

Евгений Межов *Гнездо «дождливой ласточки»*

Китайская пятилетка в России



Евгений Межов

Гнездо «дождливой ласточки»

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=11611436

Аннотация

Как случилось, что страна, подарившая миру бумагу, фарфор, шелк и компас, сосредоточилась на копировании вместо того, чтобы изобретать что-то принципиально новое? Возможно, вы найдете ответы на страницах этой книги. Информация о бизнес-привычках, предпочтениях и комплексах менеджеров китайских и тайваньских компаний будет интересна и полезна как для профессионалов автобизнеса, так и для обычных читателей, интересующихся Китаем.

Содержание

Пролог	5
Глава 1. Сотни миллионов «Ли»	10
Конец ознакомительного фрагмента.	45

**Гнездо «дождливой
ласточки»
Китайская
пятилетка в России
Евгений Межов**

© Евгений Межов, 2015

Создано в интеллектуальной издательской системе
Ridero.ru

Пролог

Впервые Китай стал превращаться в моем сознании в нечто большее, чем просто некая территория на карте мира, летом 2005 года. Именно тогда, один из ведущих российских авторитетеров, где я работал менеджером новых проектов, решил уделить внимание перспективному, но тогда еще абсолютно неизведанному направлению – продаже китайских легковых автомобилей. Так случилось, что из всех возможных направлений автобизнеса, именно эта тема стала в моей карьере основной, хотя тогда никому и в голову не могло прийти, насколько интенсивным будет наше сотрудничество с Китайской Народной Республикой.

Этим же летом, по рекомендации одного из директоров компании, на работу была принята гражданка КНР, которая стала моей помощницей и одним из основных источников знаний о Китае. Более того, ее вклад в развитие наших китайских проектов трудно переоценить, и все то, о чем пойдет речь дальше было бы невозможно без этой замечательной женщины. Для удобства я буду называть ее коротко – Линь. Она очень хорошо, хотя и не свободно, говорила по-русски, допуская, порой, в своей речи забавные оговорки. Одно из моих первых впечатлений, было связано с постоянной готовностью Линь исполнять мои распоряжения и пожелания, пытаясь иногда их предугадать. Более того, если мне

случалось уронить что-то со стола, то Линь коршуном кидалась на беззащитный ластик или карандаш и гордо передавала мне добычу. Попытки подавать мне плащ по окончании рабочего дня удалось пресечь достаточно быстро, а вот борьбу за право переноски папки или портфеля с рабочими материалами я проиграл всухую.

Это только потом стало ясно, что как руководитель, я рассматривался ею в качестве небожителя, от которого зависит не только карьера в компании, но и чуть ли не дальнейший жизненный путь. Постепенно наши отношения стали менее формальными, скорее дружескими, хотя интервал начальник-подчиненный всегда сохранялся. Для меня, привыкшего к совершенно иной деловой культуре западного образца, такая модель взаимоотношений поначалу была странноватой, но потом, по мере общения с другими китайцами, я понял и принял к сведению ее некоторые специфические особенности.

Первым заданием Линь стала подготовка обзора текущего состояния китайской автомобильной промышленности, что она и выполнила с усердием и дотошностью. Подготовленный материал был довольно познавателен, но не вполне профессионален с точки зрения автомобильного бизнеса, что, тем не менее, было вполне простительно исходя из того, что прежний деловой опыт Линь никак не был связан с автомобилями. Надо отдать ей должное, Линь старалась возместить отсутствие специальных знаний исключительным трудолю-

бием и старанием. Так, она завела специальный блокнотик, куда записывала всевозможную информацию, в том числе и не относящуюся непосредственно к автомобильному бизнесу. Например, как-то она спросила, чем отличаются слова «склон», «уклон» и «наклон», и мне пришлось подробно разъяснять лингвистические тонкости русского языка.

В подготовленном Линь материале о китайской автомобильной промышленности, были перечислены автомобильные бренды, представляющие для меня в тот момент в полном смысле слова «китайскую грамоту». Более того, Линь дословно и буквально перевела названия некоторых моделей с китайского языка на русский. Среди них, в частности, запомнилась «Дождливая ласточка», которая и дала название этим запискам.

