

# 你好, 中国!

# Здравствуй, Китай!

Выпуск №2 (02) 6 декабря 2023 г.

**Мир**  
НОВОСТЕЙ

СПЕЦВЫПУСК

## Все, что вы хотели знать о жизни, нравах и традициях Поднебесной

## На блюдечке с голубой каемочкой

Поднебесная создала уникальную российско-китайскую бизнес-платформу цифровой торговли QIFA. Ее называют совершенно новым инструментом трансграничной торговли между Россией и Китаем.

- Никаких электронных писем и долгих телефонных разговоров между продавцами и покупателями, это все в прошлом, - говорит **основатель QIFA, председатель совета директоров АО «Кифа» Сунь Тяньшу.** - На платформе все процессы проходят в автоматизированном режиме, все данные отображаются в личных кабинетах пользователей в режиме реального времени. Покупатель, даже не зная языка сопредельной стороны, выбирает товар парой кликов мышкой. После этого растаможенный и сертифицированный товар привезут ему, словно на блюдечке.

Один из главных коньков платформы - прозрачность ценообразования. Стоимость товара, которую российский покупатель видит в своем личном кабинете на сайте QIFA, окончательная. Цены не меняются после оформления заказа, в них уже заложены все расходы, связанные с таможенной очисткой и транспортировкой товара.

## Планшеты опять в моде

Объем рыночных поставок планшетных компьютеров из Китая достиг примерно 6,9 млн единиц, увеличившись на 21,7 процента в годовом выражении. Это значит, что Китай побил новый рекорд по объему поставок этих гаджетов, ставших популярными у населения Земли в связи с бурным распространением обучения в онлайн-режиме и высоким спросом на онлайн-игры.

### Кстати

Китайский технологический гигант Huawei по-прежнему лидирует на рынке планшетов, занимая на нем 37,7-процентную долю. Вторую позицию занимает компания Apple, за ней следуют Lenovo и Microsoft.

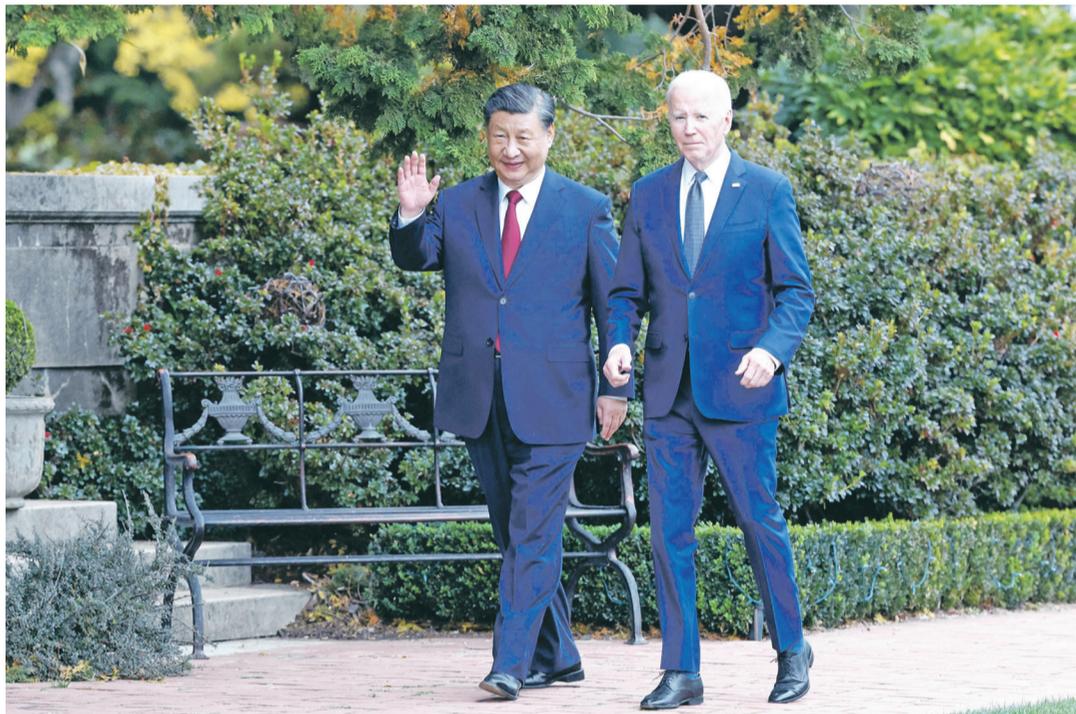
## Дорогу осилит идущий

Отправляясь с визитом в какую бы то ни было страну, Си Цзиньпин, похоже, никогда не сомневается в успехе.

