

УДК 332.146.2

DOI 10.52928/2070-1632-2025-72-3-23-31

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКИМ РОСТОМ РЕГИОНОВ ВДОЛЬ «ПОЯСА И ПУТИ»****канд. техн. наук, доц. В.М. КАРПЕНКО, ЛИНЬ КУНЬ**
(Белорусский государственный университет, Минск)

В статье рассматривается влияние инициативы «Один пояс, один путь» на экономическое развитие различных регионов Китая, с акцентом на улучшение инфраструктуры, размещение производства, внешнюю открытость и региональное сотрудничество. Анализируются изменения в ВВП, ВВП на душу населения и экспортных показателях китайских провинций с 2015 г. Особое внимание уделяется тому, как западные регионы развивают внутренние открытые центры через наземный Шелковый путь, а прибрежные восточные регионы усиливают свою международную конкурентоспособность с помощью Морского Шелкового пути. На основе анализа данных и эмпирических исследований, статья обобщает опыт координированного развития регионов вдоль «Пояса и пути» и предлагает рекомендации по углублению координации между сушей и морем, синхронизации промышленного развития и продвижению зеленого развития. Цель статьи – предоставить теоретическое обоснование и практические рекомендации для достижения более высокого качества координированного регионального развития.

Ключевые слова: «Один пояс, один путь», региональное экономическое развитие, инфраструктура, координация промышленности, зеленое развитие, наземный Шелковый путь, Морской Шелковый путь, экономический рост, международная конкурентоспособность, координированное региональное развитие.

Введение. Инициатива «Один пояс, один путь», предложенная в 2013 г. как национальная стратегия Китая по построению высокоуровневой системы внешней открытости и координированного развития регионов, уже глубоко повлияла на структуру двигателей экономического роста и пространственное распределение по всей стране. Эта инициатива сосредоточена на взаимной связности инфраструктуры, поддерживается свободным движением торговли, финансовыми потоками и обменом между народами, помогая регионам глубже интегрироваться в мировую цепочку добавленной стоимости.

В 2015–2023 гг. китайские провинции добились значительных успехов в таких областях, как совершенствование инфраструктуры, структурные изменения в промышленности и расширение внешней торговли. Особенно центральные и западные регионы Китая, благодаря строительству транспортных узлов и координированному развитию промышленности, постепенно преодолели географические ограничения и традиционные проблемы в индустрии, что позволило им достичь роста экономики вопреки трендам. В то же время при реализации строительства Морского Шелкового Пути восточные прибрежные провинции продолжали усиливать свою роль в глобальном распределении ресурсов и доминировании в производственных цепочках.

Статья основана на данных о ВВП, ВВП на душу населения и изменениях в экспорте провинций Китая за 2015–2023 гг. В ней анализируются практические пути, по которым западные регионы с использованием наземного Шелкового пути создают новые центры открытости в глубине страны, а прибрежные восточные провинции с помощью Морского Шелкового пути усиливают свою международную конкурентоспособность. Статья извлекает опыт продвижения регионального координированного развития в провинциях, расположенных вдоль «Пояса и пути», и предлагает рекомендации по углублению координации между сушей и морем, синхронизации промышленного развития и устойчивости в сфере экологии, с целью предоставления теоретических и практических идей для достижения более высокого качества регионального координированного развития.

Экономический рост и региональные различия в Китае: динамика и трансформация 2015–2023 гг. Особенности экономического роста в провинциях. Как показано на рисунке 1, в 2015–2023 гг. китайская региональная экономика демонстрирует сочетание общего роста и структурного разделения. Прибрежные восточные провинции, сохраняя высокий объем экономики, продолжили оптимизацию промышленной структуры и укрепили свою высокую позицию в глобальной цепочке добавленной стоимости. Провинция Гуандун, являющаяся одной из крупнейших провинций Китая по объему экономики, стабильно сохраняет долю в 23–24% от общего ВВП страны, что свидетельствует о высокой устойчивости её производственного и внешнеторгового секторов. Промышленность провинции Гуандун продолжает укреплять свою роль в глобальной цепочке поставок, особенно ведущая роль высокотехнологичных отраслей и электронной промышленности, что позволило провинции занять ключевое место в глобальной цепочке добавленной стоимости. В 2023 г. экспорт высокотехнологичной продукции из провинции Гуандун составил более 45% от общего объема экспорта, что является подтверждением успешной индустриальной модернизации.

Провинция Чжэцзян продолжает стимулировать экономический рост с помощью двойного двигателя частной и цифровой экономик. Цифровая экономика Чжэцзяна в анализируемый период ежегодно росла более чем на 12%, и её вклад в ВВП провинции с каждым годом увеличивался. Особенно быстрый рост таких новых отраслей, как электронная коммерция и интеллектуальное производство, способствовал увеличению доли ВВП провинции Чжэцзян в общем объеме экономики страны с 13,78% до 14,35%. Провинция Чжэцзян также использует

инновационный потенциал частных предприятий для углубления синхронизации производственных цепочек и строительства инновационной экосистемы, став одним из ведущих центров инноваций в области китайского производства и высоких технологий.