К середине 2009 года, у меня, тогда уже руководителя китайского направления компании, накопился немалый опыт общения с партнерами, представляющими различные автомобильные заводы Срединной Империи. Думаю, что сейчас в период «разворота на Восток» воспоминания о «китайском» периоде моей карьеры, могут быть интересны не только российскому автомобильному сообществу, но и просто любопытствующему. Учитывая то, что описанные в записках события происходили сравнительно недавно, я, из этических соображений, постарался не называть конкретных должностей и фамилий, а иногда просто использовал вымышленные имена. Надеюсь, что мои коллеги и друзья, которые, без-

условно поймут о ком идет речь, а то и узнают себя, с пониманием отнесутся к выбранному стилю повествования.

За истекшие годы у меня сложилось собственное восприятие Китая, китайцев и особенностей их поведения в обычной жизни и бизнесе. Оно сформировалось не под влиянием академических трудов китаистов или путевых заметок профессиональных путешественников, а как результат делового и частного общения, многочасовых переговоров с китайскими коллегами, наблюдений и размышлений над особенностями их нравов и традиций, поведения в различных ситуациях и выражением эмоций. Некоторые выводы могут показаться спорными и неоднозначными, но это мои, безусловно, субъективные впечатления от страны и людей, ее населяющих. Я благодарен тому, что судьба предоставила мне возможность познакомиться с этой удивительной страной, поражающей своими грандиозными достижениями, уникальной культурой, социальной неоднородностью и оставившей у меня столь яркие, незабываемые, впечатления.

Помимо путевых заметок, которые я старался как-то систематизировать после каждой командировки, я включил в настоящие записки фрагменты из нескольких докладов, подготовленных для выступления на различных российских и международных автомобильных форумах. Надеюсь, что этот материал также будет интересен читателю.

Для удобства постараюсь не злоупотреблять непривычными для европейского уха китайскими названиями, но полно-

стью избежать этого, разумеется, не удастся. В каких-то случаях буду приводить английский вариант китайских названий, а в каких-то, более простых, обойдусь русскоязычным написанием.

Глава 1. Сотни миллионов «Ли» Москва-Пекин-Чунцин-Пекин- Москва, июнь-июль 2006 г.

Первое знакомство с Китаем состоялось летом 2006 года, когда небольшая российская делегация была приглашена на дистрибьюторскую конференцию, проводимую компанией Changan в городе Чунцин (Chongqing). Обычно перед поездкой куда-либо за границу я стараюсь получить некоторые сведения о месте назначения. Так и в этот раз, Интернет ресурсы снабдили меня сведениями о том, что Чунцин – это город федерального подчинения с населением более тридцати миллионов жителей, расположенный в провинции Сычуань (Sichuan) на юго-западе страны, и что его называют городом туманов и одной из трех «печек» Китая. В тот момент я не уделил должного внимания этой информации, полагая ее неким преувеличением, принятым для привлечения интереса туристов.

Итак, вещи собраны, сувениры «в русском стиле» закуплены – пора в путь. Сохранился даже их список: шкатулки лаковые и берестяные (Палех и Холуй); водка в большом и среднем футлярах и тому подобное. Да и без матрешек не обошлось. Позже выяснилось, что в Китае их производство налажено едва ли не лучше, чем в России.

Перелет по маршруту Москва – Пекин – Чунцин был довольно утомителен и малоинтересен, за исключением одного эпизода. Еще на этапе регистрации, мы убедились как все же много на свете китайцев. Увидев толпу людей, нагруженных чудовищным количеством чемоданов и коробок, заполонивших все свободное пространство в зале регистрации, мы переместились к стойке бизнес класса и попросились на регистрацию вне очереди. Видимо из чувства национальной солидарности, сотрудница аэропорта пошла нам навстречу, заметив, что каждый «китайский» рейс – это испытание на выносливость и терпение, так как зарегистрировать сто пятьдесят человек с одной и той же фамилией не так легко. Насколько я понял, имелась в виду широко распространенная в Китае фамилия «Ли».

