

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ФОРМИРУЮЩИХСЯ МЕГАЛОПОЛИСОВ КИТАЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Н. С. Плесский

Дальневосточный федеральный университет, Россия

Поступила в редакцию 14 апреля 2017 г.

Аннотация: Статья представляет собой анализ социально-экономического развития формирующихся мегалополисов Китая, основные черты которых стали проявляться в течение 1990-2000 годов – периода быстрого экономического роста. В течение этого периода экономические, производственные, транспортные связи между крупными и крупнейшими городскими агломерациями страны стали приобретать высокую степень интеграции. Описано современное состояние и перспективы развития мегалополисов на новом этапе урбанизации, предполагающим всестороннее развитие малых и средних городов страны.

Ключевые слова: Китай, мегалополис, урбанизация, ЭГП, крупнейшие города, агломерация, радиус зоны влияния, маятниковая миграция, времязатратность, изохора времени.

Abstract: The article is an analysis of the socio-economic development of the emerging megalopolises of China, the main features of which began to manifest during the period 1990-2000 – the period of rapid economic growth. During this period, economic, industrial, transport connections between the big and biggest urban agglomerations of the country began to acquire a high degree of integration. The article describes the current state and prospects for the development of megalopolises in a new stage of urbanization, which involves the all-round development of small and medium-sized cities of the country.

Key words: China, megalopolis, urbanization, economic and geographic location, the largest cities, agglomeration, the radius of the influence zone, pendulum migration, time expenditure, time isochore.

Быстрый рост китайской экономики с середины 1980-х годов и увеличение численности городского населения привели к активному развитию агломерационных и наагломерационных образований. Пик их развития пришелся период 1990-2000-х годов, когда КНР, по показателям роста неизменно занимал ведущие позиции среди развивающихся стран мира. В этот период ежегодный прирост ВВП страны составлял 10-12 %, а прирост численности горожан более 20 млн. человек в год. Кроме того китайское руководство, достигло определенных успехов и в решении проблем неравномерности социально-экономического развития регионов. Так, приморские СЭЗ (Шэньчжэнь, Сямэнь, Чжухай, Шаньтоу, Хайнань) и крупнейшие города центральных и восточных районов страны стали «опорными точками» устойчивого развития (таблица 1). Именно эти территориальные образования стали центрами притяжения небывалого числа внутренних трудовых мигрантов,

численность которых уже к 2000-му году достигла 144 млн. человек.

К концу 1990-х годов в условиях экономического «рывка» на территории Китая стали формироваться три главных экономических, финансовых и культурных наагломерационных ареала (мегалополиса): 1) Дельта Янцзы; 2) Дельта Чжуцзян; 3) Столичный (Пекинско-Тяньцзинская агломерация). Китайские мегалополисы, несмотря на уже достигнутые высокие показатели развития, сопоставимые с ведущими мегалополисами мира, продолжают находиться в активной фазе роста, а потому не могут считаться окончательно сформированными. Данное обстоятельство и определило главную задачу нашего исследования – **определить современные границы трех приморских мегалополисов, описать их размерность, социально-экономические особенности и перспективы развития.** Исходя из задачи исследования, автором, на основе анализа отечественной и зарубежной практики геоурбанистики, были рассмотрены

Социально-экономические показатели и ранги крупнейших агломераций КНР в 2015 году
(составлено автором по [9])

Город	Общая численность населения (млн. чел.)	Ранг	Численность населения урбанизированной части города	Ранг	Размер ВРП (трлн. долл.)	Ранг	ВРП на душу населения (тыс. долл.)	Ранг
Чунцин	33,75	1	8,35	5	2,228	6	6601	20
Шанхай	24,25	2	14,29	1	3,682	1	15184	8
Пекин	21,70	3	12,28	3	3,334	2	15364	6
Тяньцзинь	15,47	4	12,78	2	2,457	5	15882	5
Чэнду	14,42	5	5,31	11	1,571	8	10895	13
Гуанчжоу	13,50	6	8,42	4	2,611	3	19341	2
Шицзячжуан	10,62	7	4,62	16	0,808	18	7608	18
Ухань	10,34	8	6,08	9	1,573	7	15213	7
Шэньчжэнь	10,08	9	3,32	19	2,500	4	24802	1
Харбин	10,01	10	4,74	15	0,834	17	8332	17
Чжэнчжоу	9,38	11	5,17	13	1,059	14	11290	12
Циндао	9,05	12	4,88	14	1,358	11	15006	9
Ханчжоу	9,02	13	6,62	7	1,439	9	15953	4
Сиань	8,71	14	6,12	8	0,858	15	9851	16
Чанша	8,57	15	3,89	17	1,223	12	14271	10
Шэньян	8,26	16	5,22	12	1,109	13	13426	11
Нанкин	8,24	17	6,70	6	1,378	10	16723	3
Хэфэй	7,79	18	5,48	10	0,806	19	10347	15
Чанчунь	7,67	19	3,66	18	0,835	16	10887	14
Наньнин	7,40	20	2,2	20	0,492	20	6649	19