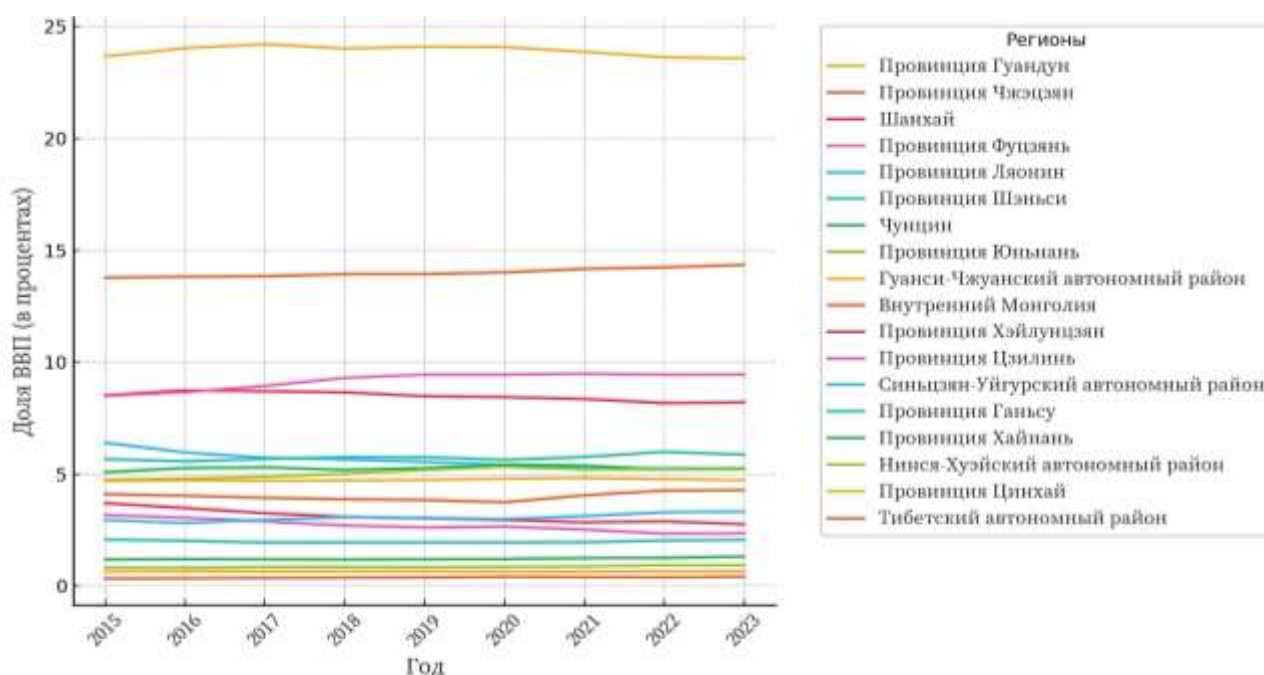


Рисунок 1. – Динамика структуры ВВП регионов вдоль «Пояса и пути», 2015–2023 гг.

Провинция Цзянсу продолжает поддерживать стабильное развитие синергии между производственным и сервисным секторами, а структура промышленности становится все более совершенной. Производственная отрасль провинции Цзянсу в условиях глобализации сохраняет свою сильную международную конкурентоспособность за счет постоянного повышения технологической добавленной стоимости, особенно в таких областях, как производство автомобилей, химическая промышленность и производство высококачественного оборудования. Доля ВВП провинции Цзянсу стабильно составляла около 10%, что подчеркивает ее ключевую роль в качестве двигателя экономического роста.

По сравнению с прибрежными восточными провинциями, центральные и западные регионы Китая, благодаря инициативе «Пояс и путь», демонстрируют более быстрые темпы экономического роста, превышающие средний уровень по стране. Провинция Сычуань и город Чунцин благодаря улучшению инфраструктуры, модернизации промышленности и привлечению иностранных инвестиций, стимулировали экономическое развитие. Развитие высокотехнологичных отраслей и современного сельского хозяйства в провинции Сычуань ускорилось, что сделало её важной точкой роста в западном регионе. Город Чунцин, в свою очередь, активизировал развитие умного производства, производства электромобилей и индустрии больших данных, создав новые движущие силы экономического роста. Несмотря на то, что, по сравнению с развитыми восточными регионами, экономический объем и уровень доходов на душу населения в западных регионах все еще отстают, их потенциал роста и динамика развития значительно укрепились, особенно в области строительства инфраструктуры и внедрения современных отраслей. Экономический рост западных регионов демонстрирует тенденцию превышать средний уровень по стране.

Шанхай, являющийся финансовым и судоходным центром страны, в процессе трансформации своей экономической структуры, несмотря на снижение доли в ВВП (с 8,5% в 2015 г. до 8,2% в 2023 г.), не испытывает экономического спада, а это естественное проявление экономики, ориентированной на услуги, после перехода к периоду трансформации и корректировки. Шанхай продолжает занимать ключевую позицию в экономике страны, ускоряя развитие финансовых технологий, цифровой экономики и современных услуг, а также активно содействует глобализации финансового и высококачественного сервисного сектора.

ВВП на душу населения и изменения региональных различий. Как показано на рисунке 2, в 2015–2023 гг. ВВП на душу населения продолжал расти по всей стране, но темпы роста различаются в разных регионах. Прибрежные восточные регионы, такие как Шанхай, Чжэцзян и Цзянсу, благодаря своим передовым производственным системам и высоким капитальным вложениям, сохраняют лидерство по уровню ВВП на душу населения. В Шанхае ВВП на душу населения увеличился с примерно 109 тыс. юаней в 2015 г. до почти 190 тыс. юаней в 2023 г., что составило почти 75%, что отражает значительный рост в высокодоходных отраслях и финансовых услугах. Цзянсу и Чжэцзян также демонстрируют стабильный рост благодаря мощной производственной базе и стремительному развитию цифровой экономики.

