

中国概况
中国人的衣、食、住、行

*

新星出版社出版
(中国北京百万庄路24号)

邮政编码：100037

1996年(36开)第一版
(俄)

00282

ISBN 7-80102-601-2/Z · 602 (外)

17-R-5369P

КИТАЙЦЫ В БЫТУ – ОДЕЖДА, ПИЩА, ЖИЛЬЕ И ТРАНСПОРТ



КИТАЙЦЫ В БЫТУ — ОДЕЖДА, ПИЩА, ЖИЛЬЕ И ТРАНСПОРТ

Сегодня вряд ли кто усомнится в успехе политики реформы и открытости в Китае. Об успехе свидетельствуют быстрый рост экономики и совокупной мощи государства, неуклонный рост народного благосостояния. Иностранные, побывавшие в Китае, говорят: «В сегодняшнем неспокойном мире мы вдруг обнаружили, что в Китае «небо необыкновенно чистое» — развивается экономика, сохраняется социальная стабильность, люди спокойно живут и работают». И право же, такая оценка справедлива.

↙ Китай — страна с огромным населением и слабой экономической базой. Испокон веков китайцы трудились не покладая рук ради чашки риса и теплой одежды. Но мало кому удавалось осуществить эту мечту. Она стала осуществляться лишь после образования Китайской Народной Республики (1949) и особенно в годы реформы и открытости. Сегодня китайцы думают не только о том, чтобы сытно поесть и тепло одеться, но и о том, чтобы одежда выглядела элегантно, пища была питательной, жилье — комфортабельным, транспорт — удобным.

Издательство «Синьсин»

КНР, Пекин, 1996

Напечатано в Китайской Народной Республике

ISBN 7-80102-601-2

I. ОДЕВАТЬСЯ ЭЛЕГАНТНО

Канула в прошлое эпоха «трех цветов». Иностранные, приезжавшие в Китай более 10 лет назад,остирили по поводу бедности красок в одежде китайцев: «царство синих муравьев», «гарментальная пустыня». Действительно, почти все 900 млн. китайцев, независимо от пола, возраста и рода занятий, носили одежду в основном трех цветов: синего, черного и серого. Однообразие царило не только в расцветке, но и в покрое. Для мужчин существовали две формы: «а-ля Сунь Ятсена» и военная форма НОАК. Китель «а-ля Сунь Ятсена» имел четыре накладных кармана, стоячий воротник и спереди прямую застежку. Иностранные называли ее также «формой Мао Цзэдуна», «народной формой», очевидно потому, что ее часто видели на Мао Цзэдуне; военная форма НОАК состояла из хлопчатобумажных брюк защитного цвета и такого же френча с четырьмя постайными карманами, прямой застежкой и стоячим воротом. Что касается женской одежды, то в большинстве случаев это были брюки и блузка с прямой застежкой и отложным воротником. Понадобились несколько лет реформы (начало которой датируется 1979 г.), чтобы люди высвободились из идеальныхиков и тогда-то наступил конец «моде трех цветов».

В 80-е гг. для Китая пришла гарментальная весна. О ней возвестили молодые женщины и девушки, которые стали появляться на улицах в платьях и юбках ярких расцветок. Для этого понадобилось немалое мужество. Одно время красный цвет стал символически модным. Потом в моду вошли длинные,

расклешенные книзу брюки, брюки в обтяжку, джинсы. Молодежь радовалась: «Что хочу, то надеваю и мне все равно, что говорят другие!» Постепенно оживились и люди среднего и старого возраста: «Сейчас не одеваться, так когда еще одеваться. Пусть и для нас придет вторая весна».

Если раньше стремились не выделяться в одежде, следуя общему поветрию, то теперь люди заботятся об индивидуальности в стиле и покрое, выбирают одежду с учетом ее назначения, своего возраста, рода занятий, телосложения, цвета кожи, ну и конечно, своего достатка. Для изобретательности моды открылись неограниченные возможности. В одежде китайцев стало больше вкуса, изящества, индивидуальности.

В городе одеваются элегантно, а в деревне — достойно. Если у вас появится возможность побывать в китайской деревне, то вы обнаружите, что только по одежде отличить деревенского жителя от горожанина довольно трудно. По мере того, как в крестьянских семьях увеличились доходы, жители села стали одеваться по-современному, ушли в прошлое времена, когда носили исключительно грубую холщевую одежду, зимой — нагольный тулуп. Большим спросом пользуются в деревне прочные и не требующие глажения ткани из искусственных волокон, вельвет, сукно из полунатуральной пряжи, шерстяные ткани, а также куртки и брюки свободного покроя и современные костюмы. «По одежде встречают», — говорят крестьяне, — «так надо постараться выглядеть достойно». Все чаще крестьяне покупают готовую одежду, тщательно выбирая фасон и предпочитая модели более высокого разряда. В 1994 г. в сред-

нем каждый житель села израсходовал на одежду 70 юаней, это в 2,3 раза больше по сравнению с 1985 г. Если для крестьянина одежда прежде всего должна выглядеть «добротно и достойно», то для горожанина на первом месте стоит требование элегантности. Интересно, что в сегодняшних китайских городах перестали быть модными ткани из синтетических волокон, люди предпочитают изделия из естественных волокон: хлопка, льна, шелка, шерсти и натуральной кожи. Путем сложной технологической переработки из них изготавливаются разнообразные высококачественные ткани с удивительными свойствами, причем ассортимент их непрерывно пополняется новыми видами. В 1994 г. среднедушевой расход на одежду в городах и поселках страны составил 390 юаней, что в 2,3 раза больше, чем в 1990 г. Причем особенно широким спросом пользуются готовые изделия, в среднем каждый горожанин приобрел 5,2 штуки готовой одежды. Расходы на готовую одежду превзошли расходы на ткани в 6,7 раза.

Чтобы модно и индивидуально. Раньше одна и та же одежда, скажем, брюки, служила своему хозяину три года как «новая», следующие три года как «старая», и потом перешивалась и отслуживала еще года три. Работающая в издательстве редактором Чжан имеет стаж в 20 лет. В 70-х гг. ее зарплата плюс зарплата мужа составляли в месяц 112 юаней, а на их иждивении были двое детей и двое стариков-родителей. Экономили во всем, одежду почти целиком шили сами, причем поскольку на хлопчатобумажные ткани существовали ограничения в виде специальных талонов, при выборе тканей обращали прежде всего внимание на ее прочность и носкость.

Одежду, которая становилась узкой или короткой, Чжан перешивала для старшей дочери, а потом ее донашивала младшая из сестер. От тех времен сегодня остались только воспоминания. Взрослые дочери Чжан теперь одеваются по моде и с большим изяществом, сама Чжан имеет одежду на все сезоны и, приодевшись, выглядит помолодевшей. Ее история — это история тысяч рядовых китайских интеллигентов.

