

*Присвячується С., чорт забирай.*

Розуміння... означає неупереджене і сміливе споглядання реальності, а потім — її заперечення, якою б вона не була.

*Ганна Арендт*

Переможці сорому не мають, незалежно від того, як вони перемогли.

*Нікколо Макіавеллі*

Люди — це хробаки, і хробаками мають залишатися.  
(З однієї підслуханої телефонної розмови.)

Світ належить тобі.

*Фільм «Чоловік зі шрамом», 1983*

---

## ЧАСТИНА ПЕРША

### Порт

Контейнер розгойдався, коли кран почав опускати його на корабель. Траверса, що кріпить контейнер до крана, не змогла втримати його, і він затанцював у повітрі. Недбало зачинені люки раптом відскочили, і з них посипалися десятки трупів. Трупі були схожі на манекени. Та коли вони ударилися об землю, їхні голови розколювалися як справжні. А вони й були справжні. З контейнера вивалилися чоловіки, жінки і навіть кілька дітей. Усі мертві. Заморожені, складені стосом один на одного, як оселедці в банці. То були китайці, що ніколи не помирають. Вічні люди, що торгують поміж собою посвідченнями особи. Ось так скінчилося їхнє життя. В моторошних фантазіях ці тіла могли перетворитися на страви в китайських ресторанах, їх могли поховати у полі за фабричною стіною або кинути в жерло Везувію. А вони — ось тут. Сиплються десятками з контейнера, а їхні імена нашкрябані на бирках, прив'язаних до ший. Усі вони відклали гроші, щоб їх поховали в Китаї, в їхніх рідних містечках,

звідки вони сюди поприїжджали. З їхніх зарплат вираховувався відсоток на зворотну подорож у разі смерті. На місце в контейнері та яму в клаптику землі десь у Китаї. Розповідаючи мені про цей випадок, оператор крана закрив обличчя руками і дивився на мене крізь пальці. Наче маска з долонь робила його достатньо хоробрим, щоб розмовляти зі мною. Оператор побачив, що тіла падають, але вмикати сирену потреби не було. Він просто опустив контейнер на землю, невідомо звідки вигулькнуло кілька десятків людей, запхали все назад, а рештки позмивали брандспойтами. Ось як воно було. Оператор і досі не до кінця вірив, що це трапилося, сподіваючись, що то була галюцинація через перевтому на роботі. Потім він зімкнув пальці, повністю закривши від мене обличчя, і став пхикати, але я не міг розібрати, що він казав.

Все, що існує, проходить крізь цю територію. Крізь порт Неаполя. Нема такого виробу — тканини, пластмаси, іграшки, молотка, черевика, відкрутки, болта, відеогри, куртки, штанів, свердла чи годинника, — який би не проходив крізь оце місце. Неапольський порт — як відкрита рана. Кінцевий пункт безкінечної подорожі товарів. Кораблі входять в затоку і пристають до причалів як немовлята до грудей матері, однак з тією різницею, що тут їх не годують, а висмоктують. Доять, як корів. Неапольський порт — як діра в землі, звідки з'являється те, що виробляється в Китаї. На Далекому Сході, як і досі любляють висловлюватися репортери. Да-

лекий Схід. Дуже далекий. Незбагненно далекий. Я заплющую очі і бачу кімоно, бороду Марко Поло і Брюса Лі у стрибку. Але насправді цей Схід сполучений з неапольським портом міцніше, аніж з будь-яким іншим місцем. Стосовно Сходу тут немає нічого далекого. Тут впливає все, що виробляється в Китаї. Це — як відро води, вилите в яму в піску. Вода з'їдає пісок, і яма стає дедалі більшою й глибшою. Крізь неапольський порт проходить 20 відсотків італійського текстильного імпорту з Китаю. Це якщо рахувати в грошовому еквіваленті. А в кількісному — понад 70. Химерна річ, яку важко уявити, але товар — це така штука, що має в собі рідкісну магію: він примудряється бути і не бути; прибувати, навіть не потрапляючи до місця призначення; дорого обходитися покупцеві, незважаючи на свою погану якість, і тягнути на зовсім маленький податок попри те, що коштує гігантську суму грошей. Текстиль підпадає під досить широкий спектр визначень та характеристик, тому простий розчерк пера в митній декларації може істотно знизити його ціну та податок на додану вартість. Здається, в тиші чорної діри неапольського порту молекулярна структура товарів розпадається, але відразу ж відновлюється, коли вироби перетинають межу узбережжя. Товари мають полишити територію порту негайно. Все відбувається настільки швидко, що в процесі оформлення вироби немов щезають, випаровуються. Наче їх ніколи й не було. Наче нічого не сталося, просто відбувся такий собі віртуальний акт. Уявна подорож, неіснуюче фальшиве прибуття, кора-

бель-привид, примарний вантаж. Товари мають потрапити до рук покупця, не залишаючи найдрібніших слідів на своєму шляху, потрапити до складського приміщення швидко, відразу ж, іще до того, як почнеться відлік часу. Часу, якого може вистачити на інспекцію. Тонни виробів подорожують так швидко, наче їх доставляє власноруч який-небудь поштар. В неапольському порту, чий 330 акрів розтягнулися на сім миль узбережжя, час розширюється та стискається. Здається, те, на що деінде може знадобитися година, тут відбувається менше ніж за хвилину. Тут сумнозвісна вайлуватість та неповороткість неаполітанців, що робить їхні рухи схожими на неквапливий потік патоки, анулюється, скасовується та спростовується. Безжальна прудкість китайських товарів руйнує часові рамки митної інспекції, вбиваючи саме поняття часу. То є справжнісіньке вбивство хвилин, кривава різанина вкрадених в історії секунд. За цими секундами женуться вантажівки, їх підганяють крани і штрикають своїми «виделками» авторозвантажувачі.