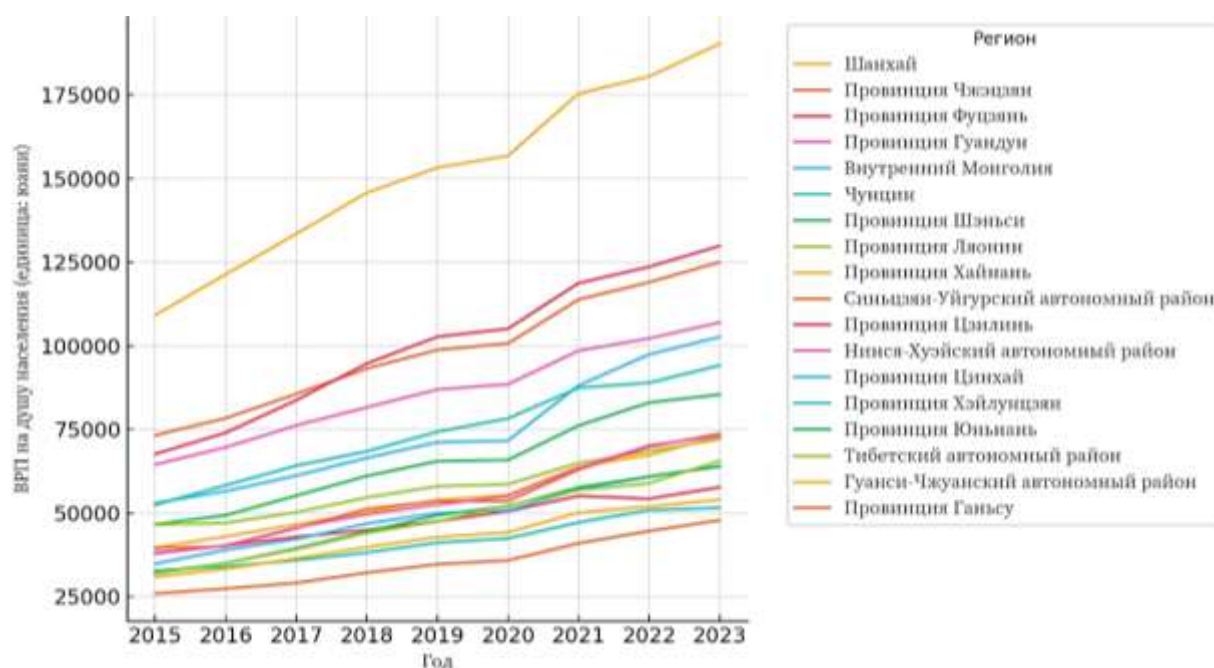


Рисунок 2. – Динамика ВВП на душу населения регионов вдоль «Пояса и пути», 2015-2023 гг.

Западные регионы, такие как Сычуань и Чунцин, хотя и продемонстрировали быстрый рост ВВП на душу населения, но по-прежнему сохраняют значительное отставание по сравнению с прибрежными восточными регионами. В последние годы Сычуань и Чунцин ускорили экономический рост за счет увеличения инвестиций в инфраструктуру, модернизацию промышленности и привлечения иностранных инвестиций, но уровень ВВП на душу населения все еще остается ниже, чем в прибрежных восточных провинциях. Например, в Чунцине ВВП на душу населения увеличился с около 50 тыс. юаней в 2015 г. до 90 тыс. юаней в 2023 г., что свидетельствует об ускоренном росте региональной экономики, однако общий уровень все еще остается сравнительно низким.

Ресурсные регионы, такие как Внутренний Монголия, из-за медленного процесса экономической трансформации, испытывают относительное отставание в темпах роста ВВП на душу населения. Несмотря на то, что ресурсные отрасли остаются основой экономики этих регионов, с увеличением экологических требований и изменением рыночного спроса, давление на экономическую трансформацию продолжает расти, что создает определенные препятствия для роста ВВП на душу населения.

В целом, несмотря на некоторое смягчение разрывов темпов регионального экономического развития, пространственные различия по-прежнему сохраняются. Восточные регионы продолжают занимать доминирующую роль в экономическом развитии, в то время как центральные и западные регионы демонстрируют сильные темпы роста. С поддержкой государственной политики и улучшением инфраструктуры, центральные и западные регионы, вероятно, смогут в ближайшие годы достичь более быстрого развития и постепенно сократить разрыв с восточными территориями.

Изменения в объеме и структуре экспорта. Как показано на рисунке 3, в сфере экспорта прибрежные восточные провинции продолжают доминировать в общем объеме экспорта страны. Экспортные объемы в таких регионах, как Гуандун, Чжэцзян и Цзянсу, стабильно растут, при этом экспортируемая продукция постепенно переходит от традиционного производства к высокотехнологичному, электронной информации и зеленым технологиям. Например, доля экспорта электронных информационных продуктов из провинции Гуандун продолжает расти, особенно в таких направлениях, как 5G, полупроводники и потребительская электроника, где ее роль в глобальной цепочке поставок значительно усиливается. Доля экспорта высокотехнологичной продукции из провинции Гуандун выросла с 30% в 2015 г. до 45% в 2023 г., что отражает значительное улучшение структуры промышленности.

Экспорт в центральных и западных регионах Китая растет достаточно быстро, благодаря логистическим преимуществам, которые обеспечивают Китайско-европейский поезд и новый западный морской и наземный торговые пути, увеличивающие долю таких экспортных товаров, как машиностроительное оборудование и товары легкой промышленности. В 2023 г. доля экспорта машиностроительного оборудования и товаров легкой промышленности из центральных и западных провинций превысила 40%, особенно в таких регионах, как Сычуань, Чунцин и Шэньси, где экспорт машиностроительного оборудования демонстрирует быстрый рост. Однако в целом объем экспорта, технологическое содержание и доля на международных рынках центральных и западных регионов все еще значительно ниже, чем в прибрежных развитых провинциях, что отражает необходимость укрепления стабильности их внешнеэкономической активности.

