

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ СТАТЬЯ

<https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2025-3-15>

УДК: 332.1

JEL: R58



В.Е. Селиверстов

Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, г. Новосибирск, Российская Федерация

Инфраструктурные проекты как основа связности и нового пространственного каркаса Китая¹

Аннотация. В политике и экономике России и Китая происходит переоценка фактора пространства: вместо «бремени», требующего громадных затрат на его преодоление на громадных территориях, оно становится важнейшим стратегическим ресурсом этих стран. Это происходит не автоматически, а в результате целенаправленной государственной политики (пространственной, структурной инвестиционной, инфраструктурной). Цель статьи – выявление особенностей пространственного развития КНР, роли ее инфраструктурных проектов и трансграничных взаимодействий, а также оценка возможностей использования китайского опыта в России. Для этого применялся системный подход, хронологический, факторный и структурный анализ, сравнительно-исторический метод и использовался анализ современных программных документов развития КНР, новая статистика и публикации китайских ученых и экспертов. Гипотеза исследования состояла в том, что решающее значение в формировании модернизационной модели пространственного развития Китая играют инфраструктурное развитие, трансграничные взаимодействия и институциональные условия. Для ее подтверждения исследовались итоги реализации инфраструктурных проектов как основы связности и нового пространственного каркаса Китая по трем направлениям: 1) формирование современной мультимодальной транспортно-логистической системы КНР; 2) развитие мощной системы гидротехнических сооружений, регулирующих национальную систему водопользования КНР; 3) развитие системы цифровой связности пространства Китая. Сделан вывод, что они обладали большим мультипликативным эффектом и стали сильным драйвером развития китайской экономики, обеспечили создание миллионов новых рабочих мест, стимулировали развитие новейших технологий. В Китае была создана самая крупная в мире система высокоскоростных железнодорожных магистралей. В то же время самым слабым звеном в ожидаемой модернизации как китайской, так и российской модели развития и ее «пространственного сегмента» являются институциональные факторы и условия. Китайские аналитики ставят этот фактор на первое место, говоря о проблемах в реализации стратегий развития макрорегионов КНР (и особенно северо-восточного макрорегиона). Сделан основной вывод, что Китай своими стратегическими установками и реальной практикой реализует ту модель развития, на которую должна перейти Россия и ее важнейший макрорегион – Сибирь.

Ключевые слова: пространственное развитие Китая, инфраструктурные проекты, трансграничные взаимодействия, связность пространства.

Благодарность: Статья подготовлена по плану НИР ИЭОПП СО РАН, проект «Экспертно-аналитические, организационные и методические составляющие системы индикативного планирования научно-технологического и сбалансированного пространственного развития России при реализации крупных инвестиционных проектов» (FWZF-2024–0001).

Для цитирования: Селиверстов, В.Е. (2025). Инфраструктурные проекты как основа связности и нового пространственного каркаса Китая. *Экономика региона*, 21(3), 786–801. <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2025-3-15>

¹ © Селиверстов В.Е. Текст. 2025

RESEARCH ARTICLE

Viacheslav E. Seliverstov  

Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of RAS, Novosibirsk, Russian Federation

Infrastructure Projects as the Basis for Connectivity and China's New Spatial Framework

Abstract. Russia and China share a similar trend in political and economic thinking as the role of space is undergoing re-evaluation. Once seen as a burden demanding immense resources to manage across vast territories, space is now increasingly regarded as a key strategic asset. This shift stems from a deliberate state approach combining spatial planning, structural investment, and infrastructure development. The purpose of this article is to examine the specific features of China's spatial development, the role of its infrastructure projects and cross-border interactions, and to assess the potential applicability of Chinese experience to Russia. The study employs a systematic approach, combining chronological, factorial, and structural analysis with comparative-historical methods, as well as the examination of contemporary policy documents on PRC development, recent statistics, and works by Chinese scholars and experts. The research hypothesis is that infrastructure development, cross-border interactions, and institutional conditions play a decisive role in shaping China's modernisation model of spatial development. This hypothesis is supported by the analysis of infrastructure projects as the foundation of connectivity and the new spatial framework of China in three key areas: 1) the creation of a modern multimodal transportation and logistics system; 2) the development of a comprehensive system of hydraulic structures regulating national water use; and 3) the expansion of digital connectivity infrastructure. These initiatives have delivered substantial multiplier effects, driving economic growth, creating millions of jobs, advancing cutting-edge technologies, and culminating in the construction of the world's largest high-speed rail network. However, institutional factors and conditions remain the weakest link in the anticipated modernisation of both the Chinese and Russian development models and their spatial components. Chinese analysts emphasise this issue, particularly in relation to the implementation of development strategies for the PRC's macro-regions, especially the Northeastern macro-region. It is concluded that China's strategic orientation and practical achievements illustrate a development model that Russia, and especially its key macro-region Siberia, should pursue.

Keywords: China's spatial development, infrastructure projects, cross-border interactions, spatial connectivity

Acknowledgements: The article was prepared according to the R&D plan of the IEOPP SB RAS, project "Expert-analytical, organizational and methodological components of the system of indicative planning of scientific and technological and balanced spatial development of Russia in the implementation of large investment projects" (FWZF-2024-0001).

For citation: Seliverstov, V.E. (2025). *Infrastructure Projects as the Basis for Connectivity and China's New Spatial Framework*. *Ekonomika regiona / Economy of regions*, 21(3), 786-801. <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2025-3-15>

Введение

В череде вызовов и угроз последнего десятилетия все более отчетливо стало оформляться стратегическое партнерство двух крупнейших государств мира — Китайской Народной Республики и Российской Федерации. В их развитии много различий, но много и общего, и одним из главных объединяющих признаков является то, что КНР и Россия, являясь соседями, являются и крупнейшими по территории странами мира (Россия — на первом месте, Китай — на четвертом). При этом в политике и экономике постепенно происходит переоценка фактора пространства: вместо бремени, требующего громадных затрат на преодоление этого пространства на громадных территориях, оно становится важнейшим стратегическим ресурсом России и Китая. Однако это

происходит не автоматически, а в результате целенаправленной государственной политики (пространственной, структурной инвестиционной, инфраструктурной).

В этой связи целью настоящей статьи является выявление особенностей пространственного развития в Китае, роли инфраструктурных проектов и трансграничных взаимодействий, а также оценка возможностей использования этого опыта в России.

Степень изученности проблемы и теоретические предпосылки

Проблемы пространственного развития Китая в российской научной литературе исследовались в научных разработках Института Дальнего Востока РАН (Института Китая и современной Азии РАН), Института миро-

вой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН, Института востоковедения РАН, других институтов и университетов. Среди этих работ выделим исследования А.В. Островского (Островский, Баженова, 2016), В.Л. Ларина (Ларин, 2021). Исторический взгляд на проблемы пространственного развития Китая отражен в исследованиях С.Б. Макеевой (Макеева, 2023). Она же дала оценку развития современной школы региональных исследований в Китае (Макеева, 2020).

Интересные результаты исследования китайского опыта региональной политики и развития конкретных макрорегионов и провинций содержится в публикациях А.Ю. Захаржевской (Захаржевская, 2021), Е.Н. Самбуровой (Самбуrowa, 2014) и И.В. Ставрова (Ставров, 2017).

Проблемы государственной региональной политики и пространственного развития Китая являются производными от китайской модели развития и модернизации. В ее осмыслении выделяются исследования О.Н. Бороx, А.В. Ломанова (Бороx, Ломанов, 2024) и В.В. Попова (Попов, 2025).

Что касается степени изученности генезиса пространственного развития России, ее государственной региональной политики, развития Сибири и Дальнего Востока в системе российской и мировой экономики, эти вопросы рассмотрены нами в многочисленных авторских публикациях и в совместных с В.А. Крюковым работах¹. Там же представлен более подробный анализ теории, методов и результатов исследования данной проблемы в трудах российских и зарубежных ученых.

В данной статье мы выдвигаем гипотезу о том, что решающее значение в формировании модели пространственного развития Китая играют инфраструктурное развитие, трансграничные взаимодействия и институциональные условия. Для ее подтверждения воспользуемся свежими программными документами развития КНР², новой статистикой и новыми публикациями с целью отразить современный и перспективный (до 2035 г.) период модернизационных преобразований в Китае с акцентом

на проблематику пространственного развития этой страны. Их сопоставление с российскими тенденциями будет, насколько мы можем судить по известным нам публикациям, осуществлено впервые.