COSCO, найбільша з китайських державних транспортних компаній, здійснює свої операції в неапольському порту спільно з MSC — женевською компанією, що володіє другим найбільшим у світі комерційним флотом. Швейцарці та китайці вирішили об'єднати зусилля і вкласти великі гроші в Неаполь, де вони управляють найбільшим вантажним терміналом. Зі своїми трьома тисячами футів причалів, близько півтора мільйонами квадратних футів терміналу та понад трьомастами тисячами квадратних футів відкритого

простору ці компанії всотують майже весь рух транзитних товарів для Європи. Вам доведеться переінакшити та напружити вашу фантазію і спробувати уявити порт Неаполя як нижню сходинку драбини, якою піднімаються китайські вироби. В даному випадку видається доречним біблійний образ: порт є вушком голки, а верблюдом, що має крізь нього пройти, є кораблі. Величезні судна шикуються в затоці у ланцюжок і чекають своєї черги посеред безладдя кормових частин, що погойдуються на хвилях, та корабельних носів, що довбуться один об одного. Піднімаючи якорі і гуркочучи ланцюгами, істоти з листового металу та гвинтів повільно входять у вузький отвір неапольського порту. Наче анальний отвір затоки розширюється, викликаючи сильний біль у сфінктері.

Але ж ні. Не так. Немає там ніякого видимого безладдя. Всі судна приходять і відходять упорядковано. Принаймні, так здається з суходолу. Протягом року порт пропускає аж сто п'ятдесят тисяч контейнерів. На причалах вибудовуються цілі міста з товарів, але їх одразу ж відвозять геть. Порт характеризується своєю швидкістю, та кожна бюрократична неповороткість, кожна ретельна інспекція перетворює гепарда транспорту на неквапливого сонного лінивця.

Коли я потрапляю на пристань, то завжди там гублюся. Причал Баузан схожий на споруду, витворену з гігантських блоків конструктора «Лего». Здається, що ця велетенська конструкція не займає частину простору, а немовби винаходить його, творить. Один його куток виглядає так, наче

в ньому приліпили багацько осиних гнізд. Ціла стіна якись химерних вуликів: то — тисячі штепсельних розеток, що живлять електричним струмом «рифери», тобто рефрижераторні контейнери. Всі харчі, які тільки можна побачити по світових телеканалах, усі вони напхані в ці крижані контейнери. На причалі Баузан мені здається, що переді мною — порт призначення для усіх товарів, що їх виробляє людство. Тут вони проводять останню ніч своєї подорожі, а потім їх продають. Це — як споглядати створення світу. Одіж, що її носитимуть молоді парижани максимум місяць, рибні палички, що їх цілий рік їстимуть мешканці Брешії, годинники, якими каталонці прикрасять свої зап'ястки, та шовк для кожного плаття в Англії на весь сезон — усе це проходить крізь порт за лічені години. Цікаво було б десь прочитати не лише про те, де ці товари були вироблені, а й про маршрут, яким вони потрапили в руки покупців. Вироби мають подвійне, змішане та незаконне громадянство. Зачаті десь у китайській глибинці, вони з'являються на світ в якомусь місті якоїсь слов'янської країни, потім набувають остаточного вигляду в північно-східній Італії, фасуються в Пулії або албанській Тирані — і, нарешті, опиняються в коморі десь у Європі. Жодна людська істота ніколи не матиме таких прав пересування, які має товар. Кожен відтинок їхнього шляху з його випадковими та офіційними маршрутами впирається — як залізнична чи трамвайна колія — у глуху стрілку тут, у Неаполі. Коли велетенські контейнеровози вперше входять до затоки і повільно наближаються до при-

чалу, вони скидаються на неквапливих бегемотів із сталевих листів та ланцюгів; з іржавих швів на їхніх боках поволі сочиться вода. Та коли вони стають на якір, то стають прудкими істотами. Можна подумати, що на цих суднах — великі екіпажі, але вони вивергають зі свого черева жменьки людей, на перших погляд нездатних приборкати цих гігантських тварин у відкритому морі.

Коли я вперше побачив, як до причалу підійшло китайське судно, мені здалося, що я бачу продукцію з усього світу. Я втратив лік контейнерам, не зміг прослідкувати за кожним із них. Це, мабуть, звучить сміховинно: «збився з ліку», але це дійсно так. Числа були надто великі, і всі вони переплуталися у мене в голові.

У наші дні товари, що розвантажуються в Неаполі, є майже виключно китайськими — 1,6 мільйона тонн щорічно. Тобто ті, що реєструються офіційно. Принаймні ще мільйон тонн проходить крізь порт, не залишаючи по собі жодного сліду. У відповідності з даними Італійського митного агентства, 60 відсотків товарів, що прибувають до Неаполя, уникають офіційної митної інспекції, 20 відсотків митних декларацій не перевіряються, п'ятдесят тисяч партій товару — це контрабанда, 99 відсотків якої є китайською — і все це оцінюється в суму 200 мільйонів євро несплачених податків кожні півроку. Першими йдуть контейнери, котрі мають зникнути до того, як до них доберуться митні інспектори. Кожен контейнер ретельно нумерується, але багато номерів є ідентичними. Таким чином



---

## ЗМІСТ

### ЧАСТИНА ПЕРША

Порт .....	7
Анджеліна Джолі .....	27
Система .....	57
Війна в Секондільяно .....	89
Жінки .....	203

### ЧАСТИНА ДРУГА

Калашников .....	235
Залізобетон .....	275
Дон Пеппіно Діана .....	324
Голлівуд .....	359
Абердін, Мондрагоне .....	381
«Країна вогнищ» .....	417