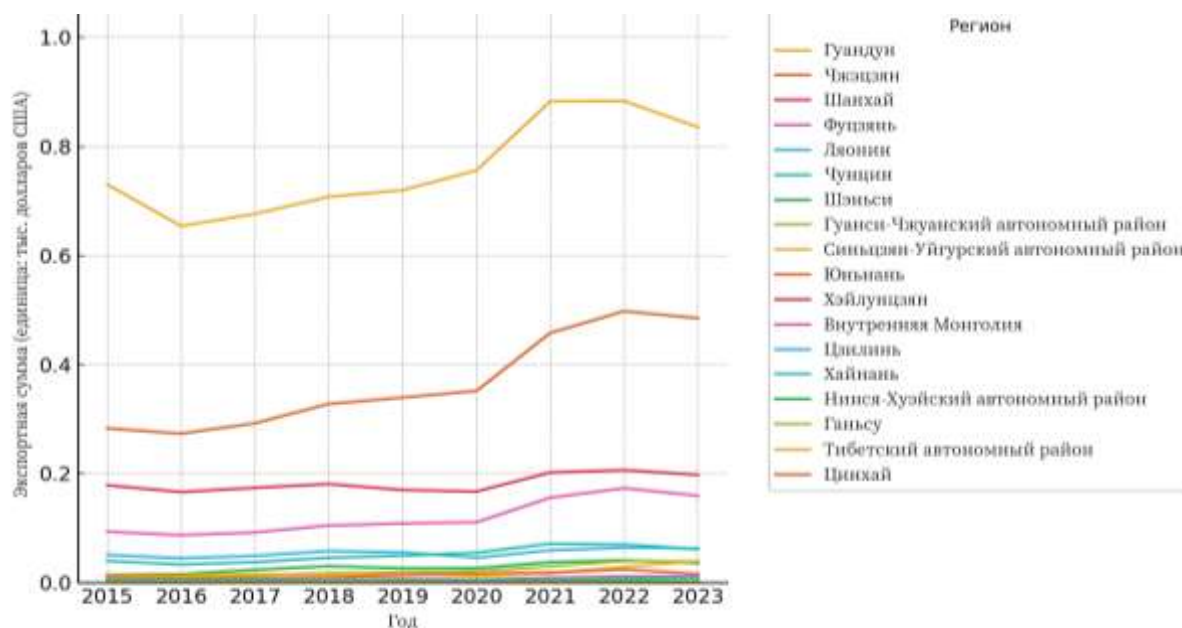


Рисунок 3. – Динамика экспорта регионов вдоль «Пояса и пути», 2015-2023 гг.

Реализация инициативы «Пояс и путь» эффективно способствовала взаимодополняемости и открытому сотрудничеству в торговле между восточными и центрально-западными регионами. Центральные и западные регионы, используя «Новый наземно-морской торговый путь» и «Китайско-европейский поезд», успешно расширили пространство для внешней торговли и начали формировать координированную структуру роста экспорта между регионами. С дальнейшим развитием логистической сети, ожидается, что в будущем потенциал внешней торговли центральных и западных регионов будет дополнительно раскрыт, особенно в области экспорта высокотехнологичной и экологически чистой продукции.

Практика западных регионов: Наземный Шелковый путь и стимулирование открытости внутренних территорий. 1. *Взаимосвязанность инфраструктуры и развитие транспортных узлов.* Взаимосвязанность инфраструктуры является приоритетным направлением реализации инициативы «Пояс и путь» в западных регионах и важной основой поддержания экономического роста региона [1; 2]. Благодаря таким крупным проектам, как Китайско-европейский поезд и Новый западный морской и наземный торговый путь, западные внутренние регионы постепенно выходят из периферийного положения, формируя международную логистическую сеть, ориентированную на рынки Евразии [3]. Города, такие как Сиань и Чунцин, стали основными центрами концентрации Китайско-европейского поезда [4]. Постоянное совершенствование железнодорожной, автомобильной и авиационной инфраструктуры, включая строительство и эксплуатацию таких проектов, как Железная дорога Сычуань-Тибет и Высокоскоростная железная дорога Ланьсян, значительно сокращает временные и пространственные расстояния между западными регионами и основными экономическими центрами страны, а также международными рынками.

Кроме того, строительство железнодорожной, автомобильной и авиационной инфраструктуры в западных регионах продолжает совершенствоваться, что способствует дальнейшему развитию внешних связей региона. Например, завершение строительства Железной дороги Сычуань – Тибет обеспечит открытие транспортных коридоров между Сычуань, Тибетом, Непалом и Индией. Ожидается, что после открытия в 2025 г. время транспортировки между Сычуань и Лхасой будет сокращено более чем наполовину, что значительно ускорит обмен ресурсами и экономическое взаимодействие в особенно удаленных западных регионах. Высокоскоростная железная дорога Ланьсян – Урумчи, являющаяся важным транспортным проектом на западе, уже достигла годовой пропускной способности почти в 30 млн чел., что напрямую способствует экономическому развитию регионов вдоль его маршрута. Кроме того, расширение авиационной сети в западных регионах, особенно быстрый рост международного аэропорта Чэнду Шуанлю и международного аэропорта Чунцин Цзяньбей, делает запад Китая воздушным мостом, соединяющим Европу и Азию. Международные рейсы аэропорта Чэнду Шуанлю охватывают более 50 стран и регионов, а количество пассажиров в 2023 г. превысило 42 млн чел., что сделало его одним из крупнейших международных авиационных узлов в Западном Китае.

Благодаря постоянному совершенствованию этой инфраструктуры, временные и пространственные расстояния между западными регионами и основными экономическими центрами страны, а также международными рынками значительно сократились, что создало прочную основу для быстрого экономического развития региона. Эта инфраструктура не только повысила эффективность логистики, но и способствовала модернизации промышленности в западных регионах, привлекла больше иностранных инвестиций и технологий, что, в свою очередь, способствовало диверсификации экономики региона и его высококачественному развитию.

2. *Оптимизация структуры промышленности и развитие платформ промышленных парков.* Улучшение инфраструктуры создало благоприятные условия для оптимизации структуры промышленности и развития высокотехнологичных отраслей в западных регионах [5]. В последние годы там продолжили увеличивать инвестиции в строительство инфраструктуры, что значительно улучшило такие сферы, как транспорт, связь и энергетика, обеспечив мощную поддержку для модернизации промышленной структуры. Особенно строительство высокоскоростных железных дорог, автомагистралей и аэропортов значительно улучшило связанность как внутри региона, так и с внешними рынками, что привлекло больше инвестиций и технологий от предприятий. Местные власти активно развивают новые отрасли через концентрацию в промышленных парках, привлечение инвестиций и внедрение технологий. Например, в Чунцине, оптимизировав цепочку поставок для умного производства и производства электромобилей, были привлечены такие известные компании, как Tesla и BYD, и в 2023 г. объем производства в области электромобилей превысил 50 млрд юаней, что сделало его важным центром для этой отрасли в стране. В Сиане, благодаря мощным научным ресурсам, развиваются аэрокосмическая и полупроводниковая отрасли. В 2022 г. объем производства на аэрокосмической базе Сианя превысил 30 млрд юаней, что сделало его важным промышленным парком, поддерживаемым государством.

