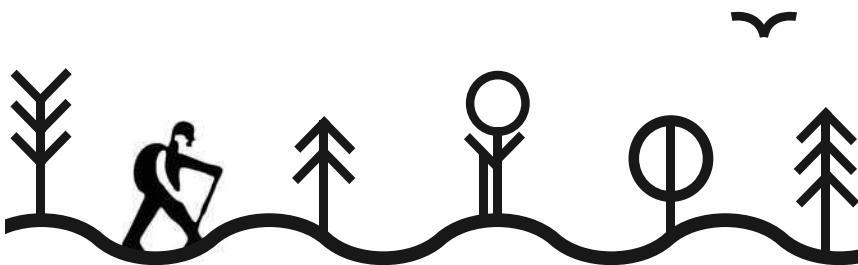


Дорогами земными

Валерий Сорокин

В семьдесят
галопом по Китаю с рюкзаком



Серия
«Дорогами земными»
основана в 2014 г.



Серия «Дорогами земными»

«Дорогами земными» – такова тема целой серии книг, посвященных путешествиям, как в одиночку, так и небольшими группами по бескрайним просторам России и мира.

Серия эта охватит период с начала шестидесятых годов двадцатого века и до современности.

Основная цель серии – показать, в частности, как обширна и прекрасна наша Россия, и что в ней можно найти практически всё, что хочет увидеть любящий свою страну человек, который путешествует сам или желает отправляться в ближние и дальние путешествия.

Что касается остального, помимо России, мира, то в серии будут отражены впечатления, полученные российскими путешественниками от видения иных стран и народов, образы людей, эти страны населяющие, и особенности этих стран, лучшие из которых мы у себя на Родине могли бы, возможно, перенять и взять на вооружение. А в целом серия эта явится вкладом авторов в расширение наших понятий об окружающей нас своеобразной действительности, которой полон наш, беспрерывно меняющийся, мир.

Книги серии «Дорогами земными» станут в определенной степени и небольшими практическими руководствами для всех желающих приобщиться к разного рода индивидуальным и групповым путешествиям по дорогам России, ближнего и дальнего зарубежья.

Приглашаем к сотрудничеству авторов, которым близка и интересна тематика нашей серии.

Главный редактор серии

Валерий Сорокин

ВАЛЕРИЙ СОРОКИН

В семьдесят
галопом по Китаю с рюкзаком

Путешествие по маршруту Москва – Шанхай – Москва
с 14 000-километровым кольцом по 19 городам Китая.

осень 2011 года

Москва, 2015

ББК 75.81
С 65

Сорокин, В.В.

С65 В семьдесят галопом по Китаю с рюкзаком [текст]/В.В. Сорокин.
М.: АИР, 2015. 146 с.

ISBN 978-5-9904222-5-4

ISBN 978-5-93271-627-4

Книга путешественника Валерия Сорокина рассказывает о его индивидуальной месячной поездке по Китаю на поездах, автобусах и по морю, впечатлениях о современной китайской действительности и встречах с различными людьми. В конце книги приводятся некоторые рекомендации для желающих посетить Китай в режиме автономного путешествия.

ББК 75.81

ISBN 978-5-9904222-5-4 (ООО «АИР»)

ISBN 978-5-93271-627-4 (МАТИ)

© Сорокин В.В., 2013
© ООО «АИР», 2013

Оглавление

Пreamble	6
Departure from the Heavens	12
Familiarization with Shandong	13
Second day in Shandong	18
From Qindao to Dalian by ship	20
Primorsky Dalian	25
From Dalian to Shenyang	29
From Shenyang to Harbin	33
Walking around Harbin	36
The Way to Chizhikar	39
Familiarization with Chizhikar	42
Arrival in Beijing	44
Beijing from the Olympic Park to the center	47
Continuation of acquaintance with Beijing	50
Farewell to Beijing	52
In Xian with a delay	55
Chendu - capital of Sichuan	58
On the way to Kunming	62
Along the Tropic of Cancer	66
Gulin - pearl of China	71
One more day in Guilin	74
In tropical Guangzhou	76
Guangzhou - continuation of acquaintance	80
City of Fudzhuo	84
Market in Nanchang	86
From Hangzhou to Nanjing	92
Nanjing: acquaintance with the city	97
Express from Nanjing to Suzhou and Shanghai	100
Farewell to Shandong and China	103
Well, back home!	112
Instead of conclusion	114
Photographs of the trip	121

Преамбула

Бег времени неумолимо приближал собственный возраст к семидесятилетнему рубежу и, хотя сам я немало поколесил по миру, замахнуться на одиночное путешествие в Китай всё было как-то сложновато. Коллективные туры из Москвы были достаточно дорогими и практически не превышали 10–11 дней. В 2006 году, будучи во Владивостоке, я заинтересовался местными турами в Китай. Но львиная их доля приходилась на челночные поездки в приграничный город Суйфуньхэ для шопинга. Были лечебные туры в северный Китай продолжительностью до двух недель. А чисто туристические поездки предлагались в Пекин в сочетании с Харбином. На мой вопрос, почему в программу туров не включается Шанхай, в одном из агентств ответили, что тур Пекин – Харбин – Шанхай можно провести при наличии хотя бы трех желающих, но таковых в то время не находилось.

