

УДК 332

Ткачев Евгений Викторович

аспирант кафедры государственного и муниципального управления,
Финансовый университет при Правительстве РФ
Jekatk93@mail.ru

Evgeny V. Tkachyov

graduate student of department of the public and municipal administration,
Financial University under the Government of the Russian Federation
Jekatk93@mail.ru

Особенности развития агломераций Китая

China's development agglomeration features

***Аннотация.** В статье предоставляется исследование об особенностях развития агломераций Китая с применением мир-системного подхода. Предложена функциональная классификация агломераций в условиях диспропорции рабочей сил, и степени развитости агломераций в приморских и внутренних регионах. Уделяется внимание проблемам внутренней миграции и отношениям между слаборазвитыми и сильно развитыми агломерациями в условиях жесткого внедрения инициативы «Один пояс и путь» как новой парадигмы внешнеэкономического развития Китая, уникальной для мировой практики степени вовлеченности агломерации в экономическую систему других стран.*

***Ключевые слова:** городские агломерации, Китай, региональное развитие, неоднородность развития*

***Annotation.** The article provides a study on the peculiarities of the development of agglomerations of China using the world-systems approach. A functional classification of agglomerations in the conditions of labor disproportion, and the degree of development of agglomerations in coastal and inland regions is proposed. Attention is paid to the problems of internal migration, and the relationship between underdeveloped and highly developed agglomerations in the context of the hard implementation of the One belt and One Way initiative, as a new paradigm of China's foreign economic development.*

Unique experience of involvement of the agglomeration in the neighbor country economic systems

***Key words:** urban agglomerations, China, regional development, development inequality*

Говоря об опыте влияния городских агломераций на экономический рост пространственных систем в отдельно взятой стране, то, на мой взгляд, наибольший научный интерес будет представлять страна, у которой есть:

- неразрешенные демографические проблемы и, связанные с ними, явления;
- устойчивый экономический рост.

Такая классификация, безусловно, не является определяющей, однако, именно эти критерии приводят к появлению и генерации новых решений. Оба этих аспекта региональной политики можно найти в Китае.

За последние тридцать лет Китай, крупнейшая страна в Азиатском регионе, показывала устойчивый рост экономики сразу по нескольким направлениям. И сейчас его экспортно-ориентированная экономика продолжает лидировать, втягивая в свою зону интересов целые регионы. Китай занимает третье место в мире по площади территории с крайне неоднородным типом расселения. Трудовая миграция и урбанизация в Китае наиболее сильно выражена в портовых и крупных транспортно-торговых центрах, т.к. позволяет экономически активному населению вовлекаться в мировую экономику, на которую Китай оказывает огромное влияние. Именно поэтому, в условиях постоянного роста населения агломерационное развитие рассматривается руководством КНР как наиболее практический инструмент среди прочих в сфере регионального развития. Это подтверждается тем, что с 2010 г. большая часть населения Китая стала проживать в городах. Согласно документу «Новый план по развитию городов в КНР» (2010–2020 гг.), руководство КНР ожидает, что численность городского населения к 2020 г. должна достигнуть 60,0 %, что идет в разрез с прогнозной оценкой ООН, которая утверждает, что к 2020 г. доля городского населения КНР будет оцениваться только в 52% из-за эффекта «обратной тяги» т.к. некоторая доля населения, наоборот, будет уезжать из крупных городов. Несмотря на это, оценка ООН так же утверждает, что уже к 2050 году количество горожан в Китае перейдет за черту в 75%, что будет соответствовать уровню развитых стран[3].

