

*Милько Михаил Михайлович*

студент

ФГАОУ ВО «Дальневосточный федеральный университет»

г. Владивосток, Приморский край

DOI 10.31483/r-97696

## ГОРОДСКИЕ КЛАСТЕРЫ КНР НА ПРИМЕРЕ ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ РЕГИОНА ДЕЛЬТЫ ЯНЦЗЫ

*Аннотация:* в статье приводятся данные о географии, истории формирования и современном уровне инфраструктурного и экономического развития городской агломерации региона дельты Янцзы (РДЯ), Китай. Рассмотрены перспективы развития этой территории в ближайшем будущем, а также происходящие в ней административные преобразования. Сделан вывод о том, что РДЯ – это городская агломерация с высокой степенью интеграции, которую китайское правительство рассматривает как основной фактор в стимулировании экономического роста страны и как поле для внедрения новейших административных практик.

**Ключевые слова:** КНР, дельта Янцзы, городские агломерации, урбанизация.

Урбанизация является неотъемлемой частью экономического развития, так как основная экономическая деятельность населения, промышленное производство и научно-исследовательские центры сосредотачиваются именно в городах. Понимая это, с момента начала проведения политики реформ и открытости в 1979 году Китай взял фокус на повсеместную урбанизацию с целью ускорения экономического роста тогда ещё довольно отсталой страны. Благодаря усилиям китайского правительства, доля городских жителей от общего числа населения увеличилась с 18,6% в 1979 до 60,3% в 2019 [12]. Это означает, что среднегодовой прирост составил более 1%, что является одним из самых высоких показателей в мире.

Помимо скорости, урбанизация в КНР обладает ещё одной отличительной особенностью – упором на создание городских агломераций. Так, в 11-м пятилетнем плане экономического развития (2006–2010 гг.) правительство Китая обозначило задачу «сделать городские агломерации принципиальной формой стимулирования урбанизации» [7, с. 28]. Согласно документу, регионы, где городские агломерации уже сформировались, а именно Пекин-Тяньцзинь-Хэбэй (центр – Пекин), РДЯ (центр – Шанхай), регион дельты Жемчужной реки (центр Гуанчжоу), должны продолжать развиваться, «усиливать разделение труда, кооперацию, взаимовыгодное сотрудничество всех городов, а также укреплять общую конкурентоспособность агломерации» [7, с. 28]. В то же время регионы, где уже есть все условия для создания новых городских агломераций, «должны укрепить централизованное планирование» и «сформировать несколько новых городских агломераций» [7, с. 28]. И, наконец, регионы с низкой плотностью населения и бедной ресурсной базой должны «развивать существующие города и уездные посёлки», чтобы те стали «центром концентрации экономики, населения и сферы услуг» [7, с. 28].

Фокус китайского правительства на развитии городских агломераций становится очевидным. Это явление получило название «кластерного экономического развития», когда основным источником экономической активности являются городские кластеры – агломерации, состоящие из одного или более крупных городов, выступающих в качестве ядра, и нескольких малых городов, и обладающие высокой степенью транспортной и экономической интеграции. Так, в 2014 году в КНР был выпущен Новый национальный план урбанизации, согласно которому к 2020 году в Китае должно появиться 19 городских кластеров [2].

Приверженность КНР к кластерному экономическому развитию нашла подтверждение и в 13-м пятилетнем плане (2016–2020 гг.), где значительное внимание уделено развитию транспортной системы внутри и между ведущими агломерациями страны [11, с. 81]. Примечательно, что с 2018 по 2019 год ГКРР принял 53 инфраструктурных проекта общей стоимостью более 2.4 трлн юаней

(361 млрд долл.), направленных на усовершенствование городского и междугородного скоростного транспорта [4; 5].

В 2020 году 19 городских кластеров производят девять десятых всей экономической активности КНР [8]. Наиболее развитыми являются три упомянутых выше агломерации, а именно кластеры вокруг Пекина, Гуанчжоу и РДЯ. Они входят в число ведущих мегарегионов мира и вместе производят более 40% ВВП страны. На рисунке 1 можно увидеть 19 существующих ныне городских кластеров.