Данные и методы

При оценке тенденций и эффективности развития российских и китайских регионов и эволюции пространственного развития России и КНР использовались данные Федеральной службы государственной статистики (Росстат РФ) и Национального бюро статистики КНР (国家统计局). В работе применялся системный подход, хронологический, факторный и структурный анализ, сравнительно-исторический метод. Использовались результаты проведенных нами ранее исследований, которые основывались в том числе на анализе и прогнозировании пространственного развития СССР и России на основе межрегиональных межотраслевых моделей. Основным методом, использованным в данной статье, был синтез, результатов прошлых собственных исследований и новых результатов обобщения тенденций пространственного развития Китая, полученных как на основе анализа данных официальной статистики КНР, так и на базе изучения публикаций ведущих китайских ученых.

Пространственное развитие Китая в исторической ретроспективе и на современном этапе развития

Основной и главной проблемой пространственного развития Китая в разные исторические периоды времени была и остается проблема региональных неравенств и неравномерности (разрыва) в уровнях развития его крупных территорий. В блестящей статье проф. Ли Пэйлина (Ли, 2022) рассмотрена историческая эволюция этого разрыва и показано, что сегодняшний разрыв между Севером и Югом следует рассматривать как новое явление. История разрыва между Востоком и Западом Китая насчитывает тысячи лет, в то время как возникновение нового разрыва между Севером и Югом — дело нескольких последних десятилетий. Отмечая, что поскольку для оценки уровня пространственного разрыва в Китае чаще всего используются показатели степени концентрации населения, Ли Пэйлин провел интересную историческую параллель, ссылаясь на исследования китайского географа Ху Хуаньюна (Ху, 1935), который еще в 1935 г. предложил для географического разграничения плотности населения ли-

¹ Библиографические ссылки на некоторые авторские публикации на эту тему отражены в (Селиверстов, 2024).

² 中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要 (2021). [Основные положения четырнадцатого пятилетнего плана народнохозяйственного и социального развития КНР и перспектив до 2035 г.] (2021) https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (дата обращения: 02.03.2025).

中国地图对开(英)横版

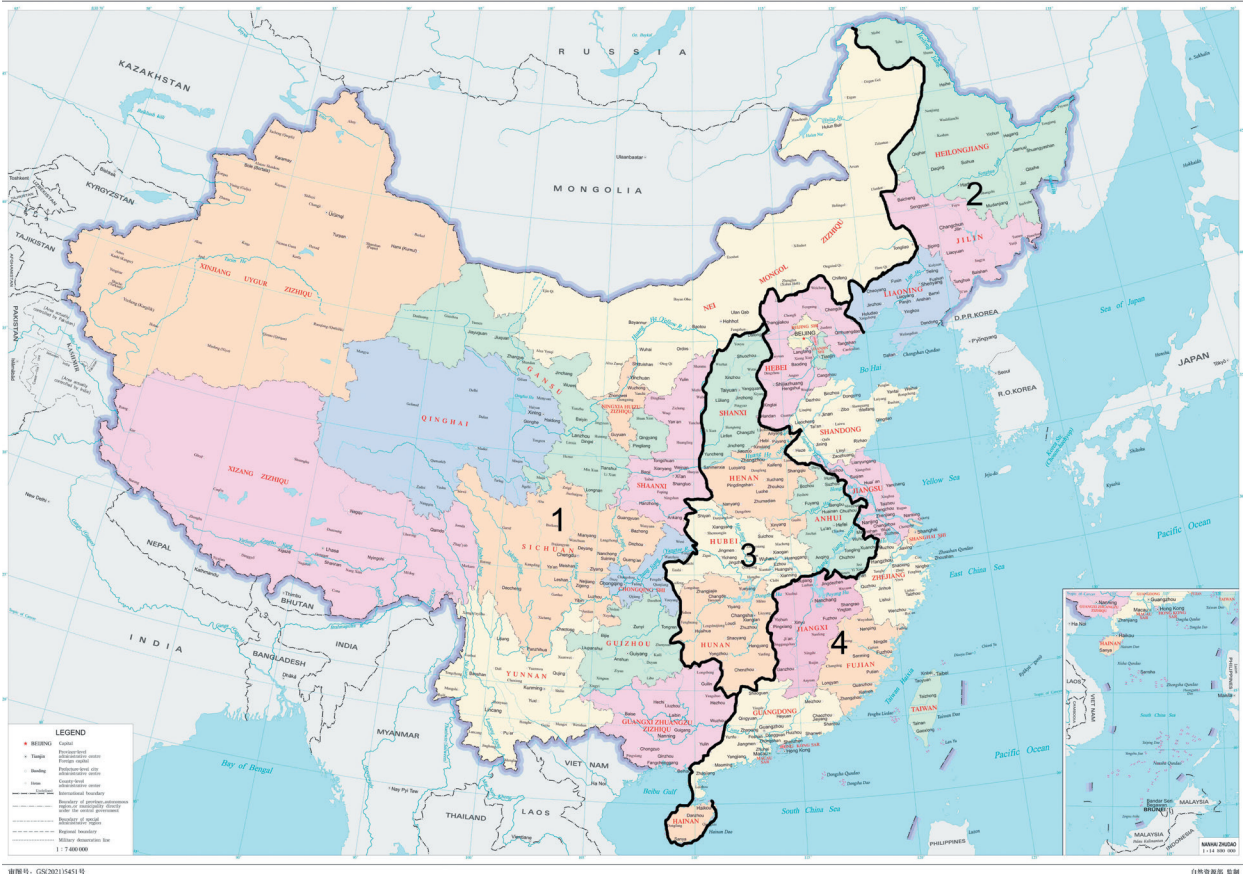


Рис. 1. Карта административно-территориального деления Китая с выделенными макрорегионами: 1 — Западный, 2 — Северо-Восточный, 3 — Центральный, 4 — Восточный прибрежный (источник: официальная карта административного деления КНР. <https://bajiu.cn/ditu/?en2>. Выделение макрорегионов произведено автором)

Fig. 1. Map of the administrative-territorial division of China with highlighted macro-regions: 1 – Western; 2 – Northeastern; 3 – Central; 4 – Eastern Coastal

(source: official map of the administrative division of the PRC. <https://bajiu.cn/ditu/?en2>. Macro-regions delineated by the author)

нию Айгунь-Тэнчжун. Она проходит от Айгуня в провинции Хэйлунцзян до Тэнчжуна в провинции Юньнань и делит Китай на две части — юго-восточную и северо-западную; уровень концентрации населения соответствовал уровню экономического развития региона: на юго-востоке от линии Айгунь-Тэнчжун 96 % населения было сосредоточено на 36 % территории страны, а на северо-западе 4 % населения проживало на 64 % территории Китая. «Уже в наше время географы из Китайской академии наук, основываясь на данных Пятой переписи населения 2000 г., оценили, что на юго-восточную часть линии по-прежнему приходится 94,1 % всего населения страны, а на северо-западную часть — 5,9 %» (Ли, 2022).

В практике пространственной политики КНР для целей государственного управления на межрегиональном уровне выделены четыре макрорегиона: Западный, Северо-

Восточный, Центральный и Восточный прибрежный (рис. 1)¹.

Нам представляется, что подобное макро-районирование Китая с экономической и природно-географической точки зрения небес-

¹ В КНР в официальных названиях используется термин «Восточный регион» (термин макрорегион не применяется). Далее мы будем помимо указанных названий этих макрорегионов упоминать также формулировки «Западная зона» и т.д., а также «Северо-Восток», «Центр», «Запад». В состав Западного макрорегиона КНР включаются следующие административно-территориальные единицы КНР: Чунцин, Сычуань, Шэньси, Ганьсу, Цинхай, Юньнань, Гуйчжоу, Гуанси-Чжуанский автономный район, Автономный район Внутренняя Монголия, Нинся-Хуэйский автономный район, Синьцзян-Уйгурский автономный район и Тибетский автономный район. В Северо-Восточный макрорегион включаются провинции Хэйлунцзян, Цилинь и Ляонин. Центральный макрорегион состоит из провинций Шаньси, Аньхой, Цзянси, Хэнань, Хубэй и Хунань. В Восточный макрорегион включаются Пекин, Тяньцзинь, Хэбэй, Шанхай, Цзянсу, Чжэцзян, Фуцзянь, Шаньдун, Гуандун и Хайнань.