В дореформенные времена очередьность требований, предъявляемых китайцами к одежде, предусматривала прежде всего практичность, потом экономичность, а затем лишь изящество. Идеальной считалась одежда, пригодная для носки в любое время года. Шили прочно, с расчетом на годы, одежда получалась грубой и тяжеловесной. Сегодня эстетические вкусы изменились, на первое место вышло требование красоты, изящества и соответствия моде. Люди стали предпочитать легкие, мягкие и в то же время хорошо сохраняющие тепло ткани. Как показало выборочное обследование, проведенное Китайским проектно-исследовательским центром одежды, 22,5 процента опрошенных назвали в числе главного стимула приобретения одежды стремление не отстать от моды; 42,1 процента опрошенных назвали главным требованием в одежде индивидуальность. То есть для сегодняшнего китайского потребителя главными мотивами являются желание одеваться модно и так, чтобы воплотить индивидуальные вкусы и стиль. С ростом покупательной способности китайцы все больше отдают предпочтение дорогостоящим, фирменным изделиям высокого качества и разряда.

Индустрия одежды и рынок. На протяжении многотысячелетней истории в Китае одежду шили портные-кустари. Ножницы и деревянный аршин составляли их орудия труда. Тогда и говорить было трудно о дизайне и моделировании. Только в условиях реформы отсталое положение в пошивочно-гарментальной отрасли стало изменяться. Тому способствовали возникшие потребности в разнообразии, индивидуальности и модности одежды. В 1982 г. был создан Китайский проектно-исследовательский центр одежды. Он дважды в год проводит пресс-брифинги, на которых презентирует модели, обещающие войти в моду в предстоящий сезон, тем самым как потребителю и модельеру, так и коммерсантам предоставляется важная информация. В 1987 г. был учрежден первый в Китае учебный институт одежды — Пекинский институт одежды. В настоящее время в 50 высших учебных заведениях страны имеются факультеты или группы по специальности одежды, где готовятся дизайнеры и инженерно-технические специалисты для текстильной промышленности. В сфере дизайна по одежде по стране занято несколько десятков тысяч человек. Гарментальная отрасль стала одной из трех китов, на которых держится индустрия потребления. За прошедшие десять с лишним лет в индустрии одежды произошли огромные изменения, неуклонно повышается уровень и профессионализм китайского дизайна. Получило широкое распространение компьютерное вспомогающее моделирование по системе CAD. Повсеместно устраиваются фестивали моделей, например, в Пекине, Даляне, Чанчжоу, Сычуани, Гуанчжоу и других местах.

Китай — важный экспортер одежды, примерно одна треть всей производимой в стране одежды вывозится за рубеж. Однако большая часть готовой одежды лишь перерабатывается в Китае по образцам зарубежных клиентов. Доля одежды, спроектированной китайскими модельерами, в общем объеме экспортимой одежды составляет лишь 10 процентов. Китайцы прилагают усилия к тому, чтобы изменить такое положение. Во многих объединениях предприятий есть собственные проектно-исследовательские бюро и центры, а также свои главные дизайнеры.

В обстановке повышения общего уровня гарментального дизайна появилась плеяда молодых, талантливых модельеров. В мае 1995 г. были обнародованы результаты всекитайского конкурса дизайнеров по одежде, организованного Объединением дизайнеров по одежде Китая. Были отмечены 10 дизайнеров — почти все молодые специалисты в возрасте 30 лет, приехавшие из Пекина, Гуанчжоу, Даляня, Шанхая, Нанкина. Стиль многих из них сложился под влиянием современных веяний Европы и Америки и носит современный, интернациональный характер, но в то же время воплощает традиционные черты китайской национальной одежды. Несомненно, что их работы окажут далеко идущее воздействие на моды Китая.

Сегодня Китай — это один из крупнейших в мире производителей, потребителей и экспортеров одежды. В 1995 г. им было изготовлено 8 млрд. шт. готовой одежды, в среднем на жителя 6,6 шт. По этому показателю Китай стоит на первом месте в мире. В 1994 г. объем розничной продажи на

рынке одежды составил 260,2 млрд. юаней, что также является рекордным в мире. Поступления от экспорта одежды и аксессуаров составили 24 млрд. юаней, и тут Китай вышел на первое место, обогнав Сянган. Доля Китая в мировом экспорте одежды составляет 16,7 процента, что в 33,5 раза больше против 1978 г.

По мере усиления тенденции интернационализации на гарментальном рынке Китая некоторые модели китайских производителей уже способны конкурировать с известными марками зарубежных стран и получили признание мирового потребителя. К примеру сказать, на японском рынке имеют хороший сбыт мужские костюмы китайских фирм «Мэйэрзъя» и «Шюньмэй». Однако в целом китайскую гарментальную промышленность отделяет от мировых стандартов еще довольно значительное расстояние. Это видно прежде всего из двух обстоятельств: во-первых, китайская одежда имеет недостаточно высокую разрядность, во-вторых, рейтинг марок китайской одежды в мире котируется невысоко. Чтобы занять на мировом рынке достойное место, в Китае разработана «стратегия фирменных моделей». С этой целью в 1995 г. силами Китайского гарментального общества, Главной компании гарментальной промышленности и Китайского центра по контролю за качеством одежды была проведена кампания презентации и стимулирования фирменных моделей и люксовых образцов мужских рубашек и джинсовой одежды. В ходе этой кампании было представлено 22 фирменные марки и 19 люксовых марок мужских сорочек, 4 фирменных марок и 2 люксовые модели джинсовой одежды.

Сегодня в Китае ежегодно продается 3 млрд. шт. готовой одежды, расходы на одежду составляют 17 процентов от всех расходов жителей на потребительские нужды. Помимо государственной торговой сети в стране действуют несколько десятков крупных частных рынков одежды: Силюйский оптовый рынок одежды г. Хайчэн (prov. Ляонин), Цзычуаньский рынок одежды (prov. Шаньдун), Цзимоский оптовый рынок одежды, Сыцзицинский рынок одежды г. Ханчжоу (prov. Чжэцзян) и другие. Оборот каждого из них превышает миллиард юаней в год. Наряду с этим одежда известных зарубежных марок стала продаваться в крупных городах страны. 16 лет назад Пьер Кардан познакомил китайскую общественность со своими всемирно знаменитыми моделями. А сегодня на китайском рынке имеются в продаже модели одежды более 50 мировых марок. Создаются совместные предприятия с участием знаменитых зарубежных фирм. Все это стимулирует повышение разрядности и рейтинга китайской одежды.