способы выделения мегалополисов и предложены зоны влияния, определяющие их размерность.

Мегалополис – это наиболее крупная и сложная форма расселения, образующаяся при срастании ряда городских агломераций в результате дальнейшей концентрации производства преимущественно вдоль транспортных коридоров [2]. Само понятие мегалополис, в его современном значении, было предложено работавшим долгие годы в США французским географом Жаном Готтманом в 1950 годах. Первоначально слово «Мегалополис» использовалось как имя собственное, для обозначения срастающихся городских агломераций Атлантического побережья Северо-Востока США. Однако, уже в 1960-х годах, после выявления схожих наагломерационных образований в других районах США, а также в Западной Европе и Японии, термин «мегалополис» становится нарицательным и получил широкое распространение в мировой литературе [1].

Так как мегалополис не «поглощает» отдельные входящие в него агломерации, а лишь накладывается на них, как структура более высокого порядка, поэтому его состав и размерность имеют достаточно условный характер [6]. Основными кри-

териями выделения мегалополиса являются: большая численность населения – более 25 млн. чел., развитая производственная база, интенсивные транспортные, экономические и культурные связи между агломерациями внутри мегалополиса. Трудовые связи, вызванные ежедневными (маятниковая миграция), или периодическими поездками из одного поселения в другое имеют главенствующее (системообразующее) значение. Отличительной особенностью этих поездок является их сравнительно малая времязатратность – не более 1,5 часов в одну сторону [6]. Учитывая этот фактор, при описании формирующихся мегалополисов КНР, будут учитываться времязатратность поездок из главной (крупнейшей) в менее крупные агломерации. Соответствующие таким условиям, в современной китайской геоурбанистике, выделяются три территории с формирующимися мегалополисами (таблица 2).

Размерность мегалополиса определялась зоной влияния каркасообразующих (крупнейших) агломераций, при помощи логико-картографического метода. Его основой чертой является определение радиусов высокой урбанистической концентрации, в соответствии с величиной поселения, накладыва-

Таблица 2

Основные социально-экономические показатели формирующихся мегалополисов и их доля в общей структуре КНР на 2014 год (составлено автором по [9])

Мегалополис	Крупнейшие агломерации	Размер ВРП		Численность населения		Площадь	
		общий (трлн. долл.)	от ВВП страны (%)	общее (млн. чел.)	от общего населения страны (%)	общая (тыс. км ²)	от общей страны (%)
Дельта Янцзы	Шанхай	1,9	28,3	160	11,8	~210	2,1
	Ханчжоу						
	Нанкин						
Дельта Чжуцзян	Гуанчжоу	0,7 (1,08 с САР Гонконг и Макао)	10,4	56	4,1	~60	0,6
	Шэньчжэнь						
	Гонконг						
Столичный	Пекин	1,1	16,4	110	8,1	~220	2,3
	Тяньцзинь						
	Шицзячжуан						
Итого		3,7	58,17	326	23,84	~490	5,09

Таблица 3

Радиусы (R) зон влияния крупнейших агломераций в зависимости от численности их населения (H) (составлено автором по [9])

Мегалополис	Агломерация	H , млн. жителей	R , радиус, км.
Дельта Янцзы	Шанхай	24,25	185
	Нанкин	8,24	130
	Ханчжоу	9,02	135
Дельта Чжуцзян	Гуанчжоу	13,5	150
	Шэньчжэнь	10,08	140
	Гонконг	7,20	125
Пекинско-Тяньцзинский	Пекин	21,70	180
	Тяньцзинь	15,47	160
	Шицзячжуан	10,62	140