中国地图对开(英)横版



Рис. 2. Вариант 1 альтернативного макрорайонирования КНР: 1 — Северный; 2 — Западный; 3 — Центральный; 4 — Восточный прибрежный

(источник: официальная карта административного деления КНР. <https://bajiu.cn/ditu/?en2>. Выделение макрорегионов произведено автором)

Fig. 2. Option 1 of alternative macro-regional division of the PRC: 1 – Northern; 2 – Western; 3 – Central; 4 – Eastern Coastal (source: official map of the administrative division of the PRC. <https://bajiu.cn/ditu/?en2>. Macro-regions delineated by the author)

спорно: Западный макрорегион отличается сильная неомогенность и резкое доминирование над остальными макрорегионами страны по масштабу территории. Мы предлагаем решить эту проблему двумя путями:

а) оставить в этой сетке четыре макрорегиона, но сформировать их таким образом: Север (существующий Северо-Восток КНР плюс Внутренняя Монголия и Синьцзян-Уйгурский автономный район), Запад (Западный макрорегион с изъятием из него АРВМ и СУАР); Центр и Восточная прибрежная зона остаются в существующем виде (рис. 2);

б) сформировать сетку из пяти макрорегионов: Северо-Западного (Внутренняя Монголия, Синьцзян и Тибет), Северо-Восточного, Западно-Центрального, Центрального и Восточного прибрежного (в существующих границах), Юго-Западного (без АРВМ, СУАР и Тибета) (рис. 3).

Это будет более логичная и непротиворечивая топология природно-географического,

политического, экономического и этнонационального пространства Китая. Выделенные новые макрорегионы будут, безусловно, обладать большей внутренней однородностью, что позволит стимулировать в них интеграционные процессы.

Сокращение пространственного разрыва в развитии Китая в последние десятилетия стало главным направлением государственной политики КНР. Л.Б. Макеева в своем диссертационном исследовании (Макеева, 2023) ввела авторскую периодизацию стратегических установок такой политики, рассматривая три периода: период начала и развития китайских реформ; 90-е годы прошлого столетия; первое десятилетие XXI в. как период перехода от стратегии несбалансированного пространственного развития к сбалансированному.

Мы считаем, что подобная периодизация имеет право на существование, но с двумя оговорками. Во-первых, первый этап следовало бы назвать периодом реализации стратегии

中国地图对开(英)横版



Рис. 3. Вариант 2 альтернативного макрорайонирования КНР: 1 – Северо-Западный; 2 — Северо-Восточный; 3 — Западно-Центральный; 4 — Центральный; 5 — Восточный прибрежный (источник: официальная карта административного деления КНР. <https://bajiu.cn/ditu/?en2>. Выделение макрорегионов произведено автором)

Fig. 3. Option 2 of alternative macro-regional division of the PRC: 1 – Northwestern; 2 – Northeastern; 3 – West-Central; 4 – Central; 5 – Eastern Coastal (source: official map of the administrative division of the PRC. <https://bajiu.cn/ditu/?en2>. Macro-regions delineated by the author)

ускоренного развития Восточного прибрежного региона как «локомотива» резкого ускорения развития Китая. Это не была специальная стратегия «несбалансированного пространственного развития», оно явилось следствием мощной целевой поддержки восточных прибрежных регионов, которые приняли на себя главную нагрузку по резкому усилению экономической мощи Китая, решению проблемы бедности и превращению страны в «мировую фабрику». Руководство КНР с начала реформ Дэн Сяопина намеренно шло на усиление разрыва в уровнях экономического и социального развития Восточно-прибрежного макрорегиона и остальных территорий страны. Это была неизбежная цена феноменально быстрого подъема китайской экономики, пространственным эпицентром которого стали прибрежные восточные регионы и города (Шанхай, Шэньчжэнь и др.). Во-вторых, не вполне понятным остается постулируемый Л.Б. Макеевой стратеги-

ческий замысел региональной политики Китая в 90-х годах прошлого века; в то время не существовало специальной политики и стратегии регулирования пространственного развития страны. В то же время, ключевая идея реформ Дэн Сяопина — экономическая открытость ко всему миру и масштабный выход КНР на мировые рынки — имела четкую географическую привязку: прибрежные восточные территории страны, с одной стороны, через свои морские порты могли более быстро и эффективно обеспечивать бурно развивающиеся контакты с развитыми странами мира (Навдаева, 2024).

Но вряд ли для этого требовалась специальная национальная стратегия «несбалансированного развития» — все определялось законами рынка и новыми драйверами развития в виде свободных экономических зон, которые стали первой институциональной основой внедрения рыночных отношений в социа-

листическом Китае и новых отношений открытости ко всему миру. Эти специальные режимы экономической деятельности постоянно развивались, трансформируясь позже в экспериментальные зоны свободной торговли (ЭЗСТ), которые прошли несколько этапов трансформаций. В.Я. Портяков (Портяков, 2021) выделяет особенности и результативность «трех волн» ЭЗСТ (в том числе в Пекине и в Шанхае).

Что касается 90-х годов прошлого века, то, как мы считаем, в это время не осуществлялись масштабные преобразования пространственного устройства страны, но это был период оценки рисков несбалансированного пространственного развития, порожденного доминированием Восточной прибрежной зоны. Эти риски начинали подходить к критической черте — к дефициту инфраструктурных мощностей для развития производства в западных, центральных и северо-восточных регионах, к проблеме нехватки квалифицированных кадров. На смену высоким темпам экономического роста должно было прийти новое качество экономического роста, важнейшей характеристикой которого стало бы гармоничное развитие всех территорий страны в интересах единства китайской нации. Однако это требовало колоссальных финансовых и материальных ресурсов и реализации специальных программ поддержки и модернизации трех остальных макрорегионов страны — Западного, Северо-Восточного и Центрального.

В этой связи нас более всего интересует динамика пространственного развития КНР в первую четверть XXI в. и то, какими средствами государственного вмешательства она регулировалась. После вступления в XXI в. национальные стратегии развития Китая усилили поддержку центральных и западных регионов: в 1999 г. была предложена стратегия развития Западного макрорегиона и с 2000 г. она начала реализовываться; в 2003 г. — стратегия возрождения старых промышленных баз в Северо-восточном макрорегионе; в 2006 г. — стратегия подъема Центрального макрорегиона; в 2013 г. — стратегия экономического пояса реки Янцзы, в 2015 г. — стратегия совместного развития Пекина и Тяньцзинь-Хэбэя.

Реализация указанных стратегий развития оказала важное влияние на пространственную структуру Китая; относительный разрыв в региональном развитии перешел от расширения к сокращению. Ли Пэйлин отмечает (Ли, 2022), что в период с 2013 по 2019 г. разрыв в уровне располагаемого дохода на душу населения жителей 31 провинции, автономных районов

и городов центрального подчинения снизился с 0,413 до 0,397. Однако тенденция этого перелома остается неопределенной, поскольку цифровая трансформация отраслей и технологий углубляет разрыв в региональном развитии на глобальном уровне.

На базе использования официальных данных Национального бюро статистики КНР (производство валового регионального продукта — ВРП в целом и в разрезе его трех секторов: первичного, вторичного и третичного с 1990 г.¹) мы оценили динамику доли четырех макрорегионов Китая в валовом национальном продукте (ВВП) КНР. При этом, поскольку сумма показателей ВРП 32 административно-территориальных единиц КНР (23 провинции, пять автономных районов, четыре города центрального подчинения) не совпадала с ВВП страны, оценка производилась по отношению к сумме региональных ВРП как аналогу расчетного ВВП КНР.

Формат статьи не дает возможность более детально описать особенности пространственных изменений производства в КНР, оцениваемых динамикой региональных ВРП, тем более, в разрезе трех секторов. Здесь отметим три главных вывода:

1. Достигнув доли в 55,5 % в ВВП КНР в 2003–2006 гг., удельный вес Восточного макрорегиона (Восточной прибрежной зоны) в дальнейшем начал снижаться и в 2023 г. составил 52,0 %. Характерно, что удалось приостановить рост концентрации производства в городах центрального подчинения (Пекине и Тяньцзине). Учитывая инерционность динамики экономических показателей, это серьезный результат реализации государственной политики регулирования пространственного развития за счет реализации национальных программ поддержки трех остальных макрорегионов страны.

2. Эта динамика в существенной степени предопределилась увеличением доли Западного макрорегиона в системе национальной экономики (с 17 % в 2000 г. до 22 % в 2023 г.).