Особенно под воздействием стратегии «Пояс и путь» западные регионы постепенно интегрируются в глобальную цепочку поставок, что значительно повышает их конкурентоспособность [6]. Интеграция цепочек поставок в западных регионах проявляется не только в традиционном производственном секторе, но и проникает в новые технологические отрасли. Например, полупроводниковая цепочка поставок в Сиане, благодаря внедрению мировых передовых технологий производства и сырья, не только удовлетворяет местный спрос, но и постепенно расширяет свое присутствие на рынках Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии, что способствует развитию высокотехнологичного производства. С постепенным улучшением инфраструктуры цепочки поставок в западных регионах становятся более эффективными, а их конкурентоспособность значительно возрастает, что делает эти регионы важной частью глобального разделения труда.

В регионе Чэнду-Чунцин был создан цифровой экономический коридор, который стал важным информационно-технологическим кластером с национальным влиянием. Сотрудничество в сфере цифровой экономики между Чунцином и Чэнду принесло значительные результаты: суммарный годовой объем производства информационных технологий в этих городах уже превышает 120 млрд юаней и охватывает такие новые технологические области, как большие данные, облачные вычисления и искусственный интеллект. Особенно благодаря поддержке политики цифровой экономики, процесс цифровой трансформации в регионе Чэнду-Чунцин ускорился, что привлекло значительное количество отечественных и зарубежных технологических компаний. Через совместное использование ресурсов и создание инновационных платформ регион постепенно превращается в технологически насыщенную промышленную зону и становится важным демонстрационным районом цифровой экономики в стране.

3. *Экономика портов и новый двигатель развития, ориентированный на экспорт.* Благодаря совершенствованию функций портов и созданию трансграничных кооперационных зон, способность западных регионов развивать внешне ориентированную экономику значительно усилилась [5]. С продвижением инициативы «Пояс и путь», западные порты сыграли решающую роль в повышении уровня внешней открытости и содействии интеграции региональной экономики. Годовой объем импорта и экспорта через порты, такие как Хоргос, Эрлиньхоут, Дунхуан, продолжает расти, и эти порты постепенно становятся важными торговыми узлами Китая для рынков Центральной Азии и Европы [7]. Например, Хоргос, будучи одним из важнейших портов Синьцзяна, за последние годы преодолел отметку в 20 млрд долларов США по объему годового импорта и экспорта, став ключевым хабом, соединяющим Китай с Центральной Азией, Европой и Ближним Востоком. Китайско-европейский поезд, проходящий через Россию, создал стабильный транспортный коридор между Европой и Азией, значительно усилив торговые связи Китая с европейскими и азиатскими странами. По данным статистики, объем перевозок по китайско-европейскому поезду вырос с 12 тыс. контейнеров в 2011 г. до более 700 тыс. контейнеров в 2023 г., охватывая около 30 стран Европы, при этом эффективность и возможности транспортировки продолжают оптимизироваться, что способствует развитию экономики портов.

Комплексная таможенная зона Сианя в связи с китайско-европейским поездом создала новую модель, которая включает быстрые процедуры таможенного оформления и интегрированные услуги по складированию и обработке товаров, став важным двигателем развития внешней торговли в западных регионах. Создание комплексной таможенной зоны позволило Сианю не только улучшить свою способность к обслуживанию логистики на основе таможенных услуг, но и достичь значительных успехов в развитии трансграничной электронной торговли, а также в демонстрации и торговле импортными товарами. С регулярной эксплуатацией китайско-европейского поезда Сиань стал важным логистическим узлом в центральной части Китая, укрепив торговые связи с ЕС и Центральной Азией. Модель быстрого прохождения таможи в Сиане значительно сократила логистические затраты и время для компаний, что повысило их эффективность в условиях глобальной конкуренции. Что более важно, интегрированная система складирования и обработки товаров в зоне свободной торговли привлекла большое количество международных компаний из цепочек поставок, способствуя диверсификации региональной экономики.

Практика прибрежных восточных провинций: Морской Шелковый Путь и усиление глобального распределения ресурсов. Синергия развития портовых узлов. В рамках строительства Морского Шелкового Пути прибрежные восточные провинции Китая, используя свои преимущественные портовые ресурсы, продолжают улучшать уровень портовых узлов и развивать региональную координацию [8]. Кластеры портов, такие как

порт Шанхая, порт Нинбо-Чжушань, порт Гуанчжоу, порт Шэньчжэнь и другие, создают эффективную систему взаимодействия, становясь важными узлами в глобальной цепочке поставок. Развитие портов на Дальнем Востоке России также демонстрирует потенциал для синергии с китайскими портами [9], расширяя возможности для сотрудничества в области морского и сухопутного транспорта между государствами.