ваемых на существующие транспортные магистрали. Метод определения зон влияния города (предложен В. А. Шупером) основан на использовании потенциала поля расселения [2]. Величина зоны влияния рассчитана по формуле, которая установлена эмпирическим путем:

$$R = \sqrt[3]{\frac{H}{4}}$$

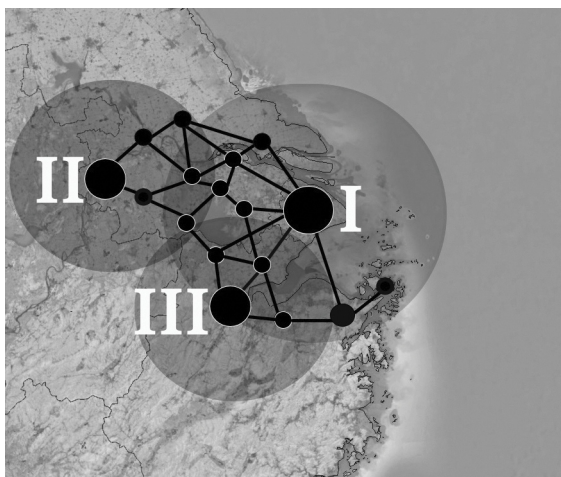
где R – это радиус, а H – численность населения мегалополиса. Величина радиуса по этой формуле меняется от 50 км для Макао и до 185 км для Шанхая. Полученные значения округлялись в большую сторону (таблица 3).

Таким образом, при выделении и анализе ниже представленных китайских мегалополисов автором учитывались следующие факторы: а) наиболее распространенные методы выделения; б) степень изученности у разных источников; в) реаль-

но существующие транспортные и социально-экономические связи.

1. Дельта Янцзы – это обширное формирующееся наагломерационное образование нижнего течения реки Янцзы, занимает территорию провинций Чжэцзян, Цзянсу и города центрального подчинения (здесь и далее «ГЦП») – Шанхай. Площадь мегалополиса приблизительно 210 тыс. км² (2,2 % от площади КНР), численность населения около 160 млн. человек (11,8 % от населения страны), плотность населения более 760 чел/км². Крупнейшими городскими агломерациями являются: Шанхай – 24,2 млн., Нанкин – 8,24 млн., Ханчжоу – 9,02 млн., Нинбо – 5,8 млн. человек. Суммарная численность населения крупногородских агломераций составляет более 47 млн. человек (30 % от населения мегалополиса) [9].

ВРП региона превышает 1,9 трлн. долларов (более 28,3 % от ВВП страны): на первичный сек-



(I – Шанхай, II – Нанкин, III – Ханчжоу)

Рис. 1. Радиусы зон влияния крупнейших агломераций мегалополиса «Дельта Янцзы» (составлено автором по [9])

тор экономики приходится 5 %, на вторичный – более 50 %, а на сферу услуг – около 45 %. Таким образом, мегалополис характеризуется доминированием промышленного сектора, с развитой сферой услуг [9]. Размер ВРП на душу населения высокий – около 12 тыс. долл., что более чем на 60 % превосходит среднекитайский уровень – 7400 долларов. В экономических центрах мегалополиса – Шанхае, Нанкине, Ханчжоу, уровень ВРП на душу населения превышает 15 тыс. долларов. Уровень доходов населения, также как и уровень ВРП, в городских агломерациях мегалополиса превосходит среднекитайские значения. Так, среднемесячный доход в Шанхае более 600 долларов, в городах провинции Чжэцзян и Цзянсу 530 долларов и 450 долларов соответственно.

Агломерациям мегалополиса свойственна высокая степень развития транспортной инфраструктуры. Суммарная длина транспортных путей превышает 270 тыс. км, из которых 7821 км – высокоскоростные магистрали (авто + ж/д). Особое развитие получили высокоскоростные железнодорожные магистрали (далее ВСМ). Поезда на отдельных участках разгоняются более чем на 300 км в час. Кроме того, шесть городов мегалополиса (Шанхай, Нанкин, Ханчжоу, Сучжоу, Нинбо, Уси) имеют собственную систему метрополитена, с суммарной длиной на 2015 год – более 1000 км [9].

На карта-схеме мегалополиса Дельта Янцзы, показаны ранги крупнейших агломераций, основные направления транспортных магистралей, а также радиусы зон влияния трех крупнейших агломераций. Карта-схемы построены с помощью

программ Google Earth и Pixelmator, данные о расстоянии времязатратности поездок взяты с официальной интернет-страницы китайской железной дороги [8]. Проведенные измерения позволили включить в состав мегалополиса: Шанхай, Ханчжоу, Нанкин, Сучжоу, Уси, Чаншу, Наньтун, Чанчжоу, Тайчжоу, Янчжоу, Лиян, Исин, Куньшань, Хучжоу, Цзясин, Шаосин, Юйяо, Нинбо, Чжоушан (рис. 1).