3. Реализация стратегии возрождения старых промышленных баз в Северо-Восточном макрорегионе первоначально принесла свои результаты. За 10 лет (с 2003 по 2013 г.) экономический рост трех северо-восточных про-

¹ Первичный сектор — сельское хозяйство, добывающие отрасли, лесное хозяйство, рыбное хозяйство; вторичный сектор — промышленность, энергетика, строительство; третичный сектор — сфера услуг, финансовое и страховое обслуживание, государственное управление, наука и образование.

винций в основном был выше, чем в среднем по стране. Это дало основание назвать этот период «золотым десятилетием» Северо-Востока (Чэнь, 2017). Однако начиная с 2015 г. наметилась тенденция снижения доли Северо-Востока в производстве валового национального продукта КНР. Наиболее неблагоприятное влияние оказали более низкие темпы роста ВРП провинции Ляонин, в то время как провинция Цзилинь демонстрировала устойчивую динамику. Провинция Хэйлунцзян занимала промежуточное положение в этом процессе. Причины такой динамики будут рассмотрены нами в специальной статье.

Инфраструктурные проекты — основа пространственного развития Китая

Основу связности пространства Китая¹ составляют крупные инфраструктурные проекты. Выделим здесь три важнейших направления.

1. Формирование современного мультимодального транспортно-логистического каркаса КНР. Наряду с масштабным строительством сети автомагистралей национального и регионального уровней, сети аэропортов, морских портов, главным направлением здесь остается формирование мощной сети железных дорог с современной логистической системой сопровождения пассажиро- и товарооборота (вокзалы, сортировочные станции, крупные складские комплексы).

В нашей статье в газете «Поиск»² мы отметили, что «в результате Китай стал мировым лидером по развитию сети высокоскоростных и скоростных железных дорог. Так, в Основных направлениях экономического и социального развития КНР на 14 пятилетку и до 2035 г. поставлена задача к концу 2025 г. обеспечить сетью высокоскоростных магистралей (ВСМ) 95 % всех городов страны с численностью населения более 500 тыс. чел. При этом общая протяженность сети железных дорог КНР составит

165 тыс. км, из них около 50 тыс. км будет приходиться на высокоскоростные магистрали. Здесь Китай является бесспорным мировым лидером. Это более чем в два раза больше, чем протяженность ВСМ всех остальных государств мира», почти в 10 раз больше, чем в занимающей второе место Испании. Даже в США общая протяженность ВСМ менее 2 тыс. км.

Высокоскоростные железнодорожные магистрали Китая отличаются три особенности:

— это действительно высокоскоростные дороги со скоростью до 350 км/час. В большинстве стран реальная скорость составляет 200–250 км/час;

— Китай полностью импортонезависим в части технологических решений в области ВСМ, а также их производства. Так, составы ВСМ производятся на Северо-Востоке страны в г. Чанчуне;

— ВСМ и скоростные магистрали КНР пронизывают всю территорию страны и сооружаются даже в труднодоступных районах со сложным рельефом местности и в условиях высокогорья. Так, в Китае действует самая высокогорная в мире и самая длинная на нагорье железная дорога с выходом на административный центр Тибетского автономного района г. Лхасу.

Помимо мощного железнодорожного сегмента транспортной инфраструктуры, в Китае ведется интенсивное дорожное строительство (качество их строительства кардинально улучшилось в последние десятилетия), на самом высоком уровне развивается авиационный транспорт и система международных и региональных аэропортов.

2. Развитие самой мощной в мире системы гидротехнических сооружений, регулирующих национальную систему водопользования КНР.

Этот крупнейший в мире гидротехнический проект, имея многовековую историю в виде Великого канала Китая, первая очередь которого начала работать еще в пятом веке до нашей эры, решал три проблемы: а) дефицита воды в северных районах; б) защиты от разрушительных сезонных паводков в южных; в) создания материальных основ интеграционных взаимодействий и связности Севера и Юга Китая. Интересную и систематизированную информацию по этому проекту представил К. Щепин³.

В Китае более 80 % водных ресурсов сосредоточены в бассейне реки Янцы и южнее.

¹ Связность пространства мы трактуем как важнейшую характеристику его качества. В статье (Seliverstov, V.E. (2021). Connectivity of the Siberian Space: Problems and Solutions. Regional Research of Russia, 11(Suppl. issue 1) мы даем авторское определение связности пространства, которое является более широким по сравнению с общепринятым (помимо транспортно-логистического «сопряжения» регионов мы также включаем в него связность социально-экономического, научно-технического, гуманитарного и этно-национального пространства).

² Селиверстов, В.Е. (2025). Парадоксы больших стран. Достижим ли баланс в развитии регионов? Ежедневная газета научного сообщества «Поиск», 15(1869), 11 апреля. https://poisknews.ru/wp-content/uploads/2025/04/poisk_15_20250411.pdf (дата обращения: 21.05.2025)

³ Щепин, К. (2024). Воду пустят с юга на север. Китайскому проекту по ликвидации дефицита водных ресурсов исполнилось 10 лет. Российская газета - Федеральный выпуск, 285(9527), 15 декабря. <https://rg.ru/2024/12/15/vodu-pustiat-s-iuga-na-sever.html> (дата обращения: 14.04.2025)

В то же время, в развитых экономических районах Севера, в том числе в зоне сопряжения крупнейших городов Пекина и Тяньцзиня, объем водных ресурсов на душу населения составлял лишь 10–12 % от среднего по стране, и проблема вододефицита стояла здесь очень остро.

На необходимость «поделиться» частью водных ресурсов полноводной южной Янцзы с относительно маловодной северной Хуанхэ указывал в свое время еще Мао Цзэдун. На подготовку детального ТЭО проекта ушло почти полвека, анализировались и сопоставлялись пять десятков маршрутов и инженерных решений, к работе было привлечено более двух тысяч ученых. В результате проект переброски части стока южных рек на север Китая стартовал в конце 2002 г. Что удалось сделать за прошедшее время?

а) За десять лет была реализована первая очередь (два маршрута — восточный и центральный) самого крупного в мире гидротехнического проекта стоимостью 500 млрд юаней в пространственном ареале с населением около 200 млн чел. В восточном маршруте использовалась в том числе сохранившаяся до сих пор инфраструктура древнего Великого канала;

б) решены сложнейшие технические вопросы обеспечения напора водостока за счет строительства 34 насосных станций, которые каждую секунду прокачивают 4500 кубометров воды;

в) за период реализации проекта в засушливые северные районы КНР передано более 120 млрд кубометров воды. Решена экологическая проблема на юге, связанная с последствиями мощных паводков, и проблема водообеспечения в развитых районах севера. Переброска стока южных рек на север на 70 % обеспечила потребности Пекина в воде и на 100 % — Тяньцзиня, другого крупнейшего города центрального подчинения;

г) начата подготовка к реализации второй очереди проекта переброски китайских рек — по западному маршруту. Это будет гораздо более сложная задача из-за необходимости пересечения гористой местности с большими перепадами высот, что потребует сети водонапорных станций большой мощности. Полная реализация проекта завершится к 2050 г. и его бенефициарами станут около полумиллиарда человек.

Безусловно, данный проект является ярким примером реализации государственной региональной и экологической политики КНР, направленной на решение сложных и крайне актуальных проблем крупных территорий страны

и модельным примером повышения связности китайского пространства. Еще в древние времена (например, в эпоху Сун) Великий канал символизировал путь объединения Севера и Юга. Сейчас проект переброски части стока южных рек на север с полным основанием может быть символом экономической и гуманитарной интеграции современного Севера и Юга КНР.

Мы не случайно рассмотрели этот пример. В нашей монографии¹ мы описали попытку реализации проекта переброски части стока сибирских реки в засушливые районы Казахстана и Средней Азии. Если проект китайской переброски рек тщательно готовился и обосновывался в течение 50 лет, то советский проект на закате существования СССР под мощным давлением партийного руководства южных республик без должного обоснования практически начал реализовываться, и лишь сильная и обоснованная позиция науки и гражданского общества помешала этой авантюрной акции.