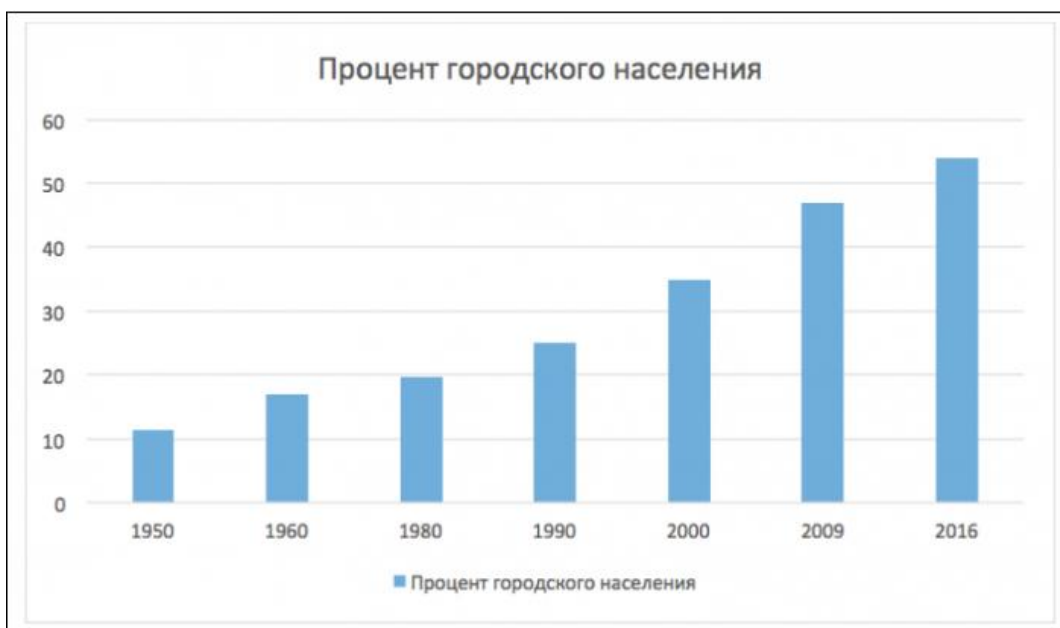


Рисунок 1 Динамика Городского населения с 1950г.

Сегодня агломерации Китая являются основной силой его экономики. Тем не менее, особенности экспортно-ориентированной экономики накладывают свой отпечаток на агломерационное развитие. Автор считает приемлемым следующее классификацию агломераций Китая, разделяющим критерием которых будет ориентация на деятельность:

- Агломерации, чья деятельность завязана на морскую/международную торговлю, они же - «внешние».
- Агломерации, чья деятельность завязана на внутренний рынок страны, они же - «внутренние».

Подобное разделение так же можно обосновать мир-системным анализом, видными представителями которого были Ф. Бродель и И. Валлерстайн. Китай очень сильно зависит от мировой торговли, которая является серьёзным источником его благосостояния. Будучи «ядром» производства, Китай как никто другой заинтересован превращения все больших «периферий» в торговых партнеров.

Как следует из названия, **«внешние»** агломерации сильно интегрированы в мировую экономику. И здесь стоит принять во внимание общую ориентированность Китая на внешнюю политику.

Предложенная еще в 2010 Руководством КНР году инициатива «Один пояс и один путь» оказала огромное влияние на дальнейшую жизнь агломераций внешней категории. Инициатива «Один пояс и один путь» предполагает реализацию интеграционных проектов как с государствами, выходящими к морю, так и с внутриконтинентальными странами. Поэтому в ее рамках выделяют создание «Экономического пояса

Шелкового пути» (ЭПШП) и «Морского Шелкового пути XXI в.» (МШП). Впервые с предложением о формировании ЭПШП и МШП китайское руководство выступило в сентябре-октябре 2013 г. в ходе визитов Генерального секретаря ЦК КПК, Председателя КНР Си Цзиньпина в Казахстан и Индонезию. Комплекс мероприятий, требуемый для реализации стратегии, оказывает огромное влияние на транспортную инфраструктуру прибрежных провинций.[1].

