

ЛО МИНЬИ
ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ КРУПНЫХ ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ В КИТАЕ
ЛО МИНЬИ

Чжунго чэнши цюаньной цзинцзи фачжань тайши фэньси //
Сысян чжаньсянь. – Куньмин, 1999. – Т.25, №3. – С.7-14. – Кит.яз.

В статье анализируются принципы и методы выделения городских агломераций в Китае, а также особенности и проблемы их экономического развития.

Ныне в мире, пишет автор, экономическое развитие городских агломераций, ядрами которых являются крупные города, стало важной характеристикой уровня развития того или иного государства. В Китае, учитывая многочисленность его населения и обширную территорию, в городских агломерациях сосредоточен значительный экономический потенциал.

Роль ядра агломерации выполняют центральные города, которые занимают важное экономическое положение в хозяйственной деятельности определенного региона или даже всей страны. Центральные города, в которых сконцентрированы значительные производительные силы агломерации, представляют собой многофункциональные образования, имеющие хорошо развитую инфраструктуру, емкий внутренний рынок, высококвалифицированные кадры, учреждения экономического управления, создающие благоприятную обстановку для дальнейшего развития хозяйственной деятельности внутри агломераций. Формируются системы городов, имеющие тесные территориально-производственные и технико-экономические связи. Однако в нынешнем Китае, в условиях существующего режима регистрации, разделяющего город и деревню, ограничено свободное перемещение рабочей силы между городами внутри регионов, а также между регионами. Влияние центрального города на прилегающую территорию определяется не только политикой государства, но и степенью развитости коммуникационных систем.

В экономическом районировании городских агломераций соблюдается принцип относительного единства административных границ и границ экономических районов. Это, с одной стороны, удобно при определении экономических границ агломераций, с другой стороны, сохранение относительной самостоятельности административных районов городских агломераций облегчает правительству руководство хозяйственной деятельностью и общее регулирование экономики.

Выделение центральных городов, определение их экономического потенциала необходимы для анализа экономического развития городских агломераций в целом. Поэтому для определения экономических границ городских агломераций в первую очередь выделяются центральные города, затем определяются зоны экономического влияния этих городов и экономические границы городских агломераций, группируются находящиеся в этих границах города и административные районы. В центральных городах численность несельскохозяйственного населения должна превышать 500 тыс. человек, и его доля в населении города-центра должна быть выше 70%. В соответствии с этими критериями китайские города-центры сгруппированы по четырем разрядам. Несельскохозяйственное население городов-центров первого разряда составляет более 5 млн. человек, второго – 2-5 млн.; третьего – 1-2 млн., четвертого – 0,5-1,0 млн. человек (с. 8).

Экономический потенциал определяется общим объемом ВВП городского центра. Высокий ВВП свидетельствует о значительном потенциале, тесных экономических связях с окружающими территориями. Как показывает анализ экономического развития японских городских агломераций, радиус зон трех крупнейших японских городов составляет 100-150 км. Однако с учетом сравнительно низкого уровня урбанизации Китая можно менее строго подойти к установлению радиуса зоны влияния крупного города в соответствии с величиной его экономического потенциала и принять в качестве нормы 50-200 км (с. 9). Таким образом, для

определения количественной величины экономического потенциала китайских городов-центров и радиуса зон их влияния можно пользоваться критериями, приведенными в таблице 1.

Таблица 1 (с. 9).

Уровень экономического потенциала городов-центров
и критерии установления радиуса зон их влияния.

ВВП городов-центров (млрд. юаней)	Индекс экономического потенциала	Классификация городов-центров по разрядам	Радиус зон влияния городов-центров (Р=км)
> 100	> 2000	высший (особый)	P0 = 200
50-100	500-2000	I (первый)	P1 = 150
20-50	200-500	II (второй)	P2 = 120
10-20	100-200	III (третий)	P3 = 90
< 10	< 100	IV (четвертый)	P4 = 50

Помимо ВВП введены еще три показателя, корректирующие величину экономического потенциала, — ставка налога на прибыль, инфраструктурный индекс и индекс обслуживания. Как правило, центральные города с высокими ставками налога на прибыль обладают весьма мощной притягательной силой для окружающих их городов и поселков.

