

УДК 339.972(510)

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА КАК УСЛОВИЕ  
РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННЫХ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ  
СИСТЕМ (НА ПРИМЕРЕ КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ)****Минакова И.В., Букреева Т.Н.***ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный университет», Курск,  
e-mail: irene19752000@mail.ru, bukreeva@gmail.com*

Исследована региональная социально-экономическая дифференциация как фактор, сдерживающий развитие современного государства, угрожающий его территориальной целостности и стабильности. Работа выполнена на материалах Китайской Народной Республики, где имеется положительный опыт решения проблемы региональной дифференциации. Одним из ключевых вопросов одиннадцатого пятилетнего плана (2006–2010 гг.) явилось развитие Пекина. Именно тогда была разработана модель городской агломерации «8+2», в которой 2 – это ядро, состоящее из городов центрального подчинения Пекина и Тяньцзиня, а 8 – крупнейшие города провинции Хэбэй: Шицзячжуан, Баодин, Ланфан, Таншань, Циньхуандао, Цанчжоу, Чжанцзякоу, Чэндэ. 30 апреля 2015 г. Политбюро ЦК КПК провело совещание, на котором были утверждены Основные положения интеграционного развития региона Пекин – Тяньцзинь – Хэбэй. Данная программа направлена на «создание международного первоклассного мегаполиса, удобного для проживания с всесторонним использованием пространства для производства, жизни и экологии». В рамках программы осуществлено рассредоточение по территории страны высокотехнологичных и высокоинтеллектуальных производств. Такие крупнейшие компании в сфере информационных и интернет-технологий, как 58 Тунчэн, Данданван, Vipshop.com, Jiuxian, перенесены из Пекина в район Уцин города Тяньцзиня. Основная масса пекинских высокотехнологичных предприятий передислоцирована в технопарки Ланфана, Тяньцзинский район Binhaixinqu (Tianjin New District Binhaixinqu), TianjinWuqing Technopark, Baoding Zhuozhou Technopark. Реализован комплекс мер по обеспечению удобного транспортного сообщения между Пекином, Тяньцзинем и городами провинции Хэбэй. В регионе осуществлены крупномасштабные мероприятия в области защитного лесонасаждения, проведены лесопосадки на площади 2 тыс. га. Ожидается, что развитие агломерации региона Пекин – Тяньцзинь – Хэбэй обеспечит нивелирование региональных диспропорций, использование всех преимуществ регионального разделения труда при одновременном снижении антропогенной нагрузки на окружающую среду.

**Ключевые слова:** социально-экономическое развитие, региональная дифференциация, агломерационные объединения, территориальные диспропорции

**STATE REGIONAL POLICY AS A CONDITION  
OF THE DEVELOPMENT OF MODERN SOCIO-ECONOMIC SYSTEMS  
(ON THE EXAMPLE OF PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA)****Minakova I.V., Bukreeva T.N.***Southwest state university, Kursk, e-mail: irene19752000@mail.ru, bukreeva@gmail.com*

Regional social and economic differentiation as the factor constraining development of a modern gosudartsy, menacing to its territorial integrity and stability is investigated. Work is performed on the matriyealakh of People's Republic of China where there is a polzhitelnyy experience of a solution of the problem of regional differentiation. One of key questions of the eleventh five-year plan (2006-2010) was development of Beijing. Names then the model of city agglomeration «8 2» in which is 2 the kernel consisting of the cities of the central submission of Beijing and Tianjin, and 8 – the largest cities of the Province of Hebei was developed: Shijiazhuang, Baoding, Langfang, Tangshan, Qinhuangdao, Cangzhou, Zhangjiakou, Chengde. On April 30, 2015 the Central Politburo of the Communist Party of China held a meeting at which Basic provisions of integration development of the region of Beijing-Tianjin-Hebei were approved. This program is directed to «creation of the international first-class megalopolis convenient for accommodation with comprehensive use of space for production, life and ecology». Within the program dispersal on the territory of the country of hi-tech and highly intellectual productions is carried out. Such largest companies in the sphere information and Internet technologies as 58 Tongcheng, Dangdangwang, Vipshop.com, Jiuxian are transferred from Beijing to the Region of Utsin of the city of Tianjin. The bulk of the Beijing hi-tech enterprises is relocated in Langfang's science and technology parks, Tyantszinsky district of Binhaixinqu (Tianjin New District Binhaixinqu), Tianjin Wuqing Technopark, Baoding Zhuozhou Technopark. The package of measures for ensuring convenient transport connection between Beijing, Tianjin and the cities of the Province of Hebei is realized. In the region large-scale actions in the field of protective afforestation are carried out, forest plantations on the area of 2 thousand hectares are carried out. It is expected that development of agglomeration of the region of Beijing-Tianjin-Hebei will provide leveling of regional disproportions, use of all advantages of regional division of labor at simultaneous decrease in anthropogenic load of the environment.