Так сложилось, что первое время мы летали рейсами компании Air China и, как правило, порядка 80% всех пассажирских мест огромного Boeing-777 были заполнены именно китайцами. Они вообще предпочитают пользоваться услугами своих, родных компаний и этим, в частности, отличаются от россиян.

Поначалу, мы были немного шокированы непосредственностью китайских пассажиров, немедленно оккупировавших немногие свободные места в конце салона, комфортно расположившись там на ночлег. При этом, в проход между рядами выставлялась обувь, пакеты со спиртным из аэропортового Duty-Free, не влезшие в багажные емкости над сиде-

нями и, по мере поедания семечек и орехов, кулечки с шелухой. Кроме того, весь многочасовой полет китайцы активно общались, иногда переговариваясь через несколько рядов кресел. Складывалось впечатление, что собеседники не виделись годами.

Аэропорт Пекина, куда мы прилетели примерно через семь с половиной часов, и где нам предстояла пересадка на внутренний рейс до Чунцина, запомнился любопытной ситуацией, несколько озадачившей меня – первая же сто долларовая бумажка, которую я попытался поменять на юани, оказалась фальшивой. Сразу же вспомнился фильм «Красный угол», с Ричардом Гиром в главной роли, в котором герой угодил в китайскую тюрьму. Мои спутники подлили масла в огонь, доброжелательно спросив, что передать родным в Москве. К счастью, все окончилось изъятием купюры и записью данных моего паспорта.

Еще пара слов на эту тему. В один из последующих приездов мне пришлось менять в банке Чунцина довольно крупную сумму долларов США, и процесс довел меня буквально до белого каления, так как, несмотря на отсутствие прочих посетителей, я провел в офисе не менее часа, пообщавшись через Линь, как минимум, с тремя менеджерами. Возможно учитывая мою «неблагонадежность» каждую купюру просвечивали рентгеновскими лучами и пробовали на зуб, что и привело к столь значительной задержке. С них станется...

До Чунцина мы добрались рейсом Sichuan Airlines. Вооб-

ще необходимо отметить, что все китайские авиакомпании оснащены современными лайнерами Boeing или Airbus. Забегая вперед, а мне довелось налетать никак не менее двадцати тысяч миль внутри Китая, я не могу вспомнить ни одного случая существенного опоздания или каких-либо иных проблем. Китайские аэропорты – это отдельная тема, и я коснусь ее позже.

По прилету в Чунцин нас встретили представители Changan, в том числе молодой парень по имени Энди, с которым мы в дальнейшем, несмотря на разницу в возрасте, подружились. Вообще-то, его настоящее китайское имя было другим. Как выяснилось, все китайцы, изучающие иностранные языки, выбирают себе типичные для страны, где живут их носители, имена. Например, изучающий русский язык выбирает имя и представляется Иваном или Петей, английский – Джоном или Питером, французский – Жан-Полем или Тьерри. Тем не менее, я всегда старался использовать аутентичные имена, когда это было возможно исходя из моих лингвистических способностей.

Китайский язык исключительно сложен, как в силу своей абсолютной уникальности, так и по причине множества тональных оттенков, от изменения которых меняется общий смысл фразы. Иначе говоря, никогда нельзя быть уверенным, что произнесенные «по-китайски» слова будут поняты правильно, даже если речь идет всего лишь о чашке чая. Одно хорошо – в Китае не стыдно плохо говорить на англий-

ском, немецком, французском или любом другом языке. Дело в том, что степень понимания ваших слов подавляющим большинством китайцев будет одинакова!

И снова о Чунцине. Как оказалось, это действительно огромный город, вольготно расположившийся в обширной долине, окруженной кольцом гор, а также на их каменистых склонах. Интересной его особенностью является наличие нескольких деловых центров, помимо основного, расположенного на полуострове Юйчжунбаньдао, в месте слияния двух рек – Янцзы (Yantgze) и Цзялин (Jialing). Вероятно, эта отличительная черта связана как с большими размерами города, так и с особенностями его географического месторасположения.

