туризм

Дважды Восточный

маршрут по Азии

Восточный экспресс Сингапур—Бангкок — это во многом то же самое, что и Восточный экспресс Лондон—Венеция, но только восточнее. Во всех смыслах этого слова. Мыслями и наблюдениями по этому поводу делится спецкорреспондент «Ъ-Туризм» **Алексей Алексеев**.

Китайские фонарики и другие предметы китайской старины в малайском Пенанге встречаются чаще, чем в самом Китае ФОТО AP

В старых Восточных экспрессах не было панорамных окон, но туристов не огорчает это отступление от традиций ФОТО AFP

Этот поезд идет очень долго. В дороге есть о чем подумать. Или, говоря по-нашему, по-азиатски, помедитировать.

Мысль первая. Экспресс Сингапур—Бангкок — дитя глобализации. Его бы никогда не было, если бы Азия вдруг не захотела подражать другим континентам. Слушать музыку MTV, смотреть голливудские фильмы, предпочитать хорошему чаю и кофе нескафе-липтон, разбираться в английском клубном футболе, копировать правила шопинга и гламура. Назло США с их небоскребами в Куала-Лумпуре воздвигли самый высокий небоскреб! Разве можно было отказаться от идеи поезда класса «люкс», скопированного с европейского оригинала?

Поезд The Eastern & Oriental Express, название которого переводится на русский нонсенсом «Восточный и Восточный экспресс»,— проект той же самой компании, которая владеет европейским Venice Simplon-Orient-Express.

Известно, между прочим, что точные и более или менее работоспособные копии часов Rolex продают в Бангкоке за десять баксов. А в Сингапуре не продают: запрещено, там все что можно запрещено, даже плевать на пол запрещено, так что многим сингапурцам за этим Rolex приходится ездить в Малайзию. Это полчаса через мост или чуть дольше, зависит от трафика. Но при этом в любом городе Юго-Восточной Азии есть люди, которые глазом не моргнув купят оригинал.

Потому что это Азия. Юго-Восточная Азия.

В придачу к скопированному для Азии европейскому люкс-поезду были скопированы и бесплатно к нему прилагающиеся маркетинговые ходы западного образца. Вышло забавно. Главным достоинством дважды Восточного экспресса, на которое решили сделать упор в рекламе, оказывается, надо считать не то, что он проезжает по безумно красивым местам с удивительной историей, острой, как местные специи, смесью религий, фантастическими достижениями в области кулинарии. Нет, главное, оказывается, что только данный поезд позволяет совершить прямое путешествие между Сингапуром и Бангкоком.

Железнодорожные компании Королевства Таиланд и Малайзии имеют раздельные системы сообщений. Это раз. Из Бангкока можно приехать поездом только в Пенанг (Баттерворт), после чего поезд придется поменять. Но в 1991 году было подписано историческое соглашение о запуске единственного прямого поезда класса «люкс» The Eastern & Oriental Express, позволившее проезжать 2030 км от Сингапура до Бангкока (или обратно) без пересадки. В 1993 году поезд отправился в первый рейс.

Кому так отравляет жизнь пересадка из вагона в вагон? Бизнесменам, ценящим свое время? Нет, они пользуются самолетами. Сингапур, к слову, один из крупнейших хабов (аэропортов, где совершается пересадка с рейса на рейс) в мире. В Азии человек пользуется транспортом, соответствующим его статусу. А человеку с избытком наличных средств и свободного времени (впрочем, время и деньги — одно и то же), который как раз в такой поезд сядет, разве сложно или лень пройти сто метров? Билет-то все равно один, можно считать, что просто совершаешь бесплатную экскурсию по заштатному железнодорожному вокзалу.

В поезде Сингапур—Бангкок и английский завтрак — китайская кухня ФОТО AFP

Если на экскурсионную программу в Бангкоке есть всего один день, храм Изумрудного Будды все равно в нее попадет ФОТО REUTERS

Кроме того, пути без пересадки все равно не получится. Таможенного и паспортного контроля никто не отменял. В банановo-лимонном Сингапуре на границе с Малайзией пассажиры всех поездов, какими бы люксовыми они (поезда и пассажиры) ни были, должны покинуть вагоны, взяв с собой личную кладь, и пройти необходимые процедуры. На другой стороне границы можно будет вернуться в свой поезд.

Но маркетинг есть маркетинг, и вся эта история с удобным беспересадочным сообщением не самая большая глупость.

Зато восточный вариант Восточного экспресса обошел западную версию по ряду показателей. Во-первых, по продолжительности. Лондон—Венеция — два дня, одна ночь. Сингапур—Бангкок — три дня, две ночи. Но самое замечательное, что обратная дорога, то есть из Бангкока в Сингапур, занимает четыре дня и три ночи. Такое может быть только в Азии. И дело не в том, что более задумчивые тайцы все делают медленнее энергичных сингапурцев, а во времени отправления поезда. Из Бангкока он отходит поздно вечером, из Сингапура — рано утром. Впрочем, на цене это никак не отражается.