**Keywords:** social and economic development, regional differentiation, agglomerative associations, territorial disproportions

В настоящее время разновекторность развития государств, различные темпы их экономического роста привели к усилению диспропорций между даже близкими по географическому положению и эко-

номическому потенциалу территориями. Сложившаяся ситуация стала следствием реализуемых в каждом конкретном государстве подходов к управлению социально-экономическими процессами, а отчасти

и стихийностью происходящих событий и фактора времени. При этом говорить о благосостоянии страны невозможно, если присутствует значительная дифференциация в уровне социально-экономического развития ее регионов. Особенно актуальной данная проблема представляется для России, ввиду огромной территориальной протяженности страны, существующим различиям в располагаемой ресурсной базе, транспортной оснащённости, имеющемуся научно-образовательному потенциалу и т.д. Статистика свидетельствует о значительной региональной дифференциации в России. Так, в 2016 г. ВРП на душу населения в Ненецком автономном округе составил 5821,6 тыс. руб., в Москве – 1157,4 тыс. руб., а в Чеченской республике – 118,7 тыс. руб., Республике Ингушетия – 106,8 тыс. руб. [1].

Что касается уровня безработицы, то в 2018 г. в число регионов с наиболее низким уровнем безработицы входили Москва (1,2%), Санкт-Петербург (1,4%), Ямало-Ненецкий автономный округ (2%), Ханты-Мансийский автономный округ – Югра (2,3%) и Московская область (2,6%). При этом в семи российских регионах уровень безработицы превышал 10%: Республика Ингушетия (26,5%), Республика Тыва (19%), Чеченская Республика (13,8%), Карачаево-Черкесская Республика (12,1%), Республика Дагестан (10,7%), Республика Алтай (10,2%) и Забайкальский край (10,2%) [2].

Различия в уровне социально-экономического развития регионов усиливают социальную напряженность, нагрузку на федеральный бюджет, угрожают территориальной целостности государства. Все это обуславливает значимость в современных условиях разработки и реализации государственной региональной политики. Многие государства имеют положительный опыт реализации такой политики. В их числе и Китайская Народная Республика.

С начала XXI в. в борьбе за глобальное геополитическое лидерство место СССР заняла Китайская Народная Республика [3]. Сегодня Китай – экономическая сверхдержава, по многим показателям (объем торговли, производства) сумевшая обогнать общепризнанного мирового лидера – США. Такие показатели стали результатом грамотной государственной политики, реализуемой в Китае, в том числе и на региональном уровне.

Цель работы – исследовать и обобщить опыт Китайской Народной Республики по реализации политики регионального развития в современных условиях.

