

Вступ. Дорога-мати

Вибоїста дорога чорною стрілою прошиває пустелю, аж доки на її шляху виростають присадкуваті скелі, немов чужі на цьому нескінченно жовтому тлі величезної Гобі, що чимось нагадує місячні ландшафти. Уперше за сотні кілометрів дорога повертає, зникаючи в кам'янистій ущелині, і ви опиняєтесь у невеликому містечку — з головної дороги його не видно. Це Сін-Сін-Ся, або Зоряна Ущелина.

Населення тут небагато, кількасот мешканців, які живуть переважно з далеkobійників, міжміських автобусів і поодиноких мандрівників, що подеколи спиняються тут на шляху через пустелю Гобі. Містечко завдячує своїм існуванням невеликому прісноводному колодязеві, єдиному на багато кілометрів навкруги. Не одне століття він напуває людей і звірів, яких доля закинула на ці безжалісні землі, де колись проходив Великий шовковий шлях. Діставшись Сін-Сін-Ся, мандрівник опиняється в регіоні Сінцзян, також відомому під старою назвою Китайський (Східний) Туркестан. Зі сходу цю купку стоянок для вантажівок і житлових будівель з єдиною заправкою відтинає від висушеної вщерть пустелі та сама ущелина, із заходу — великий контрольно-пропускний пункт зі шлагбаумом. Вороже сонце застигло високо в небі, асфальт такий м'який, тільки що не тече. Я стою на узбіччі дороги: голосую.

Це не просто якась стара дорога — це Дорога-мати. Траса 312. Я проїхав нею понад три тисячі кілометрів, від самого Шанхая, що на сході країни: на автобусах, із далеkobійниками у вантажівках, на таксі. У старовинному місті Сіань вона зливається з колишнім Великим шовковим шляхом, що в далекі часи проходив через усю пустелю Гобі, повз Зоряну Ущелину, у Центральну Азію, а звідти на захід, у Персію та Європу. Я здолав десь дві третини свого маршруту на довгі п'ять тисяч кілометрів: через півтори тисячі кілометрів дорога обірветься біля кордону з Казахстаном.

Я бозна-скільки не голився, шкіру мені попекло жорстоке сонце, та попри втому за шість тижнів у дорозі я сповнений ентузіазму — власне, як і після шести років, що живу в Китаї на правах журналіста. Перш ніж повернутися до Європи, я вирішив наостанок здійснити подорож через усю країну.

На заправці зійшлися перекинутися словом далекобійники. Прямую до них: може, хтось підкине на захід. Кажуть, саме на трасі 312 причаїлася патрульна машина із Зоряної Ущелини. Усі машини везуть більше вантажу, ніж дозволено, тож водіїв неминуче оштрафують, якщо доведеться зупинитися. Хвилин десять ми стоїмо на заправці, говорячи про се, про те. Більшість далекобійників не наважиться підвезти мандрівника із Заходу. Нарешті новина: поліціянти поїхали. Водії розходяться по машинах. Я не рухаюся з місця. Раптом один із них обертається й коротким кивком запрошує мене до кабіни. Застрибую на сидіння. Прогрівши двигун, водій виводить блакитного звіра на дорогу — прямісінько в золотаву пащу Гобі.

— Звідки ви приїхали? — питаю в нього.

— Із Шанхая.

— А куди їдете?

— В Урумчі.

— А що це ви таке величезне везете?

— Промисловий фільтр для однієї фірми в Урумчі. А минулого тижня віз із Урумчі до Шанхая повну машину кавунів.

Доволі символічно. Сільськогосподарська продукція прямує на схід, на столи мешканців прибережних міст, а промислове обладнання їде на захід, де має сприяти забудівлі менш розвинених глибинних регіонів. Урумчі, столиця Сіньцзяну, розташована в самісінькому серці Центральної Азії та є найвіддаленішим від океану містом у світі.

Водія звати Лю Цян. Увесь рік він їздить трасою 312 від Сіньцзяну до Шанхая й назад, удень і вночі, подекуди міняючись із напарником. Зараз той, на ім'я Ван, спить, примостившись на вузькій лавці позаду нас. У будь-якій вантажівці два водії, щоб вона могла цілодобово повзти уздовж дороги, яка простягається мало не на п'ять тисяч кілометрів, подеколи перериваючись.

— Ну, і як сьогодні живеться далекобійникам? — питаю в нього. — Нормально платять?

— Складно, — жаліється Лю Цян. Він запалює цигарку, запальничку недбало пхає в бардачок. — Аби бодай щось заробити, доводиться брати забагато вантажу, а на таких чатують поліціанти — зупиняють і стягують штраф.

Ледве докуривши одну цигарку, він хапається за другу й веде далі:

— За те, що я доведу вантаж із Урумчі до Шанхая чи навпаки, мені платять вісімнадцять тисяч юанів (це приблизно дві тисячі двісті доларів США). Десять п'ятнадцять іде на пропускні пункти, дрібні видатки, штрафи. Тож за тиждень у дорозі я заробляю близько трьох тисяч юанів (триста вісімдесят доларів).

