

1. В ГОРОДАХ И ДЕРЕВНЯХ

Возвращаясь в страну, где когда-то, может даже недавно, бывал, прежде всего невольно обращаешь внимание на те перемены, которые произошли со времени твоего последнего пребывания в ней. Хочется еще раз увидеть то, что запечатлелось в памяти как свидетельство исторического прошлого, еще раз пройти по памятным местам. Точно такие чувства я испытываю, оказываясь в Китае в новой поездке.

Серьезные изменения коснулись городов, больших и малых. Заметны они и в столице. Уже по дороге из Пекинского аэропорта в город бросается в глаза много нового. Узкие переулки, где порой было трудно проехать машине, уступили место широким проспектам, появились кольцевые автострады в нескольких уровнях, опоясывающие город. Так, где когда-то стояли маленькие одноэтажные домики, поднялись громадины многоэтажек, высоко в небо взметнулись коробки торговых центров и ультрасовременных отелей, многие из которых построены с помощью западных и японских фирм. В каждом крупном китайском городе за последние двадцать лет появились десятки пяти-, четырех- и трехзвездочных гостиниц, удовлетворяющих самым высоким международным стандартам. Иногда создается впечатление, что имеет место переизбыток отелей.

Номера в них удовлетворяют самым взыскательным вкусам. Непременная их принадлежность — холодильник, цветной телевизор. Хочу сказать, что последний можно

встретить в семьях большинства горожан. Китайцы практически миновали эру черно-белых телевизоров, хотя они и продаются в магазинах...

Изменения коснулись и достопримечательностей столицы, например Летнего дворца Ихэюань. На его создание императрица Цы Си истратила огромные средства, предназначенные на строительство военно-морского флота. В конце XIX в. это было ее любимое место отдыха. Одно из самых посещаемых туристами мест — Храм Неба, место моления о богатом урожае императоров Минской и Цинской династий, его стены обладают удивительным свойством передавать голоса людей. Яркое представление о жизни правителей недавнего прошлого дает императорский дворец Гугун, построенный в 1406 году. Он занимает площадь в 720 кв. м, состоит из 9000 помещений. Дворец расположен в центре города, между площадью Тяньаньмынь и сказочным садово-парковым комплексом «Бэйхай», где можно, как и прежде, покататься на лодке. Сохранив свое неповторимое своеобразие, эти места вместе с тем помолодели, посвежели; бывая в них, как бы заново ощущаешь сопряженность современного бытия с историческим прошлым. Приятно пройти и по обновленной улочке Люличан, где расположены антикварные лавочки и букинистические магазины. В 50-е годы Люличан постепенно начала приходить в запустение, еще большие удары судьбы она испытала в годы «культурной революции», теперь древняя пекинская улочка переживает второе рождение — блестят на солнце обновленные причудливые узоры традиционной стеной китайской архитектуры, поражают великолепием изделия из шелка, керамики, дерева в торговых помещениях магазинов, многолюдно и в недавно открытом ресторане Конфуция, где можно отведать блюда, любимые по преданию великим китайским мудрецом.

Аналогичные изменения большего или меньшего порядка я наблюдал позднее при поездках по Китаю: в Гуанчжоу и Шэньяне, Ухане и Сянгане, Шанхае и Тяньц-

зине, Хух-Хото и Нанкине, Чанша и Харбине, Цзинани и Циндао. Впечатляет и новый «открытый город» Шэньчжэнь, построенный буквально за несколько лет на песчаной косе на месте бывшей деревушки.

Китайские города растут быстро, в основном вверх, ввиду дороговизны земли, ее нехватки и перенаселенности. Уже не редкость дома в 20-30 этажей. Города-миллионники, т.е. с населением около или немногим более миллиона человек, в Китае называют средними. В стране уже много городов, где проживает несколько миллионов человек. Наиболее крупными являются Чунцин (15 млн.), Шанхай (13 млн.), Пекин (свыше 10 млн.).

Все без исключения китайские города в различной степени переживают строительный бум. За двадцать и особенно за последние десять лет только в Пекине построено 124 моста, на городских развязках 3 кольцевые дороги, новое здание Пекинской государственной (национальной) библиотеки, оборудованное современной техникой. Она стала теперь крупнейшей в Азии на конец 1999 г.. В городе 254 гостиницы, могущие принимать иностранцев, 80 крупных супермаркетов. За 20 лет норма обеспеченности жильем на одного человека выросла с 6 до 15 кв.м.