## Материалы и методы исследования

Исследованию проблем регионального развития посвящены работы профессора Центра экономических исследований при финансовом институте Хунаньского университета Ван Лянцзянь [4], профессора, доктора экономических наук Гао Пин [5], профессора Шанхайского финансово-экономического университета, доктора экономических наук Лю Найцюань [6], главы исследовательского института городского и сельского строительства города Тяньцзинь Ван Минхао [7], доктора экономических наук, профессора Нанькайского университета, сотрудника исследовательского института экономического развития региона и города Лю Бинлянь [8], директора Исследовательского центра устойчивого развития Китайской академии наук, члена экспертной комиссии по планированию «11 пятилетки» Фань Цзе [9], специалиста НИИ градостроительства Китая Ли Хао [10].

Представленная работа базируется на методологии общей теории систем и выполнена с использованием следующих методов изучения сложных социальных объектов: синтеза, сравнения, системного анализа, аналогии, построение научно обоснованных гипотез и др.

## Результаты исследования и их обсуждение

«Мы испытываем невероятную гордость за китайский народ, который сотворил чудо... Достижения не упали с неба и тем более не были подарены нам другими... В руках китайского народа невозможное стало возможным...» – отметил председатель Си Цзиньпин на праздновании сороковой годовщины Третьего пленума ЦК КПК 11-го созыва [11].

В декабре 1978 г. китайский руководящий класс предписал своему народу освоить западные достижения и включиться в мировую жизнь. Однако это не повлекло за собой стопроцентную вестернизацию Китая, который продолжил оставаться собой. Может быть, именно это – учет национальной специфики и самобытности – и обеспечило ему такие успехи в социально-экономическом развитии. В 1978 г. Китайская Народная Республика, с ее миллиардом жителей, обладала примерно десятой экономикой мира и уступала США приблизительно в 15 раз. Сегодня КНР – мировой лидер по уровню промышленного производства, объему экспорта. Китай имеет вторые в мире по величине военные расходы [12]. По экономической мощи Китай еще в начале 1990-ых гг. опередил Германию, Великобританию, Францию. В 2010 г. ему удалось оставить позади и Японию.

Взаимосвязь между уровнем урбанизации  
и динамикой социально-экономического развития территории

Район	Уровень урбанизации (%)		Темп роста	ВРП на душу населения (юаней)		Динамика ВРП на душу населения
	2013	2016	%	2013	2016	%
Пекин	86,3	86,5	100,23	93213	114690	123,04
Тяньцзинь	82,01	82,93	101,12	99607	115613	116,07
Хэбэй	48,12	53,32	110,81	38716	42866	110,72

В начале 2000-х гг. в Китае было провозглашено в качестве цели построение в XXI в. сяокана (общества среднего достатка). Решение данной задачи невозможно без выравнивания диспропорций в региональном развитии Китая. Данная проблема получила активное обсуждение на четвертой сессии Седьмого всекитайского собрания народных представителей, по результатам работы которой были разработаны «Десятилетнее планирование и Восьмой пятилетний план национального экономического и социального развития», четко указывающие на то, что «необходимо правильно организовать отношения: 1) в области планирования использования региональных преимуществ и планирования народного хозяйства в целом, 2) между прибрежным регионом и внутренними регионами, 3) между экономически развитыми регионами и менее развитыми регионами.

В 2000-х гг. продолжилась политика сглаживания территориальных диспропорций в региональном развитии Китая. Одним из ключевых вопросов одиннадцатого пятилетнего плана (2006–2010 гг.) явилось развитие Пекина. Согласно плану, город должен быть четко разделен на четыре функциональные зоны: первая – политический и культурный центр, вторая – территории, расширяющие и продляющие город, третья – зона для жизни и отдыха, четвертая – экологическая зона. Отдельное внимание было уделено развитию «околостолечных» территорий. Именно тогда впервые заговорили о разработке модели городской агломерации «8+2», в которой 2 – это ядро, состоящее из городов центрального подчинения Пекина и Тяньцзиня, а 8 – крупнейшие города провинции Хэбэй: Шицзячжуан, Баодин, Ланфан, Таншань, Циньхуандао, Цанчжоу, Чжанцзякоу, Чэндэ. В 2011 г. уровень урбанизации в Китае впервые превысил отметку в 50% и составил 51,27% [13]. Городская агломерация стала основной формой урбанизации в Китае, а также главным способом обеспечения устойчивого и динамичного развития региональной экономики Китая.