Поистине яркими событиями ознаменовался минувший месяц для лидера Китая Си Цзиньпина. Председатель КНР провел встречу с президентом США в Сан-Франциско на полях саммита Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), выступил с новыми инициативами на онлайн-саммите БРИКС по палестинско-израильскому вопросу. И в то же время отказался («на пару» с Джо Байденом) от участия в таком же виртуальном саммите G20, организованном премьер-министром Индии Нарендрой Модди.

При этом эксперты сочли важным заметить, что, в отличие от товарища Си, в онлайн-саммите «двадцатки» - впервые после начала СВО - принял участие президент России Владимир Путин. Хотя очный саммит G20 в Нью-Дели оба лидера проигнорировали, ограничившись участием в нем своих официальных представителей - главы российского МИД Сергея Лаврова и премьера Госсовета КНР Ли Цяна соответственно. Зато их коллега Джо отметил на встрече группы, блеснув очередным вау-эффектом: некорректно произнес имя наследного принца Саудовской Аравии. С тем досрочно и ретировался.

Весьма любопытны мотивы, которыми якобы руководствовались лидеры двух противоборствующих стран. Что касается Байдена, то он, по сообщению пресс-службы Белого дома, решил совместить день рождения и подготовку к Дню благодарения. Причины отсутствия товарища Си официально не объявлялись, но тот факт, что председатель КНР именно в день саммита «двадцатки» в Дели принимал в Пекине спикера российской Госдумы Вячеслава Володи-



на, говорит о многом, хотя не обо всем.

И тут самое время порассуждать, что Китай продолжает оставаться (в том числе для России) все еще неоткрытой книгой, несмотря на очевидные шаги властей Поднебесной в нашу сторону.

Возьмем поездку Си Цзиньпина в Сан-Франциско. Вопреки ожиданиям Запада, Байдену не удалось вывести китайского лидера на конфронтацию с Россией. Более того, товарищ Си не оставил заокеанским злопыхателям по этому поводу никаких надежд, официально заявив, что «китайско-российские отношения выдержали испытания сложностями международной обстановки» и что «Пекин намерен их развивать». Китайскому лидеру вторит президент России: по словам Путина, отношения Пекина и Москвы находятся на беспрецедентно высоком уровне. При этом Владимир Владимирович уточняет, что наши страны «совместно работают над реализацией крупных проектов в экономической, энергетической и иных областях, а также координируют свои усилия в решении мировых проблем».

Тем не менее, как считает создатель одного из популярных телеграм-

каналов о Китае, вещающий под ником Даокэдао, не следует выдавать за реальность иные российские хотелки, ничего общего с ней не имеющие. Он призывает не вестись на риторику, а зреть в корень. И предлагает учитывать несколько очевидных истин по отношению к Первопрестольной и ее политике, которые практически низводят до уровня небезлиц байки типа «спина к спине против кого бы то ни было»:

**\*Китай ни с кем не хочет конфликтовать. Он намерен дружить и торговать как с США, так и с Россией.**

**\*Китай проводит внешнюю политику в своих собственных интересах, но не в интересах России или США.**

**\*Ни Россия, ни США не имеют достаточных сил для склонения Китая к пророссийской или проамериканской позиции.**

**\*Китай будет балансировать в той точке политического равновесия, которая приносит ему самому, а не другим странам.**

А вот что думает о последних геополитических успехах Китая, достигнутых, в частности, в ходе визита Си Цзиньпина в США, **руководитель Центра азиатско-тихо-**

**океанских исследований ИМЭМО имени Е.М. Примакова РАН Александр Ломанов:**

- Если Джо Байден добивался от Китая каких-то конкретных мелочных уступок в преддверии выборов, то Си Цзиньпин представил стратегическую, ориентированную на будущее концепцию американо-китайских отношений. Он прочертил ориентиры, которые могли бы определить будущее отношений на десятилетия - как минимум до середины или до конца 2030-х годов. У меня сложилось очевидное впечатление, что американские СМИ и политологи предпочли этого не заметить.