Инфраструктурный индекс, в качестве которого могут использоваться среднедушевые показатели жилой площади, расхода воды на бытовые нужды, потребление электроэнергии, площади дорожного покрытия, а также количество средств общественного транспорта на 10 тыс. проживающего населения, отражает условия социально-экономического развития города.

В качестве индекса обслуживания используются такие показатели, как количество телефонных аппаратов на 10 тыс. жителей, развитость торговой сети, численность научно-технических работников, количество больничных коек, объем книжных фондов библиотек.

Хотя такие города, как Цзилинь, Фушань, по численности населения и ВВП достигли количественных показателей для городского центра третьего разряда, их инфраструктура и возможности предоставления услуг сравнительно слабы, и после корректировки их можно отнести лишь к городским центрам четвертого разряда.

После определения города-центра, уровня его экономического потенциала, а также радиуса зоны его влияния устанавливаются входящие в агломерацию города и районы, и ее границы. Границы городских агломераций можно определить и с помощью предложенного профессором Фуданьского университета (г. Шанхай) Гао Жуси метода исчисления “экономического расстояния” между городами.

“Экономическое расстояние” — это расстояние “экономического перепада” между городами, которое показывает “тесноту” хозяйственных связей между городами. Экономический перепад отражает разницу в экономических уровнях и экономических потенциалах городов. Если этот перепад очень большой, между городами отсутствуют взаимосвязи, и из-за этого возникают “точки разрыва”. Если экономический перепад небольшой, экономические связи интенсивные, возможна экономическая интеграция городов.

Гибкость экономического перепада определяется по соотношению среднедушевых показателей ВВП. Если отношение больше или равно 70%, гибкость перепада составляет 0,8, если же отношение меньше 45%, гибкость перепада повышается до 1,2. В этом случае экономическое расстояние больше расстояния обслуживания и достигает 120 км.

Согласно рассмотренным выше методам разграничения сфер влияния городских агломераций, их функций, и учитывая уровень урбанизации Китая, было отобрано 32 крупных города с населением более 1 млн. человек, рассматривавшихся в качестве городских центров, вокруг которых происходит активное формирование агломераций. 18 крупных городов уже сформировали свои агломерации. Среди них Шанхай, имеющий обширную экономическую зону, соответствующую городу-гиганту. Пекин, Гуанчжоу, Нанкин обладают экономическими зонами первой степени, восемь экономических зон имеют вторую степень (Шэньян, Ухань и др.) и шесть — третью (Циндао, Чжэнчжоу и др.). Среди этих 18 крупных городских агломераций у части районов отмечается взаимное территориальное наложение экономических зон влияния. Так, экономическая зона Шанхая включает

экономическую зону Нанкина и Ханчжоу. Это означает, что агломерации трех этих городов слились в одно целое и образовали экономический пояс – мегаполис.

Кроме уже сложившихся экономических зон, в процессе формирования находятся еще 10 экономических зон крупных городов с населением свыше 1 млн. в каждом городе. Формируются экономические зоны городов с населением 0,5-1,0 млн. жителей (с. 12). В целом вырисовывается общая картина экономического развития агломераций в Китае и формирования мегаполисов.

Крупнейшие агломерации расположены в восточных экономически развитых приморских регионах. Агломерации центральной и западной частей страны экономически слабо развиты, за исключением нескольких, таких как Ухань, Чэнду, Куньминь, Чанша. Города-столицы и транспортные узлы остальных провинций также формируют агломерации, но реально экономические зоны этих агломераций могут сформироваться только в перспективе. По мере проведения экономических и политических реформ в стране урбанизация начинает развиваться ускоренными темпами. Расширение экономических зон нескольких крупных городов уже привело к образованию прообраза нескольких мегаполисов. Наиболее отчетливо просматриваются такие мегаполисы, как Шанхай-Нанкин-Ханчжоу, Пекин-Тяньцзинь-Таншань, Гуанчжоу-Сянган, Шаньян-Далянь, Чэнду-Чунцин, Чжэнчжоу (с. 13).

