Кусукбаева Алия Василовна,
студент магистратуры, 3 курс
ФГБОУ ВО «МГТУ им. Г.И. Носова»

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ КИТАЯ В ПЕРИОД 2021-2024 ГГ. И ИХ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ КИТАЙ-ЕВРОПА

Аннотация. В статье исследуются ключевые особенности развития социалистической рыночной экономики Китая в период 2021–2024 гг. Проведён анализ макроэкономической динамики, структурных сдвигов, внешнеэкономических связей, а также выявлены системные риски и перспективы развития китайской модели.

Ключевые слова: Социалистическая рыночная экономика, Китай, макроэкономическая динамика, структурные сдвиги, «двойная циркуляция», транспортные коридоры, «Один пояс – один путь», грузоперевозки.

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что Китайская Народная Республика на протяжении последних четырёх десятилетий демонстрирует один из самых высоких в мире темпов экономического роста. В 2024 году ВВП Китая по паритету покупательной способности достиг 38 209,5 млрд долларов, что составляет около 18,5% мирового ВВП. Уникальность китайского опыта заключается в том, что рыночные преобразования осуществлялись не путём отказа от социалистических принципов, а на основе их адаптации к новым условиям. Для российских региональных предприятий, включая автотранспортные, китайский опыт представляет интерес постольку, поскольку он демонстрирует возможность сохранения устойчивости в условиях санкционного давления и структурных ограничений – ситуации, знакомой российским перевозчикам не понаслышке.

Теоретическую основу исследования составили работы российских и китайских авторов: В. Андрианова, С.Ю. Глазьева, М.С. Кругловой, А.М. Кушнира, а также статистические данные World Bank Open Data, NBS China, WTO, IMF. Отдельный блок литературы посвящён транспортным коридорам Китай – Европа: работы А.В. Минакова и Н.Д. Эриашвили [1], М.К. Речкина [2], А.А. Лысоченко и В. Сюган [3], Ю.А. Маликовой [4]. Цель работы – выявить и охарактеризовать особенности развития социалистической рыночной экономики Китая в период 2021–2024 гг., оценить её современное состояние, проблемы и перспективы, а также определить, как эти особенности отражаются на развитии транспортных коридоров между Китаем и Европой и какие элементы китайского опыта могут быть учтены в деятельности российских региональных перевозчиков.

Эволюция китайской экономической модели прошла ряд этапов. Первоначальный этап (до 1949 г.) характеризовался традиционной аграрной экономикой с крайне низким уровнем производительности труда. Второй этап (1949–1978 гг.) связан с образованием КНР и построением социалистической централизованной экономики по советскому образцу. Третий этап (с 1978 г.) – рыночные реформы Дэн Сяопина, переход к многоукладной экономике и создание специальных экономических зон. Четвёртый этап (1990-е – 2010-е гг.) – интеграция Китая в мировую экономику и вступление в ВТО в 2001 году. Пятый этап (с 2010-х гг.) – переход к новой модели высококачественного роста, акцент на инновации и зелёную экономику. Шестой этап (середина 2020-х гг.) – переход к «новой нормальности» и реализация стратегии «двойной циркуляции». Каждый этап сопровождался изменением роли государства: от прямого административного контроля к сочетанию стратегического планирования с рыночными механизмами, что обеспечило гибкость системы.

Сущность социалистической рыночной экономики с китайской спецификой представляет собой уникальное сочетание марксистской политэкономии и рыночных механизмов. Её отличительными чертами являются: ведущая роль государства, многоукладность экономики, сочетание плановых и рыночных механизмов, постепенность и

гибкость реформ, а также инновационная направленность. Государство выступает одновременно стабилизатором институциональной среды и её ключевым инноватором. Эта двойственная роль проявляется, в частности, в том, что государственные банки развития финансируют инфраструктурные проекты по ставкам ниже рыночных, а пятилетние планы определяют приоритеты, которые затем реализуются через рыночные механизмы. Для Сибайского АТП, работающего в условиях тарифного регулирования, этот аспект особенно показателен: государство может одновременно сдерживать тарифы и поддерживать перевозчика через субсидии, не разрушая рыночную мотивацию.