— Це доволі непогано, — кажу я.

Багато хто з китайців і за місяць стільки не заробляє.

— Непогано, так, але ж є ще така річ, як амортизація. Зношується машина, зношуюсь і я. Конкуренція росте, тож платять чимраз менше. А поліції доводиться віддавати дедалі більше.

Кращого компаньйона годі й шукати. У Лю природна скромність фантастичним чином поєднується з удаваною сміливістю. Для китайських чоловіків ці риси доволі характерні. У нього тіло боксера: невеликий на зріст, але жилавий. Далі середньої школи він у своїй освіті не просунувся, однак мій супутник може замінити цілий симпозіум філософів. У нього на все є своя думка. Він говорить про таке лихо, як моральний занепад, що спіткало Китай, і одразу розповідає про борделі поблизу дорогі, у які полюбляє зазирнути під час рейсу. Ось у кого запальний характер: Лю з однаковою готовністю вибухає сміхом і гнівом. Сміється він над самим життям, над божевільням сучасного Китаю. Гнівається ж переважно через корумпованих функціонерів компартії та поліціантів. Як більшість китайців сьогодні, він розривається між великою любов'ю до своєї країни і великим обуренням та зневагою до тих, хто нею керує.

Багато годин їдемо ми крізь безжальну Гобі. Спочатку бесіда нас захоплює, та згодом розмова стихає. Він веде. Я сиджу. Ван хропить на лавці. За вікном — прекрасна і жорстока пустеля, у піщаних бурях якої загубився не один караван, неблаганна пустеля, що свого часу підкорялася лише найвитривалішим.

Ще й досі дику та знезлюднену, її все ж таки поволі завойовує армія блакитних вантажівок марки *Dongfeng* — «Східний вітер». Траса 312 і

їй подібні поволі оживають, поєднуючи віддалені міста, такі як Урумчі, зі східними центрами китайської цивілізації. Тепер уже пустеля не так лякає. Назустріч подеколи проноситься вантажівка, обдавши нас гарячим струменем повітря. Іноді, нечасто, трапляються пасажирські автобуси та автівки.

Лю Цян розповідає мені про те, як щодня змінюється його країна після ослаблення контролю з боку держави, через притік іноземної валюти й масову міграцію звільненого нарешті від тягара комунізму народу. На жаль, нові свободи міняють людей, і не завжди на краще.

— Раніше всі були бідні, — каже Лю, — але чесні. А тепер у нас більше свободи, але всім керує юань, у країні безлад. Гроші псують людей. Як то кажуть, людина людину їсть, — це означає, що людина людині вовк, але ж звучить значно страшніше.

У цій книжці йдеться саме про таких людей, як Лю Цян. Про звичайних китайців, які стали свідками грандіозних змін. Початок ХХІ століття в Китаї характеризується передусім глобальними зрушеннями: мільйони сільських мешканців залишають свої оселі і їдуть до міста в пошуках роботи. Залізниця й досі популярна, та дедалі більше людей віддають перевагу автомобільному транспорту. Точні цифри важко оцінити, але більшість експертів зійшлася на тому, що до великих міст по всій території Китаю вже вирушило на заробітки приблизно 150 або й 200 мільйонів колишніх селян. Це наймасштабніша хвиля міграції в історії людства.

Руками таких переселенців, яких жене з села одвічна бідність і ваблять вогні великого міста, створено всі ці дешеві іграшки, одяг і телевізори, що згодом потрапляють до супермаркетів у всьому світі.

У Китаї пересічних громадян, як селян, так і жителів міста, називають «лао бай сін», що означає «сто старих прізвищ»: згідно з китайською легендою, усі вони походять лише від сотні сімей. Сьогодні в житті «ста старих прізвищ» настали небачені зміни.

У ХІХ столітті Китай, що протягом п'яти тисячоліть плекав свою стародавню цивілізацію і кількасот років залишався лідером світової економіки, вихопили з імперської ізоляції європейські колоністи. Через сто років приниження як країни-маріонетки для західних урядів і Японії в Китаї прийшли до влади прихильники мілітаристського марксизму, поклавши край імперіалістичній владі й zarazом обірвавши

зв'язок зі славетним минулим держави та її стародавніми традиціями. Із 1949 року комуністична партія поставила собі за мету оновити китайський менталітет і досягла чималих успіхів у суспільних реформах. Утім, войовничі настрої Мао Цзедуна мало не призвели до знищення країни. Комуністичний експеримент провалився. Після смерті вождя 1976 року нова влада відмовилася від марксистської економічної моделі.