Побывав за три года в десятке китайских городов, могу сказать, что Чунцин, пожалуй, один из наиболее интересных и запоминающихся: его окрестности исключительно богаты памятниками культуры и природными красотами – труднодоступными горными вершинами, глубокими ущельями, по которым протекает величественная Янцзы, многочисленными термальными источниками. Горожане отличаются редким гостеприимством, незабываема сычуаньская кухня, с ее обилием жгучего красного перца.

Мне довелось несколько раз побывать в Чунцине, и каждый визит запомнился чем-то особенным, новым. Наилучшие впечатления оставили и исключительно высокий уровень организации конференции Changan, и традиционное

гостеприимство представителей компании Lifan во время рабочих или совместных с журналистами визитов, и интереснейшие экскурсии, устраиваемые для нас китайской стороной. Это город, который щедро делится своей красотой с любым приезжим, поворачиваясь своими новыми гранями в любое время года, будь то промозглый январь или невыносимое пекло жаркого августа.

Необходимо также добавить, что Чунцин является единственным городом центрального подчинения в западной части страны. Для Китая это немаловажно, и местные жители утверждают, что выделение в 1997 году Чунцина из провинции Сычуань коренным образом изменило и улучшило экономическую ситуацию в городе.

Changan первый раз в своей истории проводил международную дистрибьюторскую конференцию. Среди гостей были представители как развивающихся стран Африки, Азии и Латинской Америки, так и североамериканцы и европейцы. Страны СНГ представляли мы, представитель нашего прямого конкурента Major Auto и украинцы из «Атлант-М». В программе конференции были предусмотрены такие традиционные мероприятия, как знакомство с продукцией компании, посещение ее сборочных заводов и R&D центра, приветственный и завершающий банкеты, рабочие дискуссии и встречи. Еще раз отмечу высокий уровень организации всех мероприятий, ставший очевидно результатом тщательной предварительной подготовки. Базой для проведения

конференции и проживания гостей стал отель Holiday Inn North, принадлежащий компании Changan.

Прилегающий к отелю район также находился в сфере влияния компании Changan – именно там были построены целые кварталы высотных жилых домов, квартиры в которых были предназначены для последующей продажи работникам. Компания выкупила у застройщика квадратные метры по оптовым ценам и предоставила своим рабочим и служащим возможность приобретать квартиры на льготных условиях. Такой подход вызывает уважение, так как это реальный путь повышения лояльности персонала.

Визит на завод, где производились в то время некоторые модели автомобилей Changan, запомнился не только принципиально новыми для меня впечатлениями, но и скульптурной композицией около комплекса административных зданий. Она изображала мускулистого человека вкатывающего огромный каменный шар вверх по крутому склону. У делегатов из Европы, сразу же возникли ассоциации с Сизифом, однако, как выяснилось, китайцы вкладывали в скульптуру совершенно иной смысл, да и о греческой мифологии, вероятно, имели весьма слабое представление. Этот «китайский Сизиф», как оказалось, олицетворял сразу два типично китайских мировоззренческих постулата: первый – не надо торопиться, вкатывая шар на вершину, потому что, если по неосторожности он упадет, то мгновенно окажется снова у подножия, и второй – вкатывая шар на гору, нельзя оста-

новиться на полпути и присесть отдохнуть, так как и в этом случае он скатится вниз.

Китайцы обожают идеологически выдержанные, иногда, чрезмерно навязчивые лозунги, а также различные символы. Эти лозунги можно увидеть подчас в самых неожиданных местах, а уж на стенах офисных и заводских корпусов и подавно. Символике они также придают большое значение, полагая, что в ней может скрываться секрет успеха. На территории одного из заводов я с удивлением обнаружил монумент отлитый из серебристого металла, чем-то напоминающий треугольный «кусочек сыра, слегка поеденный мышами». Оказалось, однако, что это торговый знак компании, и изображает он вовсе не сыр, а «человека, идущего вслед за солнцем!?!». Таких загадочных композиций нам довелось увидеть впоследствии немало, и в общественных местах и на предприятиях.