Структурные изменения в китайской экономике обусловлены демографическим спадом, технологической трансформацией и экологическими ограничениями. Доля городского населения выросла с 64,72% в 2021 году до 65,89% в 2024 году. Потребление домохозяйств увеличилось с 38,37% до 39,97% ВВП, однако остаётся ниже уровня развитых стран (60–70%), что отражает высокую норму сбережений. Расходы на НИОКР выросли с 2,43% до 2,68% ВВП, а доля высокотехнологичного экспорта – с 30,2% до 32,2%. Эти сдвиги важны для понимания транспортной составляющей: переход к внутреннему потреблению и рост высокотехнологичного экспорта меняют структуру грузопотоков, повышая спрос на контейнерные перевозки и специализированную логистику.

Отдельного внимания заслуживает развитие транспортных коридоров между Китаем и Европой, которое является практическим выражением стратегии «двойной циркуляции» и инициативы «Один пояс – один путь». Как отмечают А.В. Минаков и Н.Д. Эриашвили, геополитическая нестабильность, вызванная украинским конфликтом и атаками хуситов на суда в Красном море, существенно повлияла на глобальные торговые маршруты, нарушив цепочки поставок и увеличив транспортные, страховые и коммуникационные расходы [1]. В этих условиях возрастает значение развития транспортных коридоров как инструмента повышения устойчивости к геополитическим рискам. Основными маршрутами, соединяющими Китай и Европу, являются Западный (через Казахстан, Россию и Беларусь, 28-30 дней), Северный (через Россию и Беларусь, 30-32 дня), Транскаспийский (50-55 дней) и Южный (через Суэцкий канал, 28-30 дней) [1].

Перечисленные маршруты различаются не только продолжительностью доставки, но и степенью участия России в транзите. Западный и Северный маршруты проходят через российскую территорию и обеспечивают наиболее короткие сроки, однако зависят от пропускной способности Транссиба и пограничных переходов. Транскаспийский маршрут, напротив, обходит Россию, что снижает его значение для российских перевозчиков, но повышает привлекательность для грузоотправителей, ищущих альтернативу. Северный морской путь и коридор «Китай – Монголия – Россия» рассматриваются как перспективные направления, способные разгрузить Транссиб и вовлечь в транзит регионы Сибири и Урала. Систематизация характеристик маршрутов с акцентом на их роль для России представлена в таблице 1.

Таблица 1

Транспортные коридоры Китай – Россия и их роль в обеспечении грузоперевозок

Транспортный коридор	**Продолжи-тельность, дни**	**Маршрут (акцент на Россию)**	**Значение для российских перевозчиков**
Западный (Транссиб)	28–30	Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – Польша	Основной транзитный маршрут через РФ, высокая загрузка Транссиба
Северный	30–32	Китай – Россия – Беларусь – Польша	Зависит от пропускной способности погранпереходов, альтернатива Западному
Транскаспийский	50–55	Китай – Казахстан – Каспий – Азербайджан – Грузия – Турция	Обход РФ, растущий объём, но не связан с российской инфраструктурой

Северный морской путь (СМП)	25–27	Китай – Северный морской путь – порты РФ – Европа	Перспективный маршрут через Арктику, требует ледокольного флота
Китай – Монголия – Россия	30–35	Китай – Монголия – Сибирь – Транссиб	Разгружает Транссиб, перспективен для Сибири и Урала

Источник: составлено автором по данным [1, 2].

Геополитическая нестабильность отразилась на стоимости перевозок асимметрично. Если железнодорожные тарифы на направлении Китай – Россия оставались относительно стабильными, то стоимость морских контейнерных перевозок выросла в 3,2 раза с июня 2023 по июнь 2024 года – с 1522 до 5085 пунктов индекса [1]. Причинами стали переориентация контейнеровозов на маршрут вокруг Африки, сокращение транспортных мощностей и дефицит контейнерного оборудования. Динамика индексов стоимости перевозок представлена на рисунке 2.



Рисунок 2 – Динамика индексов стоимости грузоперевозок Китай – Россия (2023-2024)

Источник: составлено автором по данным [1].

М.К. Речкин подчёркивает, что развитие транспортной логистики способно в кратко- и долгосрочной перспективе положительно сказаться на двусторонних торговых отношениях между Россией и Китаем. Совокупный объём взаимной торговли, достигший в 2024 году рекордных показателей, может возрасти с учётом модернизации существующих и строительства новых логистических маршрутов [2]. При этом ключевым остаётся вопрос пропускной способности пограничных пунктов и состояния железнодорожной инфраструктуры. А.А. Лысоченко и В. Сюган акцентируют внимание на том, что стратегическое развитие транспортной системы Китая в рамках концепции «Один пояс – один путь» предполагает не только строительство новых маршрутов, но и формирование институциональных механизмов координации, включая унификацию таможенных процедур и цифровизацию логистики [3].