Что касается России, то нашей стране, по мнению Ломакина, «следует обратить внимание на то, как Китай быстро и профессионально учится формулировать стратегические цели и предлагать их другим странам».

- Я бы даже сказал, что было бы неплохо, если бы российские политические, интеллектуальные и экономические элиты обращали больше внимания на важные стратегические концепции Китая. Это становится все более необходимым для качественного развития взаимодействия, - подчеркнул эксперт.

**Сергей Гришанин**

Стремительное поглощение Китаем автомобильного рынка России ставит перед рядовым покупателем больше вопросов, чем дает ответов. Так или иначе, но в нашу страну стремительно ворвались китайские Chery, Haval, Changan и другие автобренды.

**Вперед планеты все!**

Начнем с того, что в текущем году КНР обогнала Японию и вышла на первое место по количеству экспортируемых автомобилей в мире. Этот, в общем-то, закономерный результат реализации китайской модели развития автомобильной отрасли подтвердил и гендиректор торгово-выставочного комплекса автомобилей и техники «Гринвуд» Ли Фан в ходе форума «CarX: революция в автобизнесе», организованного недавно в Москве аналитическим агентством «Автостат».

В первом квартале 2023 года экспорт легковых автомобилей из Китая в Россию составил более 1 млн единиц, Япония осталась далеко позади. Всего же за полгода было экспортировано 1,5 млн машин, что на 87% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Поставки растут, в том числе и за счет электромобилей. За первые шесть месяцев Китай отправил в другие страны 800 тыс. электромобилей. Это 34% от всего экспорта страны. Главным рынком сбыта стала Европа. В топ-3 крупнейших производителей - экспортеров из КНР в первом полугодии вошли SAIC Motor (483

**Китайские автомобили: есть из чего выбрать**



тыс. шт.), Chery (394 тыс. шт.) и Tesla, имеющая производство в Шанхае (182 тыс. шт.).

Значительно вырос, как мы уже сказали, и экспорт в Россию. Если до 2023 года оборот поставок в нашу страну составлял 1-1,5 млрд долларов, то в первом квартале он достиг 4,6 млрд долларов. Весьма показательным в этом плане оказался октябрь. В этом месяце, согласно результатам совместного исследования экспертов банка «Открытие» и агентства «Автостат», россияне потратили на покупку новых машин 339,7 млрд рублей. А за 44-ю неделю (с 30 октября по 5 ноября) и вовсе поставили рекорд 2023 года, купив 28 617 новых китайских железных коней.

**Догоняем «Электричку» из Поднебесной?**

Известно, что кроме переплат столичного автозавода «Москвич», попыток активизировать производство автомобилей на ВАЗе и других экс-гигантах российского автопрома в нашей стране

производятся электромобили под маркой отечественного бренда Evolute - модели i-PRO, i-JOY и i-SKY. Причем до конца года, по словам представителя Evolute Аллы Сагетини, липецкий завод «Моторинвест», где пока из китайских машинокомплектов собирают «эволюты», выкатит в свет еще две электроновинки - спортивный кроссовер i-JET и электроминивэн i-VAN.

Перед отечественными машиностроителями, однако, ставится амбициозная задача - получить максимальную локализацию в 5 тысяч баллов в течение ближайших 10 лет, а там, глядишь, и полностью освободиться от иностранного участия. Во всяком случае, в компании «Атом», по словам ее представителя Руслана Шевченко, серьезно задумываются о проекте одноименного электромобиля уже полностью отечественной разработки, поступление которого в продажу ожидается к 2025 году.

