



стороны — сумевшая за какие-то 60 лет превратиться из побежденной и раздавленной милитаристской империи, лежащей в руинах, едва ли не в столицу если не мира, то мирового хайтека: обведите глазами свою квартиру, взгляните на улицу — как минимум половина всего, что звучит, показывает, связывает, ездит, если и не произведено, то хотя бы разработано в Японии (правда, при этом частенько, как идея, придумано в США). С другой стороны, это страна, сумевшая сохранить очень заметное, даже на глаз и со стороны, своеобразие, объясняемое, наверное, не только долгой изоляцией от остального мира, но и другими, более загадочными, причинами. Возможно, тем, что Лев Николаевич Гумилев называл пассионарностью. Это своеобразие сегодня модно благодаря и японскому кино, и книжкам того же Акунина, и всемирной сети якигаторий и суши-баров, однако туристов в Японии до сих пор почему-то на порядок меньше, чем почти в любой из стран, где мне довелось побывать, и бо

льшая их часть — это сами японцы. Ну да: и сравнительно далеко, и по-английски говорят немногие, особенно — за пределами Токио. Трудно и дорого.

Снимая, я изо всех сил пытался уловить и одно, и другое. И причины этого невероятного экономического взлета, и элементы, что называется, традиции.

Самым ярким материальным проявлением взлета можно было бы считать как раз Токио, с его шестиполосными транспортными развязками, куда автомобили идут вровень с шестым, а то и восьмым этажом (в токийской гостинице, где мы жили, лобби располагается на седьмом этаже, и прямо туда, на седьмой, подвозил нас по крутому пандусу автобус!), с его мостами через каждые 300–400 метров, с его скоростными поездами, летящими мимо портретов к выборам, с его, наконец, небоскребами, выстроенными не как в Гонконге, на парад, а там, где удалось купить землю. То есть совсем не для красоты, а исключительно для дела. Поэтому и сделать «небоскреб-