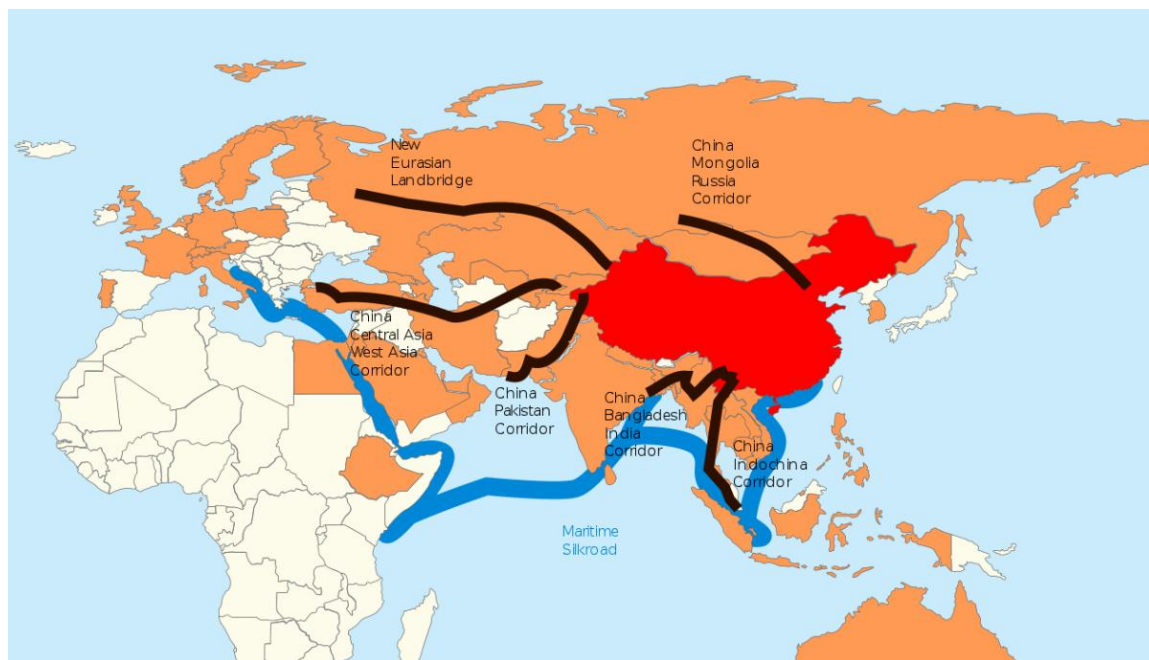


Рисунок 2 Схематическое изображение Концепции "Один пояс и Один путь" Синим изображен «новый морской шелковый путь», а черным-важнейшие торговые коридоры.

В большинстве случаев, агломерационное развитие является самотечным и крайне трудно прогнозируется и как следствие-еще труднее управляется. Это объясняет отсутствие в мировой практике управление агломерациями, а сам термин «агломерация» даже не закрепляется в официальных документах, уступая место понятию «кластер» как способ экономии на производстве. С внедрением концепции «Один пояс, один путь» Китай же станет первой страной, которая начнет систематизированное управление агломерационным развитием через интеграцию своих «внешних» агломераций во внешнюю экономику других стран.

Подобный подход достаточно логичен, учитывая зависимость Китая от внешнего рынка. Примером влияния данной программы на жизнь «внешней» агломерации можно увидеть в преобразованиях городской агломерации на побережье залива Бэйбу.

Эта агломерация расположена на юге Китая и включает в себя города Наньнин, Бэйхай, Циньчжоу, Фанчэнган, Юйлинь и Чунцзо ГЧАР, города Чжаньцзян, Маомин и Янцзян провинции Гуандун, города Хайкоу, Даньчжоу и Дунфан, уезды Чэнмай, Линьгао и Чанцзян провинции Хайнань. Площадь региона - 116 600 кв. км, численность постоянного населения городской агломерации на конец 2018 года составляла почти 42 млн. человек[2].

В самой программе отмечается, что городская агломерация залива Бэйбу должна углубленно участвовать в сотрудничестве Китай - ASEAN, будучи частью программы "Пояса и пути". В рамках реализуемых мероприятий, этой агломерации предстоит серьезно модифицировать имеющуюся транспортную инфраструктуру и, фактически, слиться с агломерацией в дельте реки Чжуцзян, интенсифицировать сотрудничество с юго-западными и центральными районами страны.

Согласно программе, городская агломерация залива Бэйбу развернется в сторону *Ассоциации государств Юго-Восточной Азии* (далее- ASEAN). Она должна стать "точкой входа» предприятий стран ASEAN на китайский рынок и, одновременно, "точкой выхода" китайских предприятий на их рынок.

Городская агломерация залива Бэйбу уже сделала большой прогресс в развитии экономики, ориентированной на внешний рынок, благодаря хорошим предпосылкам: исторически здесь была и торговая бухта, и инфраструктура. В этой агломерации успешно продвигается строительство таких платформ открытости, как международный туристический остров Хайнань, китайско-малазийский промышленный парк в Циньчжоу ГЧАР, экспериментальные зоны освоения и открытости, и зоны приграничного экономического сотрудничества.

Ведомства определяют места размещения первой партии национальных логистических узлов на основе потребностей развития в рамках государственных стратегий, таких как Экономический пояс вдоль реки Янцзы и др.

Китай стремится построить около 30 национальных логистических узлов до конца 2020 года, 150 - к 2025 году, когда соотношение общих расходов на логистику к ВВП сократится до 12 проц.

В 2018 году объем логистических операций Китая составил 283,1 трлн. юаней или 42,14 трлн. долл. США, увеличившись на 6,4 проц. в годовом исчислении. Соотношение общих расходов на логистику к ВВП составило 14,8% [1].

Городская агломерация представляет собой главную модель развития урбанизации и важную платформу содействия устойчивому росту

китайской экономики, гармоничному развитию регионов и участию Китая в международном сотрудничестве и конкуренции. Тем не менее, как уже было описано, диспаритет развития агломераций является приоритетной задачей для руководства КНР.

В 13-й пятилетнем плане социально-экономического развития Китая на 2016-2020 гг. выдвинута задача по развитию 19 городских агломераций в стране. На настоящий момент утверждены программы развития шести городских агломераций, в том числе, в среднем течении реки Янцзы, в дельте реки Янцзы и уже упомянутом выше заливе Бэйбу[2].