Одной из причин сложности поездки в длительный (месячный) индивидуальный тур было незнание китайского языка, знать который, хотя бы на уровне возможности объясняться, для одиночного путешествия представлялось необходимым.

Первое краткое знакомство с Китаем – городом Хэйхе – впервые состоялось у меня в 1991 году, когда я, путешествуя по Дальнему Востоку, попал в центр Амурской области – город Благовещенск, только незадолго до этого переставший быть погранзоной, для посещения которой требовался специальный пропуск, выдаваемый паспортным столом отделения милиции по месту жительства на основании приглашения, туристической путевки или командировочного удостоверения. Город Хэйхе, находящийся на расстоянии нескольких сотен метров напротив Благовещенска, производил впечатление некоего

захолустья: на берегу несколько убогих пятиэтажек да рубленные деревянные избы, какие были и есть и у нас во многих местах России. Поэтому абсолютно никакого впечатления город не производил.

Следующая моя встреча с городом Хэйхе случилась уже в 2006 году на обратном пути из моей поездки по Приморскому краю. Ехать из Владивостока до Москвы всё – таки довольно долго – более шести суток поездом, но можно, при наличии времени, этот путь проехать отрезками протяженностью в один – два дня, а время ожидания между поездами посвятить осмотру соответствующих городов. Существует прямой поезд из Владивостока в Благовещенск, идущий не более полутора суток и прибывающий в столицу Приамурья в утренние часы. Следующий поезд, в сторону Москвы, уходит только вечером. В твоем распоряжении – целый день. Первым делом я решил проехать на берег Амура искупаться по причине жаркой погоды и заодно взглянуть на «развалюху» Хэйхе. У набережной вышел из троллейбуса, устремив взор на противоположный берег, да так и застыл. Там, где пятнадцать лет назад стояли захудалые строения, теперь высились огромные высотные здания красивейшей конфигурации, с башенками и прочими художествами. Настоящий «Нью-Йорк». Ну и захватывающее же было зрелище!

Представилась возможность поехать на часовую экскурсию на речном трамвайчике всего за 35 рублей. Пароходик подъехал вплотную к китайскому берегу, а там – красивые высотки, фонтаны, куранты, хорошо одетые гуляющие люди. Это сколько же можно было сделать за пятнадцать лет! А в самом Благовещенске, если и было что построено, то всего несколько зданий, да в 2005 году вблизи берега Амура была восстановлена деревянная Триумфальная арка, воздвигнутая еще в царское время в честь приезда в город цесаревича Николая, и которая была впоследствии разрушена наводнением. А так – в городе несколько улиц с современной застройкой, всё же осталось – частный сектор.

То, что было мною увидено, навело на мысль о необходимости посещения Китая в ближайшие годы. Китай – не Европа. Здесь, чтобы ориентироваться самому, нужно хотя бы в элементарной степени разбираться в иероглифах, следовательно, нужно было провести соответствующую подготовку. Намечал я заняться ею года три после встречи с произведшим на меня впечатление китайским городом, но только, наконец, осенью 2010 года удалось усадить себя за учебники и словари китайского языка, и дело начало немного двигаться. Параллельно изучались карты Китая, сопровождаемые названиями на китайском языке с латинской транскрипцией, намечался приемлемый маршрут, составлялась приблизительная смета: все – таки я – пенсионер почти с десятилетним стажем и доходы, конечно, соответствующие, поэтому расходы должны были быть не выше уровня экономического класса.

Целью поездки было ознакомление с реалиями современного Китая, образом жизни обычных людей, их заботой о здоровье и хлебе насущном, с достижениями страны в градостроительстве, а также применение на практике приобретенных начальных познаний в китайском языке. Маршрут должен был охватить порядка двадцати крупных городов и пройти как бы по кольцу. Относительно того, как доехать до начала маршрута, вырисовывались различные варианты. Один из них – добраться до бывшей столицы Казахстана – города Алматы, от которого пару раз в неделю ходят поезд Алматы – Урумчи, что является столицей Синьцзян – Уйгурского автономного округа Китая. Идет поезд более суток. Стоимость билетов порядка 50–80 долларов. Ходит и автобус по такому же маршруту и примерно с той же ценой. Но после того как я прочитал в Интернете, как неблаговидно обращаются с пассажирами этого поезда пограничники, как с казахстанской, так и с китайской стороны при преодолении границы, решил от этого варианта отказаться. Некий неприятный опыт преодоления казахстанской границы у меня имелся в 2006 году, когда я выезжал из Семипалатинска в Россию на автобусе. Тогда на таможне автобус с пассажирами был