В Шанхае более 100 зданий высотой свыше 100 м. За последние годы в городе построены 70 км широких скоростных автострад, 4 больших моста, ветка современного метро с 21-й станцией. Закончено строительство «воздушного» метро, где поезда будут ходить по специальной эстакаде, расположенной над землей. Постепенно меняет свой вид знаменитая центральная Нанкинская улица. Вместо домов небольшой этажности появляются высотные дома отелей, банков, офисов торговых компаний, магазинов. Снесено более 2/3 ветхого жилого фонда, полтора миллиона человек получили новое жилье, теперь на одного человека приходится уже 9 кв. м.

За десять лет на месте небольшой деревушки в Пудуне — окрестностях Шанхая — фактически вырос целый город с многоэтажными зданиями китайских и иностранных компаний, именно здесь расположено 88-ми этажное здание «внешнеторговых компаний» и достопримечательность города — красивое здание телебашни высотой 468 м.

Шанхай — самый крупный китайский город по оснащенности мобильной связью. Сотовые телефоны имеют здесь свыше 1 млн. человек. По ним в Китае говорят везде — в метро, самолетах, их используют посетители магазинов, пассажиры поездов и автобусов, люди на улицах, спешащие по своим делам.

Один российский ученый, неоднократно бывавший в различных странах мира, в том числе США и Германии, после посещения в 1999 году Пекина и Шанхая сказал мне: «У нас много говорят о заслугах Лужкова в развитии городского хозяйства Москвы, но разве то, что сделано им, может сравниться с тем, что мы видим в Пекине и Шанхае! Я думаю, что если бы руководителей этих городов пригласили на должность мэра Москвы, дела в нашей столице пошли бы значительно лучше».

Поскольку балконов в китайских домах, как правило, нет, то для того чтобы сушить белье используются специальные продолговатые палки. Поэтому жилые дома многих китайских городов например Шанхая, представляют собой живописное зрелище — почти все окна буквально облеплены разноцветными и разнообразными предметами верхней и нижней одежды, закрепленными на специально изготовляемых прямо висящих или немного согнутых палках.

Следствием неизбежной реконструкции является постепенное исчезновение неповторимого национального колорита старых китайских городов. Так, например, происходит со знаменитой торговой улицей Ванфуцзин в Пекине. Теперь центры крупных китайских городов все

больше напоминают по своему внешнему облику центры европейских, американских и японских городов. Об этом говорит и обилие рекламы на улицах.

Улицы китайских городов буквально заполнены разнообразной рекламой. В Пекине, например, можно встретить рекламу товаров многих известных японских корпораций. В Шанхае рекламные щиты с названиями французских вин, продукции китайских компаний, например одного из лучших в стране циндаоского пива, соседствует с пропагандистскими лозунгами типа «Поднимем выше знамя теории Дэн Сяопина», «развитие — это непреложная истина» (последнее изречение принадлежит Дэн Сяопину).

Во всех городах, где мне довелось побывать, тем не менее сохранился неповторимый китайский колорит — узкие, зачастую кривые улочки с традиционными приземистыми постройками, расположенными в маленьких дворах. В Китае на ремонт, приведение в надлежащий вид исторических памятников, храмов, имеющих культурную ценность, затрачиваются большие средства, бережно сохраняются памятники традиционной архитектуры — императорские дворцы, например маленький Зимний дворец в Шэньяне, буддийские храмы, последние есть почти в каждом городе. Впечатляют Храм Нефритового Будды в Шанхае, обладающий своеобразием комплекс буддийского храма в Ханьчжоу на берегу Западного озера, одна из восьми даосских святынь — Тайцинь недалеко от города Циндао, сравнительно недавно открытая гробница Ма Ваньдуй в Чанше и др. Появляются и новые храмы, к примеру неподалеку от города Сыхуэй (пров. Гуандун) мне довелось посетить недавно построенный даосский храм, который сразу же стал туристической достопримечательностью. Вообще, можно сказать, что весь Китай является страной исторических памятников. Местами встречаются вкрапления европейской культуры — в виде жилых, торговых и общественных зданий в том же Шанхае, Тяньцзине, центр Харбина напоминает застройку русских городов.