Во время пребывания в Чунцине удалось познакомиться со многими делегатами, среди которых выделялись природной экспрессией представители африканского континента из Нигерии, и ЮАР. Так, южноафриканский немец Карл-Хайнц, бурно отмечал как успехи, так и неудачи футбольной сборной Германии, выступающей на очередном чемпионате мира, совпавшим по времени проведения с конференцией. Запомнился еще Хосе из Колумбии, чьи родители эмигрировали из Польши в Южную Америку еще до второй мировой войны, и с кем мы встретились еще раз на конференции

Chery в ноябре того же года. Произвел впечатление рассказ о том, как его жену и дочь пытались похитить бандиты для последующего получения выкупа, и как ему пришлось уходить от погони на своем автомобиле.

Гостеприимство организаторов и деловая составляющая конференции оставили исключительно благоприятные впечатления, были четко обозначены ближайшие приоритеты и цели. Руководство Changan приняло к сведению наши выводы о том, что автомобили, которые они успешно продают на внутреннем рынке, для России не подходят. И дело не только в том, что качество сборки китайских автомобилей нуждалось в улучшении, а в ином подходе к потребительским свойствам автотранспортных средств. Например, типичный китайский автомобиль, такой как, Changan SM8 – это высокий и узкий «однообъемник», длиной около четырех метров, зачастую, с 7 (!) пассажирскими местами – в Китае их называют «буханками». Можете себе представить, как ощущали бы себя россияне внутри такого транспортного средства?!

Вообще, такой науке как эргономика в Китае уделяется явно недостаточное внимание. Вероятно, тысячелетия игнорирования личностных интересов конкретного человека привели к тому, что китайские дизайнеры и конструкторы автомобилей в последнюю очередь думают об удобстве водителя и пассажиров. Отсюда: некомфортные сидения и подголовники, находящиеся вне пределов видимости водителя

приборы на передней панели автомобиля, неудобно расположенный замок багажника и прочее.

Некоторые особенности китайских автомобилей, обусловлены антропометрическими различиями между жителями Европы и Китая. Так, средний китаец ниже ростом, меньше весит, имеет более короткие конечности, и более тонкие, изящные кисти и пальцы рук. Из этого следует очевидный вывод – для успешного продвижения китайских автомобилей на внешних рынках необходима их адаптация под местные антропометрические стандарты. Например, для России – это увеличение высоты спинки сидения водителя, более выраженная боковая поддержка на всех сидениях, профилированный задний диван, «пухлые» руль и рукоятка коробки передач и тому подобное.

Надо отдать должное представителям Changan. Несмотря на то, что они явно сомневались в наших оценках готовности того же СМ8 к экспорту в Россию, считая наши аргументы проявлением хитрости с целью сбить цену, все высказанные замечания, советы и предложения тщательно конспектировались китайскими партнерами для последующего изучения и анализа. Как стало очевидно позднее, недоверие и сомнения преобладали в умах менеджеров компании не менее полугода, вплоть до нашей очередной встречи.

Все время пребывания в Китае, наша делегация находилась под опекой радушных хозяев. Так, узнав о том, что мы собираемся арендовать автомобиль для того, чтобы съездить

в популярное среди туристов местечко Дацу (Dazu), один из вице-президентов компании распорядился о выделении в наше распоряжение микроавтобуса с водителем и сопровождающим, моим приятелем Энди.

Дацу – это довольно обширный по площади комплекс, включающий более пятидесяти тысяч скальных скульптур и изображений, созданных в период между VII и XIII веками и заслуженно причисляемый Юнеско к памятникам всемирного наследия. Его также образно называют «художественным дворцом» династий Тан и Сун.