3. Развитие одной из самых мощных в мире систем цифровой связности пространства КНР и цифровой инфраструктуры. Это самостоятельная и очень важная особенность развития Китая, которая требует более подробного раскрытия в отдельной статье, и автор готовит публикацию по этой проблеме. Здесь лишь конспективно отметим следующее:

— цифровая связность пространства — важнейшее направление и результат реализации стратегии построения «цифрового Китая». Исследованию проблем цифровизации КНР посвящено много монографий, научных статей и публикаций в средствах массовой информации (например, Ма и др., 2019). В 2023 г. Госсовет КНР провозгласил, что развитие цифровой экономики является главным стратегическим приоритетом страны, и это направление последовательно реализовывалось в серии государственных программ, законов, мегапроектов (принятие в 2022 г. Плана развития цифровой экономики КНР до 2025 г. и плана развития национальной индустрии виртуальной ре-

¹ Селиверстов, В.Е. (2013). Региональное стратегическое планирование: от методологии к практике. Отв. ред. В. В. Кулешов; ИЭОПП СО РАН. Новосибирск, 435. Под руководством автора в ИЭОПП СО РАН осуществлялись расчеты по оптимизационной межрегиональной межотраслевой модели СССР, в которую встраивались различные варианты переброски части стока сибирских рек в южные республики. Было доказано, что реализация данного проекта будет иметь серьезные негативные последствия для экономики страны, и особенно для сибирских регионов.

альности; создание в 2023 г. Государственного управления данных; принятие в 2025 г. Стратегии цифровизации логистики до 2030 г. и т. д.)¹. В результате в 2023 г. объем цифровой экономики превысил 10 % ВВП Китая. Страна прочно укрепилась на втором месте в мире после США по объему вычислительных мощностей и имеет шансы в будущем стать мировым лидером;

— Китай последовательно и во взаимосвязи реализует все направления развития цифровой экономики и цифрового общества: покрытие широкополосным интернетом всей территории страны; развитие сетей нового поколения (так, уже в 2019 г. сеть 5G охватила 50 городов Китая, превратив страну в мирового лидера по внедрению этой технологии); развитие электронной коммерции на базе крупнейших платформ электронной B2B-коммерции (Alibaba и др.); развитие «интернета вещей», блокчейна и цифровых сервисов для граждан (с 2022 г. Китай стал создавать единый портал госуслуг); создание «цифровых двойников» в самых разных сегментах; развитие беспилотного транспорта и др. Безусловным стратегическим приоритетом развития страны стали исследования, разработки и практические результаты по развитию искусственного интеллекта. В 2025 г. появился первый китайский бесплатный чат-бот на базе генеративного искусственного интеллекта, разработанный компанией DeerSeek, ставший сильным конкурентом мировому IT-бестселлеру ChatGPT и сильно выигрывающий у последнего по скорости и цене разработки и внедрения;

— китайское государство вкладывает феноменальные финансовые и материальные ресурсы в формирование инфраструктуры цифровой экономики и искусственного интеллекта. Так, в Китае сооружаются 10 крупных зон обработки больших данных (Big Data); площадки появятся в Пекине, Чжэцзяне, Аньхое и других регионах страны²;

— развитие цифровой экономики и укрепление «цифровой связности» оказывают существенное позитивное воздействие на пространственное развитие Китая, способствуют сокращению территориальных диспаритетов, выравниванию уровней жизни в провинциях, автономных районах и городах, сближают город и село, центральные и периферийные районы. Это влияет на общее повышение грамот-

ности всех слоев населения, делая цифровые услуги доступными для всех. Практическая реализация концепций «умных городов» выводит развитие ряда муниципальных образований КНР на принципиально новый уровень жизнеобеспечения, безопасности, комфорта и удобства. Важно, что интенсивное развитие цифровой экономики и инфраструктуры цифровой связности пространства реализуется не только (и не столько) в развитых индустриальных, научных и культурных центрах страны, но и в регионах КНР, считавшихся ранее «отсталыми окраинами». Автор убедился в этом при посещении Автономного района Внутренняя Монголия. Промышленный парк в г. Далад-Ци стал базой крупнейшей в Китае криптофермы пекинской компании Bitmain. «Долина интеллекта и здоровья Yili Future», расположенная на окраинах г. Хух-Хото, — это не только современный комплекс производства и инноваций молочной промышленности, занимающий первое место в Азии по объемам производства молочной продукции, но и модельный пример интеграции суперсовременного производства с концепцией «умного города». Крупнейшие технологические китайские и зарубежные компании (Apple, Huawei, Tencent, Alibaba и др.) создают мощные центры обработки данных, хранилища больших данных, а также региональные штаб-квартиры в северных и северо-восточных провинциях и автономных районах КНР с учетом более прохладного климата и достаточных энергетических ресурсов;

— мощное цифровое развитие и цифровая экономика реализуются не только на территории КНР. Они распространяются и на трансграничные взаимодействия страны в форме «Цифрового шелкового пути» (Лю, Авдокушин, 2023). Тем самым Китай вносит большой вклад в укрепление цифровой связности всего евразийского пространства.

Инфраструктурные проекты усиления связности китайского пространства не только поглощали колоссальные объемы инвестиций, материальных и человеческих ресурсов. Они обладали большим мультипликативным эффектом и поэтому, наряду с мощным жилищным строительством, решающим проблему выхода Китая на новый уровень качества жизни населения, эти проекты стали серьезным драйвером развития всей китайской экономики, обеспечили создание миллионов новых рабочих мест, стимулировали развитие новейших технологий (так, Китай стал бесспорным «законодателем мод» в области тех-

¹ https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Цифровая_экономика_Китая (дата обращения: 18.06.2025).

² Там же.

нологии, техники, управленческих и строительных новаций в области высокоскоростного транспорта).

Безусловно, что китайские особенности связности экономического, научно-технического, гуманитарного и этнонационального пространства КНР коррелируют с еще одним, достаточно специфическим направлением — политико-идеологической и институциональной связностью Китая, осуществляемой целенаправленной политикой КПК.

Трансграничные взаимодействия и их влияние на развитие китайских регионов

Новая модель развития Китая основана на принципах так называемой «двойной циркуляции», сочетающей в себе ориентацию на поддержку внутреннего спроса и потребления и развитие международных экономических трансграничных взаимодействий. В такой модели внутренняя экономика, ориентированная на все возрастающий спрос населения КНР, являясь базой развития государства, дополняет и развивает международную экономику страны.

Спецификой Китая последнего десятилетия является встраивание системы внешнеэкономических связей Китая, его регионов и компаний в Стратегическую инициативу «Один пояс — один путь» (ОПОП). За десятилетний период с начала ее реализации эта инициатива интенсивно развивалась. Так, по данным проф. Ли Юцзяня (Ли, 2021), за 10 лет инициатива «Пояс и путь» привлекла почти 1 трлн долл. инвестиций, в ее ареале реализуется более 3 тыс. совместных проектов. По прогнозу Всемирного банка, ОПОП к 2030 г. обеспечит 420 тыс. рабочих мест в странах, расположенных вдоль маршрута. Реализацией данной инициативы Китай оказывает влияние и на развитие постсоветских республик Центральной Азии (Сунь, 2024).

Данная стратегическая инициатива реализуется в форме создания панъевразийских «экономических коридоров», материальной основой которых являются транспортно-логистические коридоры. Так, «Экономический пояс Шелкового пути» включает три маршрута, «Морской шелковый путь» — два маршрута. Китай предложил концепцию «шесть коридоров, шесть дорог, несколько стран и несколько портов» (Ли, 2021). Все это успешно реализуется, и в таком своем качестве «Один пояс — один путь» реально «цементирует» все евразийское пространство.

Россия, выступившая в 2015 г. с инициативой Большого Евразийского партнерства, проигры-

вает ОПОП в результативности. Мы полагаем, что существует огромный и неиспользованный потенциал трансграничного сотрудничества России и Китая на основе инвестиционных проектов в сфере транспортной инфраструктуры, совместных производств по глубокой переработке добываемого сырья и топлива, новых материалов, реализации программы формирования китайско-монгольско-российского экономического коридора в рамках ОПОП и других инициатив (Селиверстов, 2024).

Следует отметить, что в пространственном развитии КНР трансграничное и международное сотрудничество всегда оказывало существенное влияние на развитие крупных территорий страны. Так, резкий рывок в развитии восточных прибрежных регионов и городов в ходе реформ Дэн Сяопина и в последующие годы был возможен не только благодаря созданию здесь особых экономических зон и зон развития высоких технологий, но и благодаря преимуществам «морской экономики», когда прибрежные провинции получали сильные конкурентные преимущества в осуществлении транспортно-экономических связей со всем миром.