Обратимся к данным за 2013 и 2016 гг. и проанализируем взаимосвязь между урбанизацией и экономическим развитием Пекина, Тяньцзиня и провинции Хэбэй (таблица) [14].

Из таблицы следует, что уровень урбанизации постепенно увеличивается, причем у Пекина темпы роста ниже, так как к 2013 г. здесь уже было достигнуто достаточно высокое значение (86,3% (100% – максимальное)). При этом Пекин значительно превосходит другие территории и по темпу роста ВРП на душу населения (за 3 года на 23%). В Хэбэй уровень урбанизации значительно ниже, однако темпы роста весьма значительны (10,81% с 2013 по 2016 г.).

26 марта 2014 г. Партийный комитет провинции Хэбэй и правительство провинции Хэбэй выступили с заявлением о содействии развитию урбанизации нового типа, в частности о готовности провинции приступить к реализации Программы интеграционного развития региона Пекин – Тяньцзинь – Хэбэй, перераспределив часть функций столицы в города Баодин и Ланфан, тем самым способствуя улучшению экологической ситуации в столичном регионе. В дальнейшем предусматривается усиление функций городов Шицзячжуан и Таншань.

Согласно «Плану урбанизации нового типа провинции Хэбэй», в провинции будет создан треугольник Пекин – Тяньцзинь – Баодин. При расширении Баодин и Ланфан в них будут переноситься столичные производственные, обеспечивая тем самым их трансформацию в центры интеграционного развития региона. В соседних со столицей городах и уездах будут построены города-спутники с развитой инфраструктурой и благоприятной экологической средой.

30 апреля 2015 г. Политбюро ЦК КПК провело совещание, на котором были утверждены Основные положения интеграционного развития региона Пекин – Тяньцзинь – Хэбэй. Данная программа направлена на «создание международного первоклассного мегаполиса, удобного для проживания с всесторонним использованием пространства для производства, жизни и экологии». Дан-

ный документ предусматривает следующие методы стимулирования развития региона: организованная децентрализация функций Пекина, первые попытки интеграции транспортной инфраструктуры, защиты окружающей среды, модернизации промышленности и других ключевых секторов в регионе Пекин – Тяньцзинь – Хэбэй [15].

Основными целями агломерационного объединения выступают следующие (рисунок):

– рассредоточить нестоличные функции Пекина, усилив его столичные функции, повысив долю сферы услуг в ВРП и снизив тем самым антропогенное воздействие на окружающую среду (в том числе посредством создания экологически чистых зон в городе);

– усилить взаимодействие и всестороннее сотрудничество между Пекином и Тяньцзинем. Это предполагает перенос производств из Пекина в Тяньцзинь, либо расширение кооперации с пекинскими производителями;

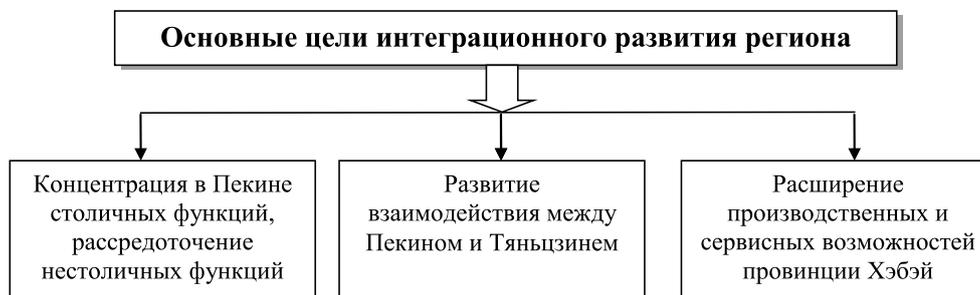
– развить сервисный потенциал городов провинции Хэбэй. Особое значение приобретает не только перемещение существующих производств в провинцию, но и развитие новых отраслей, создание новых предприятий [16].