Экономическое развитие агломераций Китая имеет свои особенности: происходит нарушение границ административного районирования. Городские агломерации развиваются по модели открытого и сетевого типа, в которых опорой являются крупные города.

В целом анализ экономического развития городских агломераций Китая выявил характерные особенности.

Городские агломерации занимают исключительно важное место в экономическом развитии страны. Они стали главными центрами экономического развития Китая. Площадь 18 крупнейших городских агломераций составляет лишь 4,2% территории страны, но там проживает 31,2% всего населения и 43,3% всего городского населения. Плотность населения в них соответственно в 4,3 выше, чем в среднем по стране. ВНП этих агломераций достигает 55,4% ВНП страны (с. 13). В 18 агломерациях среднедушевой ВВП достиг 6895 юаней по сравнению с 3890 в среднем по стране (с. 14).

Характерной особенностью китайских агломераций является и то, что центральные города одновременно выполняют функции и административных центров. В новом Китае для ускорения социалистического строительства сохранили исторически сложившуюся систему управления экономикой, в которой административные центры являются главными экономическими центрами развития. Это привело к тому, что города – столицы провинций не только представляют собой политические, экономические, культурные центры, но они стали также городами-центрами развития экономики агломераций, “полюсами роста” целых регионов. Эта тенденция прослеживается на примере 18 уже сложившихся крупных городских агломераций, центральные города которых являются городами – столицами провинций.

До проведения реформы в условиях планового хозяйства между развитием большинства промышленных городов и экономики регионов не было внутренних экономических связей, поэтому сложились “эко-номически изолированные острова”. После 1978 г. экономика городских агломераций развивается высокими темпами, особенно в восточных при-морских регионах – дельтах рек Янцзы и Чжуцзян, в регионах Пекин-Тяньцзинь-Таншань и Ляоян-Шэньян. Там быстро идет процесс объединения городских агломераций, ведущий к образованию мегаполисов.

Но помимо успехов имеются и проблемы. Экономическое развитие ряда агломераций идет медленно, поскольку их центральные города не обладают необходимым экономическим потенциалом, отсутствие которого препятствует концентрации населения и средств производства. Яркий пример подобного положения дел – г. Гуйян, пока еще не ставший городом-центром с соответствующим экономическим потенциалом.

Хотя в ряде регионов имеются относительно крупные и экономически развитые города-центры, в силу особенностей их территориального положения и политических установок правительства, эти города могут развиваться только как “изолированные острова”. Им трудно сформировать систему рационально размещенных крупных, средних и малых городов, в итоге свойственный городу эффект концентрации невозможно действенно распространить за пределы города-центра. Например, в провинции Юньнань имеется лишь один го-род-гигант, остальные – это средние и малые города и поселки с населением менее 500 тыс. в каждом. В последние годы развитие коммуникаций помогло в основном сформировать структуру экономических зон

крупных городов. Однако из-за отсутствия рациональной системы различных по численности населения городов и большой разницы в их экономическом развитии с прилегающими к ним территориями сила притяжения многих городских агломераций относительно слаба.

В развитии китайских агломераций наблюдается ярко выраженное явление “двоцентрия”, т.е. имеются два города-центра одинакового размера и близкими уровнями экономического развития. Один город – административный центр, другой – экономический. Например, Шэньян и Далянь, Цзинань и Циндао, Ханчжоу и Нинбо, Фучжоу и Сямэнь, Наньнин и Лючжоу. Если не отрегулировать это “двоцентрие”, то не только административные центры не смогут эффективно выполнять свои функции, но и экономические центры столкнутся с рядом проблем.

B.C.Милонов