Дорога от Чунцина до Дацу заняла примерно три часа, на протяжении которых нам удалось увидеть и ярко-зеленые в это время года рисовые поля, и болотца, заросшие лотосом, и фруктовые сады, и, относительно невысокие, поросшие густыми зарослями бамбука горные склоны. Конечным пунктом поездки, стал горный поселок Баодиншань (Baodingshan). Последние пятьсот метров пути мы проехали в открытом туристическом вагончике на колесном ходу. Совсем рядом с поселком располагалось неглубокое ущелье, на склонах которого находились многочисленные барельефы или скульптуры, вырезанные вручную в мягкой горной породе.



Старички на завалинке. Но дорогу у них я бы спрашивать не стал...



Изображения воинов. Краски сохранили яркость несмотря на прошедшие века



Колесо судьбы в буддийской мифологии



Исполинские статуи, высеченные непосредственно в стене ущелья



Одно из редких изваяний лежащего Будды

Статуи изображали, в основном, традиционные буддийские и даосские персонажи, среди которых особенно запомнились изображения обитателей ада. Фигуры грешников и мучающих их демонов были высечены и раскрашены с таким мастерством, что поневоле приходила мысль о вероятности весьма близкого знакомства авторов и с теми, и с другими. С учетом жары впечатление от адских персонажей было особенно сильным.



Колоритная бытовая сцена в аду. Интересно, что написано на стене?



Мучения грешников



Демоны как живые...

Внутри комплекса имелся небольшой сувенирный магазинчик с множеством различных изделий из камня. Поразил своей красотой хризантемный камень, в глубине которого как будто распустились роскошные белые цветы. У нас этот камень, кажется, называют чароит, но полной уверенности у меня нет.



Расцвели хризантемы...



Речка на дне ущелья

На выходе мы попали в окружение местных торговцев, продающих различные сувениры, изготовленные из камня: декоративные блюда, фигурки основных персонажей буддизма и многое другое. С учетом «распространенности» английского языка в провинциальном Китае и обилия туристов из разных стран, призывные возгласы торговцев звучали примерно так: «Hello! Buddha!» или, например, «Hello!

Stone!» Если потенциальный покупатель заинтересованно останавливался, то вступал в действие язык мимики и жестов, а также калькулятор со скачущими, как зайцы, цифрами.



Сторговались...

Впоследствии я неоднократно встречался с этой универсальной схемой торговли. Например, в Пекине, рядом с мемориалом Мао Цзедуна, продавец наручных часов минут пять бегал вокруг, восклицая «Hello! Rolex!», показывая

связку пятидолларовых часов. А один из моих коллег рассказывал, что ему пытались всучить некий сувенир со словами «Ханда мада!», что оказалось искаженным до неузнаваемости английским «Hand made». Также в словаре китайских торговцев общепринято выражение «Чипа, чипа!», что представляет собой, оказывается, английское «cheaper», то есть дешевле.

После Баодиншаня мы поехали в расположенный неподалеку Бейшань (Beishan), скульптурные композиции которого, оказались, на мой взгляд, не столь колоритны. Однако и там, нашлось нечто интересное. Во-первых, на вершине ближайшей горы, стремилась в небо многоярусная пагода, напоминающая космический корабль на стартовой площадке. А во-вторых, на склоне той же горы непосредственно под пагодой скрывался искусственный грот, в котором прятались каменные изваяния двух сидящих Будд. Любопытно, что находясь наверху, совершенно невозможно было догадаться о том, что находится тридцатью метрами ниже.



Пагода на горе



И скульптуры под пагодой

Скульптуры имели не менее десяти метров в высоту и показались мне огромными. Это потом, когда я увидел в сети фотографии гигантского семидесятиметрового Будды в Лешани (Leshan), стало ясно, что Бейшаньские изваяния обладают достаточно скромными размерами. Около статуй дежурили одетые в оранжевые балахоны монахи, продающие специальные ритуальные свечи для того, чтобы желающие могли воскурить их в честь Будды. На всякий случай, и мы приобрели по паре – кто знает, все-таки в Китае находимся, да и приедем, наверное, еще...