Із 1978 року, коли почали впроваджувати ринкові реформи, минуло тридцять років. На початку ХХІ століття Китай став на шлях колосальних, не знаних до того змін. І приніс ці зміни так званий «соціалізм із китайською специфікою», просто кажучи, китайський капіталізм: людина їсть людину. Випередивши Британію, Китай став четвертою у світі країною з найбільш розвиненою економікою, яка володіє валютним резервом близько трильйона доларів і до того ж є майстернею світу. Його жага до енергії та ресурсів значною мірою впливає на ринки нафти й сировини. Зростає й дипломатична значущість держави, що у своїй активній зовнішній політиці керується радше прагматизмом, аніж ідеологією. Коротко кажучи, іще ніколи в сучасному світі Китай не відігравав такої важливої ролі. Мало хто сумнівається в тому, що саме він стане наступною наддержавою.

Та якщо придивитись уважніше, ви побачите й негаразди, через які стабільність країни може опинитися під загрозою. Омріяний прогрес подекуди нелегко дається китайцям. Ця подорож на захід країни трасою 312 — передусім мандрівка слабкими місцями Китаю. Прірва між багатим міським населенням і бідними селянами дедалі збільшується, що призводить до заворушень у сільських районах. Стара система безкоштовної медицини і повного державного забезпечення населення від народження до смерті зазнала краху, лишивши багатьох людей фактично ні з чим. Бурхливий розвиток країни суттєво шкодить навколишньому середовищу. Шістнадцять із двадцяти найбільш забруднених міст у світі розташовані саме в Китаї. Країна потерпає від хронічного дефіциту води й масового забруднення річок. Окрім того, у суспільстві процвітає корупція — спадок однопартійного режиму, за якого про політичні реформи годі й думати, бо нема кому контролювати чи обмежувати всевладних чиновників.

На Заході якось не заведено говорити про те, що ці суперечності згодом можуть призвести до колапсу, як це сталося, наприклад, у Радянському Союзі. Утім, я переконаний, що проблемами Китаю не слід нехтувати, адже наслідки можуть бути катастрофічними. Що менше комуністична партія приділяє уваги нагальним соціально-політичним питанням, то більш руйнівним буде гіпотетичний вибух. Динамічне суспільство XXI століття постійно кидає виклики склеротичному сталіністському устроєві. Якщо пекінський уряд не вживатиме дієвіших заходів для розв'язання проблем соціальної нерівності та екологічної небезпеки, ситуація в Китаї може стати критичною.

Тож, готуючись вирушити трасою 312, я питаю себе: що ж чекає на Китай — велич чи колапс? Чи справді ця країна може стати наддержавою XXI століття? Чи не зламається вона під тягарем рудиментів, успадкованих від минулого, і новонабутих суперечностей? Якщо в майбутньому все ж таки розквіт, то що це буде за держава? Чи вдасться їй впровадити сучасну систему стримувань і противаг, яка дала б змогу контролювати дії влади?

Я сподіваюся знайти відповіді на ці запитання під час подорожі маршрутом 312, у розмовах із далекобійниками й проститутками, фермерами та продавцями мобільних телефонів — їхні історії ілюструють багатомірність сучасного Китаю. І попри те що передусім я переймаюся майбутнім країни, сподіваюся, що мені також відкриються певні аспекти сьогодення: ким насправді є китайський народ? Як усі ці кардинальні зміни пов'язані з китайським менталітетом та духовністю? На фізичному рівні зміни ландшафту очевидні, та чи не відбувається те саме з ландшафтом психологічним, з таким собі моральним космосом, що утворений із мислення й орієнтирів громадян? Захід мав змогу відпочити від промислової революції, перш ніж почалася революція технологічна. Проте в Китаї ці революції відбуваються одночасно. Це колосальні зрушення як у фізичному, так в і психологічному сенсі, і тканина суспільства не витримує навантаження — вона скрізь тріщить, хоч як зшивають її новими автошляхами та залізницями.

Не помічаючи цих змін, Захід загрузнув у чорно-білому баченні Китаю, чіпляючись за шаблонні епітети на позначення

безпрецедентного прогресу чи жахаючись «китайської загрози», що її малюють у традиціях «холодної війни». Безнадійно застаріло й західне уявлення про китайський народ. На Заході китайців завжди бачили як безособову людську масу. І повстанці з косами, і хунвейбіни залишаються для людини із Заходу колективними образами. Проте сьогодні китайське суспільство стає дедалі більш індивідуалістським, адже люди дістали можливість розпоряджатися власним життям. Тепер у китайців, особливо в містах, є вибір, і на цьому виборі зростає нове покоління, про яке більшість людей на Заході навіть не здогадується. Саме з такими людьми я хочу познайомитися — із особистостями, з новими китайцями, які будують новий Китай. Я хочу бачити все різноманіття людей, що працюють на одній і тій самій трасі і мандрують однією й тією самою дорогою.