Несмотря на то, что города Нинбо и Чжоушань, выходят за пределы полуторачасовой изохоры доступности, проведенный анализ позволил отнести их к мегалополису дельты Янцзы по следующим причинам:

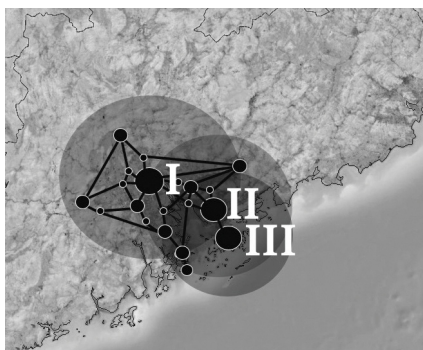
1. Нинбо и Чжоушань, как один из крупнейших портово-промышленных комплексов КНР, является важнейшим звеном экспортно-импортного сектора экономики мегалополиса.

2. Прослеживаются выраженные социально-экономические и административные связи с одной из каркасообразующей агломерацией мегалополиса – Ханчжоу, расстояние в 150 км до которой ВСМ преодолевается менее чем за 1 час.

3. Планы развития транспортной инфраструктуры предполагают уже в ближайшей перспективе ввод нового ВСМ железнодорожного вокзала в городе Нинбо, что существенно сократит времязатратность поездок с Шанхаем.

2. Дельта Чжуцзян (от кит. Zhujiangsanjiaozhou) – это мегалополис нижнего течения реки Жемчужная (кит. Чжуцзян). Он занимает юго-западную часть провинции Гуандун, а также специальные административные районы (САР) – Гонконг и Макао. Общая численность населения более 56 млн. человек, площадь без акватории – около 60 тыс. км². Это самый маленький, как по площади, так и по численности населения, формирующийся мегалополис Китая.

Мегалополису Дельта Чжуцзян, характерна высокая плотность населения, в среднем более 930 чел. на км², в Гонконге – 6480 чел/км², в Макао – более 20000 чел/км² [4]. Мегалополис имеет трансграничное положение. Гонконг (кит. Сянган) и Макао (кит. Аомэнь) – это бывшие колониальные владения европейских государств. Они сохранили и после передачи Китаю высокую степень политической и экономической автономности. Имея собственную финансово-экономическую систему, обе территории плотно интегрированы в китайскую экономику, особенно в экономику юга Китая [12].



(I – Гуанчжоу, II – Шеньчжэнь, III – Гонконг;
полные круги – агломерации, входящие в мегалополис –
соединены с основными центрами
не прерывающимися линиями)

Рис. 2. Радиусы зон влияния крупнейших агломераций мегалополиса Дельта Чжужэян (составлено автором по [9])

В промышленном и финансовом планах – это третий по важности мегалополис КНР. Общий ВРП составляет 772 млрд. долларов (10 % от ВВП страны и более 70 % от ВРП Гуандуна). ВРП с Гонконгом и Макао, достигает более 1,078 трлн. долларов. ВРП на душу населения, в материковой части, равен – 13,5 тыс. долларов, в Гонконге – более 38 тыс. долларов, в Макао – более 87 тыс. долларов.

Уровень урбанизации в материковой части мегалополиса достиг 84 %, что более чем на 60 % выше среднего показателя по стране и на 25 % выше среднего по провинции. Крупнейшими агломерациями Дельты Чжужэян являются: Гуанчжоу – 13,5 млн. чел., Шэньчжэнь – 10,08 млн. чел., Гонконг – 7,2 млн. человек. Численность населения Макао, не превышает 550 тыс. человек, несмотря на относительно малую численность населения, но особый территориальный статус и экономическая специализация, делают его значимой агломерацией региона.

Данному мегалополису свойственна самая плотная в Китае сеть автомобильных и железных дорог, а также большое количество аэропортов и морских портов. Суммарная длина высокоскоростных магистралей достигла 3407 км, из них на железные дороги приходится 1761 км. Плотность ВСМ (авто- и железных дорог) составляет 9,36 км/км² – максимальный показатель плотности среди мегалополисов КНР [11].