II. ПИТАТЬСЯ КУЛЬТУРНО

От прожиточного минимума к «малому благосостоянию». До начала реформы в семье Лю на текущие расходы выходило 40 юаней в месяц. В семье у него 4 едока, так что едва сводили концы с концами. На завтрак ели пампушки из пшеничной или кукурузной муки, кукурузную кашу и соленья; в обед, как правило, была лапша, приправленная соусом с 20-фэневым мясным фаршем; на ужин ели вареный рис с жареными овощами и соевым творогом. Зимой почти ни один обед и ужин не обходились без

китайской капусты (в вареном, тушеном, жареном виде). На зиму запасали несколько сот цзиней (1 цзинь = 0,5 кг) капусты, но и ее едва хватало до весны. Мясо и рыбу, которые продавались по карточкам, ели почти исключительно по выходным дням и праздникам. Что и говорить, жили бедно. После нескольких лет реформы зажили веселее. Сегодня в семье Лю на завтрак едят бутерброды с ветчинной колбасой и молоко (либо кекс, жареную яичницу и соевое молоко); в обед к рису подают маринованную утку или печеные куриные окорока, жареную голландскую фасоль, рыбу под соусом и суп; на ужин — жареные овощи с грибами, жареных угрей и суп из свиных ребрышек с редькой. Те блюда, что в дореформенные времена ели только по праздникам, сегодня стали каждодневной пищей. Пельмени и паровые пирожки с мясной начинкой, украшавшие раньше стол только по выходным и праздничным дням, теперь можно лепить в любое время — была бы охота, а можно и купить готовыми. В 1994 г. расходы китайцев на продукты питания в городах и поселках составили 49,9 процента в общем балансе потребления, а в деревне — 58,8 процента. Согласно градации Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (ФАО), страны с коэффициентом Энгеля (удельный вес питания в потребительской корзине) более 60 процентов относятся к разряду бедных, с коэффициентом Энгеля 50 — 60 процентов — к разряду достигших прожиточного минимума; с коэффициентом Энгеля 40 — 50 процентов — к разряду стран «малого благосостояния», с коэффициентом Энгеля менее 40 процентов — к разряду богатых стран. Таким образом уровень жизни

жителей городов и поселков Китая сегодня уже приблизился к «малому благосостоянию», а уровень жизни китайской деревни постепенно прогрессирует от прожиточного минимума к «малому благосостоянию».

Структурные изменения в пищевом рационе. Раньше в пищевом рационе китайцев преобладали мучные и зерновые продукты, бедно были представлены овощи, мясо-рыбные, молочные продукты. Это было обусловлено, с одной стороны, состоянием аграрного производства, а с другой, невысоким уровнем личных доходов. Последние годы в структуре питания китайцев произошли большие изменения, главным образом в том смысле, что стали больше обращать внимание на качественный состав пищи, а не только на удовлетворение потребностей в ее количестве. Необыкновенно обогатился ассортимент пищевых продуктов на рынке. Стали относительно меньше съедать зерно-мучных продуктов, зато гораздо больше стали потреблять мясо-рыбных продуктов, яиц, соевых и молочных продуктов, овощей и фруктов. По статистике 1994 г., в расчете на душу населения Китая потребление мяса составило 37,5 кг, молока — 5,1 кг, яиц — 12,3 кг, овощей — 195 кг, фруктов — 29,2 кг, рыбы — 17,9 кг. Это соответствует среднему уровню потребления в мире. Китайцы, живущие в городах, могут в любое время купить свежие рыбу, креветки, куры и утки, овощи, производимые не только в своем районе, но и на далеком юге. А также могут полакомиться зарубежными сортами овощей: голландской фассолью, европейской капустой, спаржой и пр.

Новой тенденцией, наблюдаемой в городах,

стал возврат к «грубой пище» — печеным бататам, вареной кукурузе, лепешкам из кукурузной муки. Некоторые стали ратовать за введение в меню дикорастущих съедобных трав: папоротника, кабомба, портулак, амарант и других. Очевидно, и каждодневные мясо и рыба тоже приедаются.

В деревне, где испокон веков главную часть пищевого рациона составляли зерно-мучные продукты, теперь стали больше потреблять нехлебных продуктов. В 1994 г. удельный вес зерно-мучных продуктов в общей сумме расходов на питание в среднем на человека составил 40,3 процента, что на 5,1 процента меньше по сравнению с 1985 г.; доля расходов на нехлебные продукты составила 42,8 процента (в 1985 г. — 39,8 процента). Из зерно-мучных продуктов стали больше потреблять рис и пшеничную муку, которые в Китае считаются «лучшими хлебопродуктами», а «грубые зерновые» (пшено, просо, кукуруза, бобовые) стали играть вспомогательную роль. С 1985 по 1994 г. душевое потребление «лучших хлебопродуктов» возросло с 208,8 до 212 кг, потребление масла и жиров увеличилось на 40,1 процента, мяса и птицы — на 8,4 процента, яиц — на 47,8 процента, рыбы и других аквапродуктов — на 80,5 процента.

Питаться с пользой для здоровья. Представления китайцев о правильном питании пережили переход от простого удовлетворения требованиям сытости к стремлению питаться качественно. На современном этапе все больше людей пошли еще дальше и стараются питаться с наибольшей пользой для здоровья и цивилизованно. «Покупайте за деньги здоровье и долголетие» — этот девиз стал

модным. Возрос интерес к появившимся на рынке оздоровительным, экологически чистым продуктам и полуфабрикатам быстрого приготовления. Особенно среди людей пожилого возраста. Войдите в любой универсальный магазин и вы увидите богатейший выбор оздоровительных продуктов разного рода, назначения и марок. Большинство оздоровительных продуктов отличаются низким содержанием жиров и белков, многие готовятся на основе сои. Немало продуктов этой категории содержат полезные для организма добавки в виде витаминов, микроэлементов и пр. Настойки, конфеты, сухие напитки, приготовленные из женьшения, оленьих пантов, ласточкиных гнезд, черепах, семян гинко и семян лотоса. Здесь есть продукты, помогающие при плохом функционировании желудка, селезенки, почек, печени и т. д., есть общие тонизирующие сердца, а также пополняющие в организме витамины и микроэлементы. Всего ассортимент оздоровительных продуктов насчитывает около 3 тыс. наименований, в 1994 г. объем их продажи составил 30 млрд. юаней.