Современная концепция «Одного пояса — одного пути» четко ориентирована на то, что регионы Севера и Северо-Востока должны стать основными «операторами» трансграничного сотрудничества Китая с Россией, Монголией, странами Центральной Азии. Так, решениями КПК в качестве важного стратегического направления провозглашено «Движение на Север», и Автономный район Внутренняя Монголия определен здесь главным пилотным регионом строительства зоны свободной торговли и резкого усиления северного трансграничного сотрудничества КНР с Монголией и Россией. Аналогичные задачи поставлены и для провинций Хэйлунцзян, Цзилинь и Ляонин. Большие надежды связаны с участием КНР в развитии круглогодичной навигации по Северному морскому пути. Китайские ученые (Ли, 2021; Лю, Ци, 2018; Лю, Лю, 2023), видят большой потенциал трансграничного сотрудничества Китая с Россией и обосновывают необходимость такого взаимодействия на основе «стыковки» ОПОП с программой развития ЕвразЭС и Стратегией развития Дальнего Востока.

Между тем, по нашему мнению, китайские коллеги излишне оптимистично оценивали возможности участия России в важнейших проектах ОПОП на основе сотрудничества регионов Северо-Востока КНР с дальневосточными и сибирскими регионами России (Лю, Ци, 2018). В том числе, рассматривался как вполне ре-

альный проект высокоскоростной магистрали «Китай — Европа», проходящей по территории России. Конечно, ряд проектов удалось реализовать (мостовой автомобильный переход «Благовещенск — Хэйхэ», железнодорожный мост через Амур «Нижнеленинское — Тунцзян» и др.), но многие другие проекты сотрудничества были прекращены или приостановлены, либо развиваются с недостаточной интенсивностью. Однако мы надеемся, что в новых условиях развития экономики Российской Федерации многие из этих проектов будут реанимированы, появятся и новые (например, продолжение строящейся магистрали «Кызыл — Курагино» с выходом в КНР).

Усиление эффектов трансграничных взаимодействий России и Китая возможно и на основе внедрения новых форм и механизмов экономической интеграции. В их числе стоит упомянуть анонсированный на Восточном экономическом форуме 2024 г. институт международных территорий опережающего развития (МТОР). Возможно, их реализация может быть более успешна, чем дальневосточный опыт формирования территорий опережающего развития (ТОР), ведь здесь будут использоваться не только российские, но и китайские управленческие новации и механизмы стимулирования и регулирования¹. Предполагается, что МТОР будут нацелены на поддержку трансграничных взаимодействий в сфере высоких технологий. Первые площадки для их размещения определены в Приморском и Хабаровском краях, Амурской области и Еврейской автономной области.

Обсуждение: успехи пространственного развития Китая и нереализованные возможности России

Настоящая статья, безусловно, не раскрывает весь спектр проблем пространственного развития Китая и путей их решения, хотя, в отличие от других публикаций, нам удалось использовать последние данные и статьи по реализации стратегий развития китайских макрорегионов. Так, мы не рассмотрели очень интересный опыт межрегионального сотрудничества и «разгрузки» Пекина от нестоличных

функций на примере программы скоординированного развития зоны «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» (Александрова, Сюэ, 2019). Остается в тени вопрос, как при отсутствии в структуре исполнительной власти КНР специального государственного органа, ведающего вопросами региональной политики и государственного регулирования пространственного развития, с начала XXI в. удалось запустить механизм оптимизации пространственной структуры страны. Эти и другие подобные вопросы мы намерены рассмотреть в следующих наших публикациях.

Тем не менее, как нам представляется, в рамках данной статьи удалось сделать два важных вывода.

1. Процесс модернизации пространственного развития Китая — не застывший и буксующий, находящийся под прессом бюрократического механизма, а живое развитие, адаптирующееся под новые вызовы и угрозы, под творческое использование метода проб и ошибок, под рекомендации ученых и аналитиков, под эффективное использование позитивного зарубежного опыта. Принятые стратегии развития китайских макрорегионов позже дополнялись и корректировались специальными программными документами с интригующими названиями «Несколько мнений...», «Руководящие мнения...».

2. Выдвинутая в начале статьи гипотеза нашла свое подтверждение в ходе анализа процессов пространственного развития и государственного управления КНР в последние четверть века. Мы показали, что Китай своими стратегическими установками и реальной практикой реализует ту модель развития, на которую должна перейти Россия и ее важнейший макрорегион — Сибирь. Для этого он использовал колоссальные финансовые и материальные ресурсы на преобразование китайского пространства, на повышение его связности и развитие самой мощной в мире транспортно-логистической инфраструктуры. При этом следует отметить, что эти ресурсы сформировались в том числе за счет несбалансированного пространственного развития первых этапов китайских реформ.

Итак, в какой же мере позитивный опыт государственного регулирования пространственного развития Китая может быть использован в России? Реальна ли имплементация китайской модели развития в российском пространстве? Ответ на этот вопрос зависит от действия и сочетания трех факторов и условий: материально-ресурсных, организационных и институциональных.

¹ При создании МТОР важно учитывать, как будут соотноситься международное и российское законодательство. Пока не вполне понятно, как будут реализовываться механизмы совместной российско-китайской защиты от санкционного давления («С МТОРа выдачи нет: закрытый реестр соинвесторов спрячет бизнес от вторичных санкций». Известия, 18.09.2024. <https://iz.ru/1760013/dmitrii-alekseev/s-mtora-vydachi-net-zakrytyi-reestr-soinvestorov-spriachet-biznes-ot-вторичных-sankcii>) (дата обращения: 11.05.2025).

Очевидно, что материально-ресурсные возможности России в специфических условиях настоящего времени вряд ли могут позволить в ближайшее время реализовать крупные инвестиционные проекты (в том числе связанные с преобразованием российского пространства). Так, отложен проект строительства (с китайским участием) высокоскоростной магистрали «Москва — Казань», другие транспортно-инфраструктурные проекты, хотя в принципе задача совершенствования транспортного каркаса РФ на основе развития новых транспортных коридоров руководством страны поставлена. В условиях выхода экономики России на траекторию стационарного развития может начаться «перезагрузка» национальных проектов и других масштабных программ государственного строительства.

Организационные факторы и условия в России начинают постепенно меняться в лучшую сторону, но пока этот процесс также не вызывает особого оптимизма. Хотя принята более «внятная» Стратегия пространственного развития Российской Федерации до 2030 г., остаются пока неясными механизмы и ресурсы ее реализации.

Но самым слабым звеном в ожидаемой модернизации российской модели развития и ее пространственного сегмента являются институциональные факторы и условия. Следует отметить, что и китайские аналитики ставят этот фактор на первое место, говоря о проблемах в реализации стратегий развития макро-регионов КНР. Так, Чан Сюцзе отмечает (Чан, 2021), что на Северо-Западе страны «дух договора слаб, а это основной дух цивилизованного общества».

Это перекликается с исследованиями А.А. Аузана. В своей блестящей книге «Культурные коды экономики» (Аузан, 2022) он, ссылаясь на исследования зарубежных ученых, утверждает, что уровень доверия в России в целом, и особенно в предпринимательской среде всех уровней (от крупных компаний и корпораций до малого бизнеса), низок, что существенно снижает потенциал роста российской экономики и не позволяет вырваться из существующей «колеи» развития. Он также фиксирует сильную зависимость экономического роста от системы институтов в конкретной стране, которая, в свою очередь, связана с формой правления, типом политического режима, особенностями системы государственного управления, культурного кода нации и т. д.

Практике государственного управления и регионального развития в России действи-

тельно не хватает «правильной» (т. е. действенной, эффективной и отвечающей требованиям времени) институционализации. И это, безусловно, будет затруднять переход на более эффективную модель развития. С мнением А.А. Аузана: «Эффект колеи — это диагноз, а не приговор» (Аузан, 2021, с.7), — удивительным образом перекликаются мысли китайских ученых о том, что «экономические проблемы Северо-Востока — это не “болезнь”, а “синдром” или “осложнение”» (Чан, 2021).

Заключение

Простых решений (типа лозунгов «Обогнать, не догоняя»), как выбраться из колеи неэффективной модели постсоветской России, не бывает. В нашей статье (Селиверстов, 2024) мы рассматривали эту проблему в разделе «Модель развития Сибири в условиях адаптации к вызовам и угрозам последнего времени» с акцентом на мобилизационных возможностях российской экономики и общества. И наш вывод (который был дополнен исследованиями, отраженными в других публикациях), состоял в том, что на перепутье выбора новой модели развития России и ее регионов следует более внимательно изучить и по возможности использовать опыт Китая. В этом опыте реально осуществляется переход от экономических и коммерческих целей к установкам по росту социальной ценности, в основе которой — человек и его среда обитания. Китайская модернизация базируется на достижении научно-технологического лидерства и на гармоничном развитии ее провинций и автономных районов, на сокращении диспаритетов в развитии города и села. Безусловно, большое значение в возрастании экономической мощи страны имело качество индикативного стратегического планирования и управления Китаем на национальном и региональном уровнях.