Улицы городов заполнены спешащими людьми, иногда их так много, особенно в Пекине и Шанхае в воскресные дни, что трудно пройти — на тебя движется сплошной людской поток. Вообще здесь на улицах сразу осознаешь, что в этой стране действительно живет больше миллиарда человек и что политика планового деторождения — «одна семья — один ребенок» имеет под собой серьезные основания. В последнее время в беседах с китайцами рефреном звучит фраза «чжунго жэнь тайдо» — «китайцев очень много». Мимо проносятся иностранные машины всевозможных марок, встречаются и «Волги», «Жигули», несколько лет назад мне на глаза попался и наш старый «ЗИМ». Уж не знаю, сколько автомобилей этой марки сейчас осталось в Пекине — две или три, но могу сказать, что тот, который я видел, находился в сносом состоянии. В последние несколько лет на улицах китайских городов можно увидеть автомашины, принадлежащие личным владельцам. Но их еще очень мало. В подавляющем большинстве легковые машины принадлежат государственным предприятиям, учреждениям и на них ездят функционеры или, как принято говорить в Китае, «ганьбу» — кадровые работники. Примечательно, что в последние годы резко изменился их возрастной состав — произошло омоложение работников государственного и партийного аппарата. Среди функционеров низшего и среднего звена теперь много молодых людей в возрасте до сорока лет, что было невозможно еще несколько лет назад. В Китае придерживаются курса на сочетание «ганьбу» трех поколений — молодого, среднего и старшего, причем все больше возрастает роль первых двух поколений, подчеркивается необходимость сочетания молодости с опытом, причем этот процесс осуществляется постепенно. На последнем, XV съезде КПК, состоявшемся в сентябре 1997 г., в состав ЦК было избрано только два человека, возраст которых тогда перевалил за семьдесят, — нынешний генеральный секретарь, президент страны Цзян

Цзэмин, и бывший руководитель, выдвиженец Мао Цзэдуна Хуа Гофэн. Заслужкой последнего считается то, что он без борьбы передал власть Дэн Сяопину. Еще двоим — бывшему тогда премьером — Ли Пэну и его тогдашнему заместителю, а ныне премьеру Чжу Жунци, было в 1997 г. 69 лет.

До недавнего времени метро в Китае существовало лишь в Пекине — две радиальные линии с тридцатью станциями, недавно они были соединены, правда, очень неудобным переходом. Пекинское метро, по признанию самих китайцев, не так комфортабельно, как его «собратья» в российских городах, не на всех станциях есть эскалаторы, для того, чтобы попасть к перронам надо спуститься по крутым лестницам, что доставляет трудности людям пожилого возраста. Интервалы между поездами иногда составляют десять и более минут. Ведется строительство новых станций, но из-за нехватки финансовых средств оно изрядно затянулось. Разительный контраст с пекинским представляет открытое четыре года назад шанхайское метро — пока это только две линии. Если пекинское метро строили сами китайцы, то при строительстве шанхайского большую роль сыграло немецкое техническое содействие (первоначально контракт был обещан французам, но из-за продажи Францией морских фрегатов Тайваню китайские власти передали контракт немцам). Шанхайское метро неглубокого залегания, строили его преимущественно открытым способом. Оно очень удобно, широкие платформы, просторные вестибюли, где расположены самые необходимые магазины — по продаже хлебобулочных изделий, например, мастерские по ремонту обуви, приемные пункты химчистки и т.п. В чем-то шанхайское метро напоминает гонконгское (и токийское) с единственной принципиальной разницей, что в Гонконге и Токио пассажиры при входе и выходе из вагонов соблюдают дисциплину — ожидающие поезда люди выстраиваются справа в очередь по двое, оставляя простран-

ство слева свободным. В Пекине, Шанхае в вагоны поездов метро входят беспорядочной толпой. Цена одного билета в метро и в Шанхае и в Пекине — 3 юаня, где-то одна треть доллара США.

Основная нагрузка по перевозке населения ложится на автобусы и троллейбусы, которые, как правило, переполнены, трамваев в городах в настоящее время практически нет он сохранился лишь в нескольких городах (Далянь, например). В Шанхае на некоторых остановках городского транспорта мне приходилось видеть людей, занимающихся «вталкиванием» людей в автобусы и троллейбусы. Особенно трудно сесть в общественный транспорт зимой, когда возрастает число пассажиров. Летом большинство людей предпочитает ездить велосипедами, ими пользуются все — и седовласые профессора и молоденькие студентки, работники государственных учреждений и торговцы. Во многих семьях два и три велосипеда. Есть, конечно, в китайских городах и такси, цены на него разнятся в зависимости от марки машины — в пределах 1,2-2 юаня за километр. Такси бывает трех видов — государственные, кооперативные и частных компаний. Многие таксисты работают на подраде.