Потребление экологически чистых продуктов (ЭЧП) гарантирует организм от попадания вредных химических веществ, связанных с употреблением туров и ядохимикатов. К выращиванию и производству таких продуктов предъявляются повышенные требования. В Китае производство ЭЧП началось в 90-е гг., сегодня имеется 30 производственных баз и более 300 предприятий, занимающихся изучением и освоением подобных продуктов. Разработана технология производства 500 наименований ЭЧП, в том числе зерновых, масличных, овощей, фруктов, чая, кофе, мясного скота, птицы и рыбы, яиц,

разного рода приправ и специй, свежих и сушеных плодов, консервированных продуктов, молочных продуктов, напитков, вин и пр.

Продукты и полуфабрикаты быстрого приготовления получили широкое распространение благодаря быстроте и удобству их обработки. В продаже имеются готовая лапша (ее в Китае называют «удобной»), замороженные полуфабрикаты мясных и овощных блюд, пельменей, консервы в мягкой упаковке, каши консервированные и т. п. Только удобной лапши насчитывается около 20 сортов: лапша с грибами, лапша с морскими продуктами, лапша с говядиной, лапша с куриным мясом... Цены устанавливаются в зависимости от разрядности.

Широкое распространение в крупных и средних городах Китая получили закусочные, быстро и другие заведения самообслуживания, где можно быстро поесть. Сегодня в стране насчитывается более 300 компаний «быстрой пищи», более 800 заведений типа быстро и «Мак-Дональд», их оборот составляет 20 млрд. юаней, примерно одну треть валового оборота общепита.

Наконец надо упомянуть появившиеся в годы реформы литературные чайные и стилизованные кафе и рестораны, где все убранство и меню призваны напоминать определенную эпоху или какое-то культурное событие. С ростом тяги людей к культурному досугу открылось широкое поле деятельности для бизнесменов. В Пекине есть ресторан «Воспоминание о прошлом», где подают блюда, бытовавшие в дореформенные времена. Ресторан «Лаосаньцзе» в г. Чжэнчжоу своим убранством вызывает в памяти обстановку житья молодежи в деревне в годы «куль-

турной революции». Под таким же названием есть ресторан и в Шанхае. В Хунани есть ресторан, название которого связано с биографией Мао Цзедуна. Открылись кафе, связанные с деятельностью известных звезд экрана и сцены, и бары, где царит атмосфера целинных земель или Лесового плато. Попадя в такого рода заведение, вы оказываетесь в особой атмосфере (убранство интерьера, музыка, подаваемые блюда), навевающей воспоминания об определенном периоде истории Китая либо говорящей об определенном культурном явлении. Здесь люди получают большое эстетическое удовольствие, а кое-кто предается ностальгии о прошлом.

На рынке общепита представлены и всемирно известные зарубежные фирмы: «Кентуккийские цыплята», «Мак-Дональд», «Итальянская пицца», японская кухня, южнокорейские блюда и т. п.

Инженерия «овощной и продовольственной корзины». Для того, чтобы наладить снабжение рынка овощными, мясными, молочными продуктами, в 1988 г. китайское правительство приступило к осуществлению инженерии «овощной корзины». Она включает три аспекта: во-первых, создание баз по производству нехлебных продуктов. Тут и база зимнего снабжения овощами, созданная в субтропических районах Южного Китая; и овощные базы в Шаньдуне, Шаньси и Хэнани; и разбивка 20 тыс. га теплиц для выращивания овощей в северных районах; и создание 104 свиноводческих баз, а в районе Чжунъюань — базы мясного крупного рогатого скота. В крупных и средних городах приморья созданы базы морепродуктов, в главных рыболовных районах созданы 13 баз пресноводных аквапродуктов; в Северо-

Восточном Китае, Хэбэе и северной части Цзянсу созданы 10 молочных баз. Во-вторых, инженерия «овощной корзины» включает строительство инфраструктуры, главным образом ферм государственного ранга по разведению элитных пород скота и птицы, молоди рыб и аквапродуктов, центров по снабжению и селекции высокопродуктивных пород мясных и яйценоских кур, тоящих мясных свиней, молочных коров и пр., а также овощных семеноводческих хозяйств; строительство современных заводов по производству кормов и добавок и заводов биопрепаратов для лечения скота. Эта стратегия предполагает, между прочим, расширение лова рыбы флотилиями дальнего плавания. В-третьих, согласно инженерии «овощной корзины» во всех крупных и средних городах Китая должны быть созданы масштабные современные свиноводческие, птицеводческие, молочные фермы, хорошо оборудованные овощные производственные базы, рыбопромыслы и пр.

Девизом инженерии «овощной корзины» является: «Строительство овощного хозяйства в деревне, богатый набор овощей на рынке и тяжелая овощная корзина у хозяйки».

Инженерия «продовольственной корзины» подразумевает мероприятия по развитию зернового производства. В Шанхае в 1995 г. вложения в инженерию «овощной и продовольственной корзин» составили 1,16 млрд. юаней. В содержание инженерии «продовольственной корзины» входит стабилизация посевной площади под зерновыми культурами в размере 500 тыс. му (33 тыс. га), повышение кратности урожаев с единицы площади, меры по предотвращению уменьшения посевной площади. Намечено

Лю Инхой — победительница конкурса китайских манекенщиц 1995 года.



В отделе готового платья
Супермаркета «Гуйю».





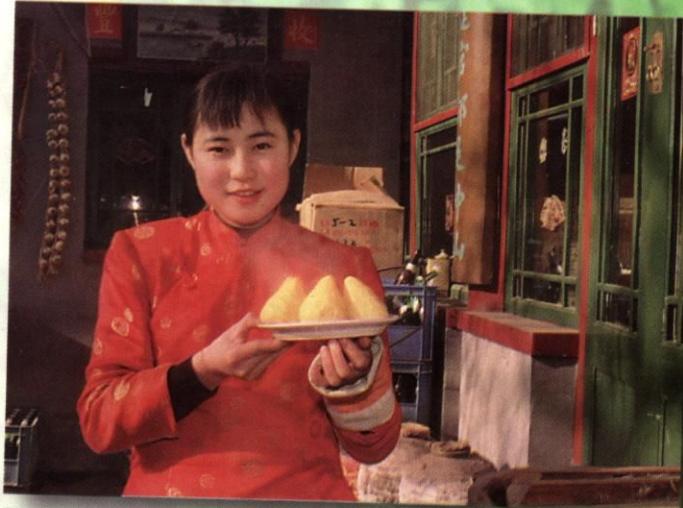
Так одеваются шанхайские девушки.



За столом в рядовой семье.



В отделе обуви универсама.