Важнейшим направлением преобразований китайского и российского пространства являются трансграничные взаимодействия. Поднебесная делает это чрезвычайно успешно, реализуя крупномасштабную стратегическую инициативу «Один пояс — один путь». Успехи России гораздо менее ощутимы, но перспективы здесь очень велики. При этом существенная интенсификация трансграничных взаимодействий регионов Сибири и Дальнего Востока даст импульс к развитию таких территорий Китая, как провинции

Хэйлунцзян, Цзилинь и Ляонин, автономные округа Внутренняя Монголия и Синьцзян-Уйгурский АО.

Барьеры в усилении трансграничного сотрудничества Сибири и Дальнего Востока с Севером и Северо-Востоком Китая кроются как в отсутствии современной транспортно-логистической инфраструктуры, так и в дефектах реализуемой концепции экспортно-импортных взаимодействий наших стран (масштабные потоки российского сырья, топлива и материалов в Китай; обратные потоки китайской готовой продукции). И дело здесь не только в низкой конкурентоспособности российских изделий на китайском рынке, как утверждают китайские коллеги. Сам Китай занимает пассивную позицию в поддержке высокотехнологичного производства в России (например, построив

на взаимной основе эффективный индустриальный парк «Великий камень» под Минском в Белоруссии, он не спешит предпринимать аналогичные шаги в России).

Выше говорилось о примерах сотрудничества наших государств. В труднейший послевоенный период СССР оказал Новому Китаю колоссальную помощь в формировании современной по тем временам индустриальной базы на Северо-Востоке КНР. Сейчас настала пора, образно выражаясь, отдавать старые долги. Китай способен своей экономической и научно-технологической мощью оказать поддержку в формировании нового экономического, научно-технического и инфраструктурного каркаса Азиатской России. Обратный результат в виде трансграничных импульсов развития для регионов Севера и Северо-Востока Китая не заставит себя ждать.

Список источников

- Александрова, М. В., Сюэ, Х. (2019). Формирование экономического региона Пекин – Тяньцзинь – Хэбэй. *Проблемы Дальнего Востока*, (5(2)), 24–30. <https://doi.org/10.31857/S013128120007501-2>
- Аузан, А. А. (2022). Культурные коды экономики. Как ценности влияют на конкуренцию, демократию и благосостояние народа. Москва: Издательство АСТ, 160.
- Баженова, Е. С., Островский, А. В. (2016). *Синьцзян – горизонты нового шелкового пути* (2-е изд.). Москва: Издательство МБА, 276.
- Борох, О. Н., Ломанов, А. В. (2024). Модернизация китайского типа: эволюция концепции. *Мировая экономика и международные отношения*, 68(1), 31–47. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2024-68-1-31-47>
- Захаржевская, А. Ю. (2021). Неравномерность развития регионов КНР: зависимость от секторальной структуры экономики. *Региональные исследования*, (1(71)), 84–95. <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2021-1-7>
- Ларин, В. Л. (2021). Россия в планах и программах приграничных территорий Китая. *Мировая экономика и международные отношения*, 65(12), 5–14. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2021-65-12-5-14>
- Ли, Ю. (2021). Совместная реализация инициативы «Один пояс – один путь» в контексте стыковки стратегий экономического развития Китая и России. *Регион: экономика и социология*, (2(110)), 211–235. <https://doi.org/10.15372/REG20210209>
- Лю, И. Авдокушин, Е. Ф. (2023). *Формирование и развитие Цифрового шелкового пути Китая*. Москва: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 215.
- Ма, Х., Мэн, Ч., Ян, Д., Ван, Х. (2019). *Цифровая трансформация Китая. Опыт преобразования инфраструктуры национальной экономики*. Москва: Интеллектуальная Литература, 256.
- Макеева, С. Б. (2020). Опыт китайской школы пространственного анализа в изучении актуальных проблем регионального развития КНР во второй половине XX – начале XXI в. *Общество и государство в Китае*. 50-1(34), 842–850.
- Макеева, С. Б. (2023). *Формирование и реализация стратегий регионального развития в Китайской Народной Республике (1978–2012 годы)* [автореф. дис. ... д-ра ист. наук: 5.6.2, Кубанский государственный университет]. Краснодар, 47.
- Навдаева, М. Е. (2024). Морская экономика как основа построения великой морской державы в Китае. *Российско-китайские исследования*, 8 (2), 156–164.
- Попов, В. В. (2025). *Китайская модель. Почему Китай отставал от Запада, а теперь его обгоняет*. Fortis Press, 392.
- Портяков, В. А. (2021). *Экспериментальные зоны свободной торговли в Китае*. Москва: ИДВ РАН, 104.
- Самбулова, Е. Н. (2014). Региональные диспропорции современного развития экономики Китая. *Вестник Московского университета. Серия 5: География*, (4), 49–55.
- Селиверстов, В. Е. (2024). О контурах и реалистичности новой модели развития Сибири. *Регион: экономика и социология*, (1(121)), 66–114. <https://doi.org/10.15372/REG20240102>
- Ставров, И. В. (2017). «Возрождение Северо-Восточного Китая» в программных документах Пекина в начале XXI в. *Россия и АТР*, (4(98)), 69–87.
- Сунь, Ч. (2024). Гармонизация развития стран Евразии в контексте реализации и модернизации стратегической инициативы «Пояс и путь». *Регион: экономика и социология*, (3(123)), 202–221. <https://doi.org/10.15372/REG20240309>

Сюй, П., Сюй, Ц. (2025). Влияние стратегии масштабного освоения Западного макрорегиона на пространственное развитие Китая: эффективность внутренней политики и проблемы. *Регион: экономика и социология*, (2(126)), 186–230. <https://doi.org/10.15372/REG20250208>

李培林 [Ли, П.] (2022). 理解与应对: 我国新发展阶段的南北差距 [Разрыв между Севером и Югом на новом этапе развития Китая]. *社会发展研究 [Исследования социального развития]*, (1), 1–13.

刘国斌刘金玉 [Лю, Г., Лю, Ц.] (2023). “一带一路”倡议下东北老工业基地全面振兴 实现新突破: 重要性、潜力优势、突破方向、难点及实现路径. [Новые прорывы в возрождении старых промышленных баз на северо-востоке Китая в рамках инициативы «Один пояс – один путь»: значение, потенциальные преимущества, направление прорыва, трудности и путь к реализации]. *东北亚经济研究 [Исследования экономики Северо-Восточной Азии]*, (02), 23–33. <https://doi.org/10.19643/j.cnki.naer.2023.02.002>

刘清才齐欣 [Лю Ц., Ци С.] (2018) “一带一路”框架下中国东北地区与俄罗斯远东地区发展战略对接与合作 [Стратегическое взаимодействие и сотрудничество между Северо-Востоком Китая и Дальним Востоком России в рамках инициативы «Один пояс – один путь»]. *东北亚论坛 [Форум Северо-Восточной Азии]*, (02), 34–51. <https://doi.org/10.13654/j.cnki.naf.2018.02.003>

胡焕庸 [Ху, Х.] (1935). 中国人口之分布 – 附统计表与密度图 [Распределение населения Китая — статистические таблицы и карты плотности]. *地理学报, Географический журнал*, 2(2), 33–74. <https://doi.org/10.11821/xb193502002>

常修泽 [Чан, С.] (2021). 新发展阶段东北振兴路径探讨 [Дискуссия о пути возрождения Северо-Восточного Китая на новом этапе развития.]. *人民论坛·学术前沿 [Народный форум · Академический рубеж]*, (20), 111–124. <https://doi.org/10.16619/j.cnki.rmltxsqy.2021.20.014>

陈耀 [Чэнь, Я.] (2017). 新一轮东北振兴战略要思考的几个关键问题 [Несколько ключевых вопросов, которые должны быть рассмотрены в новом раунде стратегии возрождения Северо-Восточного Китая]. *经济纵横 [Экономические перспективы]*, (1), 8–12.

References

Alexandrova, M. V., & Xue, H. (2019). Formation of the Beijing – Tianjin – Hebei economic region. *Problemy Dal'nego Vostoka [Far Eastern Studies]*, (5(2)), 24–30. <https://doi.org/10.31857/S013128120007501-2> (In Russ.)