До того ж ця пригода на трасі 312 має стати завершенням певного етапу мого власного життя. Сам я британець, вивчав китаїстику в коледжі в Англії у 1980-х роках. Першу подорож до Китаю я здійснив іще студентом, у двадцятирічному віці. Це був 1987 рік, я був на другому курсі й приїхав у Пекін, щоб вивчати китайську мову. Після випуску я став журналістом і в 1990-х здебільшого писав про актуальні проблеми Азії. Останні шість років я провів знов-таки в Пекіні як кореспондент Національного громадського радіо США в Китаї. Настав час повертатися до Європи: на мене чекає посада кореспондента тієї ж радіостанції, тепер уже в Лондоні. Насправді я міг би залишитися, але, як на мене, для журналіста шість років — оптимальний термін. Не хотілося б занудьгувати. Протягом двадцяти років моє життя було тісно пов'язано з Китаєм, і саме цей період значною мірою зумовив мій особистісний розвиток. Та невдовзі все буде позаду. Це свого роду прощальна подорож. Уперше я частково проїхав трасу 312, навіть не знаючи, якою дорогою рухаюся, торік, коли готував репортаж на природі в провінції Ганьсу, неподалік від Зоряної Ущелини. Тоді помітив, що дорога доволі непогана як для такого віддаленого регіону, і поділився цим зі своїм супутником — він і сказав мені, що траса ця йде від самого Шанхая аж до Казахстану.

Тоді я відмахнувся від цієї думки, вирішивши дочекатися кращої нагоди. І от час настав. Я спакував усі речі зі своєї пекінської домівки й провів дружину з дітьми до аеропорту. Вони дістануться Лондона

раніше за мене і зможуть обжитися в новій оселі та поволі почати нове життя. У мене ж попереду ціле літо: два місяці я досліджуватиму Китай із усіма його суперечностями, перш ніж сісти на літак до Лондона й покинути цю країну.

Лю Цян, далеkobійник, посмоктує чергову цигарку.

— Китай — слабка країна, — каже він, скривившись.

Цієї думки дотримується чимало китайців усупереч стереотипам, що вже встигли скластися на Заході.

— Нам знадобиться не один десяток років, перш ніж Китай можна буде назвати могутньою державою. От тоді ми зможемо конкурувати з Америкою.

— Але ж із тим, що було десять років тому, не порівняти, — кажу я.

— Це правда, — погоджується Лю. — Та що там десять, за п'ять років країна так змінилася, що її не впізнати. Але багато ще попереду.

Його товариш Ван уже прокинувся й сидить позаду нас на лаві. Незабаром йому час сідати за кермо, тоді Лю зможе трохи подрімати. Мене висадять на в'їзді до міста Хамі, розташованого посеред оазису.

Питаю Лю, чи вдасться Китаю перейти від однопартійної системи до демократії.

— Ні, гадаю, демократії в Китаї не буде ніколи, — відповідає він без вагань. — Згадайте історію. Так, влада мінялася, але по суті одного імператора змінював інший, ото й усе. Система та сама, тільки люди інші. Такий уже Китай.

— То як воно тоді буде? — допитуюсь я.

— Не знаю, — стенає плечима мій співрозмовник. Йому доводиться говорити дуже гучно, щоб перекричати вітер, який увірвався у відчинені вікна кабіни. — Ми ж «сто старих прізвищ», ми в цьому не тямимо. Але я достоту знаю: в Китаї ніколи не буде як у вас.

Невдовзі під'їжджаємо до Хамі. Потиснувши руки обом водіям і подякувавши за допомогу, я зістрибую на витертий, заляпаний чорний асфальт. Стаю на узбіччі, виглядаючи іншу машину, щоб заїхати в місто, а слова Лю Цяна не йдуть із голови. І я стою біля дороги, спостерігаючи за тим, як він заводиться й поволі розганяється, зникаючи в пустелі.

1. Земля обітована

Потяг на магнітному підвісі, що курсує між нещодавно збудованим шанхайським аеропортом Пудун і центром міста, розганяється до чотирьохсот тридцяти чотирьох кілометрів на годину за якихось кілька хвилин, щойно виїхавши зі станції. Мерехтять рекламні щити: і не прочитати, що там написано. Не торкаючись рейок, прокладених десь п'ятнадцять метрів над землею, він із блискавичною швидкістю прямує до центра найсучаснішого міста в Китаї. Пейзаж, на диво, дуже американський: приземкуваті просторі споруди, усе таке новеньке. Потяг, сірий і обтічний, немов куля, ліниво похилившись, виходить на одну з головних доріг, що ведуть до Пудуна. У вікні пропливають величезні супермаркети та чистенькі — також нові! — багатоквартирні будинки, пофарбовані в рожевий із білим.

Як відомо, маглев, перший у світі комерційний потяг на магнітній підвісці, коштував державі 1,2 мільярда доларів.

За шість тижнів до того, як дістатися Зоряної Ущелини й опинитися в пустелі Гобі, я прилетів із Пекіна в Шанхай, де мала розпочатися моя подорож завдовжки близько п'яти тисяч кілометрів трасою 312. У мене було замало часу на приготування, окрім того, я не уявляв, до кого можна буде звернутися на місці.

Тридцять із гаком кілометрів маглев подолав так швидко, що я й схаменутись не встиг: ось ми в'їжджаємо на станцію, звідки вже як рукою докинути до бетонних джунглів Шанхая. Виладовуючи наплічник на платформу, позираю на годинник.

