

ВСТУП. ДОРОГА-МАТИ

Вибіста 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, кількості 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 далекобійниками 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. Прямою 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: поліціанти 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 пашу 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). Десь п'ятнадцять їде 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 симпозиум 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 дорогіг, 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 божевіллям 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

тягаря 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 псувають 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 прізвиськ»: згідно з китайською легендою, усі вони походять лише від сотні сімей. Сьогодні в житті «ста старих прізвиськ» 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 разом 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, війовничі настрої Мао Цзедуну 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 XXI 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 розвинутою 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 навколиш-

ньому 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.