Крупнейшим городом мегалополиса, а также промышленным, транспортным и культурным центром всего юга Китая является Гуанчжоу. Город имеет развитую систему железных дорог, авто- и аэровокзалов, соединенных системой метрополи-

тена. Проведенные измерения позволили включить в состав мегалополиса: Гуанчжоу, Шеньчжэнь, Гонконг, Фошань, Дунгуань, Хойчжоу, Цинъюань, Чжаоцин, Цзянмынь, Чжухай, Макао и ряд более мелких поселений (рис. 2).

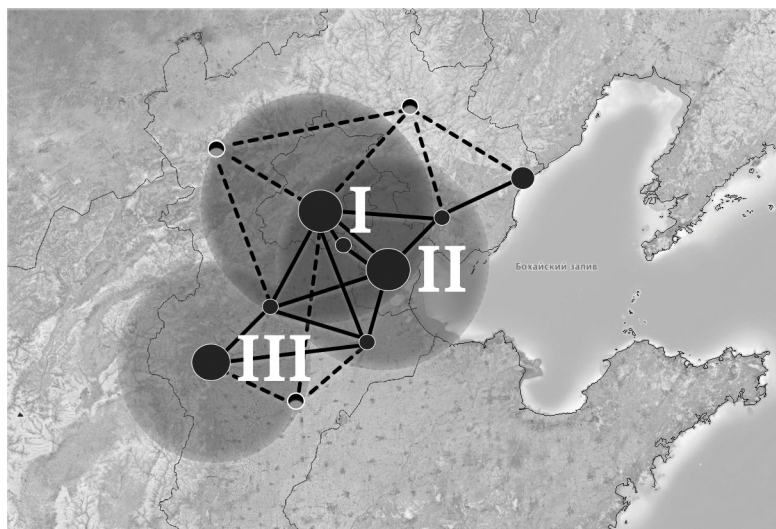
3. Столичный мегалополис – ГЦП Пекин, Тяньцзинь, провинция Хэбэй.

Столичный мегалополис, образован срастающимися агломерациями Пекина, Тяньцзиня, а также Шицзячжуана и ряда крупных городов провинции Хэбэй. Первоначально мегаполис развивался как наагломерационное образование близких в историческом, социально-экономических планах Пекином и Тяньцзинем. Постепенно, в результате усиливающейся экономической интеграции и улучшение транспортных связей стал включать ряд крупных и средних городов, соседней провинции Хэбэй.

Занимая около 220 тыс. км², является самым большим по площади мегалополисом страны. В административно-территориальном плане расположен на территории ГЦП Пекина, Тяньцзиня и северо-востока провинции Хэбэй [10]. Суммарная численность населения превышает 110 млн. человек (8,1 % от населения КНР), по этому показателю уступает только мегалополису Дельта Янцзы. Крупнейшими городскими агломерациями являются: Пекин – 21,7 млн., Тяньцзинь – 15,47 млн., Шицзячжуан – 10,62 млн., Цинхуандао – 3,07 млн. человек. Таким образом, на крупногородские агломерации приходится 50,9 млн. человек или 46,2 % от численности населения мегалополиса [9, 10].

ВРП региона оценивается приблизительно 1,1 трлн. долларов США, около 16,4 % от ВВП страны. Стоит заметить, что более 70 % ВРП приходится на Пекин и Тяньцзинь, при этом на их территории проживает лишь 1/3 жителей от численности населения мегалополиса. Структура ВРП мегалополиса отличается в зависимости от местности. Так, в Пекине на первичный сектор экономики приходится менее 1 %, на промышленный сектор 22 %, а сфера услуг занимает почти 77 % ВРП. В Тяньцзине промышленный сектор и сфера услуг занимает почти равные доли, 50,6 % и 48,1 % соответственно. Структура экономики городов провинции Хэбэй также имеют определенные различия от города к городу. В целом же, в городах провинции Хэбэй на первичный сектор приходится 12 %, на вторичный 52 %, на сферу услуг около 36 % ВРП.

Столичный статус, высокая плотность населения, а также развитая производственная, соци-



(I – Пекин, II – Тяньцзинь, III – Шицзячжуан; полные круги – агломерации, входящие в мегалополис – соединены с основными центрами не прерывающимися линиями; половинные круги – агломерации, потенциально входящие в мегалополис – соединены с основными центрами прерывистыми линиями)

Рис. 3. Радиусы зон влияния крупнейших агломераций Столичного мегалополиса (составлено автором по [9])

альная-культурная база нуждаются в высокой степени развития инфраструктуры. Пекин и Тяньцзинь имеют собственные системы метрополитена, в Шицзячжуане запуск в эксплуатацию метро осуществлен в 2017 году. Связи мегалополиса с другими регионами Китая и мира обеспечивают помимо железнодорожного транспорта, паромное сообщение городов Цинхуандао и Тяньцзиня, а также воздушные гавани, крупнейшей из которых является Пекинский столичный аэропорт.