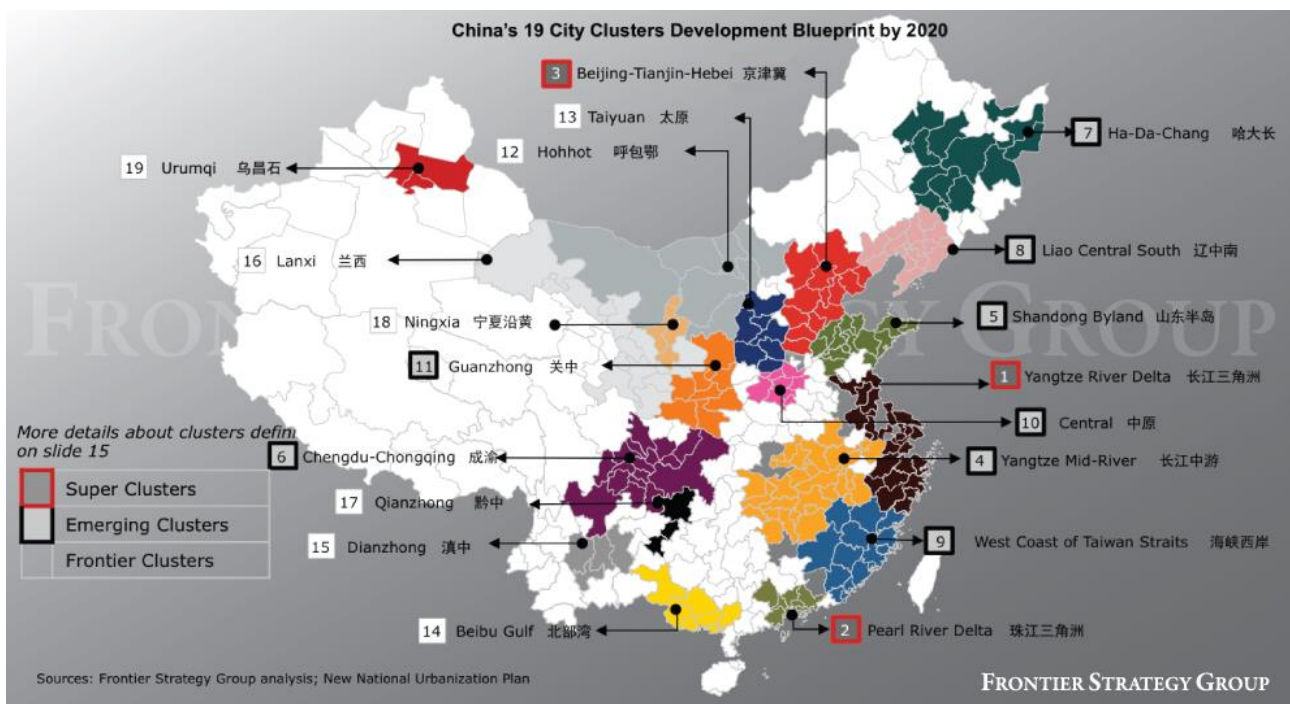


Рис. 1. Карта городских кластеров КНР [2]

Таким образом, становится понятно, что вот уже на протяжении более 10 лет Китай стремится создать «кластерную экономику», в которой ведущие городские агломерации будут выступать в качестве локомотива социально-экономического развития. Каждый из этих кластеров представляет собой уникальную экономическую систему, в связи с чем изучение каждого из них по отдельности является актуальной задачей. В данной работе автором будет рассмотрен крупнейший из существующих кластеров КНР – регион дельты Янцзы.

*Географическое положение.* РДЯ находится в нижнем течении Янцзы – крупнейшей реки Китая. Центром кластера является город центрального подчинения Шанхай. К нему прилегают южная и центральная части провинции Цзянсу

со столицей в Нанкине, восточная часть провинции Аньхой со столицей в городе Хэфэй и северная часть провинции Чжэцзян с центром в Ханчжоу. Всего же в кластере находится 27 ключевых городов [12]. Агломерация занимает 3,7% территории КНР (358 тыс. квадратных километров) и включает население в 220 млн человек [8].