Кульминацией конференции стали VIP банкет, куда попали и мы, как перспективные партнеры, а также речной круиз для всех участников. Про банкет особо рассказать нечего, за исключением первого знакомства с «милым» китайским обычаем подходить к иностранным гостям с индивидуальным тостами. А если принять во внимание обилие китайских руководителей разного ранга, жаждущих засвидетельствовать вам свое уважение, и доброжелательные рекомендации русскоязычных менеджеров пить до дна, то становится понятно, насколько осторожным следует быть. Спасает, весьма специфический, мягко говоря, запах китайской водки и небольшой размер стаканчиков. В самом тяжелом положении оказываются руководители делегаций, которые не могут отказаться выпить из-за крайне негативного отношения

китайцев к такому факту, а также в связи с тем, что с боссом-то точно хотят выпить все. К счастью, я не столь часто попадал в подобную ситуацию, а когда доводилось, относительно легко отделялся.

О круизе расскажу подробнее. Исторически сложилось так, что главный культурный и деловой центр Чунцина расположен в месте слияния рек Янцзы и Цзялин. Место действительно очень живописное, там же находятся многочисленные пирсы для прогулочных теплоходов, ожидающих туристов. Наиболее интересен круиз по обеим рекам в вечернее время, когда окружающие небоскребы расцветаются разноцветными огнями реклам, и на набережной начинается лазерное шоу.



Мыс у слияния двух рек

Теплоходы представляют собой, как правило, трехпалубные суда, в которых первая палуба является неким подобием ресторана самообслуживания, а две верхние отведены для наблюдения за городскими достопримечательностями. Причем верхняя открытая палуба уставлена столами и стульями для большего удобства экскурсантов.

Обычный круиз состоит из трех частей: первая, статичная, когда теплоход еще стоит у причала, а пассажиры, особенно китайского происхождения, массово набрасываются

на еду, предлагаемую в форме китайско-шведского стола, то есть блюда китайские, а форма подачи – шведская; вторая, когда теплоход около часа плывет по Янцзы и третья, когда судно возвращается к месту слияния обеих рек и уходит в Цзялин, также примерно на час. Для того, чтобы попасть на теплоход, необходимо было пройти по цепочке из узких понтонов, скрепленных между собой и с берегом стальными тросами. В начале лета уровень воды в Янцзы высокий и под яростным напором реки понтоны так устрашающе скрипели и раскачивались, что идти по ним было довольно неудобно.



Понтонный переход к прогулочному теплоходу

Опять-таки китайцы пугали тем, что в Янцзы каждый год гибнет много купальщиков, рискующих плавать в стремительных мутных водах великой реки. Рассказали и о крокодилах Янцзы, что было нами воспринято, как местный фольклор. Однако позднее, уже в Шанхае, я действительно увидел этих «симпатичных» рептилий в местном океанариуме.

Вообще, место слияния двух столь разных и больших рек очень интересно. Вода в Янцзы имеет, как правило, светло-коричневый оттенок и совершенно непрозрачна, тогда как в Цзялин она серо-голубая. После того как обе реки встречаются, наблюдается интересное явление – по воде, увлекаемые быстрым течением, несутся гигантские охряные кляксы. Это, как оказалось, маленькие озерца воды из Янцзы. Ниже по течению, вода, перемешиваясь, становится одного, грязно-бурого цвета и остается таковой до самого Восточно-Китайского моря. Справедливости ради следует отметить, что в зимний период, когда уровень воды в обеих реках заметно падает, вода в Янцзы несколько очищается и становится более прозрачной.



Лужицы Янцзы в Цзялин

Так получилось, что в свободный от официальных мероприятий день, я вынужден был на какое-то время остаться без русскоязычных сопровождающих, которые, тем не менее, предварительно завезли меня в один из центральных многоэтажных супермаркетов для шоппинга. Первые пятнадцать минут прогулки все шло отлично, хотя немного смущало то, что в процессе перемещения по торговому центру, мне постоянно кланялись симпатичные девушки в форменной одежде, восклицаящие что-то вроде «Хай гуанинь!».

