

Секция «География»

Портово-промышленные кластеры КНР: условия формирования, методика выделения, перспективы развития

Могилевцев Данила Андреевич

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Географический факультет, Москва, Россия

E-mail: barnyfu@rambler.ru

В рамках территориальной структуры хозяйства КНР большое экономическое значение в последние десятилетия приобрели портово-промышленные кластеры – группы взаимосвязанных и взаимозависимых предприятий, расположенных в относительной близости от морских торговых портов, чья совместная хозяйственная деятельность создает условия для появления дополнительных конкурентных преимуществ.

Формированию подобных кластеров во многом способствовал переход Китая к "политике реформ и открытости" в конце 1970-х гг. и складывавшиеся после этого территориальные диспропорции в уровне социально-экономического развития территории страны. В настоящее время на долю Приморского региона, занимающего 14% территории Китая, приходится 45% населения, около 59% ВВП, 67% количества зарегистрированных в стране компаний (и 81% предприятий с участием иностранного капитала), 90% стоимости внешней торговли, 74% затрат на НИОКР [4]. Приморские провинции обладают более развитой транспортной инфраструктурой, что снижает долю логистической составляющей в формировании стоимости единицы ВРП, что крайне важно в условиях существования "глобального рынка" товаров со стремящимися к единству уровнями цен.

Вместе с тем, наблюдается снижение объемов внутренней торговли между провинциями и усиление ориентации на внешние рынки и собственное производство [3]. Показатель уровня внешнеэкономической открытости страны увеличился в 5 раз в период с 1978 по 2011 гг., а внутренняя связанность провинций (отношение внешнего национального товарообмена провинции к ее ВРП) уменьшилась с 33% в 1987 г. до менее чем 20% в 2007 г.

Таким образом, в Китае сформировалась особая структура хозяйства, при которой наиболее интенсивное развитие промышленности происходит внутри географически сконцентрированных отраслей хозяйства приморских провинций.

Для выделения этих отраслей был использован метод оценки межотраслевых связей, основанный на анализе таблиц региональных межотраслевых балансов [2, 5]. Рассматривались межотраслевые связи пар отраслей на предмет их сходства в части структуры затрат и выпуска, а также их "зеркальности" поставок (отрасль i является поставщиком на предприятия, для которых отрасль j является покупателем, и наоборот). В результате анализа в рамках наиболее развитых приморских провинций было выделено более 25 крупных отраслевых кластеров, формирующих 6 портово-промышленных кластеров: Ляонинский, Столичный, Шаньдунский, кластер дельты р. Янцзы, Фуцзяньский и кластер дельты р. Чжуцзян.

Не менее важным для экономики Китая является вопрос дальнейшего развития этих портово-промышленных кластеров и их качественная трансформация. Согласно

государственной политике, на смену отраслям, основанным на использовании "преимуществ отсталости" (дешевая рабочая сила, низкая стоимость аренды и др.), должны прийти наукоемкие современные производства. Стоит ожидать, что эти изменения во многом будут происходить в масштабах существующих портово-промышленных кластеров, трансформируя их и выводя на новый уровень внутриотраслевого взаимодействия.

Литература

1. Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Автореф. дисс. докт. геогр. наук, Иркутск, 2006.
2. Bergman E., Feser E. Industrial and Regional Clusters: Concepts and Comparative Applications. The Web Book of Regional Science. Regional Research Institute, West Virginia, 1999.
3. Poncet S. The magnitude of Chinese provinces' internal and international trade integration. Clermont-Ferrand, 2001.
4. Чжунго тунци няньцзянь 2012 (Китайский ежегодный статистический справочник 2012): <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2012/indexeh.htm>
5. China Region Input-Output Tables 2007: <http://www.chinabookshop.net/china-region-inputoutput-tables-2007-p-12473.html>