товый рынок Beijing Xinfadi Agricultural Products Wholesale Market в 2015 г. официально открыл филиал в Баодине. *Beijing Automobile Works Co., Ltd. (BAW)* перенесла производство в окрестности города Цанчжоу (уездный город Хуанхуа).

Новый международный аэропорт Beijing Daxing International Airport будет открыт в сентябре 2019 г. на границе между округом Пекина и городом Ланфан.

Основная масса пекинских высокотехнологичных предприятий перенесена в технопарки Ланфана, Тяньцзинский район Binhaixinqu (Tianjin New District Binhaixinqu), Tianjin Wuqing Technopark, Baoding Zhuozhou Technopark, etc. Одновременно и ряд высших учебных заведений переехали из центральных городских районов Пекина на периферию. Beijing Film Academy переместилась в Beijing Yangsong Village, Beijing Information Science and Technology University – в район Чанпин, Beijing Technology and Business University – в район Лянсян.

Одним из основных условий для экономического развития выступает развитая система коммуникаций и транспортное сообщение. В Китае уже реализован комплекс мер по обеспечению удобного транспортного сообщения между Пекином, Тяньцзинем и городами провинции Хэбэй.



Основные цели агломерационного объединения

В последние годы в Китае сфера услуг демонстрирует более высокие темпы роста, чем материальное производство. Примечательно, что растет внутреннее потребление производимых Китаем услуг.

Решение объективных проблем регионального развития невозможно и без рассредоточения по территории страны высокотехнологичных и высокоинтеллектуальных производств. Такие крупнейшие компании в сфере информационных и интернет-технологий, как 58 Тунчэн, Данданван, Vipshop.com, Lixian, уже перенесены из Пекина в район Уцин города Тяньцзиня. Крупнейший в Пекине сельскохозяйственный оп-

Во-первых, введена единая региональная транспортная карта Jiaotong Lianhe. Данная карта уже может использоваться на территории 13 городов, входящих в программу, и в 39 уездных городах. Во-вторых, в апреле 2016 г. началось строительство высокоскоростной железной дороги Пекин – Чжанцзякоу, в последнем пройдут зимние олимпийские игры 2022 г. Строительство закончится в 2019 г. Это будет первая в мире высокоскоростная железная дорога с балластовым путем протяженностью 174 км, способная развить скорость до 350 км/час [17]. В регионе осуществлены крупномасштабные мероприятия в об-

ласти защитного лесонасаждения, проведены лесопосадки на площади 2 тыс. га. Этот проект включал в себя создание трех лесозащитных полос: северо-восточной, северной и северо-западной. В ходе реализации 2-й очереди программы по устранению источников песчаных бурь Пекин и Тяньцзинь завершили лесопосадки на площади 13 тыс. га. В результате площадь насаждений в Пекине и провинции Хэбэй, предназначенных для защиты экологии и водных источников, увеличилась почти на 7 тысяч га.

В главных городских зонах Пекина, Тяньцзиня, Баодина и Ланфана использование угля сведено к нулю. За последние годы в регионе среднее содержание в воздухе частиц PM<sub>2.5</sub> по сравнению с 2013 г. упало примерно на 35%. Пекин избавился от 380 тысяч старых автомобилей с большим объемом выбросов в атмосферу вредных веществ.

Благодаря реализации стратегии «Интеграционное развитие региона Пекин – Тяньцзинь – Хэбэй» региональная экономика станет более сбалансированной. Основная функция столицы будет усилена, качество услуг в прилегающих районах улучшено, а промышленное разделение труда в рамках региона станет более выраженным. Ожидается, что интеграционное развитие региона Пекин – Тяньцзинь – Хэбэй приведет к снижению региональных диспропорций, обеспечит использование всех преимуществ регионального разделения труда при одновременном снижении антропогенной нагрузки на окружающую среду. Развитие регионов, входящих в агломерационное объединение, приведет к повышению уровня жизни их населения, которое призвано стать катализатором дальнейшего экономического роста [9].