В агломерациях же «*внутренних*» слабая связь с внешним миром компенсируется государственными инвестициями инфраструктуру, меньшей долей городского населения и более низкими заработными платами и, как следствие, меньшими издержками при производстве. Исключение составляют три региона на северо-востоке Китая: Внутренняя Монголия, Хэйлунцзянь и Гиринь) и ГЦП Чунцин, активный процесс урбанизации которых был запущен, начиная с 1950 года.

Постоянные инвестиции в транспортную инфраструктуру помогают поддерживать агломерационные процессы во внутренних регионах КНР. Однако это, в каком-то смысле, вынужденная мера, т.к., неконтролируемое перемещение населения в пространстве КНР и его оседание в приморских регионах приводит к диспропорциям рабочей силы на территории страны. Данный процесс постоянно пытаются сдерживать, в том числе, административными барьерами. Институт прописки, призванный ограничить неконтролируемое перемещение рабочей силы в пространстве страны, дополнительные патенты на работу в другом регионе и прочие ухищрения - все создается для того, чтобы КНР не оказалась в интересной ситуации: избыток трудовых ресурсов у «внешних» агломераций и их дефицит во «внутренних». По предварительным оценкам руководства КНР, при отказе от института прописки и смягчении миграционной политики Китая, среднедушевые доходы в стране, в целом, могут вырасти почти на 8.3%, однако, внутренний миграционный поток увеличится вдвое в 2017 году: со 150 до 300 млн. чел. в год[5]. Поэтому в будущих периодах следует ожидать уменьшения межрегиональной миграции и, как следствие, меньшее количество временно работающего населения в приморских районах. Что интересно, руководство КНР не пугает падение среднего ВРП в рассматриваемом регионе почти на 3%, они считают, что это - приемлемая цена за развитие других регионов и агломераций в них.

Подводя итог, можно сказать, что автору видится дальнейшее развитие агломераций Китая следующим образом:

Диспаритет развитости «внешних» и «внутренних» агломераций будет снижаться, как и хочет само руководство КНР, однако, будет усиливаться функциональное различие между приморскими и внутренними регионами. Благодаря огромным инвестициям в транспортную инфраструктуру, и, как следствие, снижению транспортных издержек, внутренние регионы будут превращаться в «мастерские» в то время, как «внешние» будут становиться «торговцами» с внешним миром. Такое разделение решает сразу несколько насущных проблем: разницу в предоставлении рабочих мест и в нормальных условиях жизни. Благодаря экономии на производстве, во внутренних регионах и транспортных издержках, благодаря развитию транспортной инфраструктуры, Китай сможет окончательно стать абсолютным лидером в сфере внешней торговли.

Литература:

1. «Инициатива «Один пояс и один путь». Какие цели в действительности преследует Китай? Режим доступа: <http://svom.info/entry/765-iniciativa-odin-poyas-i-odin-put-kakie-celi-v-dejs/>
2. Новостной и информационно-статистический портал Синьхуа-новости на русском: Режим доступа: <http://russian.news.cn/>
3. Knight J. *Reform, growth and inequality in China* // *Asian Econ. Policy Rev.* 2008. N 3. P. 140—158
4. «Эффект масштаба» первый глобальный рэнкинг агломераций исследование PwC 2017г. Режим доступа: <https://www.pwc.ru/ru/assets/agglomerations-rus.pdf>
5. Результаты статистического мониторинга индекса развития и уровня жизни в 2018г.: 2018 нянь дицзюй фачжань юй миншэн чжэшиу (DLI) тунцизи цянъцэ цзего (Results of Statistical Monitoring of Regional Development and Life Index (DLI) in 2018). URL: http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/201312/t20131231_492765.html (дата обращения: 09.02.2019)

Literature:

1. “One Belt and One Road Initiative.” *What are the goals of China?* Access mode: <http://svom.info/entry/765-iniciativa-odin-poyas-i-odin-put-kakie-celi-v-dejs/>
2. *News and statistical information portal Xinhua news in Russian: Access mode: <http://russian.news.cn/>*
3. Knight J. *Reform, growth and inequality in China* // *Asian Econ. Policy Rev.* 2008. N 3. P. 140—158
4. “Scale effect” the first global ranking of agglomerations PwC 2017 survey. Access Mode: <https://www.pwc.ru/ru/assets/agglomerations-rus.pdf>

5. *The results of statistical monitoring of the index of development and standard of living in 2018: 2018 Nian Dyu Fazhan Yu Minshen Chzhishu (DLI) Tung Chiu (TLI) in 2018. URL: http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/201312/t20131231_492765.html (appeal date: 02/09/2019)*