— Непогано, — киваю до охайної кондукторки, яка стоїть біля дверей. — Вісім хвилин.

— Сім хвилин двадцять секунд, — відповідає вона без тіні усмішки.

На вулиці невпинний рух і какофонія. У Шанхаї одразу відчуваєш якесь напруження, ніби це місто на щось очікує, чогось сподіваючись. Люди тут завжди поспішають: ногами невтомно крокують тротуарами,

а в голові вибудовують своє майбутнє, країну, прямують до якоїсь далекої небаченої мети.

Я вирішив зупинитись у легендарному, хоча й дещо пошарпаному готелі *Astor House* — це перший іноземний готель у Шанхаї, заснований іще 1846 року. Він роташований на набережній Бунд, яка свого часу була головним місцем для променаду в Шанхаї на річці Хуанпу. Півтора століття тому саме тут знайомилися з Шанхаєм так звані «ян жень» — «люди океану», тобто іноземці.

Astor House від початку спостерігав за входженням Китаю до сучасного світу. Він бачив і англійський опіум у 1840-х, і великосвітські танці з чаєм у 1920-х, і крайнощі маоїзму в 1960-х. Високі стелі, оформлені в стилі ар-деко, автентична скрипуча підлога, широчезні сходи. У 1870-х роках тут зупинявся сам Улісс С. Ґрант. На початку ж ХХ століття, коли Шанхай став набувати нового значення, у цьому готелі жили Чарлі Чаплін, Джордж Бернард Шоу та Альберт Ейнштейн. Розповідають, що у ХІХ столітті в *Astor House* можна було замовити опіум просто в номер, а Чжоу Еньлай, який пізніше став прем'єр-міністром Китаю, ще простим комуністом ховався тут від переслідувань у 1920-х. У Шанхаї як ніде любляють міські легенди.

Особисто я зупинився в *Astor House* іще й через ностальгію: саме тут я оселився під час першого приїзду до Шанхая влітку 1988 року. Після завершення річних мовних курсів до мене приєдналася красуня однокурсниця з Англії. У нас був план: об'їздити весь Китай за три місяці, а потім на поїзді Транссибірською магістраллю повернутися до Європи через Радянський Союз.

Того неймовірно спекотного літа ми винайняли найдешевші номери для туристів у *Astor House*: долар з людини. Ми блукали вулицями міста, спостерігаючи, як новий Шанхай поволі вилізає з кокона маоїзму, і до ночі сиділи на обшитому деревом балконі, намагаючись осягнути Китай, всесвіт і, певна річ, себе. Так прекрасна однокурсниця стала моєю дружиною, з якою я й провів останні шість років у Китаї. Цього разу я сам заходжу в рипучий ліфт із наплічником, і все ж таки усміхаюсь у дзеркало: до неї.

Перш ніж іти на вечерю, слід побігати, тому я перевдягаюсь у шорти й кросівки. Сподіваюся, час змін настав і для мене: хотілося б урешті-решт позбутись отих п'яти (насправді радше семи) кілограмів, що

причепилися до мене через надмірне захоплення китайською їжею. До того ж я, певно, чимось прогнівив усесильних волосяних божеств: моя зачіска стає дедалі жалюгіднішою. Злякавшись перспективи зустріти сороковий день народження товстим і лисим водночас, я почав істерично готуватися до Пекінського марафону. Тож восени на мене чекає забіг на сорок два кілометри. Я трохи бігав перед від'їздом із Пекіна і сподіваюся збільшити дистанцію під час літньої подорожі, щоб усе ж таки пробігти марафон, перш ніж повертатися до Лондона.

Попри страшенну спеку я сповнений рішучості. А от маршрут обрав невдалий: пішохідною доріжкою уздовж набережної Бунд. Людей стільки, що найбільше зусиль я витрачаю саме на маневри. Місця в Китаї взагалі небагато, хіба що ви поїдете в Гобі. Поманеврувавши метрів зо двісті й захекавшись, ніби й справді пробіг марафон, я, покірний долі, повертаюся до готелю. Сорок одна ціла вісім десятих кілометра лишаються на завтра.

Мій перший вечір у Шанхаї минає на терасі ресторану *New Heights*, тобто «Нові висоти», розміщеного на горішньому поверсі так званої «Трійки на Бунді»: ансамблю з трьох нещодавно реставрованих респектабельних будинків у колоніальному стилі, буквально за кілька сотень метрів узбережжям від готелю. У «Трійці» розташований новий бутік Джорджо Армани, художня галерея, спа-центр із водою *Evian* і чотири доволі пафосні ресторани. З-поміж них і *New Heights* — відкрита тераса, зависла над дорогою на висоті семи поверхів. Вид такий, що недовго сп'яніти: просто піді мною десятисмугове шосе, трохи далі Хуанпу і надзвичайний, такий сучасний Пудун.