В последние годы появилось еще два вида общественного транспорта, которые во многом помогают облегчить проблему передвижения людей в городах. На улицах китайских городов теперь можно увидеть маршрутные такси — это либо автобусы, либо машины типа «хлебных фургонов» («мяньбао чэ»), их называют так за внешний вид, в которых за сравнительно умеренную плату, но в любом случае большую, чем в обычном рейсовом автобусе, можно проехать до нужного тебе места (в рейсовом автобусе цена билета — 0,5 юаня, здесь же от одного до трех-шести юаней, в зависимости от расстояния). Эти маршрутные такси в случае наличия свободных мест останавливаются по просьбе ожидающих их пассажиров. По улицам Пекина до 1999 г. «бегали» не-

большие, типа фургонов, машины совместного китайско-японского производства, вместимостью 5-6 человек. Одно время практически исчезли велорикши, в основном остались те, кто занимался по преимуществу транспортными перевозками. Однако в последние годы велорикши, видимо по причине избытка рабочих рук, вновь появились на улицах городов, хотя и не в прежнем количестве. На смену во многих городах им пришли моторикши. Китайцы часто прибегают к их услугам. Иностранцев, пользующихся вело- или моторикшами, я видел редко. Но теперь они стали одним из любимых видов транспорта российских «челноков». Вспоминаются в этой связи 50-ые годы, тогда советским людям было категорически запрещено пользоваться рикшами, считалось, что это эксплуатация, унижение достоинства другого человека. Както в Шанхае один сотрудник нашего представительства, находясь в «состоянии легкого подпития», нарушил это правило и вернулся домой на рикше. Он был немедленно выслан из Китая. Резкое увеличение машин на улицах городов привело к тому, что в часы пик поездки на любом виде транспорта занимают очень много времени, особенно в центре города, «пробки» («сайчэ» или «дучэ») стали частым явлением.

Сильно изменился внешний облик городов. Чинные деловые улицы, заполненные спешащими по своим делам рабочим и деловым людом, словно по мановению палочки превратились в сплошные торговые ряды. Во многих районах Пекина и других городов тротуары заполнены торговцами, предлагающими вам купить овощи, фрукты, предметы одежды, обувь, галантерею и т.п. Многоцветие товаров широкого потребления буквально захлестнуло китайские города, розничная торговля практически перешла в руки частного сектора.

На торговых улицах к домам «прилипают» небольшие лавочки, зачастую напоминающие клетушки, торговцы здесь не только торгуют, но и живут. Между эти-

ми лавочками и мостовой располагают свой товар продавцы одежды, обуви, посуды, часов, женских украшений, косметики, видеокассет, домашних животных и птиц, фруктов и овощей, цветов, предметов домашнего обихода, торговля идет прямо на тротуарах. Рядом с уличными торговцами работают мастеровые люди — преимущественно сапожных дел мастера и слесари по ремонту велосипедов и т.д. На одной небольшой улочке я насчитал около 200 таких лотошников и мастеровых людей, поэтому бывает трудно проходить по тротуару, ибо все его пространство занято товаром.

Почти все эти люди пришлые, из деревень или маленьких городов, волостных центров. Крестьяне в Китае имеют, как правило, небольшие, маленькие участки земли, урожай, собираемый на них недостаточен, чтобы прокормить семью, поэтому они сдают их в аренду, а сами перебираются в город на заработок. В Шанхае, например, много крестьян из провинций Аньхуэй, Цзянсу, Фуцзянь. Многие из них уже живут в этом мегаполисе по 3-5 лет. Их мечта — разбогатеть и расширить свое дело. Из их рассказов вырисовывается довольно непростая, трудная жизнь многих миллионов простых китайцев. Один мой знакомый, мастер по ремонту велосипедов, с которым мы часто беседовали на различные темы, родом из пров. Аньхуэй. Там у него 4 му земли (т.е. 24 сотки). Его рабочий день начинается засветло, уже в 6-7 часов утра он на тротуаре — «своем рабочем месте», заканчивает работу он с наступлением темноты — на тротуаре нет освещения. Рядом с ним его жена, которая что-то шьет на швейной машинке. Здесь же их маленькая дочь, которая играет со своими сверстниками. В месяц этот бывший крестьянин зарабатывает, по его словам, примерно 3,5 тысячи юаней, из них 400 — он платит за место на тротуаре (без уплаты соответствующего налога торговать или работать на улице нельзя) и еще 500 — за комнату, где он