Из Сингапура поезд может идти только в сторону Малайзии и Таиланда: с остальных сторон город окружен водой ФОТО AFP

По дороге поезд делает две долгие остановки с экскурсионными целями. Одна экскурсия интереснее азиатам, другая — англичанам и американцам. Получается по-восточному симметрично и по-западному политкорректно. Первая экскурсия — в Джорджтаун, кусочек старого доброго Китая, которого в самом Китае уж и не увидеть почти, последние осколки окончательно доломают к Олимпиаде. Вторая — в город Канчанабури, стоящий на реке Квай. В этих местах в годы второй мировой войны работали на строительстве железной дороги военнопленные из Англии, США, Австралии, Новой Зеландии. Многие из них покоятся на местном кладбище.

Насколько мне известно, в западном варианте Восточного экспресса в купе нет душей — это аутентично. В восточном изменила интерьер поезда. Например, в вагоне-ресторане появились громадные панорамные окна. Отделанные наборным деревом в восточном стиле пассажирские вагоны, бар и ресторан китайского лака, тайская настенная резьба на малайские мотивы. Сингапур не имеет своего лица, но он присутствует незримо везде, где большие ценники.

Ротанговые стулья, льняные костюмы, чай. Чай с настоящим вкусом. Мысль о том, чтобы выйти к ужину без галстука, не должна приходить в голову нормальному мужчине.

Милый добрый колониальный стиль.

Но глобализация никуда не делась, вы ведь про нее еще не забыли? А потому как из Сингапура в Бангкок, видимо, как и из Лондона в Венецию, на подобных поездах ныне перемещаются люди с любым цветом кожи, любого возраста, в любого состава компаниях. Разве что с детьми особо не ездят, хотя никто вроде не запрещает. Профессиональный состав пассажиров на глаз определить сложно. Ну, наверное, профессионалы, бизнесмены, ну, маркетологи, видимо, тоже. И прочая элита. И, разумеется, молодожены. Для них подобный вариант отдыха с путешествием подходит идеально.

Русскому человеку сразу бросается в глаза, что в поезде практически негде покурить. Правда, русские в этом поезде встречаются нечасто. И это при большом числе российских туристов в регионе, коему способствует безвизовый режим в Таиланде и Малайзии (да и сингапурскую визу нельзя назвать труднодоступной).

В меню вагона-ресторана правит бал фьюжн и процветает вегетарианство с веганством. Пять часов — время пить чай, сэр! Граф Грэй, сэр! (Имеется в виду брэнд чая, естественно.) У меня есть подозрение, что все английские чаи делаются в малайском городе Джохор-Бару, но вряд ли эту мысль разделяют со мной другие пассажиры восточного Восточного экспресса. Зато им приятно слышать из уст официанта, знающего меню на четырех языках (а еще он умеет говорить по-китайски, малайски, тайски и на хинди, но это пассажирам неинтересно), интернационально понятное «суфле, фрикасе, спаржа, бульон…». Это заказывают западные гости. В гостe-китайце официант может не сомневаться: тот всегда предпочтет неизвестную европейцам рыбу под невкусным для европейца соусом. Из всех кулинарных чудес региона на борту недоступно, пожалуй, лишь одно — дуриан. Фрукт с неповторимым вкусом, но, увы, одновременно с не самым приятным запахом, особенно при нарушении правил хранения. Дуриан не только не подадут в вагоне-ресторане — его просто запрещено вносить в поезд.

В поезде есть купе трех классов. Лучший вариант — президентский сьют площадью 11,6 кв. м, полный таких милых мелочей, как сейф, бесплатный бар и даже док-станция, позволяющая слушать через акустическую систему свой персональный iPod. «Худший», если такое понятие применимо к данному поезду,— это купе класса «пульман улучшенный». Вдвое меньшая площадь, откидная верхняя полка. Средний, «государственный» класс отличается от «пульмана» чуть большей площадью, позволяющей разместить второе спальное место на уровне нижней полки.

Любимое место тусовок — вагон для наблюдений за пробегающими за громадным панорамным окном видами. Медитировать никто не хочет — все хотят фотографироваться на фоне панорамного окна. Пассажиры явно делятся на три категории: обладатели Canon, обладатели Nikon, обладатели видеокамер Sony. Отдельной группкой можно выделить курильщиков, они собираются на открытой веранде вагона для наблюдений.

Поездка из Сингапура в Бангкок стоит $1860 в «пульмане улучшенном», $2780 в «государственном» классе, $3800 в президентском сьюте. С нового года цены подрастут: очень уж ослаб доллар.

На том же поезде из Бангкока можно доехать в культурную столицу Таиланда Чанг-Май или в просто столицу Лаоса Вьентьян, но это уже дополнения. Как говорят на Западе, optional.