Слово «Бунд» походить із хінді й означає не що інше, як набережну, а завезли його сюди британці з Індії. Саме тут свого часу будували свої перші склади торговці опіумом, що в середині XIX століття стікалися в Китай з усіх усюд у пошуках наживи.

Я п'ю пиво на терасі ресторану, дивлячись, як сідає над Хуанпу те саме сонце, що сідало колись для опіумних магнатів. Від річки віє теплом і надією, духом авантюризму, точнісінько як 150 років тому. Опіумні склади, китайські джонки, кліпери й курильні відійшли в минуле, а їх змінили блискуче скло й метал — ознаки сучасного міста. На сусідніх будівлях у колоніальному стилі, над безумовно капіталістичним пейзажем майоріє червоний прапор комуністичної

партії Китаю. З вежі старої митниці, збудованої за взірцем лондонського Біг-Бена ще 1925 року, лунає улюблена пісня Мао Цзедуна — «Червоніє Схід». А Схід уже й не червоніє: тепер він різнобарвний, як усе у світі капіталізму, і Бунд вражає розмаїттям: тут і зелений, і синій, і білий кольори — хвала марксизму!

У новинах повідомляють, що в Китаї спостерігається критичний дефіцит електроенергії, та цієї літньої ночі небо так і сльозить електричним струмом.

А серед цього розмаїття несе свої води річка — темна повільна Хуанпу стікає дельтою матерії Янцзи, немов пролитий напій підборіддям. Угору за течією пливають три набиті вугіллям баржі, такі низькі, що їх можна вважати за субмарини. Велике вантажне судно гуде, аж надривається, ніби хоче нагадати поціновувачам високої кухні, що тут, унизу, на повний хід іде промислова революція.

Тут, у ресторані *New Heights*, упереміш з іноземними бізнесменами насолоджується життям нова китайська еліта, якій уже припали до смаку і тунець у соусі місо, і сабайон, і піно-нуар. Тут говорять про об'єднання компаній і купівлю нерухомості, революційні технології. Тут знімають відео для трансляцій в інтернеті. Дивлячись на цих людей, розумієш, як багато змінилося в Китаї за тридцять років економічних реформ. Ці люди в тренді. Вони тримають руку на пульсі — можуть собі це дозволити. Дзенькають собі бокалами, жартують, сміються так упевнено, не гірше за нью-йоркських гурманів. Шлях від земних поклонів до поцілунку в щічку ця країна пододала менш ніж за сто років.

Спитайте будь-кого з цих людей про майбутнє Китаю — відповідь цілком передбачувана. Може, скромні китайці й не стануть тішитися перспективами своєї держави, та в тому, що нова шанхайська еліта бачить майбутнє в рожевому світлі, немає жодних сумнівів.

Насправді порівняння із Нью-Йорком досить влучне. Пекін — це свого роду Вашингтон, столиця, яка, поглинута політикою, мало переймається фінансами, тоді як Шанхай — це китайський Мангеттен, чи то, певніше, Мангеттен 1910-х, що ріс просто на очах, поглинаючи нескінченні потоки іммігрантів. Населення Шанхая становить приблизно 13 мільйонів людей (у Нью-Йорку в 1910 році мешкало

близько п'яти). Як і в Нью-Йорку початку минулого століття, багато з них щойно приїхали.

Тут їх не зустріне Статуя Свободи — і даремно, думаю я, вбираючи поглядом зморщену від нічного вітру річку й Пудун, ці китайські Єлисейські Поля. Може, Статуя Свободи ні до чого, а от Статуя Можливості була б на своєму місці. Відтоді як у 1840-х роках Шанхай почав розростатися завдяки міжнародній торгівлі, він залишається батьківщиною вигнанців. Тільки сюди, на відміну від Нью-Йорка, не їдуть зі Старого світу, сподіваючись збудувати Новий. Тут старе перетворюють на нове, а це значно важче. Вигнанці прибувають не з далеких земель за океаном, не з Дубліна, не з Києва, не з Палермо, — із самого Китаю, з Хефея, Сіньяну та Ланьчжоу. Через ці міста проходить мій маршрут трасою 312.

Новий, аж сяйливий офісний хмарочос на іншому березі річки перетворюється на гігантський екран, будівля спалахує то рекламою, то партійною пропагандою:

*Ласкаво просимо до Шанхая. Завтра буде ще краще.
До всесвітньої виставки «Експо Шанхай» залишилося 1,746 днів.
Рівність статей — основа політики нашої держави.
Їжте шоколад Dove.*

Після обіду неквапно спускаюся на Бунд, старанно уникаючи жебраків, що чергують біля ресторану, і виходжу на дорогу, прямо до води. Тут за кілька годин до цього я спробував бігати, про що невдовзі пошкодував. Комуś подобається П'ята авеню, чи Пікаділлі, чи, може, Єлисейські Поля. Я ж люблю гуляти цією набережною. Це унікальне місце, особливо у спекотний літній вечір. Тут усе: енергетика, атмосфера надії, безмежні можливості, — тут і минуле, і майбутнє. Опинившись у центрі Шанхая, ви розумієте: після кількох сторіч безплідних спроб перед Китаєм відчинилися всі двері.