Уже широко рекламируются тактико-технические характеристики «Атома». Запас хода - 500 км. Время зарядки - от 5 до 8 минут

(чтобы хватило на 100 км). Мощность движка - 150 л.с. Управлять «электричкой» водитель сможет с помощью встроенного в рулевое колесо проекционного дисплея и голосового (разумеется, искусственного) интеллекта. Уже сейчас на «Атомь» собрано около 36 тысяч заявок.

**Будем жить надеждою, но...**

Действительно, будем надеяться на лучшее, как надеялись на протяжении всей истории советско-российского автопрома. Пока же, увы, дороги России все больше песячат китайскими легковушками. Их доля в российском импорте, как заявил врио главы Федеральной таможенной службы России Руслан Давыдов, заняла 92% по итогам восьми месяцев 2023 года. Но больше всего поражает тот факт, что с увеличением количества «китайцев» цена на них в сочетании с качеством отнюдь не уменьшается.

Особенно бросается в глаза разрыв цен на китайские машины в стране-произво-

дители и в России. По данным Telegram-канала Proeconomics, эксперты провели сравнительный анализ и ужаснулись - другого слова и не подберешь. Объявленная цена на электрический кроссовер IM LS7 от SAIC 2023 года выпуска, внешне очень напоминающий Porsche Cayenne, - 8 млн 900 тысяч рублей. В то же время в Китае на сайте CarNewsChina.com указанная модель на момент исследования предлагалась всего за 350 тысяч юаней, что в переводе на деревянные составляет 4 млн «с копейками» - вдвое дешевле!

«А вдруг это частный случай?» - замешкались было эксперты. И проверили еще одну популярную модель - Hyundai Lafesta китайской сборки. На отечественном рынке эта машина тянет на 3 млн 500 тысяч рублей. В Китае - 140 тысяч юаней, т.е. 1 млн 680 тысяч рублей.

Понятно, что существуют налоги, пошлины и тому подобные издержки. Но ведь должны же быть какие-то границы - 100% прибыли, согласитесь, это неправильно. Возникает ощущение, что нас просто грабят.

Так что факт остается фактом: китайские производители задирают стоимость своих автомобилей в среднем в 1,5 раза. Например, Chery Tiggo 7, продававшийся в феврале 2022-го за 1,7 млн рублей, уже в конце апреля подорожал до трех лимонов. Китайцы сильно подняли цены во время весенней девальвации рубля, но после возвращения курсов к докризисному уровню и ниже цены не изменили.

Так что вопрос, иметь или не иметь китайское авто, вы, уважаемые читатели, решайте теперь сами.

*Сергей Котов*

В недалеком будущем, как ожидается, китайские поезда полетят со скоростью 1000 км/час.

Пока же на пути к этой мечте китайские специалисты успешно развивают технологию производства и широкого использования подвижных составов на магнитной подушке, или, как их еще называют, маглев-поездов. Развивать на них колесальные по меркам рельсовой техники скорости (до 600 и более км/ч) позволяет отсутствие трения между транспортным средством и треком благодаря электромагнитному полю, которое одновременно приподнимает его над землей и двигает вперед.

**Китайский разбег**

Описанная технология будоражит умы человечества уже более 100 лет, однако линии с подвижным составом такого типа действуют только в Китае, Японии и Южной Корее. При этом Поднебесная больше всех нацелена на масштабное и быстрее внедрение поездов на магнитной подушке.

Первая демонстрационная линия маглева, построенная в 2001-2003 годах, связала шанхайский аэропорт Пудун со станцией метро «Луньян-Лу». Расстояние почти 30 км поезд преодолевает за 7-8 минут. Средняя рабочая скорость маглева составляет около 250 км/ч, максимальная - 431 км/час.

Линия обошлась государству в \$38 млн за километр. Высокие расходы были обусловлены тем, что значительная часть трассы была проложена в заболоченной местности и строителям пришлось устанавливать опоры эстакады на специальные бетонные подушки. Именно по этой причине, а также из-за больших затрат на ее эксплуатацию и техническое обслуживание шанхайская линия

**Поездам «пришили» крылья**



маглева никогда не была коммерчески прибыльной. Но в Китае продолжали верить в перспективность этой технологии.