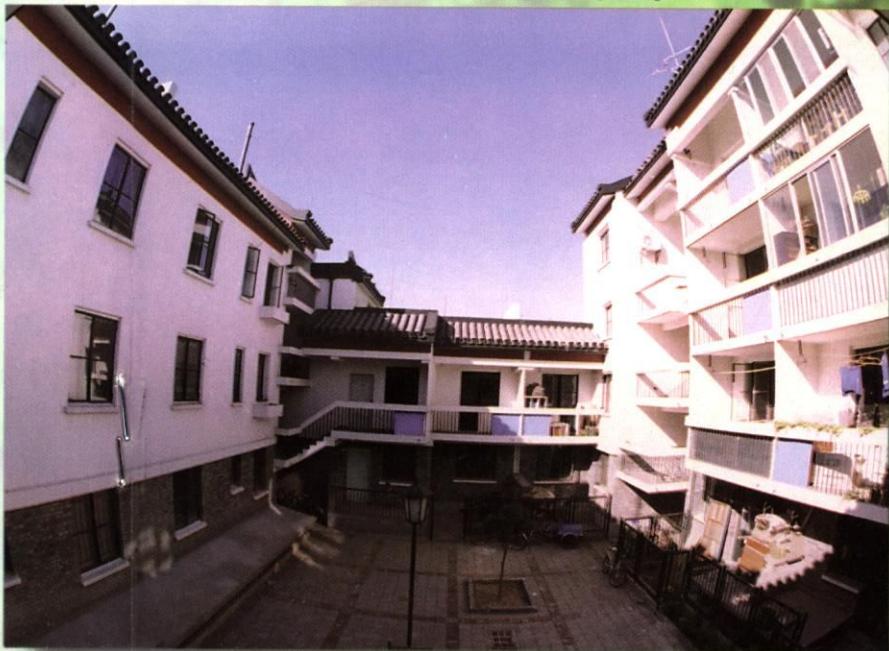


В ресторане «Вспомни прошлое» подают кукурузные пампушки.



Отделение Мак-Дональда в Пекине.

Традиционное жилище пекинцев «сыхэюань» (ансамбль с жилыми пристройками по всем четырем сторонам двора) обрело новый вид.





Жилой микрорайон в Шанхае, построенный на иностранные инвестиции.

Новые дома крестьян в селе Дунчжоу уезда Саньюань (Шэньси).



Новая квартира педагога Цао Ли.



Шанхайское метро.



Мотоциклы — важный вид транспорта в деревне.

Пекинские такси-«батончики».



поддерживать сбор зерна на уровне 2100 тыс. тонн, кроме того, намечено обеспечить хороший сбор хлопка на площади 45 тыс. му (3 тыс. га).

III. ЖИТЬ В КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ КВАРТИРАХ

Улучшение жилищных условий китайцев. Все последние годы впечатляющими темпами увеличивается жилищный фонд в китайских городах. На строительство жилых домов в городах (поселках) в 1979 — 1994 гг. было израсходовано более 800 млрд. юаней. Введено в строй 2,275 млрд. кв. м жилплощади, более 63 процентов горожан вселились в отдельные квартиры, оборудованные всеми удобствами. Из них 56 процентов живут в квартирах из двух и более комнат. В 66,3 процента семьях средняя жилплощадь на человека превышает 8 кв. м, 66,5 процента семей имеют в квартире туалет (с душем или ванной), 32,4 процента семей, проживающих в районах к северу от Янцзы, пользуются батареями отопления в зимний сезон, 63,3 процента семей имеют в квартире газ (коксовый или нефтесопроводящий), 89,6 процента семей имеют водопровод. Если говорить об амплитуде роста жилплощади, то деревня обогнала город. С 1985 по 1994 г. размер жилплощади, приходящейся на человека в деревне, возрос от 14 кв. м до 20,2 кв. м. 70 процентов деревенских жилых домов построены из кирпича либо железобетона. В богатых селах строится все больше коттеджей в два и более этажей с просторным двором.

Подвизающийся в журналистике А Ню живет

на зарплату. Еще в 70-х гг. ему по распределению выдали казенную комнату площадью 21 кв. м. 11 лет его семья в 4 человека прожила в ней, не имея возможности даже мебель купить порядочную. Не было ни газа, ни отопления. Только в декабре 1988 г. А Ню с семьей переселился в двухкомнатную (плоск прихожая-гостиная) квартиру в высотном здании. Здесь были и газ, и батареи отопления, площадь составляла 45 кв. м. А Ню произвел отделку, купил хорошую мебель, на пол постелил ковер, установил телефон. А в ноябре 1993 г. ему дали уже трехкомнатную квартиру с прихожей. То-то было радостей в семье. За 5 лет жилищные условия изменились в лучшую сторону дважды. Все благодаря реформе. Пример А Ню отнюдь не одиничный. Хотя не следует забывать, что в Китае еще насчитывается более 200 тыс. семей, ютящихся в квартирах, где на человека выходит менее 2 кв. м жилплощади, что 4140 тыс. семей имеют в среднем на каждого члена менее 4 кв. м. Для дальнейшего разрешения жилищной проблемы Премьер Госсовета КНР Ли Пэн еще в 1994 г. указал на необходимость направления домового строительства в русло приоритетного удовлетворения нужды населения с недостаточной жилплощадью.

Ажиотаж жилстроительства на селе и покупка жилья в городе. Построить собственный дом — важная статья потребления в китайской деревне. Испокон веков повелось: как только у крестьянина скопилось немного денег, он непременно берется строить дом. В годы реформы в китайской деревне повсеместно развернулось небывалое по масштабу жилищное строительство. Теперь, будь то в районах примо-

рья или на Центральной Китайской равнине, почти не осталось глинобитных фанз под соломенной крышей. На смену им пришли кирпичные дома под черепичной крышей, с окнами, пропускающими обилие солнечного света, а также со вкусом спроектированные коттеджи в два и более этажа. Даже в районах национальных меньшинств стали строить кирпичные дома с широкими окнами. На острове Хайнань ушли в прошлое традиционные «лодочные дома» у народности ли; во Внутренней Монголии многие семьи скотоводов переселились из традиционных юрт в кирпичные дома. Если лет 10 назад одна крестьянская семья тратила на строительство дома от силы несколько тысяч юаней, то по мере роста доходов крестьяне стали тратить на строительство дома 50 — 60 тыс., а кое-где 100 — 200 тыс. юаней.

Горожане стали проявлять повышенный интерес к покупке собственных квартир. Дело в том, что с момента провозглашения Китайской Народной Республики вплоть до начала жилищной реформы жилье в Китае распределялось как одно из условий социального обеспечения. Большинство горожан, живущих на зарплату, и поныне живут в казенных квартирах. Плата за жилплощадь до 1993 г. составляла лишь 0,13 юаня за один кв. м, в период с мая 1993 г. до июня 1995 г. — 0,55 юаня, а с июля 1995 г. — 0,87 юаня. Раньше квартплата составляла незначительную часть семейного бюджета. «Китайцы фактически живут задаром!» — говорят иностранцы. Для сравнения скажем, что в большинстве стран мира расходы за квартиру составляют примерно 18 процентов семейного бюджета. А в Китае намечено довести этот показатель до 15 процентов к 2000 г.