Рис. 2. Географическое положение РДЯ [10]

*История и современное состояние.* Идея создать экономически развитую зону в нижнем течении Янцзы с центром в Шанхае возникла ещё в 1982 году. В 1983 году Госсоветом КНР была учреждена Шанхайская экономическая зона, которая была призвана поспособствовать кооперации Шанхая с соседними городами. Тем не менее уже в 1988 году она была упразднена в связи с региональными различиями, недостатком административной организации и сложностями

в распределении прибыли. В 1990-х годах правительство КНР вновь обратило внимание на город. В 1993 году в восточной части Шанхая создаётся «новый район Пудун», особый экономический режим которого позволил ему всего за несколько лет стать международным финансовым центром. Кроме того, начинают разрабатываться стратегии развития РДЯ. Так, был запущен ряд программ по координации развития прилегающих к Шанхаю территорий, таких как «Планирование дельты Янцзы» и «Форум двух провинций и одного муниципалитета». В дальнейшем, благодаря сильной поддержке со стороны правительства КНР, РДЯ встал на путь быстрого и качественного роста.

Что же касается современного состояния региона, то, занимая всего 3,7% территории материкового Китая, он объединяет 15,7% населения страны и производит около 25% её ВВП (19,5 трлн юаней) [9]. Кроме того, на РДЯ приходится 37% импорта и экспорта КНР, 39% прямых иностранных инвестиций и 29% инвестиций за рубеж [10]. РДЯ является ещё и научным центром: здесь сосредоточено 25% от всех университетов, научных лабораторий и исследовательских институтов страны, которые аккумулируют 30% всех инвестиций в НИОКР [10]. В регионе располагается крупнейший порт мира – Шанхайский, объём перевозок которого в 2018 году составил 42 млн контейнеров. Порт Нинбо, в свою очередь, занимает четвёртое место по загруженности в мире [9].

Такие высокие показатели развития не могли бы быть возможными без интегрированной транспортной системы внутри кластера. Так, только в период 2018–2019 гг. в развитие транспортной инфраструктуры региона было вложено 100 млрд долларов. Благодаря строительству сети высокоскоростных железных дорог (ВСЖД) вокруг Шанхая, количество способных достичь города в течение часа людей увеличилось до 75 миллионов человек. Более того, исследования показывают, что большая часть пассажиров на самых загруженных железнодорожных линиях – это «сгенерированный трафик». Другими словами, люди совершают поездки, которые бы они не предприняли до строительства железной дороги. Ещё одно исследование доказывает, что с 2010 по 2020 год коэффициент доступности транспорта в регионе повысился на 28,7%, а разрыв в транспортном

развитии между крупными и малыми городами уменьшился на 35% [6, с. 6]. Абсолютные цифры демонстрируют ещё более впечатляющие показатели: площадь покрытия ВСЖД за 10 лет увеличилась с 988 км до 3728 км [6, с. 6]. На рисунке 3 можно видеть, как поменялась транспортная система РДЯ в период с 2010 по 2020 гг.