С продвижением инициативы «Пояс и путь» порты прибрежных восточных регионов Китая постепенно формируют высокоэффективную систему взаимосвязанности, что дополнительно укрепляет позицию Китая в глобальной торговле. Порты, такие как Шанхай, Нинбо-Чжушань, Гуанчжоу и Шэньчжэнь, достигли значительных успехов в улучшении инфраструктуры и инновациях в управлении. Порт Шанхая продолжает удерживать мировое лидерство по объему контейнерных перевозок: в 2023 г. его контейнерный оборот составил 43,7 млн стандартных контейнеров, что позволяет порту оставаться на первом месте в мире. Порт Нинбо-Чжушань, благодаря своему уникальному географическому положению, стал одним из крупнейших в мире портов для генеральных грузов: в 2023 г. его грузооборот превысил 1,1 млрд т, что углубило связь Китая с глобальной торговлей. Порты Гуанчжоу и Шэньчжэнь также продолжают оптимизировать качество обслуживания и эффективность судоходства, с объемом грузооборота в Гуанчжоу в 2023 г., составившим около 260 млн т, и объемом контейнерных перевозок в Шэньчжэне, превысившим 28 млн стандартных контейнеров, что еще больше укрепляет важное место китайских портов в глобальной цепочке поставок.

Кроме того, развитие портов Дальнего Востока России демонстрирует потенциал для синергии с китайскими портами [9]. В последние годы порты Дальнего Востока России, благодаря улучшению инфраструктуры и внедрению политики открытости, постепенно повышают свою роль в китайско-российском морском и сухопутном снабжении. Например, порт Владивостока стал более тесно связан с китайскими портами, что расширяет возможности для сотрудничества в области морского и сухопутного транспорта между Китаем и Россией. Согласно последним данным, грузооборот порта Владивостока в 2023 г. превысил 13 млн т, увеличившись на 8% по сравнению с предыдущим годом, и благодаря сотрудничеству с китайскими портами, транспортировка грузов стала более эффективной и удобной. Это сотрудничество не только улучшило торговую эффективность между Китаем и Россией, но и предоставило больше транспортных возможностей для стран вдоль «Пояса и пути», способствуя глубокой интеграции региональных экономик.

Благодаря повышению уровня портовых узлов и региональной координации, прибрежные восточные порты Китая не только способствуют торговле между Китаем и мировыми рынками, но и укрепляют важную роль Китая в глобальной цепочке поставок. В то же время, с улучшением системы морского и сухопутного транспорта между Китаем и Россией, логистическая эффективность и уровень упрощения торговли между двумя странами продолжают расти, что расширяет влияние инициативы «Пояс и путь» и её глобальное покрытие.

Система мультимодальных перевозок и координированное открытие внутренних территорий. Прибрежные порты активно продвигают строительство системы мультимодальных перевозок, включая морские, железнодорожные, автомобильные и воздушные маршруты, открывая сети распределения товаров для внутренних районов, что способствует интеграции центральных и западных регионов в глобальную торговую систему [10]. С углублением инициативы «Пояс и путь» порты прибрежных восточных регионов не только продолжают развивать традиционные морские перевозки, но и активно развивают системы мультимодальных перевозок с использованием железных дорог, автотранспорта и авиации, создавая интегрированную логистическую систему с широкой сетью и взаимной связью. Например, порт Нинбо, благодаря интегрированной модели «порт – железная дорога – автомобиль – воздух», повысил эффективность мультимодальных перевозок. В 2023 г. этот логистический узел обеспечил бесшовную интеграцию железнодорожных, автомобильных и воздушных грузоперевозок, с годовым объемом перевалки товаров, превышающим 1 млрд т, из которых около 15% составил объем железнодорожных перевозок, что значительно улучшило возможности распределения грузов в центральных и западных регионах. Кроме того, порт Нинбо усилил сотрудничество с соседними международными аэропортами, расширив покрытие воздушных грузоперевозок и став одним из глобальных мультимодальных хабов.

Порт Шанхай также ускоряет развитие морско-железнодорожных перевозок, и в 2023 г. обеспечил прямое железнодорожное сообщение с рынками Европы, значительно сократив время транспортировки товаров от внутренних регионов Китая до Европы. Объем «морско-железнодорожных» перевозок в порту Шанхай в 2023 г. превысил 5 млн стандартных контейнеров, что составило более 12% от общего объема контейнерных перевозок порта. Эта модель не только оптимизировала способности порта по распределению и отправке товаров, но и снизила логистические затраты, обеспечив более эффективную логистическую поддержку торговли между Китаем и Европой.

В России мультимодальная сеть Китайско-европейского поезда постепенно совершенствуется, что повышает эффективность транспортировки между Китаем и Европой [11]. Китайско-европейский поезд использует преимущества железнодорожного, автомобильного и морского транспорта для обеспечения бесшовной интеграции различных видов перевозок. В 2023 г. время доставки по маршруту Китай – Европа было сокращено примерно на 30% по сравнению с первоначальными сроками, а благодаря усилению связи с портами Дальнего Востока России, транспортировка стала более гибкой и эффективной.

С развитием мультимодальной системы перевозок прибрежные порты и их железнодорожные, автомобильные и авиационные связи с внутренними регионами формируют высокоэффективную и гибкую транспортную систему. Это не только способствует быстрому включению центральных и западных регионов в глобальную

торговую систему, но и значительно повышает конкурентоспособность и влияние Китая в глобальной цепочке поставок. Постоянно оптимизируя логистическую сеть, прибрежные порты Китая укрепляют свою роль как важнейшие торговые хабы, способствуя глубокой кооперации со странами вдоль «Пояса и пути».

Развитие высокотехнологичных производственных цепочек и зеленой экономики. В рамках строительства Морского Шелкового Пути прибрежные восточные провинции Китая активно продвигают интеграцию высокотехнологичного производства, цифровой экономики и зеленой экономики. Города, такие как Шэньчжэнь и Гуанчжоу, на основе таких новых отраслей, как искусственный интеллект и трансграничная электронная коммерция, строят глобальные центры технологических инноваций [12]. Шэньчжэнь, являясь передовым фронтом китайских инновационных технологий, в последние годы постоянно увеличивает инвестиции в область искусственного интеллекта. В 2023 г. инвестиции Шэньчжэня в исследования и разработки технологий искусственного интеллекта превысили 20 млрд. юаней, что составило 2,5% от общего ВВП города, что сделало Шэньчжэнь одним из ведущих городов в области применения искусственного интеллекта в мире. Кроме того, трансграничная электронная коммерция в Шэньчжэне развивалась быстрыми темпами, в 2023 г. объем торговых операций в области трансграничной электронной коммерции достиг 150 млрд. юаней, что соответствует росту на 15%, обеспечив новый импульс для глобальной электронной коммерции. Гуанчжоу, используя мощную базу производства, активно продвигает цифровую трансформацию. Создавая платформу «умного производства + цифровая экономика», Гуанчжоу стремится создать мировые индустриальные кластеры в области высокотехнологичного производства. Например, в 2023 г. Гуанчжоу успешно провел Всемирный форум по умному производству, который привлек более 500 компаний из 60 стран, демонстрируя важную роль города в глобальных технологических инновациях.