Одним из содержаний китайской жилищной реформы является продажа казенных квартир в собственность их жильцам. Во многих городах эта мера уже вошла в практику. С учетом разного рода льгот и скидок квартиру старого типа, прослужившую много лет, жилец, который в ней проживает, может купить за 20 — 50 тыс. юаней. Эта цена во много раз меньше цены на товарные квартиры нового типа. К концу 1994 г. 30,5 процента жилплощади в городах (поселках) было приватизировано.

Жилые микрорайоны в городе и «новые села» в деревне. Министерство строительства КНР в 80-х гг. в опытном порядке организовало строительство жилых микрорайонов в городах. Сегодня уже имеются микрорайоны Фанчжуан (Пекин), Энъцили (Пекин), Канлэ (Шанхай), Хубо (Хэфэй), Фошаньюань (Цзинань) и другие, играющие роль показательных. Особенностью этих микрорайонов является продуманная планировка, рациональное размещение высотных и низких зданий, наличие зеленых пятаков и газонов и предприятий торговой сети. Микрорайон Фанчжуан в Пекине, на строительство которого пошло 8 лет, занимает площадь 147,6 га, строительная площадь составляет 2660 тыс. кв. м, район рассчитан на 21,3 тыс. семей, 76 тыс. человек. Площадь озеленения занимает 60 процентов, примерно на каждого жителя приходится 4 кв. м зеленых насаждений. В микрорайоне имеются 184 предприятия торговли и обслуживания: прачечная, закусочные, рынок, почтовое отделение, отделение банка и др. Работают 14 начальных и средних школ и 27 детских яслей, а также больница. Такие микрорайоны стали строить повсеместно. На сегодня имеются во

всей стране около 4 тыс. микрорайонов площадью не менее 50 тыс. кв. м каждый.

В районах приморья и в других быстроразвивающихся местах одно за другим выросли «новые села». Примером может служить известная всей стране деревня Хуаси в уезде Цзянъинь провинции Цзянсу. Хуаси, имеющая годовой доход от местной промышленности и сельского хозяйства в размере десятков миллионов юаней, за несколько лет неизвестно изменилась: были заново спланированы и застроены улицы, каждой семье построен двух- или трехэтажный коттедж строительной площадью 400 кв. м, имеется двор и гараж, так как большинство сельчан обзавелись собственными машинами. Обстановка в домах самая современная.

Бум обустройства интерьера. По мере роста благосостояния китайцы уже не довольствуются лишь обладанием сносного жилья. Они стремятся обустроить его комфортно и со вкусом. Отсюда неослабевающая тенденция обустройства интерьеров жилых квартир за собственный счет. В январе и феврале 1995 г. удельный вес квартир, подвергнутых капитальному обустройству в таких крупных городах, как Пекин, Шанхай и Гуанчжоу, возрос против того же периода 1994 года на 6 процентов, превысив 28 процентов. По словам работника Пекинского общества дизайна квартир, подавляющее большинство жильцов, получивших новую квартиру, перед тем, как переехать, производят на новом месте капитальное обустройство интерьера: настил полового покрытия, отделку стен, потолка и пр. И даже те, кто живет в старых квартирах, нередко устраивают капитальный ремонт на предмет отдел-

ки интерьера. Немудрено, что объем продажи разного рода строительных и отделочных материалов (в том числе пластиковых и керамических покрытий для полов, паркетной и керамической плитки, обоев и дерева для отделки стен) из года в год возрастает. Как свидетельствуют результаты выборочного обследования рыночной ситуации, проведенного Государственным информационным центром в 10 городах, расходы жителей на отделку квартир в первом квартале 1994 г. возросли против того же периода 1993 г. более чем вдвое, во втором квартале рост продолжался, его амплитуда составила около 40 процентов по сравнению с первым кварталом.

Сегодня отделка квартиры в 50 кв. м обходится по меньшей мере в 5 тыс. юаней, это по самому низкому разряду, по среднему разряду придется заплатить 10 — 20 тыс. юаней, а по высшему разряду — и все 50 тыс. юаней. Статистика показала, что в китайских городах ежегодно расходуется на отделку квартир около 20 млрд. юаней, а скрытые возможности составляют 200 млрд. юаней. Сотрудник одного учреждения по имени Сяо Шаоцзи потратил на отделку своей трехкомнатной квартиры (плюс прихожая-гостиная) около 20 тыс. юаней: пол у него состоит сплошь из мраморных плит, стены украшают деревянные панели, в комнатах разного назначения люстры и светильники разных фасонов. Однако, по словам самого хозяина, «у других еще роскошнее».

«Программа предоставления людям жилья по доступным ценам». Для удовлетворения потребностей средне- и низкодоходной части населения в Китае предпринято строительство дешевых квартир. Разра-

ботана стратегия дешевых квартир, согласно которой ежегодно, помимо запланированных 200 млн. кв. м жилплощади, будет дополнительно строиться 150 млн. кв. м дешевых квартир, которые предназначены для продажи средне- и низкодоходным семьям по себестоимости. Стратегия рассчитана на 5 лет. Цена за один квадратный метр дешевой квартиры составит примерно 1000 юаней, что на 3 тыс. юаней дешевле коммерческой цены. В 1995 г. в 59 городах намечено построить 12,5 млн. кв. м дешевых квартир, что потребует 12,5 млрд. юаней инвестиций. Местные правительства активно воплощают в жизнь «Программу предоставления людям жилья по доступным ценам». Например, в провинции Цзянсу уже выделена требуемая сумма инвестиций. В Пекине намечено ввести в строй в 1994 — 1997 гг. 25 млн. кв. м дешевых квартир. В 1995 г. уже построено и приватизировано 500 тыс. кв. м квартир. По решению муниципалитета города Гуанчжоу для строительства дешевых квартир ежегодно будет выделяться 20 процентов земельных участков, предназначенных для осуществления «Программы предоставления людям жилья по доступным ценам». За 10 лет будет построено 30 млн. кв. м жилых домов, в том числе 10 млн. кв. м дешевых квартир.

