Валентин Величко

З ІСТОРІЇ РАЙОНУВАННЯ КИТАЮ

Гори та їх утворення (плато) складають значну частину території Китаю. Місцевість, вища за 500 м над рівнем Світового океану, становить 84 % території, в тому числі у межах від 500 до 1000 м – 19%, а 1000 — 2000 м — 28%. Гори й рівнини є основним системоутворювальним фактором і найважливішим елементом макрогеоморфологічного контуру. Схід Китаю в основному рівнинний, Центр і Захід — гористі. За даними китайських географів, гори становлять майже 2/3 площі території Китаю, рівнини — 1/3, полярно протилежною є чисельність населення. В гірських районах проживає 1/3, а на рівнині —2/3 населення КНР [Цзінцзі ... 1989, *32*].

Найбільші гірські пасма (Тяньшань-Їньшань-Яньшань; Куньлунь-Ціньлін-Даб'єшань; Наньлін-Уїшань) простяглися у широтному напрямку. При цьому хребти Ціньлін та Наньлін ділять Китай на три частини - Північний, Центральний та Південний.

Більш того, протягом всього періоду існування китайської цивілізації хребти широтного напрямку являли собою перешкоди на шляху великих міграційних процесів ханського населення і відповідного розширення китайської держави з північного заходу на південний схід.

Спочатку кордони китайської держави (і місця розташування її столиці) переміщувалися у широтному напрямку — із заходу на схід. Цьому передували найдавніші культури Китаю - яншаоська та луншанська (III—IV тисячоліття до н.е.), осередки яких знайдені у провінціях Ганьсу, Хенань та Шаньдун, тобто вони, за матеріалами археологічних розкопок, були розташовані на близьких широтах.

Коли китайська держава розширилася до крайнього сходу (де її обмежувало Жовте море) і до крайнього заходу (де межею слугували знов-таки природні фактори, а також проблема комунікацій та у зв'язку з цим — забезпечення управління), власне, і почалося її розширення на південь та південний схід. Це відбулося тоді, коли чисельність населення, рівень розвитку продуктивних сил, сприятливі політичні фактори сформували "критичну масу", а центральна влада цілком упевнилась у спроможності управління країною, при збільшенні їх території у південному напрямку, тобто у можливості управління великою кількістю адміністративно-територіальних одиниць у нових районах освоєння. При цьому звичайно ж ускладнились завдання управління господарськими об'єктами й збирання податків, до правлячої верхівки додалися нові регіональні клани, збільшилася кількість претендентів на керівні посади у державі тощо.

Про широтну ознаку еволюції кордонів китайської держави свідчить також існування назв "серединних держав" — Західного і Східного Чжоу, західних та східних Цінь, Цзінь тощо.

Безумовно, давній Китай не існував на одній паралелі, а хребти Ціньлін та Даб'єшань не були неподоланною перешкодою. Вже у чжоуському Китаї, зокрема у VIII—VI ст. до н.е., південніше Ціньліна існувало царство Чу. Але це була лише його периферія. Історія цього царства під чжоуським правлінням дає підстави з точки зору центральної влади двозначно оцінювати віддаленість Чу від центру: як позитивну, завдяки розвиненому господарству, культурі, сильній армії, й одночасно як негативну через замкненість, сепаратизм, несплату податків центру, міжусобну боротьбу тощо. Проте для центральної влади царство Чу, а також царства У і Юе, які знаходилися південніше р. Янцзи, ще кілька століть залишалися "варварською" периферією, і потрібно було не менш ніж півтисячоліття, щоб вони почали зближуватися з ядром центру.

Китай розширювався на південь, долаючи природні перешкоди, освоюючи землі, створюючи комунікації, завойовуючи право на існування на нових територіях.