Молчать в ответ было неудобно, поэтому я сначала говорил «Hello!», а потом решил воспроизвести услышанное словосочетание. Думал, может, это они мне доброго здоровья желают, ну и я проявлю вежливость. Ответная реакция была достаточно обескураживающей: кто-то прыскал в ладонь, кто-то застывал в недоумении. Позднее Линь объяснила, что они мне говорили «Huan jing guang lin», что означает «Добро пожаловать». Но это были только «цветочки».

Я опрометчиво решил, что Китай – это именно то место, где можно и нужно приобрести компактный диктофон, который был нужен мне для работы. Найдя отдел электроники, я обратился к продавцу, и тут-то началось основное действие. Все как в песне Владимира Высоцкого: «На Тау Ките условия не те, там нет атмосферы, там душно. Но тау-китайцы радушны!». Встретили меня как родного, но никто не желал понимать, что же мне требуется. После получасовых бесплодных попыток изобразить жестами диктофон, продавец отправил гонца за кем-то, кто вероятно считался в магазине знатоком иностранного языка. Подчеркиваю, иностранного, так как окружающие явно не понимали на каком именно языке я объясняюсь. Приветствие «Hello!» у подошедшего парня получилось совсем неплохо, и я, обнадеженный, стал объяснять ему, что мне нужно. Тот понимающе кивнул несколько раз и, поочередно, принес мне электробритву, фотоаппарат и DVD проигрыватель. Магазин был большой, четырехэтажный, и я понял, что вероятность моей встречи

с диктофоном в ближайшие несколько часов крайне мала. В итоге, мы пожали друг другу руки и расстались, довольные друг другом: он – тем, что показал коллегам свою крутость в общении с иностранцем, а я – новым опытом, который в дальнейшем мне очень пригодился. А диктофон я все же купил, правда, уже в Шанхае. Жаль только, что инструкция была на китайском языке, что свело полезность покупки к нулю.

Да, чуть не забыл о еще одной любопытной характеристике города. Речь о чунцинских женщинах: они считаются в Китае очень красивыми и независимыми, причем основными признаками красоты являются чистая светлая кожа, а также сильные ноги. Как говорят сами китайцы, нежность кожи лица и рук достигается постоянной влажностью воздуха, отсутствием прямого воздействия солнечных лучей из-за частых туманов и обилием жгучего перца в пище. Про ноги ничего определенного сказать не могу, так как китайки предпочитают носить брюки и джинсы. В то же время, жительницы Чунцина просто вынуждены постоянно тренировать мышцы ног, исходя из горного рельефа местности, так что логика в этом утверждении присутствует.

В этой же связи, отмечу высокий спрос на услуги по переноске тяжестей в городе. Этим ремеслом занимаются здоровые мужики с бамбуковыми палками наперевес, как правило, крестьяне из окрестных деревень. Работа тяжелая и низкооплачиваемая, но зачастую являющаяся единственным

источником дохода для всей семьи. Носильщики в основном группируются вокруг рынков и магазинов, в надежде на получение заказа от покупателей, которым тяжело самим донести до дома, находящегося на склоне горы, сумку, набитую продуктами.

Возвращаясь к теме красоты китайских женщин, могу лишь отметить, что европейцу судить о ней непросто. Подозреваю, что основные критерии отличаются от привычных для нас и те, кто представляются нам симпатичными, вполне возможно выглядят в глазах китайцев не слишком привлекательно. Так, например, загар выдает крестьянское происхождение и многие китайки, в том числе и Линь, прячутся под зонтиком от любого, даже рассеянного солнечного света. Так или иначе, но урок я запомнил, и теперь смело говорю тоном знатока: «Чунцинки гораздо красивее чендунок или шанхаек». К сведению читателя, Ченду (Chengdu) – столица провинции Сычуань. Еще вспомнилось, как во время одного из приездов в Пекин, молодая девушка, сопровождавшая нас во время экскурсии на завод компании Foton, назвала себя «пекиянкой». Следуя ее логике, жители Пекина – должны быть «пекиянцами».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.