IV. ПОЛЬЗОВАТЬСЯ УДОБНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Старинная китайская пословица гласит: «Лучше уж тысяча дней дома, чем полдня в пути». Издревле путешествие в Китае было связано с многочислен-

ными неудобствами и трудностями. Да и в годы Китайской Народной Республики проблема транспорта долгое время оставалась одной из наиболее трудноразрешимых. Только в последние годы, годы углубленного развития реформы и открытости, положение стало изменяться.

«Страна велосипедов». В Китае с его огромным населением и низким уровнем личных доходов наиболее распространенным видом личного транспорта является велосипед. Каждое утро рабочего дня в Пекине, Шанхае, Гуанчжоу и других крупных китайских городах можно наблюдать нескончаемый поток велосипедистов: люди спешат на службу.

Китай недаром называют «страной велосипедов». Он стоит на первом месте в мире по степени распространения велосипедов: в стране насчитывается 450 млн. велосипедов, в среднем на каждого третьего китайца по велосипеду; Китай стоит на первом месте в мире также по производству (более 40 млн. шт. в год, или 40 процентов мирового производства) и экспорту (около половины мирового экспорта) велосипедов. В 60-х и 70-х гг. велосипед стоял в списке «трех крупных приобретений» большинства городских и сельских жителей Китая, для многих купить велосипед было даже заветной мечтой, для осуществления которой приходилось соблюдать в семейном бюджете жесткую экономию. Хотя стоил тогда велосипед всего около ста юаней. Но помимо денег нужен был еще специальный ордер, распределением которого заведовали правительственные ведомства. Вернемся к семье А Ню, о которой мы уже писали выше. Первый свой велосипед А Ню приобрел в 70-е гг. Для этого пришлось за неиме-

нием ордера обращаться к знакомому, проживавшему в Южном Китае. Тот помог купить и перевезти грузовым багажом в Пекин. Этот велосипед марки «Юнцзю-26» по тем временам считался фирменным, он служил А Ню в качестве средства транспорта каждый день. На нем А Ню отправлялся взять очередное интервью, доставлял домой купленное продовольствие или баллон с горючим газом. А сегодня 4 члена семьи А Ню имеются 5 велосипедов: кроме «Юнцзю», есть дамский велосипед «Цзиньши», молодежный «горный» со сменой скоростей. В среднем на человека приходится более одного велосипеда, что превосходит средний уровень по стране. В крупных и средних городах Китая таких семей немало.

С расширением сети дорог в сельских районах значительно возросла оснащенность велосипедами жителей села. В деревне велосипед — не только средство транспорта для его владельца, но и важное грузоперевозочное средство.

Появились также веломопеды, что-то среднее между велосипедом и мотопедом. Они позволяют развивать скорость до 25 км в час. Но пределом мечтаний многих китайцев является личный автомобиль.

Частные автомобили. В обстановке неуклонного повышения уровня жизни и доходов китайцев развернулась жаркая дискуссия по вопросу «за» или «против» внедрения собственных автомобилей. Одной из тенденций, наблюдаемых в китайских городах, стало, наряду с появлением высотных билдингов, ускоренным строительством жилых домов и дорожных виадуков, увеличение потока автомашин. Среди них

немало иномарок: «Тоёта», «Пежо», «Кадиллак», «Роллс-Ройс», «Бенц» и другие. Появилось также немало собственных машин.

Раньше, говоря об автомашине, имели в виду всегда машину казенную, так как рядовому китайцу и во сне не могла присниться собственная машина. В годы реформы и открытости появилась высокодоходная прослойка: предприниматели, люди, служащие в представительствах иностранных фирм, работники искусств и другие. Они стали первыми покупателями личных автомобилей. На конец 1994 г. было зарегистрировано 300 тыс. частных машин, что в 3,65 раза больше, чем было в 1990 г. Хотя для подавляющего большинства современных китайцев личный автомобиль по-прежнему только мечта, однако статистические данные о размере личных банковских сбережений позволяют сделать весьма обнадеживающий прогноз касательно перспектив рынка частных автомашин в недалеком будущем. На конец сентября 1995 г. депозиты на счетах населения в банках составили 2,757 трлн. юаней, в среднем на человека 2300 юаней. Это огромная потенциальная покупательная мощь. В то время, как одни только лелеют мечту о своей машине, другие, не теряя времени, спешат овладеть мастерством водителя. Создаются многочисленные курсы водителей, плату за обучение берут в размере нескольких тысяч юаней. Но это не останавливает тех, кто всерьез решил приобрести автомобиль. Курсы для получения прав водителя, наряду с курсами компьютеров и иностранных языков стали самыми популярными в китайских городах. Что касается деревни, то купить собственный грузовой автомобиль

и заняться коммерческими перевозками стало одним из завидных средств обогащения. По статистике, 30 млн. граждан получили водительские права (в стране зарегистрировано всего 25,85 млн. машин, из них 9,39 млн. — автомобилей).

В июле 1994 г. Госсовет КНР опубликовал «Отраслевую политику автомобильной промышленности», в которой впервые в истории КНР дана установка на поощрение покупки гражданами личных автомобилей, причем указывается: «Нигде, ни в каком ведомстве не разрешается с помощью административных или экономических средств препятствовать приобретению частными лицами на законном основании автомобилей и их использованию». Этот документ — веха, наметившая путь вхождения автомашин в китайские семьи.

Открытие доступа к автомашинам широкому потребителю несомненно придаст огромный стимул развитию автомобильной промышленности и смежным отраслям Китая. Это означает также скачок в повышении качества жизни и эффективности работы китайцев. Но в силу целого ряда обстоятельств широкое внедрение машин в повседневный семейный быт сопряжено с многочисленными трудностями. Прежде всего относительно низкой остается пропускная способность дорог. Хотя за последние годы было предпринято крупномасштабное улично-дорожное строительство в крупных и средних городах, возведены многочисленные дорожные развязки и эстакады, но все же скорость дорожного строительства уступает темпам роста населения и машин. Повсеместно то и дело возникают дорожные заторы, снижается скорость уличного движения, из-за чего

теряются преимущества личного автомобиля. Пожалуй, из 31 города с населением более миллиона человек не найдется ни одного, где бы не стояла остро проблема уличного движения. Это обстоятельство не только создает большие неудобства в быту, но и становится лимитирующим фактором в социально-экономическом развитии городов. Как свидетельствует статистика, 90 процентов легковых автомобилей и такси перевозят за раз только 1-2 пассажиров, а автобусы перевозят пассажиров в десять с лишним раз больше. Поэтому хотя для пересечения уличного перекрестка автобусу требуется на 1 — 2 секунды больше, чем легковушке, эффективность пассажирских автобусов очевидна. По мнению эксперта отдела транспорта Китайской международной консультационной компании, в Китае следует развивать как частный автотранспорт, так и общественный, но в данный момент первоочередной задачей является налаживание общественного транспорта.