Фуцзянь и Чжэцзян добились значительных успехов в развитии морской экономики и зеленых портов. Морская экономика Фуцзяня, развивающаяся благодаря таким отраслям, как морское рыболовство и морская энергетика, в 2023 г. достигла объема производства в 360 млрд юаней, что на 12% больше по сравнению с предыдущим годом. Чжэцзян же занимает лидерские позиции в строительстве зеленых портов, такие как порты Вэньчжоу и Нинбо-Чжушань, ежегодно увеличивают свои инвестиции в экологические технологии. В 2023 г. объем инвестиций в проекты по зеленой трансформации портов Чжэцзяна составил 5 млрд юаней, большая часть которых была направлена на строительство низкоуглеродных технологий, очистку загрязнений и устойчивое развитие. Эти усилия не только способствовали росту морской экономики, но и укрепили устойчивое развитие зеленых портов в Чжэцзяне и Фуцзяне.

Зеленая логистика и устойчивое развитие портов стали важными направлениями совместных исследований Китая и России, отражая тенденцию зеленой трансформации региона [13]. Благодаря углубленному сотрудничеству двух стран в области охраны окружающей среды, зеленая логистика стала важной частью торговли и инфраструктурного строительства между Китаем и Россией. Например, порты Дальнего Востока России в последние годы активно внедряют зеленые технологии, особенно в области предотвращения утечек нефти и газа, а также в обработке портовых отходов, реализуя ряд технологических обновлений. В 2023 г. объем инвестиций в зеленые проекты порта Владивостока достиг 1 млрд юаней, из которых 60% были направлены на снижение углеродных выбросов и загрязнение портовой среды. Кроме того, Китай и Россия совместно реализуют проект «Зеленый Китайско-европейский поезд», направленный на энергосбережение и сокращение выбросов углерода в процессе транспортировки. Этот проект не только снижает углеродные выбросы в процессе транспортировки, но и ускоряет шаги обоих торговых партнеров к зеленой трансформации.

Продвигая глубокую интеграцию высокотехнологичного производства, цифровой экономики и зеленой экономики, прибрежные восточные провинции Китая не только укрепили свои позиции в глобальных технологических инновациях и производстве, но и создали новые возможности для зеленого сотрудничества между Китаем и Россией [14–16]. Эта тенденция зеленой трансформации региона дополнительно повысила конкурентоспособность обеих стран в глобальной цепочке поставок и предложила новую модель устойчивого развития для инициативы «Пояс и путь».

Заключение. За последние десять лет реализации инициативы «Пояс и путь» страны вдоль маршрута накопили богатый опыт в таких сферах, как инфраструктура, развитие промышленности, внешняя открытость и региональное сотрудничество, и начали формировать модель координированного регионального развития с китайской спецификой. Этот опыт, в основном, проявляется в четырех аспектах: приоритет инфраструктуры и сокращение временных и пространственных расстояний; синергия производственных цепочек и повышение общей конкурентоспособности; строительство открытых платформ и расширение международного сотрудничества; ориентация на зеленое развитие и усиление устойчивых импульсов. В условиях продолжающейся реализации инициативы «Пояс и путь» и ускоренного преобразования региональной экономической структуры углубление координации между сушей и морем, содействие синергии в промышленности и продвижение зеленого развития являются ключевыми путями для достижения более высокого качества координированного развития в странах вдоль маршрута.

Ускорение координации между сушей и морем, повышение уровня интеграции открытости страны. Необходимо усилить глубокую координацию между западными наземными маршрутами и портовыми ресурсами прибрежных восточных регионов, улучшить систему комплексных транспортных коридоров на Восток – Запад и Север – Юг, а также способствовать бесшовной интеграции железных дорог, автотранспортных, водных и воздушных путей,

создавая единую и эффективную логистическую сеть по всей стране. Дополнительная оптимизация механизмов интеграции Китайско-европейского поезда с портами и морскими перевозками повысит способность к транспорту и распределению трансграничных логистических потоков, помогая внутренним регионам лучше интегрироваться в мировую торговую систему. Например, города западных регионов, такие как Чунцин и Чэнду, должны укреплять сотрудничество с портовыми городами, такими как Шанхай и Шэньчжэнь, создавая более тесную интеграцию между сушей и морем, что позволит улучшить эффективное движение ресурсов между регионами.

Продвижение координации производственных и поставочных цепочек, создание региональной инновационной системы. Каждому региону следует учитывать свои сравнительные преимущества и углублять сотрудничество по распределению задач в производственных цепочках, развивать трансрегиональную интеграцию в новых областях, таких как высокотехнологичное производство, цифровая экономика и зеленая энергия. Например, западные регионы могут продолжить усиливать сотрудничество с восточными регионами в таких сферах, как умное производство и возобновляемые источники энергии, через совместные исследования и обмен технологиями, чтобы стимулировать промышленные инновации и эффекты кластерного развития. Также необходимо развивать сотрудничество в области научных инноваций между регионами, создавать совместные платформы для исследований и инновационные центры, чтобы с помощью инноваций повысить общую конкурентоспособность региона и его устойчивость к рискам.