Лише потім, у середньовічному Китаї, з'явилися назви, що свідчили про "меридіональний характер" приросту території держави та її адміністративно-територіального розподілу. Історія середньовіччя Китаю донесла до нас існування північних і південних династій, держав Північна Сун

і Південна Сун тощо [Ерши ..., 1992]. Монголи, що підкорили Північний Китай і заснували монгольську династію Юань, володіли північними територіями, які межували з їх етнічною батьківщиною. Реалізація їх політичної влади і економічних інтересів у Південному Китаї ускладнювалося в тому числі й природними бар'єрами - широтними гірськими пасмами[Юань ..., *4*].

Гори й нагір'я служили фактором розмежування провінцій (в історичному минулому — фу, цзюнь, дао). Так, гори Тайханшань є природним кордоном між провінціями Шаньдун та Шаньсі (їх назви перекладаються з китайської мови відповідно таким чином – "та, що на схід від гір", "та,що на захід від гір"), Яньшань та Сішань - між провінцією Хебей та Автономним районом Внутрішня Монголія, Великий Хінган — між провінцією Хейлунцзян та Внутрішньою Монголією.

Фактором розмежування були й річково-озерні системи. Так, назви провінцій Хубей ("та, що на північ від озер") і Хунань ("та, що на південь від озер") відображають їх положення відносно найбільшої у Китаї системи озер Дунтінху та Поянху. Провінції Хебей ("та, що на північ від ріки") та Хенань ("та, що на південь від ріки") розділяються р. Хуанхе.

У межах провінції Цзянсу, яку перетинає р. Чанцзян (Янцзи), існує розподіл на частини: та, що розташована на північ від р.Чанцзян має назву "Цзянбей", та, що на південь від цієї ріки, — Цзяннань. Водорозділ р. Ляохе розтинає провінцію Ляонін на Ляодун ("на схід від р. Ляохе") та Ляосі ("на захід від р. Ляохе").

Кордони ряду провінцій мають чіткий геоконтур, який збігається з адміністративним розподілом. Так, провінцію Хубей гірські масиви оточують з заходу, півночі, півдня, а провінцію Сичуань - з усіх сторін.

Відносно однорідний геоконтур мають провінції Цзянсу, Чжецзян, Цзянсі, Юньнань і, за виключенням вузької приморської смуги провінцій, — Гуандун, Фуцзянь та Гуансі.

Характерні особливості макрогеоморфологічного контуру впливали на процеси розвитку транспортної системи Китаю протягом всього періоду існування держави.

Так, у Китаї протягом досить тривалого періоду транспортні артерії широтного спрямування були досконаліші за меридіональні. В той же час забезпечення масових перевезень меридіонального напрямку вимагало від китайської держави значних зусиль. Однією з неперевершених історичних споруд середньовічного Китаю є, наприклад, Великий канал, який простягнувся з півдня на північ, від озерної системи Сіху (провінція Чжецзян) до Тунсяня — передмістя Пекіна. У період Юанської династії (XIII—XIV ст.) з метою вивезення зернового податку із основних зернових районів Китаю - провінцій Цзянсу і Чжецзян - було налагоджене постійне морське каботажне сполучення від дельти Янцзи до м. Тяньцзіня. Навігація з півдня на північ уздовж берегів Східного Китаю проводилася у виключно суворих умовах, оскільки більша частина маршруту припадала на холодну течію Східнокитайського моря, яка проходила у протилежному напрямку - з півночі на південь[Сучжоу ..., 1832].

Умови економічної діяльності в гірських або приморських районах вимагали дуже значних витрат людських і матеріальних ресурсів китайського суспільства порівняно з умовами рівнини. Проте суворі, а з європоцентристської точки зору - екстремальні, умови господарської діяльності в горах і прибережній зоні акваторії стимулювали розвиток технологій сільського і водного господарства, будівництва, тваринництва, транспорту, енергетики, військового мистецтва, які досі вражають фахівців своєю досконалістю, пристосованістю до обмежених ресурсів або суворих умов природного середовища.