Пекин – ведущий транспортный узел не только столичного мегалополиса, но и КНР в целом. Исследование времязатратности поездок из столицы в другие агломерации мегалополиса позволило включить в его состав: Пекин, Тяньцзинь, Ланфан, Таншань, Цинхуандао, Баодин, Шицзячжуан, Цанчжоу. В перспективе в состав мегалополиса должны войти: Чэндэ, Чжанцзякоу, Хуншуй (рис. 3).

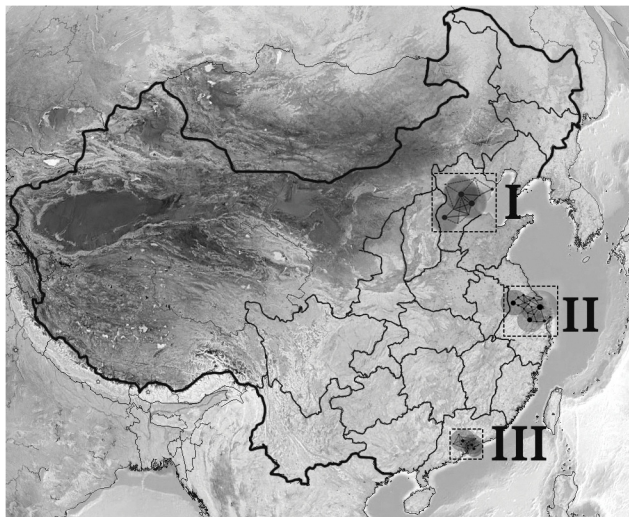
Ряд территорий можно внести в категорию «перспективные агломерации». Это агломерации, находящиеся на достаточном удалении от Пекина и/или Тяньцзиня (за пределом полторачасовой изохоры времядоступности). Оценивая планы развития, а также уже имеющиеся экономические и культурные связи, можно предположить их включение в зону столичного мегалополиса в течение ближайших 5-10 лет. К таковым агломерациям можно отнести Чжанцзякоу, Чэндэ, Хэншуй, Дэчжоу, Датун. Все эти агломерации, в соответствии с планами развития страны, должны находиться в часовой доступности от Пекина уже к 2020 году.

Итак, на формирующиеся мегалополисы Китая, приходится большая часть экономики и значительная доля населения страны. Они концентрируют более 320 млн. человек (около 1/4 численности населения) и более 58% ВВП, что в абсолютных значениях достигает 3,7 трлн. долларов США. При этом суммарно три формирующихся мегалополиса занимают лишь 5% от площади страны (рис. 4).

Мегалополисы КНР отличаются не только по своим размерам, численности населения и производственной специализацией, но и по возможным перспективам своего развития. Анализ литературной и статистической базы, а также правительственные планы развития отдельных территорий, позволили выделить следующие возможные сценарии развития китайских мегалополисов.

1. Для столичного мегалополиса, наиболее реалистичным является расширение его территориальных пределов, увеличение количества включенных в его состав агломераций. Подобные изменения уже наблюдались при подготовке к Летней олимпиаде 2008 года, когда была значительно улучшена транспортная инфраструктура. Разумно предположить, что и планы улучшения транспортной инфраструктуры к зимней олимпиаде 2022 года, также послужат стимулом к расширению границ мегалополиса.

Места проведения зимней олимпиады Яньцин и Чжанцзякоу, по планам подготовке к олимпиаде, будут находиться в часовой доступности от Пекина. Таким образом, северо-западное направ-



И – Столичный мегалополис, основные агломерации: Пекин, Тяньцзинь, Шицзячжуан; II – Дельта Янцзы, основные агломерации: Шанхай, Нанкин, Ханчжоу; III – Дельта Чжуцзян, основные агломерации: Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Гонконг)

Рис. 4. Формирующиеся мегалополисы КНР (составлено автором по [9])

ление роста агломерации является одним из наиболее перспективных. Вторым является юго-восточное – Шаньдунское направление. Уже сейчас Цзинань, находится в пределах 1,5 часовой изохоры времени от Пекина. Дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры и смещение производственных мощностей, будет увеличивать вовлеченность этих территорий в структуру мегалополиса. Третьим является южное направление – Шицзячжуан и провинция Хэбэй. С ростом промышленного сектора и улучшением транспортной инфраструктуры внутри агломерации, Шицзячжуан вероятнее всего станет третьим (полноценным) каркосообразующим центром мегалополиса.