Auzan, A. A. (2022). *Kul'turnye kody ekonomiki. Kak tsennosti vliyayut na konkurenciyu, demokratiyu i blagosostoyanie naroda [Cultural Codes of Economy. How values influence competition, democracy and welfare of the people]*. Moscow: AST Publishers, 160. (In Russ.)

Bazhenova, E. S., & Ostrovsky, A. V. (2016). *Xinjiang – Horizons of the New Silk Road* (2nd ed.). Moscow: Publisher MBA, 276. (In Russ.)

Borokh, O. N., & Lomanov, A. V. (2024). Chinese-style modernization: evolution of the concept. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya [World Economy and International Relations]*, 68(1), 31–47. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2024-68-1-31-47> (In Russ.)

Chang, X. (2021). Xin fazhan jieduan dongbei zhenxing lujing tantao [Discussion on the Path of Revitalization of Northeast China in the New Development Stage]. *Renmin luntan xueshuqianyan [People's Forum·Academic Frontier]*, (20), 111–124. <https://doi.org/10.16619/j.cnki.rmltxsqy.2021.20.014> (In Chinese)

Chen, Y. (2017). Xinyilun dongbei zhenxing zhanlüe yao sikao de jige guanjianweni [Several key issues to consider in the new round of Northeast China revitalization strategy]. *Jingji zongheng [Economic Prospects]*, (1), 8–12. (In Chinese)

Hu, H. Y. (1935). *Zhongguo renkou zhi fenbu – fu tongjibiao yu midu tu [The Distribution of Population in China, With Statistics and Maps]*. *Dilixue bao [Acta Geographica Sinica]*, 2(2), 33–74. <https://doi.org/10.11821/xb193502002> (In Chinese)

Larin, V. L. (2021). Russia in the plans and programs of PRC border regions. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya [World Economy and International Relations]*, 65(12), 5–14. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2021-65-12-5-14> (In Russ.)

Li, P. (2022). Ijje yu yingdui: woguo xin fazhan jieduan de nanbei chaju [The North-South Gap in the New Development Stage of China]. *Shehui fazhan yanjiu [Social Development Research]*, (1), 1–13. (In Chinese)

Li, Y. (2021). Joint work on the Belt and Road Initiative within the strategic conjugation of China's and Russia's economic strategies. *Region: ekonomika i sotsiologiya [Region: Economics and Sociology]*, (2(110)), 211–235. <https://doi.org/10.15372/REG20210209> (In Russ.)

Liu, G., & Liu, J. (2023). «Yidai yilu» changyi xia dongbei lao gongye jidi quanmian zhenxing shixian xin tupo: zhongyaoxing qianli youshi tupo fangxiang nandian ji shixian lujing [The comprehensive revitalization of the old industrial base in Northeast China under the Belt and Road Initiative has achieved new breakthroughs: importance, potential advantages, breakthrough directions, difficulties and implementation paths]. *Dongbeiya jingji yanjiu [Northeast Asian Economic Research]*, 7(02), 23–33. <https://doi.org/10.19643/j.cnki.naer.2023.02.002> (In Chinese)

Liu, I. & Avdokushin, E. F. (2023). *Formirovanie i razvitie Tsifrovogo shelkovogo puti Kitaya [Formation and Development of China's Digital Silk Road]*. Moscow: Publishing and Trading Corporation «Dashkov and Ko», 215. (In Russ.)

Liu, Q., & Qi, X. (2018). “Yidai yilu” kuangjia xia zhongguo dongbei diqu yu eluosiyuandongdiqu fazhan zhanlüe duijie yu hezuo [Strategic alignment and cooperation between China's Northeast and Russia's Far East under the Belt and Road Initiative]. *Dongbeiya luntan [Northeast Asia Forum]*, (02), 34–51. <https://doi.org/10.13654/j.cnki.naf.2018.02.003> (In Chinese)

Ma, Kh., Men, Ch., Yan, D., & Van, Kh. (2019). Tsifrovaya transformatsiya Kitaya. Opyt preobrazovaniya infrastruktury natsional'noi ekonomiki [China's Digital Transformation: The Experience of Transforming the Infrastructure of the National Economy]. Moscow: Intellectual Literature, 256.

Makeeva, S. B. (2020). The Experience of the Chinese School of Spatial Analysis in the Study of Urgent problems of PRC Regional Development in the Second Half of the XX and the Beginning of the XXI Century. *Obshchestvo i gosudarstvo v Kitae [Society and State in China]*, 50-1(34), 842–850. (In Russ.)

Makeeva, S. B. (2023). *Formirovanie i realizatsiya strategii regional'nogo razvitiya v Kitaiskoi Narodnoi Respublike (1978–2012 gody) [avtoref. dis. ... doktora istoricheskikh nauk] [Formation and implementation of regional development strategies in the People's Republic of China (1978–2012)]* [abstract of the dissertation of the Doctor of history: 5.6.2, Kuban State University]]. Krasnodar, 47. (In Russ.)

Navdaeva, M. E. (2024). Maritime Economy as a Basis for Building a Great Maritime Power in China. *Russian-Chinese Studies*, 8(2), 156–164 (In Russ.)

Popov, V. V. (2025). *Kitaiskaya model'. Pochemu Kitai otstaval ot Zapada, a teper' ego obgonyayet [The Chinese Model: Why China Lagged Behind the West and Is Now Overtaking It]*. Fortis Press, 392. (In Russ.)

Portaykov, V. Ya. (2021). *Eksperimental'nye zony svobodnoi torgovli v Kitae [Pilot free trade zones in China]*. Moscow: IFES RAS, 104.

Samburova, E. N. (2014). Regional disparities in the presentday development of China's economy. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 5: Geografiya [Moscow University Bulletin. Series 5, Geography]*, (4), 49–55. (In Russ.)

Seliverstov, V. E. (2024). A new model for Siberia's development: Exploring the contours and feasibility. *Region: ekonomika i sotsiologiya [Region: Economics and Sociology]*, (1(121)), 66–114. <https://doi.org/10.15372/REG20240102> (In Russ.)

Stavrov, I. V. (2017). «Revival of Northeast China» in the program documents of Beijing at the beginning of the 21st century. *Rossiya i ATR [Russia and the Pacific]*, (4(98)), 69–87. (In Russ.)

Sun, Z. (2024). Harmonizing Eurasian Development Through the Implementation and Modernization of the Belt and Road Initiative. *Region: ekonomika i sotsiologiya [Region: Economics and Sociology]*, (3(123)), 202–221. <https://doi.org/10.15372/REG20240309> (In Russ.)

Xu, P., & Xu, J. (2025). The impact of the Western macro-region's large-scale development strategy on China's spatial development – domestic policy efficiency and challenges. *Region: ekonomika i sotsiologiya [Region: Economics and Sociology]*, (2(126)), 186–230. <https://doi.org/10.15372/REG20250208> (In Russ.)

Zakharzhevskaya, A. Yu. (2021). Disparities of China's regions development: dependence on the sectoral economic structure. *Regional'nye issledovaniya [Regional Research]*, (1(71)), 84–95. <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2021-1-7> (In Russ.)

Информация об авторе

Селиверстов Вячеслав Евгеньевич — доктор экономических наук, заведующий Центром стратегического анализа и планирования, Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН; Scopus Author ID: 56501806800 <https://orcid.org/0000-0002-8879-978X>; (Российская Федерация, 630090, г. Новосибирск, пр-т акад. Лаврентьева, д. 17; e-mail: sel@ieie.nsc.ru)

About the author

Viacheslav E. Seliverstov - Doctor of Economics, Head of the Center for Strategic Analysis and Planning, Institute of Economics and Organization of Industrial Production, Siberian Branch of RAS; Scopus Author ID: 56501806800 <https://orcid.org/0000-0002-8879-978X>; (Russian Federation, 630090, Novosibirsk, Lavrentiev Ave., 17; e-mail: sel@ieie.nsc.ru)

Использование средств ИИ

Автор заявляет о том, что при написании этой статьи не применялись средства генеративного искусственного интеллекта.

Use of AI tools declaration

The author declares that they have not used Artificial Intelligence (AI) tools for the creation of this article.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interests

The author declares no conflicts of interest.

Дата поступления рукописи: 18.02.2025.

Прошла рецензирование: 14.03.2025.

Принято решение о публикации: 27.06.2025.

Received: 18 Feb 2025.

Reviewed: 14 Mar 2025.

Accepted: 27 Jun 2025.