Тисячі туристів — як китайців, так і гостей із Заходу. Останні клацають фотоапаратами, намагаючись, як завжди, спіймати минуле, уособлене в старих колоніальних будівлях. Ті спалахи — ніби світляки на вечірньому небі. Китайці також вірні собі: хочуть втекти від усього, що було раніше.

Їхні камери спрямовані у протилежному напрямку: через річку, на блискучі зикурати Пудуна.

Шанхай дуже тяжко виходив із соціалістичного застою у 1980-х минулого століття. Зрушення почалися, коли після розгону продемократичних демонстрацій на площі Тяньаньмень у червні 1989 року до влади прийшла група місцевих політиків-комуністів.

Уже в 1990-х економіка Шанхая почала оживати, і надії та ідеали попереднього десятиліття згоріли на вогнищі нігілізму та грошей.

Аж до початку 1990-х Пудун являв собою самі тільки старі доки й рисові поля. Тепер він уособлює сучасний Китай: понад п'ятсот квадратних кілометрів офісних та житлових приміщень і торговельних центрів, і все це в місті, яке й так могло пишатися найшвидшим у світі потягом, найвищим у світі готелем і ще кількома будівлями, що увійшли до рейтингу найвищих на планеті. Дивлячись на Пудун, розумієш, чому дев'ять найвпливовіших осіб у Китаї (тобто члени постійного комітету політбюро компартії) всі мають інженерну освіту.

Прошпацирувавши Бундом, я спускаюся під дорогу, залишаючи в переході вуличних музикантів та прохачів, і вирушаю до головної окраси набережної, готелю «Мир» (раніше відомого під назвою *Cathay*). Його збудував 1929 року нащадок славетного роду іракських євреїв, які емігрували до Шанхая ще в довоєнні часи, магнат нерухомості Віктор Сассун. У 1930-ті центр цивілізації змістився з *Astor House* у *Cathay*, бо джаз тут був іще запальніший, а номери в стилі ар-деко — ще модніші. Саме тут, лежачи з грипом в одному з люксів готелю *Cathay*, 1930 року написав свої «Приватні життя» Ноел Ковард.

— Ролексу, ролексу, — вітають мене продавці підробних годинників, для наочності витягаючи товар із кишень.

Китай залишається світовим лідером за кількістю підробок: сумки «від Гуччі», дешеві «ролекси», поло з логотипом Ральфа Лорена — бери що хочеш. Щойно торговці розуміють, що їхній крам вас не цікавить, вони витягають головний козир:

— Бар з дівчата, бар з дівчата, — чоловік вимовляє ці слова пошепки, зі страшенним акцентом. — Хочеш іти в бар з дівчата?

Комуністичне святенництво залишилось у минулому, тепер можна все. Зазвичай кількох слів достатньо, щоб дати гендляреві зрозуміти:

ви тут не вперше, і ні підробки, ні сумнівні клуби вас не цікавлять. Проте сьогодні мені дістався вкрай наполегливий співрозмовник: не вдовольнившись моїм «бу яо» («Не хочу!»), він пропонує ще і ще, доки нарешті мою увагу не привертає нове слово:

— Гольфу. Гольфу.

Я спиняюся, дивлюся йому просто в очі. Від нього тхне часником.

— Що?

— Гольфу, гольфу, — радо повторює він, показуючи пальцем на свого приятеля, що стоїть біля входу в готель.

Тоді я бачу три повні набори ключок для гольфу марки *Callaway*, присунуті до стіни. Знайомі гольфісти кажуть, що підробку дуже важко відрізнити від оригіналу. Ціна? Дві тисячі юанів за все, тобто близько 250 доларів за ключки, що їх на Заході відірвуть з руками за дві тисячі.

Проминувши готель «Мир», прямую до *Astor House*. Навпроти — парк, де за колоніальних часів нібито висіла легендарна табличка: «Собакам і китайцям вхід заборонено». А може, це чергова легенда?

Нарешті в самому кінці Бунду я помічаю ворота, яких раніше не бачив. І не дивно: вони сховалися в тіні естакади, що веде на швидкісну магістраль. З дороги будівлі не видно, але одразу зрозуміло, що це якийсь великий комплекс. Біля воріт невеличка табличка: 33-й дім на Бунді, колись тут було консульство Великої Британії. Ледве завернувши за ворота, дорога зникає в зелені. Уже геть споночіло, навколо ані душі, окрім двох охоронців у крихітній будці.

— Можна мені зайти? — питаюся в них.

— Ні, даруйте, — відповідає стрункий чолов'яга з пишною чорною шевелюрою і великою родимкою на щоці.

— Тільки подивитись. Я з Англії.

Хоч як ми труїли їх опіумом, грабували, забирали в них землі, шматуючи країну, принижували їх рабським протекторатом, утім прості китайці, «сто старих прізвищ», завжди зустрічають іноземців привітно й грічно. Навіть англійців. Мене це завжди дивує, але ж це так.