Ускорение строительства зеленой инфраструктуры и зеленой промышленной системы. В новых инвестиционных проектах по инфраструктуре регионы вдоль маршрута должны следовать зеленым принципам, развивать низкоуглеродные транспортные системы, проекты в области зеленой энергетики и умной логистики. Например, в таких регионах, как Чжэцзян и Гуандун, необходимо усилить строительство зеленых портов и зеленых промышленных парков, содействовать глубокому внедрению зеленого развития и промышленной интеграции, что повысит способность региона к устойчивому развитию. Следует поощрять кросс-региональное сотрудничество в области зеленых индустрий, таких как возобновляемые источники энергии, новые материалы и энергосбережение, создавая конкурентоспособные на мировом уровне зеленые экономические зоны.

Углубление институциональных инноваций и международного сотрудничества, повышение уровня открытой экономики. Следует углубить сотрудничество со странами вдоль маршрута «Пояс и путь» в областях торговли, инвестиций, стандартов и регулирования через создание зон свободной торговли и свободных портов, а также активно участвовать в разработке международных торговых и экономических правил. Необходимо стимулировать инновационные модели привлечения инвестиций и побуждать местные органы власти к расширению экономического сотрудничества с регионами Юго-Восточной Азии, Центральной Азии, Африки и другими регионами, чтобы привлечь больше высококачественных международных проектов. Кроме того, важно укреплять сотрудничество с международными организациями и партнерами в новых областях, таких как зеленое развитие и цифровая экономика, чтобы повысить роль Китая в глобальном экономическом управлении и помочь странам региона совместно двигаться по пути высококачественного развития.

ЛИТЕРАТУРА

1. An empirical study on the construction of node cities along the Belt and Road Initiative / Liu Min, Zhang Kunling, Liu Qian // Economic Issues Exploration. – 2018. – № 4. – P. 4–14.
2. Сидоров И.А. Проект «Один пояс, один путь» и его влияние на евразийскую интеграцию // Россия и современный мир. – 2021. – № 2. – С. 45–60.
3. Козлов А.Н. Развитие мультимодальных транспортных коридоров в рамках инициативы «Один пояс, один путь» // Вестник МГИМО-Университета. – 2020. – № 5(74). – С. 162–178.
4. Lei Y., Chengfeng H. The value and promotion of transportation connectivity between the Yangtze River Economic Belt and the «Belt and Road» // Journal of Chongqing Jiaotong University. – 2022. – № 22. – P. 9–15.
5. Sun J., Hengsen L. The evolution trajectory of regional economy in my country and its overall trend // Reform. – 2017. – №7. – P. 25–32.
6. Morozova S. N. Integration of Inner China into Global Supply Chains: The Role of the «Belt and Road» Initiative // In Russia and China: Strategic Interaction Issues, Institute of China and Contemporary Asia, Russian Academy of Sciences. – 2022. – № 3(63) – С. 10–47.
7. Петрова Е.И. Логистические аспекты развития проекта «Один пояс, один путь» на территории России // Агентство «Маркет Гайд». – 2022. – № 10. – С. 22–25.
8. Zheng Y., Zhongwei S. Research on the coordinated development of China's coastal port clusters under the background of the «Belt and Road Initiative» // Port Economy. – 2019. – № 7. – С. 15–21.
9. Климов А.Ю. Международный транспортный коридор «Приморье» в контексте «Один пояс, один путь» // Транспортная стратегия XXI века. – 2021. – № 3. – С. 17–23.
10. Wang Y. International experience and Chinese path of multimodal transport development under the background of the Belt and Road Initiative // Integrated Transport. – 2021. – №12. – С. 45–53.
11. Захаров И.К. Перспективы развития мультимодальных перевозок между Китаем и Европой через Россию // Транспортная стратегия XXI века. – 2021. – № 6. – С. 41–45.
12. He W. J., Guo B. M. Research on green development strategies of ports along the Maritime Silk Road // Journal of Transportation Engineering. – 2020. – № 8. – С. 146–154.
13. Иванов В.Л. Зеленая логистика и устойчивое развитие портов России и Китая // Логистика сегодня. – 2021. – № 9. – С. 21–28.

14. Карпенко Е.М., Чжуан Ч. Влияние трудовой миграции на внутренний рынок труда в Китайской Народной Республике // Вопросы региональной экономики. – 2025. – № 1(62). – С. 315–323.
15. Карпенко Е.М., Андрющенко А.Ю., Ян Ю. Анализ показателей циркулярной экономики на этапе формирования модели экономики замкнутого цикла Китая // Новая экономика. – 2025. – № 1. – С. 5–15.
16. Карпенко Е.М., Хэи Ч. Исследование взаимосвязи между «новой урбанизацией» и региональной экономикой в регионе дельты реки Янцзы // Экономика и банки. – 2025. – № 1. – С. 79 – 85.

Поступила 19.09.2025

THE ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC MECHANISM FOR MANAGING ECONOMIC GROWTH IN REGIONS ALONG THE «BELT AND ROAD» INITIATIVE

V. KARPENKA, LIN KUN
(Belarusian State University, Minsk)

This article examines the impact of the "Belt and Road Initiative" on the economic development of various regions in China, with a focus on infrastructure improvement, industrial coordination, external openness, and regional cooperation. It analyzes changes in GDP, GDP per capita, and export indicators of Chinese provinces since 2015. Special attention is given to how western regions develop internal open centers through the land Silk Road, while the coastal eastern regions enhance their international competitiveness through the Maritime Silk Road. Based on data analysis and empirical research, the article summarizes the experience of coordinated development of regions along the "Belt and Road" and offers recommendations for deepening coordination between land and sea, synchronizing industrial development, and promoting green development. The goal of the article is to provide a theoretical foundation and practical recommendations for achieving higher-quality coordinated regional development.

Keywords: "Belt and Road Initiative", regional economic development, infrastructure, industrial coordination, green development, land Silk Road, Maritime Silk Road, economic growth, international competitiveness, coordinated regional development.