**Сами с усами**

На данный момент в Китае функционируют четыре линии, по которым курсируют поезда на магнитной подушке.

Первую маглев-трассу на собственных технологиях Китай начал строить в 2014 году. Линия протяженностью 18,5 км соединила международный аэропорт города Чанша с южным вокзалом этого населенного пункта. Паря на 8 мм над треком, первые поезда, получившие обозначение maglev 1.0, начали перевозку пассажиров в мае 2016 года. С этого времени берет начало история развития китайских технологий магнитной левитации. Подвижной состав для линии поставила китайская госкорпорация CRRC - крупнейший в мире производитель железнодорожного транспорта. С 2018 года маглемом на этой линии управляет система автоведения.

Кроме трех городских линий в прошлом году была запущена туристическая линия Fenghuang Maglev в провинции Хунань. Она про-

ходит через город Фэнхуан, включенный в число памятников Всемирного наследия ЮНЕСКО. В довосок к ней к концу текущего года ожидается открытие еще одной туристической линии на магнитной подушке протяженностью 8,1 км - в Цинъюане. По ней будут курсировать трехвагонные поезда CRRC вместимостью 500 человек.

**600 км/ч - не предел**

Одной из главных амбиций современного Китая является освоение маглева на высоких скоростях, что активно поддерживается властями Поднебесной. Так, ЦК КПК и Госсовет одобрили «План укрепления транспортного потенциала Китая», который, в частности, предусматривает разработку поездов на магнитной подушке для скорости 600 км/ч и маглевок для работы в вакуумной среде. Специалистам уже представлены прототипы высокоскоростных маглев-поездов, работающих по двум разным технологиям: электромагнитного (EMS) и электродинамического (EDS) подвеса.

Электромагнитная подушка использует силу притяжения между магнитами, установленными по бокам поезда на нижней части ку-

зова, а также направляющие, чтобы поднять поезд вверх. Маглев парит над Т-образным рельсовым полотном, выполненным из проводящего материала и похожим на монорельс, на котором закреплены ферромагнитные статоры. Поезд приводится в движение линейным двигателем - разнородностью электродвигателя переменного тока. Тяга и скорость состава регулируются за счет изменения силы и частоты переменного тока. Главным недостатком технологии EMS - расстояние между опорным магнитом и статором, которое составляет 1-2 см, должно контролироваться и корректироваться специальными автоматизированными системами. На базе технологии EMS построены поезда Transrapid и упомянутый ранее шанхайский маглев.

Первый прототип головного вагона высокоскоростного маглева китайской разработки был представлен в мае 2019 года, а в июле 2021-го на заводе CRRC в Циндао публично был показан полноценный 5-вагонный состав. CRRC заявляет, что эксплуатационная скорость составит 600 км/ч, поэтому его планируется разогнать до 660 км/ч в рамках испи-

таний. Пока прототип тестируется на треке протяженностью 1,5 км в Шанхае, где нет возможности развить такую скорость. В перспективе ожидается ввод в эксплуатацию испытательной линии в Датуне протяженностью 60 километров.

Тем временем CRRC совместно с Юго-Западным университетом Цзяотун и национальным перевозчиком China Railway разрабатывает маглев-поезд и по технологии EDS. Головной вагон такого маглева был презентован в начале 2021 года. По данным агентства «Синьхуа», инвестиции в его создание составили \$9 млн. Заявляется, что маглев-поезд с использованием сверхпроводимости сможет разогнаться до 620 км/ч, а в перспективе - до 800 км/ч. Он испытывается на линии протяженностью 165 м в Чэнду. В прототипе использовано углеродное волокно, что примерно вдвое уменьшает его вес по сравнению с вагонами высокоскоростных поездов. Также CRRC сейчас испытывает маглев-капсулу, работающую по аналогичной технологии. Разработчики считают, что ее скорость может достигать 600 км/ч и выше при эксплуатации в низковакуумной трубе.