— Ну, гаразд, — погоджується охоронець. — Я вам покажу, тільки швидко.

За деревами сховалися дві будівлі: саме консульство і консульська резиденція, збудовані 1872 року і з'єднані критим зигзагоподібним

переходом.

Не один десяток років на зламі століть це місце було центром колоніальної влади в Шанхаї. Тепер на тлі сучасного міста воно втратило лиск: у світлі ліхтарика, що його люб'язно спрямував на стіну охоронець, я бачу дві приземкуваті двоповерхівки з традиційними для колоніального стилю балконами та зеленими віконницями на величезних вікнах. Прощу охоронця посвітити у вікна: я хочу побачити ті запилюжені порожні кімнати. І раптом я ніби в машині часу потрапляю прямисінько у Вікторіанську епоху. Я чую їхній сміх, їхню бесіду, бачу келихи з шампанським — це привиди колоніального Шанхая. Насправді разючий поступ сучасного Китаю значною мірою зумовлений потребою стерти з пам'яті ті роки приниження, і не останньою чергою — британське ярмо.

Перший конфлікт стався 1793 року, коли британський посланець на ім'я лорд Джордж Макартні прибув до Китаю на повному підношень кораблі, щоб вимагати скасування обмежень, що їх Китай свого часу наклав на торгівлю. Діалог не склався від самого початку: Макартні відмовився привітати імператора Цяньлуна відповідно до ритуалу, тобто дев'ять разів випростатися перед ним на землі й торкнутися чолом підлоги.

В аудієнції йому врешті-решт не відмовили, але результати були невтішні. Посланцеві вручили листа до короля Георга III, з якого цілком зрозуміло, яким був тоді Китай:

Ми ознайомилися з текстом твого послання, і слова, якими воно написане, свідчать про серйозність твоїх намірів. Ми бачимо твою покірність і смиренність. Це заслуговує на схвалення... Ти ж, о Королю, прислав імператорові подарунки... Ми ніколи не були поціновувачами вишуканих речей, і в товарах, що їх виробляє твоя країна, ми не маємо жодної потреби.

Певна річ, для Британії це було все одно, що червона ганчірка для бика. Ще сорок років британські торговці стукали в зачинені двері, намагаючись вийти на китайський ринок. У певному сенсі вони цього досягли: індійський опіум вони міняли на чай, порцеляну та інші предмети розкоші. Британський опіум став отрутою для всього

китайського суспільства, підкладаючи дров до багаття соціальних суперечностей, що й без того підточували імперію. Коли ж Пекін спробував покласти край торгівлі з Британією, спалахнула Перша опіумна війна. Китай зазнав тяжкої поразки, і уряд був змушений підписати Нанкінський договір 1842 року, за яким острів Гонконг відійшов британцям. До того ж для іноземців відкрилися п'ять портів, зокрема невелике рибацьке село Шанхай. У цих портових містечках «людям океану» виділили на умовах концесії землю, де вони будували собі домівки, консульства й церкви, у яких не діяло китайське законодавство. Район, де свого часу розташовувалося британське консульство, належав до Шанхайської міжнародної концесії.

Підписання Нанкінського договору знаменувало початок тривалого і сповненого страждань шляху до інтеграції з рештою світу, адже західні держави почали поволі відчиняти зачинені до того двері. До портів прибували нові хвилі місіонерів і розпусників, авантюристів і комерсантів. Хтось прагнув у майбутнє, інші тікали від минулого. Шанхай будували за західною моделлю. На заході його назва стала синонімом неймовірних можливостей і нестриманості, чуттєвого, загадкового Сходу. Для китайців же Шанхай був символом приниження і бруду, що його приніс із собою Захід. Місто-покруч, плід злочинного союзу.

Від самого 1842 року, починаючи з доволі поміркованих реформаторських ініціатив і закінчуючи революцією 1912 року, у результаті якої імператора було скинуто, і до впровадження комунізму та остаточної перемоги комуністичного режиму 1949 року, усе, що робили китайці, мало на меті лише одне: вигнати колоністів і повернути Китаю його колишню велич. І тільки тепер, за понад півтора століття, можна сказати: їм це майже вдалося.

Охоронець спостерігає за мною з байдужою посмішкою. Історія його не цікавить. Для нього це просто якісь обшарпані будинки, свідчення минулого приниження. Певно, він вважає, що їм тут не місце. Чому б не збудувати щось гарніше, сучасніше? За кілька місяців я дізнаюся, що в будівлі колишнього консульства після капітального ремонту відкрили дорогий готель. А поки що ми йдемо до воріт, на світло ліхтарика.

— Вибачте за опіум. І взагалі... що вас колонізували, — звертаюся я до охоронця. — Ви ж знаєте, ми й самі від цього не в захваті.

— Не переймайтеся, — сміється він у відповідь. — Це ж історія, а історія не підлягає змінам.