2. Мегалополис Дельты Янцзы также предполагает развитие за счет увеличения своей территории. В отличие от столичного, мегалополис дельты Янцзы имеет более целостных каркас. Наиболее перспективно дальнейшее развитие агломераций Ханчжоу и Нинкина с их параллельной интеграцией в экономику Шанхая.

Уже в среднесрочной перспективе ожидается увеличение мегалополиса за счет интеграции крупных и средних городов востока провинций Чжэцзян и Цзянсу. Так, в провинции Чжэцзян интеграция возможно будет проходить от Ханчжоу к югу, захватывая города Цзиньхуа, Гули, Иу (уже сейчас находятся в часовой доступности от Ханчжоу), а также от Нинбо вдоль побережья к Линхаю, Лут-

сяо, Хуанянь. Такое направление предполагает замыкание двух веток интеграции в Вэньчжоу – крупном порту и промышленном центре с экспортоориентированной экономикой. В Цзянсу ожидается усиление экономических связей Нинкина с Ханчжоу и Шанхаем, а также включение в структуру мегалополиса достаточно крупных городов северо-востока провинции – Хуайинь и Яньчэн.

3. Мегалополис дельты Жемчужной реки (Чжуцзян) отличается от двух уже представленных – своей трансграничностью, длительной историей развития (около 40 лет), особо высокой плотностью производственных, финансовых, людских ресурсов.

Отличительной особенностью этого формирующегося мегалополиса будет увеличивающаяся интеграция поселений всех типов (включая малые города и сельские поселения) в единое урбанизованное пространство. Дельта Чжуцзян, имеет все шансы уже в ближайшей перспективе завершить свое нагломерационное формирование и встать на «одну ступень» с мегалополисами развитых стран (США, Японии).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Боже-Гарнье Ж. Очерки по географии городов / Ж. Боже-Гарнье, Ж. Шабо. – Москва : Прогресс, 1967. – 424 с.
2. География : Современная иллюстрированная энциклопедия / гл. ред. А. П. Горкин. – Москва : Росмэн-Пресс, 2006. – 624 с.
3. Кузык Б. Н. Китай – Россия 2050: Стратегия развития / Б. Н. Кузык, М. Л. Титаренко. – Москва : Институт экономических стратегий, 2006. – 656 с.
4. Перцик Е. Н. Геоурбанистика : учебник для студентов высших учебных заведений / Е. Н. Перцик. – Москва : Академия, 2009. – 432 с.
5. Перцик Е. Н. Города мира. География мировой урбанизации / Е. Н. Перцик. – Москва : Международные отношения, 1999. – 384 с.
6. Пивоваров Ю. Л. Основы геоурбанистики / Ю. Л. Пивоваров. – Москва : Издательский центр «Владос», 1999. – 231 с.
7. Chen Yuhua. Qianxiziyou, chengshihua yu chengzhongcun / Chen Yuhua // Jiangsu shehui kexue. – 2010. – № 3. – P. 93-98. = Чэнь Юхуа, Миграция населения, урбанизация и деревни в городах // Издательство Китайской академии наук в провинции Цзянсу. Сер. Социальные исследования. – 2010. – № 3. – С. 93-98.
8. China Railway. – URL: <http://www.china-railway.com.cn>
9. China Statistical Yearbook 2015 // National Statistics Bureau of China. – URL: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/nds/2015/indexch.htm>

10. Du Xiaoming. Renkou qianxi yu liudong dui woguo gedi jingji yingxiangde shizheng fenxi / Du Xiaoming, Chen Jiebao // Renkou yanjiu. – 2010. – № 5. – P. 77-87. = Ду Сяомин, Чэнь Цзеньбао Миграции население в Китае и их влияние на экономическое развитие страны // Издательство Китайской академии наук в Пекине. Сер. Демографические исследования. – 2010. – № 5. – С. 77-87.

11. Li Xia. Zhu sanjiao gaosu gonglu midi chao niuyue dongjing dushi quan // Nanfang ribao. – 2014.10.27. – P. 133-135 = Ли Ся. Плотность ВСМ Дельты Чжуцзян, превзошла Токийскую // Ежедневный журнал юга Китая. – 2014. – 2014.10.27. – С. 133-135.