Ю.А. Маликова, анализируя реконфигурацию транспортно-логистических маршрутов Китая и России после 2022 года, выделяет четыре ключевых морских порта, через которые осуществляется торговля: Восточный, Владивосток, Новороссийск и Санкт-Петербург. На основе регрессионной модели автор прогнозирует рост товарооборота между Китаем и Россией с 239 098 млн долл. в 2023 г. до 280 645,5 млн долл. в 2024 г. благодаря этим портам [4]. Для российских региональных перевозчиков, включая Сибайское АТП, этот вывод имеет косвенное, но важное значение: рост товарооборота увеличивает спрос на перевозки, но одновременно усиливает нагрузку на инфраструктуру и требует адаптации тарифной политики. Китайский опыт сдерживания тарифов на социально значимые перевозки при одновременной поддержке перевозчиков через субсидии представляет интерес как возможная модель для российских условий.

К середине 2020-х годов китайская модель столкнулась с комплексом системных противоречий. Совокупный долг превысил 315% ВВП. Сохраняется структурный дисбаланс между инвестициями (39,0% ВВП) и потреблением (40,5% ВВП). Усилилась технологическая зависимость от импорта полупроводников и программного обеспечения. Демографический спад (сокращение населения в 2022 году впервые за 60 лет, коэффициент рождаемости 1,09) создаёт нагрузку на пенсионную систему. Снижение притока ПИИ до 0,3% ВВП отражает обеспокоенность зарубежных инвесторов. Эти риски не являются чисто макроэкономическими: они транслируются в транспортную сферу через сокращение инвестиций в инфраструктуру, рост стоимости заимствований и изменение структуры грузопотоков.

Ответом китайского руководства на выявленные риски стала комплексная система мер по четырём ключевым направлениям: стимулирование внутреннего потребления, реформирование социальной сферы, поддержка инноваций и технологического суверенитета, регулирование долговой нагрузки. В 2025 году дефицит бюджета был установлен на уровне 4% ВВП, увеличены сверхдолгие государственные облигации до 1,3 трлн юаней, запущена программа обмена старых потребительских товаров на новые. Фактические результаты 2025 года оказались лучше первоначальных ожиданий: рост ВВП составил 5,0% при целевом ориентире правительства. В первом квартале 2026 года рост составил 5,0% в годовом выражении. Прогноз-прогон на 2027–2030 гг. предполагает постепенное замедление темпов роста с 4,4–4,5% в 2026 году до 3,8–4,2% к 2030 году.

Таким образом, китайская экономическая модель находится в точке бифуркации: сохранение прежней инвестиционно-экспортной модели грозит нарастанием долговых и структурных рисков, тогда как переход к модели, основанной на внутреннем потреблении и инновациях, требует болезненных, но необходимых реформ. Для российских региональных перевозчиков китайский опыт ценен не столько конкретными инструментами (субсидии, банки развития), сколько общим принципом: устойчивость в условиях внешних шоков достигается не отказом от регулирования, а сочетанием стратегического планирования с рыночными механизмами и готовностью к постепенным институциональным изменениям. Проведённое исследование подтверждает, что социалистическая рыночная экономика с китайской спецификой представляет собой динамичную систему, которая постоянно развивается и адаптируется к новым условиям, сохраняя при этом свои базовые характеристики: ведущую роль государства, многоукладность и сочетание плановых и рыночных механизмов

Список литературы:

1. Минаков А.В., Эриашвили Н.Д. Актуальные тенденции и проблемы развития транспортных коридоров между Китаем и Европой // Аудиторские ведомости. 2024. № 3. С. 222-230.

2. Речкин М.К. Перспективы развития российско-китайских отношений в сфере транспортной логистики // Международная торговля и торговая политика. 2025. Т. 11. № 4. С. 86-100.

3. Лысоченко А.А., Сюган В. Стратегическое развитие транспортной системы Китая в рамках концепции «один пояс один путь» // Московский экономический журнал. 2022. № 4. С. 693-702.

4. Маликова Ю.А. Реконфигурация транспортно-логистических маршрутов Китая и России // Естественно-гуманитарные исследования. 2024. № 2 (52). С. 185-190.

5. Андрианов В. Теория «социализма с китайской спецификой» // Общество и экономика. 2023. № 9. С. 84-107.

6. Круглова М.С. Структурная трансформация экономики КНР // Russian Journal of Economics and Law. 2025. Т. 19. № 4. С. 738-753.

7. World Bank Open Data. URL: https://data.worldbank.org/country/china (дата обращения 09.11.2026)