Также в Китае под руководством аэрокосмической корпорации CASIC реализуется проект T-Flight. Предполагается, что он позволит организовать движение поезда по технологии Hyperloop - в низковакуумной среде со скоростью 1000 км/ч. Пока в рамках испытаний прототипа капсулы удавалось достигать скорости 623 км/ч без разрежения атмосферы в трубе. То ли еще будет?!

*Материал подготовлен по сообщению Международного информационного агентства ROLLINGSTOCK Agency*

**• Неужели?**

**Малые больше не платят**

В 2023 году государство освободило от уплаты налога на добавленную стоимость малые предприятия, ежемесячный объем продаж каждого из которых не превышает 100 тыс. юаней (около 14 790 долларов). Об этом говорится в сообщении, опубликованном Министерством финансов и Главным государственным налоговым управлением КНР. Такие же меры упомянутые ведомство определили для налогоплательщиков, занимающихся, в частности, оказанием почтовых и телекоммуникационных услуг.

**Справка**

В рамках усилий по поддержке экономического роста Китая на протяжении многих лет внедрял широкий спектр мер по снижению налогов и сборов. В 2022 году в стране была зафиксирована рекордная сумма возвращенного НДС, которая составила около 2,4 трлн юаней.

**Девелопер оказался щелкопером**



**Самый большой должник в мире в сфере недвижимости взят под контроль в Китае.**

Китайский миллиардер Сюй Цзянь, основатель и председатель совета директоров крупнейшей китайской компании-застройщика China Evergrande Group, взят под контроль полиции.

По меркам Поднебесной это еще не арест, уточняет сообщившее эту ошеломляющую новость агентство Bloomberg, а всего лишь наблюдение за «подконтрольным» гражданином по месту жительства, которое он, кстати, не вправе покидать. Также ему возбраняется общаться с другими людьми без разрешения. При этом паспорт Цзяня полиция отобрала.

Когда-то Сюй с состоянием \$42 млрд был вторым богатейшим человеком в Азии. Однако его империя недвижимости рухнула, а долговые обязательства Evergrande составили 2,39 трлн юаней (\$327 млрд), что сделало компанию самым большим должником-застройщиком в мире.

Похоже, Сюй ошибочно рассчитывал на лояльность китайского правительства и даже теоретически

не допускал краха своей империи. Но, как видно, недооценил политическую решимость Си Цзиньпина слудть пузырь недвижимости в стране. Приобретая все больше земельных участков под заимствования у китайских банков и стремясь стать единственным крупным владельцем недвижимости, Цзянь пошел вразрез с линией Си, а значит, и с линией партии, и получил то, что получил.

Таким образом, на примере зарвавшегося г-на Цзяня товарищ Цзиньпин демонстрирует глубокую озабоченность Пекина влиянием сверхбогатых людей на финансовую и социальную стабильность Китая, сигнализирует всему миру, что, желая укрепить доверие к частному сектору, он не желает становиться заложником частного капитала.

**Справка**

Выросший в бедности сын лесоруба, Сюй превратил Evergrande в крупнейшего девелопера Китая, скупая огромные участки земли и поглощая конкурентов. Кроме того, он занимался и другими бизнес-проектами - от бутылочной воды до профессионального футбола и электромобилей.



**На самом деле, мы вполне могли бы претендовать на место в тройке лидеров по разработке высокоскоростных поездов.**

явилось производственное объединение «Союзтранс-прогресс». Под многообещающий проект построили специальный цех и полигон ВНИПИ «Транспрогресс» со 120-метровым участком дороги в подмосковном Раменском. А в том самом 1979 году первый вагон на магнитной подушке ТП-01 успешно прошел испытательную дистанцию. Вы видите, СССР имел все шансы стать одной из первых стран, развивающих магнитный транспорт, - работы занимались настоящие энтузиасты своего дела во главе с академиком Юрием Соколовым.

Но... Предполагалось, что первая дорога с использованием таких вагонов на практике будет построена в Армении (из Еревана в Абовян, 16 км). Однако вторая половина 1980-х внесла свои коррективы в радужное будущее советского маглева. Другой причиной свертывания проекта стало землетрясение в Армении, приведшее к резкому сокращению финансирования. Все работы по этой теме были свернуты в конце 1980-х.