12. Wang Cangli. Zhongguo chenghua fazhang zhiliangde zonghe ce yu tishenglu / Wang Cangli // Dili yangjiu. – 2011. – № 30. – P. 78-94. = Ван Цанли Качество урбанизация в Китае. Экономический обзор // Издательство Китайской академии наук в Пекине. Сер. Географические исследования. – 2011. – № 30. – С. 78-94.

13. Zhongguo chengshihua diaocha 2013 / lingdian yanjiu zixun jituan // Исследование урбанизации в Китае. 2013. Horizon консалтинг групп. – URL: <http://www.horizon-china.com>.

REFERENCES

1. Bozhe-Garn'e ZH. Ocherki po geografii gorodov / ZH. Bozhe-Garn'e, ZH. SHabo. – Moskva : Progress, 1967. – 424 s.

2. Geografiya : Sovremennaya illyustrirovannaya ehntsiklopediya / gl. red. A. P. Gorkin. – Moskva : Rosmehn-Press, 2006. – 624 s.

3. Kuzyk B. N. Kitaj – Rossiya 2050: Strategiya sorazvitiya / B. N. Kuzyk, M. L. Titarenko. – Moskva : Institut ehkonomicheskikh strategij, 2006. – 656 s.

4. Pertsik E. N. Geourbanistika : uchebnik dlya studentov vysshikh uchebnykh zavedenij / E. N. Pertsik. – Moskva : Akademiya, 2009. – 432 s.

5. Pertsik E. N. Goroda mira. Geografiya mirovoij urbanizatsii / E. N. Pertsik. – Moskva : Mezhdunarodnye otnosheniya, 1999. – 384 s.

6. Pivovarov YU. L. Osnovy geourbanistiki / YU. L. Pivovarov. – Moskva : Izdatel'skij tsentr «Vlados», 1999. – 231 s.

7. Chen Yuhua. Qianxiziyou, chengshihua yu chengzhongcun / Chen Yuhua // Jiangsu shehui kexue. – 2010. – № 3. – P. 93-98. = Чэнь Юхуа, Миграции население, урбанизация и деревни в городах // Издательство Китайской академии наук в провинции ТСзянсу. Сер. Sotsial'nye issledovaniya. – 2010. – № 3. – С. 93-98.

8. China Railway. – URL: <http://www.china-railway.com.cn>

9. China Statistical Yearbook 2015 // National Statistics Bureau of China. – URL: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2015/indexch.htm>

10. Du Xiaoming. Renkou qianxi yu liudong dui woguo gedi jingji yingxiangde shizheng fenxi / Du Xiaoming, Chen Jiebao // Renkou yanjiu. – 2010. – № 5. – P. 77-87. = Ду Сяомин, Чэнь Цзеньбао Миграции население в Китае и их влияние на экономическое развитие страны // Издательство Китайской академии наук в Пекине. Сер. Демографические исследования. – 2010. – № 5. – С. 77-87.

11. Li Xia. Zhu sanjiao gaosu gonglu midi chao niuyue dongjing dushi quan // Nanfang ribao. – 2014.10.27. – P. 133-135 = Ли Ся. Плотность VSM Дел'ты ЧХзхуцзян, превзошла Токийскую // Ежедневный журнал юга Китая. – 2014. – 2014.10.27. – С. 133-135.

12. Wang Cangli. Zhongguo chenghua fazhang zhiliangde zonghe ce yu tishenglu / Wang Cangli // Dili yangjiu. – 2011. – № 30. – P. 78-94. = Ван Цанли Качество урбанизация в Китае. Экономический обзор // Издательство Китайской академии наук в Пекине. Сер. Географические исследования. – 2011. – № 30. – С. 78-94.

13. Zhongguo chengshihua diaocha 2013 / lingdian yanjiu zixun jituan // Исследование урбанизации в Китае. 2013. Horizon консалтинг групп. – URL: <http://www.horizon-china.com>

Плесский Никита Сергеевич
аспирант кафедры географии и устойчивого развития геосистем, школа естественных наук Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, т. 8(964)430-78-41 E-mail: noviyi@mail.ru

Plesskiy Nikita Sergeyevich
Postgraduate student of the Department of Geography and Sustainable Development of Geosystems, School of Natural Sciences of the Far Eastern Federal University, Vladivostok, tel. 8 (964) 430-78-41 E-mail: noviyi@mail.ru