Визначними подіями в політичному житті країни були зафіксовані у писемних джерелах поїздки китайських імператорів династій Мін та Цін у Південний Китай з північних столиць і у Північний Китай - з південних. Навіть не супроводжуючись військовими діями, ці поїздки робили значний внесок у зміцнення централізованої імперії, упорядкування системи управління господарством, в оптимізацію комунікацій, у реорганізацію владних структур, податкової системи, грошово-

го обігу, в розвиток культури, освіти тощо. У відповідності до місцевих умов такі поїздки часто супроводжувалися змінами в районуванні прилеглих до маршруту подорожі територій, появою нових або злиттям існуючих адміністративно-територіальних одиниць [Жемінь ... 1991].

Найбільш важка і драматична частина Великого походу військ Червоної армії Китаю у 1930-х роках також припадає на перехід у меридіональному напрямку - з півдня на північ, з подоланням всіх основних широтних гірських систем.

До середини 1950-х років не існувало стаціонарного залізничного мосту через найбільшу широтну водну артерію країни – р. Чанцзян (Янцзи). Побудований наприкінці 1950-х років міст тривалий період був однією з найбільших капітальних споруд КНР, найважливішим об'єктом першої в історії Китаю залізничної магістралі Північ-Південь (Пекін-Гуанчжоу). Лише у середині 1990-х років було побудовано сучасні мости через р. Чанцзян в районі міст Ухань та Ічан.

Один з останніх прикладів "меридіональної осі" - ключовий об'єкт восьмої (1991—1995 рр.) п'ятирічки - залізниця Пекін—Цзюлун (пункт на кордоні з САР Сянган), будівництво якої завершено у 1997 р.

Завдяки сталій історичній традиції, яка не обмежується наведеними прикладами, з самого початку економічного районування країни (перша половина 1950-х років) макрогеоморфологічний контур відіграв важливу лінійну та районоутворювальну роль. Так звані великі економічні (до 1954 року—адміністративно-економічні) райони КНР значною мірою відповідали контуру гірських хребтів. Північніше Ціньліну знаходилися Північно-Східний, Північний та Північно-Західний економічні райони, між хребтами Ціньлін та Наньлін - Центральний та Східний, південніше Наньліну та Уїшаню - Південний та Південно-Західний. Спроба об'єднати Південний та Центральний райони в єдиний Центрально-Південний район, що фактично був розділений Наньліном, досі не увінчалась успіхом.

Несприятливі геоморфологічні умови економічного будівництва були спричинені розповсюдженістю у Китаї карсту у межах багатьох територій, особливо у Південно-Західному Китаї, а у Північно-Західному - піщаних масивів. Це зумовило інженерно-технічні труднощі й вищі за середні нормативи матеріально-фінансові витрати під час будівництва шляхів сполучень, передовсім залізниць, а останнім часом - швидкісних автошляхів. Важко переоцінити багатий технічний досвід Китаю в спорудженні транспортних об'єктів у гірських районах, а також в умовах наявності карстів і піщаних порід.

Нині цей досвід сприяє реалізації завдань економічної стратегії, таких як поступове подолання територіальної нерівномірності розміщення виробничих сил Китаю шляхом прискореного розвитку Центрального та Західного регіонів з їх переважно гірським ландшафтом, що насамперед вимагає розвитку транспортної та енергетичної інфраструктури, телекомунікацій.

ЛІТЕРАТУРА

Цзінцзі...**Цзінцзі ділі.-Пекін**, *1989* (кит. мовою)

Ерши ...**Ерши у ши. Пекін,** *1992*. Т. 4, 5 (кит. мовою)

Юань...**Юань чао біши** (кит. мовою)

Сучжоу ...**Сучжоу чжи**, б.м., *1832* (кит. мовою)

Женьмінь...**Женьмінь жібао**, *1991*, 30 березня (кит.мовою)