В начале 1990-х ИНЦ «ТЭМП» продолжил тему маглева теперь уже по заказу правительства Москвы. Это была идея «аэроэк-

спресса» - скоростного поезда на магнитной подушке для доставки жителей столицы в аэропорт Шереметьево. Опытный сегмент поезда показали на выставке в Милане, после чего в проекте появились иностранные инвесторы и инженеры. Но в 1993-м из-за финансового кризиса проект был свернут. Самое интересное, что наработки для маглевок в России есть. Тот же «ТЭМП» продолжает работать, есть испытательный участок, есть опыт работы с подобными системами. Ясно одно: на колесе и рельсе Россия с ее огромными территориями и средней скоростью грузовых (контейнерных) перевозок 14 км/ч далеко не уедет.

В последнее время в Китае увеличилось количество операций по восстановлению девственности. И это не просто дань моде.

Испокон веков в Поднебесной считали, что чистоту девушки определяет исключительно девственность. Этому постулату долгое время следовали многие поколения китайцев, пока в Поднебесной не подул европейский ветер свободы вообще и свободных отношений в частности. Но свобода эта имела и оборотную сторону. В обществе стали сетовать на то, что сегодня, мол, все сложнее встретить порядочную девушку, подразумевая в первую очередь ее девственность. И вот спустя столетия невинность китайских женщин снова становится их бесценным бонусом.

Традиционное китайское понимание девственности заключается в том, чтобы женщина до брака оставалась невинной. Девственность настолько важна для мужчин в Китае, что некоторые клиники выдают своим пациенткам сертификаты, подтверждающие их чистоту. При этом сильная половина человечества предпочитает умалчивать о своих прошлых похождениях, не видя ниче-

## Полюби меня первым



го плохого в добрых отношениях. А вот вступать в брак желают только с теми, кто хранит свою девственность для них, единственных. Такие взгляды привели к тому, что перед китайским Новым годом женщины начали по-своему готовиться к празднику. Отмечен настоящий бум на посещение клиник, где проводятся операции по восстановлению девственной плевы.

Это связано с тем, что именно в новогодние дни женщины мечтают найти себе мужа. Поэтому подобные операции проводятся одновременно в нескольких больницах Китая. Так, например, в Дунгуане ко-

личество пациенток в предновогодние праздники вырастает в три раза по сравнению с обычными днями. Все эти женщины (в возрасте от 20 до 35 лет) предпринимают столь неординарный шаг ради единственной и однозначно благородной, как сами считают, цели - создать семью и обрести настоящее счастье.

По словам Чжоу Хуна, заведующего гинекологическим отделением пекинской больницы Wuzhou, в настоящее время каждый месяц осуществляется порядка 20 таких операций.



При этом количество пациенток только растет.

Данная операция называется гименопластикой и проводится квалифицированными специалистами. Длится она, как правило, 20-30 минут и не требует последующего пребывания в больнице. В Китае гименопластика оценивается в 5 тыс. юаней, что соответствует 737 долларам.

Но не гименопластикой единой живы китайские женщины. В последнее время эту популярную процедуру все чаще заменяют капсулы девственности. На полном серьезе. Сделанные из растворимого материала с напоминающей кровь смесью, они незадолго до секса помещаются «куда надо» и в нужное время производят нужный эффект. Вот и весь фокус. Жених доволен. Невеста торжествует...

### Между прочим

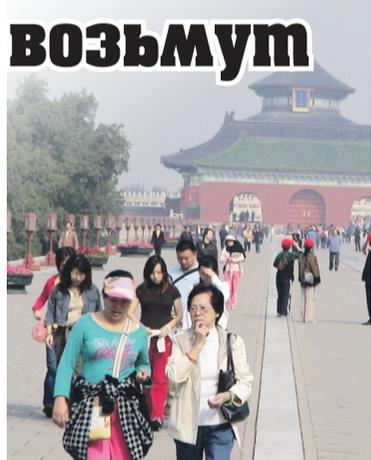
На Taobao (китайская интернет-площадка для закупки розничных товаров) выставлена целая линейка продуктов, которые продаются под слоганами «Сделайте первую брачную ночь незабываемой!» или «Пусть комплекс девственности вас больше не пугает!». Публикуются здесь и отзывы клиенток: «Я поражена! Это реально похоже на настоящую кровь! Мой парень ничего не заподозрил! Через несколько дней у нас будет свадьба. Миллионы спасибо!»