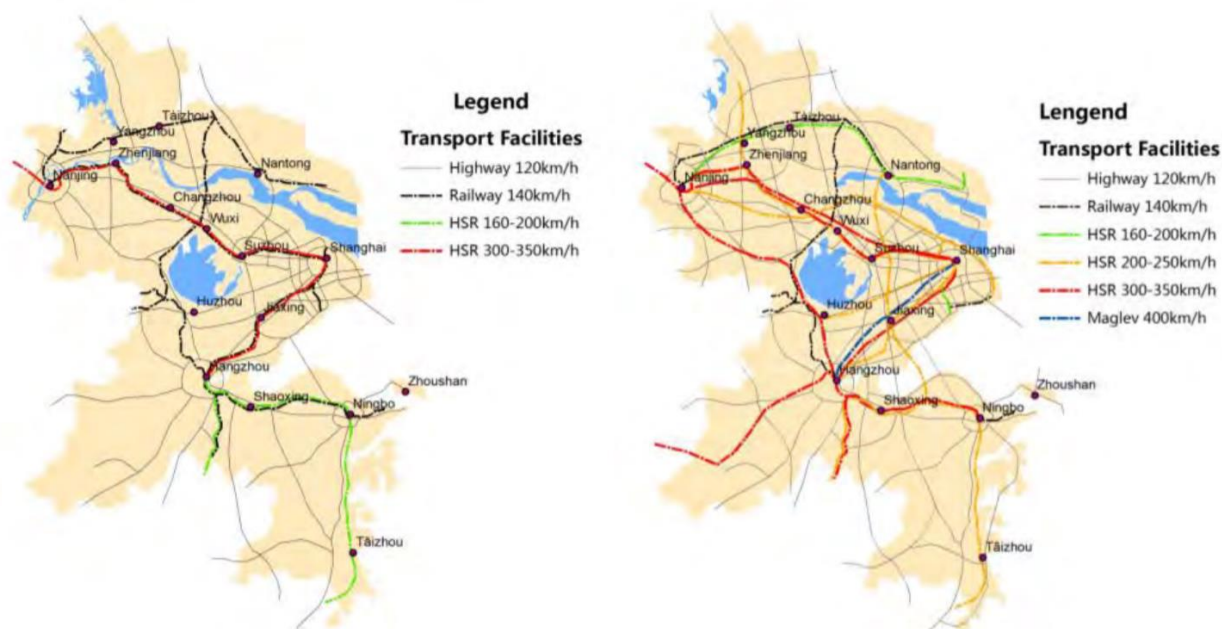


Рисунок 3. Изменения в транспортной системе РДЯ в период с 2010 по 2020 гг. [6, с. 6]

Из рисунка становится понятно, что за 10 лет транспортная система в регионе из одной магистральной линии Нанкин-Шанхай-Ханчжоу-Нинбо в форме латинской буквы «Z» превратилась в разветвлённую систему ВСЖД и автомагистралей. Наиболее значительные изменения произошли в северном и южном районах РДЯ. Так, очевидным образом увеличилась площадь авто- и железнодорожного покрытия вокруг городов Нинбо, Чжоушань и Тайчжоу на юге и Наньтун, Чжэньцзян и Янчжоу на севере.

Развитие транспортной системы привело сразу к нескольким последствиям. Во-первых, регион стал более полицентричным. Несмотря на то, что существенная часть экономической активности по-прежнему находится в Шанхае и провинциальных центрах, малые города на юге и севере получили гораздо больше возможностей для развития. Во-вторых, увеличение транспортной доступности

позволило запустить процесс постепенного переноса промышленного производства из крупных городов на периферию. Это, в свою очередь, не только позволяет региональным центрам делать упор на развитие НИОКР и третичного сектора, но и способствует экономической интеграции малых городов, создаёт условия для модернизации промышленности и формирования высокотехнологичных производств. Малые города также смогут повысить своё международное значение, расширить рынок сбыта и т. п.

Сильнее всего модернизация транспортной системы повлияла на Нанкин – второй по величине город в РДЯ и в восточном Китае. Долгое время, за счёт своего выгодного географического положения, он являлся крупнейшим межрегиональным логистическим центром. Однако с развитием альтернативных маршрутов его значение стало постепенно сокращаться, и правительством было принято решение изменить специализацию города. В 2015 году на территории Нанкина был создан новый район Цзянбэй, который быстро стал показательным примером экономической успешности РДЯ. На территории площадью в 788 квадратных километров располагается несколько промышленных парков государственного и провинциального уровней. В 2018 году ВВП новой территории составил 252,8 млрд юаней при росте в 13,1%, что позволило ей занять первое место в провинции [9]. В районе также располагаются более 100 компаний-поставщиков интегральных схем, 700 медицинских компаний, базы более 20 крупных финансовых институтов [9].

*Планы по дальнейшему развитию региона.* Из вышесказанного становится понятно, что РДЯ – это быстроразвивающийся городской кластер, который занимает лидирующее положение в экономике Китая. В связи с высоким уровнем интеграции, достигнутым внутри региона, правительство КНР решило перейти на новый уровень его объединения. 15 октября 2019 года была принята «Декларация о межмуниципальном взаимодействии в дельте Янцзы» [1], которая предусматривает законодательное объединение 41 муниципального образования про-

винций Цзянсу, Чжэцзян и Аньхой в крупнейшую в мире городскую агломерацию. Предполагается, что внутри кластера будет полностью объединённая транспортная система, система социальных услуг, НИОКР и т. д.