загнан в здание наподобие авиационного ангара. Весь багаж заставили вытрясти из сумок и чемоданов на установленные в ряд длинные столы и таможенники прямо – таки перерывали вверх дном выложенные вещи. Ни в одной стране, из нескольких десятков стран, посещенных до этого, испытать чувство подобного отвращения и презрения к таможенникам мне не доводилось. Это был единственный прецедент в моей практике, но все же он был. Кому же добираться до Алматы из Москвы – это не менее трех суток поездом. Такой вариант отпадал. А по стоимости путешествие поездами могло стать даже дороже, чем самолетом. Был вариант ехать через Благовещенск, но это шесть суток от Москвы, а от Благовещенска идет пароходик в расположенный напротив него Хэйхэ. Стоимость билета составляет 1250 рублей (туда и обратно, в один конец билет не продают), да еще взимается таможенный сбор на китайской стороне, достигающий, по разным источникам, от 45 юаней (220 рублей) до 500 рублей. Значит, оставался только самолет. Выбор времени путешествия однозначно складывался в пользу осени, так как летом в Китае, особенно в южных районах, стоит тропическая жара, сопровождаемая сильной духотой.

К концу лета 2011 общая минимальная языковая и иная подготовка к поездке была осуществлена: пара сотен иероглифов и еще сотен пять, наверно, слов и выражений было освоено с неким приблизительным (как трактовалось в учебниках, но, как потом оказалось, весьма неверным) произношением. Состояние здоровья в целом для своих почти семидесяти лет было нормальным. Маршрут предполагался следующий: Шанхай, курорт Циндао, портовый город Янтай, паромом по морю в Далянь, Шэньян (бывший Мукден), Харбин, Цицикар, Пекин, Сиань, Чэнду, Куньмин, Наньнин, Гуйлинь, Гуанджоу, Фуджоу, Ухань, Ханджоу, Нанкин, Суджоу и возвращение в Шанхай. То есть, сначала движение от Шанхая на север до Цицикара, потом резкий поворот на юг до экваториальной зоны (Наньнин и Гуанджоу) и оттуда движение на северо–восток, замыкая в Шанхае эллипсовидное кольцо. Окончательное время поездки было определено на сентябрь – октябрь.

Далее дело было за визой. В Интернете были найдены предложения турфирм о приобретении визы в стоимостном диапазоне от 2500 до 3500 рублей. Была выбрана, естественно, турфирма с минимальной ценой, которой оказалась та, что носит название «Восточный экспресс», и находится в районе Пушкинской площади, а через неделю виза Поднебесной уже красовалась в загранпаспорте. При оформлении требовалась только одна фотография, а в турфирме заполнялась анкета на русском языке. Срок действия визы был тридцать дней с трехмесячным коридором и, как мне пояснили, по ней можно въехать в Китай даже в последний день действия коридора, то есть на 90-й день с момента выдачи. Также через Интернет было выбрано несколько фирм, занимающихся продажей авиабилетов в Китай, и в течение нескольких часов был найден приемлемый вариант через фирму «Эверест» – билет «Аэрофлота» в Шанхай за 20 600 рублей туда и обратно.

В оставшуюся до поездки неделю нужно было более интенсивно заниматься китайским, приобрести новый рюкзак литров на 50 (приобрел рюкзак на 55 литров производства фирмы «Новатур» – отличный, и я уже не раз убеждался, что инвентарь этой отечественной фирмы высокого качества), продумать детали и варианты поездки. Предполагал, что часть ночлегов будет в недорогих гостиницах, хостелах, а часть – в палатке, не говоря уже о ночлегах в поездах. На питание выделялось в среднем долларов по пять – шесть на день. Основную долю расходов должно было занимать приобретение билетов на переезды поездами, автобусами и паромами.

Вечером 5 сентября, накануне поездки, рюкзак был уложен: коврик – пенка, спальник, палатка, надувная подушка, запасной комплект одежды, шлепанцы – сланцы, пленка от дождя, плащ – дождевик, средства гигиены, нитки с иголкой, маленькие ножницы, котелок объемом около литра, складной походный нож с вилкой и ложкой, кружка, фонарик, туалетная бумага, беруши, карты различных районов и городов Китая и копии некоторых карт, компас и кое-какие другие мелочи. Была и аптечка, в которой имелся аспирин (от простуды),