## Ось Пекина возьмут под охрану

В Китае опубликован план охраны Центральной оси Пекина в связи с подачей заявки на включение Центральной оси города в список Всемирного культурного наследия ЮНЕСКО.

В плане, рассчитанном до 2035 года, впервые определена зона объектов наследия и буферная зона в рамках Центральной оси. Согласно документу, общая площадь зоны наследия составляет около 5,9 кв. км и включает 15 составляющих элементов, таких как Запретный город (музей Гугун) и Храм Неба. Буферная зона занимает площадь 45,4 кв. километра.

Ответственный сотрудник местной службы по делам охраны памятников культуры сказал, что этот план необходим для подачи Пекином за-



явки на включение городской Центральной оси в список объектов Всемирного культурного наследия ЮНЕСКО. Документ знаменует собой новый шаг китайской столицы в работе по охране культурного наследия.

Власти Пекина начали подготовку по включению проекта Центральной оси в список Всемирного культурного наследия ЮНЕСКО в 2011 году. В 2012 году он был включен в китайский предварительный список Всемирного культурного наследия.

### Наша справка

Центральная ось Пекина, или Чжунчжоусянь, была создана в период правления династии Юань (1271-1368 гг.). Она представляет собой условную линию протяженностью 7,8 км и проходит от ворот Юндинмэнь на юге города и до Чжунгулоу (Колокольная и Барабанная башни) на севере. Большинство главных древних зданий Пекина расположены вдоль этой оси.

Китайские археологи в ходе раскопок одного из древних городов в провинции Хэнань (Центральный Китай) обнаружили хорошо сохранившийся слой ветвей шелковицы и кипариса, который, как утверждают, служил для укрепления фундамента городской стены.

По сообщению городского Института культурных памятников и археологии, слой ветвей, занимающий площадь почти 400 кв. м на территории нынешнего города Шанцю, датируется периодом династии Сун (960-1279 н. э.). Как предположил глава упомянутого института Юэ Хунбинь, ветви, вероятно, использовались для укрепления фундамента, поскольку они были найдены под защитой утрамбованного земляного откоса городской стены и над слоем почвы. «Это указывает на то, что под стеной была яма с мягкой почвой, когда она была построена. Без ветвей деревьев утрамбованная земля стены просела бы или треснула», - сказал Юэ Хунбинь.

Подземный мир Шанцю является местом «городов над городами», поскольку новые города продолжали

## Города городили над городами



строиться на руинах старых протяжений всей долгой истории Китая начиная с периода Чуньцю («Весна и осень», 722-479 гг. до н. э.).

А вот в провинции Хэнань археологи обнаружили руины семи домов 6000-летней давности. Находки относятся к среднему периоду культуры Яншао, сообщили в Институте культурного наследия и археологии провинции Хэнань. Возникшая 5000-7000 лет назад в среднем течении реки Хуанхэ, Яншао была неолитической культурой. Фундамент самого большого дома представляет собой полуподземное, прямоугольное сооружение с закругленными углами. Сейчас его площадь составляет 172 кв. м, а первоначально дом занимал площадь почти 250 кв. м. Замглавы института Вэй Синтао отметил, что боль-

шие дома среднего периода культуры Яншао отличались сложными конструкциями, что предполагало тщательное проектирование, точный расчет и строгое управление строительством. Это демонстрирует, что в то время уже существовали достаточно развитые архитектурные технологии.

По словам Вэй Синтао, большое количество хорошо сохранившихся обугленных деревянных изделий было найдено на фундаменте другого большого дома, что очень редко встречается в доисторической археологии.

Вэй Синтао добавил, что большие дома периода Яншао, включая те здания, которые находятся в руинах Бэйянпин, очень помогут в изучении типов, конструкций и технологий строительства домов в то время.