Автобусы по-прежнему служат важнейшим видом городского транспорта. В Пекине, например, имеется 4400 автобусов и троллейбусов, обслуживающих 258 маршрутов. Они ежедневно перевозят 8,5 млн. пассажиров, подавляющее большинство из которых — это служащие и работники предприятий с месячным доходом 500 — 800 юаней.

«Такси-батончики». В последние годы на улицах Пекина появилось множество микро-такси яркожелтого цвета, которые пекинцы ласково прозвали «батончиками» (очевидно за их внешний вид, напоминающий батон хлеба). Это самый дешевый вид таксомотора, рассчитанный на 5 человек, минимальная

плата — 10 юаней, такса — один юань за километр. Благодаря дешевизне «батончики» пользуются широкой популярностью. На них обычно ездят живущие на зарплату служащие, которым надо, к примеру, на вик-енд съездить к родственникам всей семьей или за город на прогулку. Ими пользуются люди, спешащие с багажом на вокзал, больные, которым надо в больницу, наконец, те, кто, находясь в пути на службу, не пожелал толкаться в тесноте автобуса или метро. Таксомоторный парк Пекина в 1991 г. насчитывал 6201 такси, к июлю 1995 г. уже более 60 тыс., одних таксистов имеется более 80 тыс. За сутки такси перевозят 1,5 млн. пассажиров. И тут большая заслуга «батончиков».

Самолет, метро и мотоциклы. В начале 1995 г. большая группа сичуаньцев-болельщиков за футбольную команду «Цюаньсин» специально за свой счет зафрахтовала пассажирский самолет, который доставил их из Чэнду в Бангкок (Таиланд), где проходил международный футбольный турнир с участием китайской команды «Цюаньсин». По окончании турнира болельщики совершили несколько экскурсий, затем вернулись в Чэнду. То был первый в истории китайского аэрофлота случай фрахтования самолета, курсирующего по международной линии, любителями спорта, не пожалевшими средств ради возможности присутствовать на матче любимой команды. У этой истории оказались продолжатели. Не так давно, когда в Малайзии проходили международные отборочные соревнования по футболу, более 100 пекинских болельщиков тоже за свой счет слетали за границу, чтобы «болеть» за команду «Гоань».

Получив в достатке хлеб, люди устремляются к зреющим. Это, кажется, общая тенденция человеческого развития. В Китае с ростом благосостояния быстрое развитие получил туризм. Если раньше путешествия были по карману лишь избранному меньшинству, то по статистике Государственного управления по делам туризма, в 1994 г. число отечественных туристов составил 450 млн., то есть каждый второй китаец совершил туристическую поездку, что на 15 процентов больше по сравнению с 1992 г. 1994 год стал рекордным по амплитуде роста числа отечественных туристов.

Сейчас кое-кто уже не довольствуется поездками по стране, а стремится «увидеть мир». Несколько сот тысяч китайских граждан побывали в туристических поездках за границу. Тут особую роль сыграли круизы, устраиваемые ведомствами приграничного туризма 30 пограничных городов Китая. Эти круизы дают возможность побывать в КНДР, России, Монголии, Бирме, Вьетнаме, Лаосе и других странах.

Все более доступным для рядовых китайцев становится воздушный транспорт. Летают не только в командировочных целях, но и с целью туризма. Разбогатевшие крестьяне и рыбаки приморских районов в свободные от работ недели самолетом (иногда всей семьей) летают в Пекин и другие достопримечательные города, где совершают экскурсии.

В Китае имеются 6 крупных авиакомпаний и более 20 местных авикомпаний, 100 с лишним аэропортов. Открыты 647 авиалиний с числом рейсов в 300 тыс. Ежегодно перевозится 30 млн. пассажиров.

Метрополитен имеется пока только в Пекине,

Тяньцзине и Шанхае. В Пекине строительство подземной железной дороги началось в 60-х гг. Первая очередь вступила в эксплуатацию в 1971 г. Сегодня протяженность действующих путей составляет около 40 км, в сутки перевозится 1,15 млн. человек. В Тяньцзине подземную железную дорогу начали строить в апреле 1970 г., а 1 января 1985 г. она начала функционировать, ее протяженность 13,6 км. В Шанхае метро начали строить 19 января 1990 г., 10 апреля 1995 г. открылось движение поездов, протяженность линии — 16,1 км. Метро благодаря быстроте и удобству завоевало симпатии китайцев. Намечено построить метро в Гуанчжоу и других крупных и средних городах Китая, их всего 20.

Быстро растет в Китае число мотоциклов. Эта категория транспортных средств включает машины разного габарита и разной мощности. Число обладателей мотоциклов довольно трудно подсчитать, но фактом остается то, что в крупных городах — Пекине, Шанхае и других — сейчас получить паспорт на новый мотоцикл почти невозможно из-за ограничений, введенных автодорожной инспекцией. В деревне мотоциклы все больше заменяют велосипеды, особенно в приморских районах. Семьи, занимающиеся перевозкой пассажиров, используют для этого мотоциклы. Так что основной рынок мотоциклетной промышленности — это деревня и средние, малые города. Больших сдвигов добился Китай и в расширении сети железных дорог, автодорог и развитии водного транспорта. За 16 лет протяженность железных дорог возросла от 48,6 тыс. км (1978) до 53,992 тыс. км (1994), линий вторых путей — от 7630 до 16 159 км, электрифицированных путей —

от 1 тыс. до 9 тыс. км. На железнодорожный транспорт приходится 53 процента всех пассажирских перевозок.

Подытоживая вышеизложенное, можно сказать, что за годы реформы в Китае произошли впечатляющие и очень отрадные перемены. Начиная с 1992 г. по темпам экономического роста Китай намного обогнал другие страны, в том числе и многие страны Азии, стал одной из наиболее динамично развивающихся стран мира. Как признал комментатор агентства Киодо Цусин (Япония), «Китайская экономика играет сегодня роль локомотива в экономическом развитии Азии».

Перемены, принесенные реформой, сказались и в быту китайцев, о чём мы говорили выше. Хотя тут еще есть те или иные изъяны, но абсолютное большинство населения не могут не признать, что реформа принесла им прямую выгоду. Это говоря в целом. Мы не забываем, однако, о тех 70 млн. соотечественниках, жизненный уровень которых еще не достиг прожиточного минимума и которым еще только предстоит избавиться от бедности. Не закрываем мы глаза и на такие проблемы, как несправедливость в распределении, увеличение разрыва между бедными и богатыми, инфляция, безработица, коррупция и разложение чиновников и пр. Китайцы верят, что все эти проблемы будут разрешены в ходе углубления реформы.