Позднее, 1 декабря 2019 года Центральный комитет КПК и Госсовет КНР выпустили совместный план [3], в котором обозначили цели, требования и меры для стимулирования интегрированного развития РДЯ, выполнение которых намечено на 2025 и 2035 годы. Так, для достижения более высокого уровня интеграции в сфере науки и инноваций к 2025 году необходимо, чтобы затраты на НИОКР достигли 3% от ВВП региона, а продукция высокотехнологичных производств составила 18% от общего объёма [3]. Кроме того, планируется продолжать увеличивать плотность автомагистралей и ВСЖД, а также довести площадь покрытия сетей 5G до 80%. Ещё одной важной задачей, обозначенной в документе, является повышение бюджетных расходов на душу населения до 21 тыс. юаней (около 3 тыс. долл.) и средней продолжительности жизни до 79 лет. Наконец, согласно декларации, к 2035 году агломерация в дельте Янцзы должна стать самым мощным и влиятельным фактором в национальном развитии Китая [3].

Таким образом, можно сделать вывод, что, осуществляя урбанизацию, Китай особое внимание уделяет развитию городских кластеров. В данной статье был рассмотрен РДЯ – самая крупная из существующих в КНР городская агломерация. Её пример показывает, что с помощью намеренного создания условий для региональной интеграции, а именно постоянного совершенствования транспортной системы, можно добиться впечатляющих показателей экономического роста. Более того, начатые в 2019 году административные преобразования показывают готовность правительства продолжать объединение внутри РДЯ с целью, в конечном счёте, создания первоклассного мегарегиона, который будет играть определяющую роль в развитии Китая. Кроме того, если поставленные в рамках административного изменения РДЯ цели будут достигнуты, можно смело полагать, что данная практика будет распространена и на другие ведущие агломерации внутри КНР.

### ***Список литературы***



1. Щепин К. Занавес: 10 главных событий 2019 года в Китае / К. Щепин, А. Жданов, Е. Петрова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ekd.me/2019/12/zanaves-10-glavnyx-sobytij-2019-goda-v-kitae/>
2. City Clusters by 2020. URL: <https://frontierview.com/insights/trace-lights-ii-chinas-19-city-clusters-2020/>
3. China outlines integrated development of Yangtze River Delta. URL: [http://english.www.gov.cn/policies/latestreleases/201912/01/content\\_WS5de3a5c0c6d0bcf8c4c181e2.html](http://english.www.gov.cn/policies/latestreleases/201912/01/content_WS5de3a5c0c6d0bcf8c4c181e2.html)
4. Cissy Zhou. China's top 10 infrastructure projects for 2020 and beyond will help boost its slowing economy / Cissy Zhou. URL: <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3047305/chinas-top-10-infrastructure-projects-2020-and-beyond-will>
5. Cissy Zhou. China's top 10 infrastructure projects to rescue its slowing economy / Cissy Zhou. URL: <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/2184999/chinas-top-10-infrastructure-projects-rescue-its-slowing>
6. Dan Zhao. The High-Speed Railway Network in Yangtze River Delta: An Analysis of the Accessibility Impact / Dan Zhao. 10 p. URL: <https://www.regionals-tudies.org/wp-content/uploads/2018/07/zhao.pdf>
7. Guidelines of the Eleventh Five-Year Plan for National Economic and Social Development. 59 p. URL: <https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/11th%20Five-Year%20Plan%20%282006-2010%29%20for%20National%20Economic%20and%20Social%20Development%20%28EN%29.pdf>
8. Mark Preen. China's City Clusters: The Plan to Develop 19 Super-regions / Mark Preen. URL: <https://www.china-briefing.com/news/chinas-city-clusters-plan-to-transform-into-19-super-regions/>
9. Megacity Cluster Series Part 2: Yangtze River Delta. URL: <https://melchers-china.com/yangtze-river-delta/>
10. Shen Xinyi. Understanding Yangtze River Delta integration / Shen Xinyi, Chen Jie. URL: <https://www.shine.cn/news/nation/1912067540/>

11. The 13th Five-Year Plan for Economic and Social Development of the People's Republic of China (2016–2020) // Compilation and Translation Bureau, Central Committee of the Communist Party of China. – Beijing. – 2016. – 219 p. URL: [https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease\\_8232/201612/P020191101481868235378.pdf](https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_8232/201612/P020191101481868235378.pdf)

12. Urban Population (% of total population) – China URL: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS?locations=CN>