### Выводы

Анализ региональной политики Китая, направленной на выравнивание уровней социально-экономического развития посредством создания агломерации, перераспределения промышленно-производственных мощностей и создание экологически чистых зон отдыха для городского населения, представляет интерес как с теоретической, так и с практической точек зрения. Опыт создания подобных объединений с разной степенью интеграции имеется в различных странах. Например, регион Аппалачей в США, макрорегионы в России и т.п. Однако в Китае управление развитием новых агломерационных объедине-

ний является более успешным, поскольку предполагает выработку единой измеряемой цели в рамках общей государственной политики.

### Список литературы

1. Список субъектов Российской Федерации по валовому продукту на душу населения [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 29.01.2019).
2. Рейтинг регионов по уровню безработицы – 2018 [Электронный ресурс]. URL: <http://riarating.ru/infografika/20181030/630110496.html> (дата обращения: 29.01.2019).
3. Букреева Т.Н., Минакова И.В. Современное геополитическое состояние России и обеспечение ее национальной безопасности // Фундаментальные исследования. 2018. № 12–1. С. 132–136.
4. Wang Liangjian. Regional Economic Development and Logistics System Planning. Economic management press, 2010. P. 19–24.
5. Gao Ping. China's Regional Coordinated Development in the New Era. China's Urban Economy, 2014 (3). P. 51–54.
6. Liu Naiquan, Liu Xuehua, Zhao Ligang. The Evolution of China's Regional Economic Development and Space Structure Based on the Characteristics of China's 30th Anniversary of the Reform and Opening up. Financial Research. 2011. P.82–89.
7. Wang Minghao, Yan Yi, Liu Yuna. Research on the Beijing-Tianjin-Hebei Economic Zone [J]. Urban Development Research. 2005-01. P. 13–16.
8. Liu Bingzhen. China Modern Logistics Development Report (2002-2017). China Materials Publishing House. Peking University Press, 2002-2017. 312 p.
9. Fan Jie. Research on the Coordinated Development of Urbanization in China. Research of Economic Stability Development, 2010 (01). P. 64–67.
10. Li Hao. The Urbanization Rate is more than 50% of the International Phenomenon Observation for the First Time – Thinking of China's Urbanization Development. Urban Planning Journal, 2013. 01. P. 126–128.
11. Xi Jinping: Speech at the Celebration of the 40th Anniversary of Reform and Opening up. [Электронный ресурс]. URL: <http://politics.people.com.cn/n/2018/1218/c1001-30473936.html> (дата обращения: 29.01.2019).
12. Шелин С.Г. Господство Китая будет незаметным [Электронный ресурс]. URL: <http://rusrand.ru/analytics/gospodstvo-kitaya-budet-nezametnym> (дата обращения: 29.01.2019).
13. Li H. International phenomenon of first urbanization rate exceeding 50%. Urban Planning Forum-vol. 206 (1). Tongji University Press. 2013. P. 43–50.
14. Lin X.Z. China's provinces GDP per capita: 9 provinces exceed 10 thousand USD. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.guancha.cn/economy/2017\\_02\\_28\\_396351.shtml](http://www.guancha.cn/economy/2017_02_28_396351.shtml) (дата обращения: 15.01.2019).
15. Chen J., Lin P. Study on the structure of economic growth of Beijing-Tianjin-Hebei Urban Agglomeration. Blue book of ur-ban-rural integration 2016-2017, B.X. Wu (ed.), Social Science Academic Press (China). May 2017. P. 43–63.
16. Chong Y.T. Integration development of Jing-Jin-Ji region. China (monthly magazine), April 2017, vol. 04 (138). P. 28–35.
17. Wu W. 10 stations on Beijing-Zhangjiakou high-speed rail line. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-11/07/content\\_34230727.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-11/07/content_34230727.htm) (дата обращения: 15.01.2019).