

Еникеев Эмиль Маратович

аспирант

ФГОБУ ВО «Финансовый университет
при Правительстве Российской Федерации»

г. Москва

**ОЦЕНКА МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ ЭФФЕКТОВ
ПРОМЫШЛЕННОГО ИЗБЫТОЧНОГО ПОТЕНЦИАЛА КИТАЯ
ДЛЯ РАЗВИТЫХ И РАЗВИВАЮЩИХСЯ ЭКОНОМИК**

Аннотация: в работе анализируется влияние экспортно-ориентированной модели роста Китая в постпандемический период на глобальные цепочки добавленной стоимости. Особое внимание уделяется структурному сдвигу китайского экспорта в сторону высокотехнологичных товаров («новая тройка»: электромобили, аккумуляторы, солнечные панели). На основе эконометрического анализа оцениваются количественные последствия для ВВП стран с развитой (DM) и развивающейся (EM) экономикой. Результаты показывают, что ускорение китайского экспорта создает дефляционное давление и риски для занятости в обрабатывающем секторе стран-конкурентов, особенно в Европе.

Ключевые слова: мировая торговля, избыточные мощности, Китай, экспортная экспансия, макроэкономические спilloверы, электромобили.

Введение.

В последние годы глобальная экономика столкнулась с феноменом усиления структурных дисбалансов, вызванных изменением модели роста КНР. Переход от инвестиций в недвижимость и инфраструктуру к поддержке высокотехнологичного производства на фоне слабого внутреннего спроса привел к возникновению значительных избыточных мощностей. Текущие объемы производства сталкиваются с ограниченным внутренним потреблением, что делает экспорт ключевым драйвером роста. Согласно исследованиям МВФ (2024), государственная поддержка стратегических секторов в Китае способствует искажению распределения

ресурсов и усиливает фрагментацию мировой торговли [1], что подтверждается данными о структурных сдвигах в глобальной экономике [5].

Ряд авторов отмечает, что текущая ситуация напоминает «первый китайский шок» начала 2000-х годов, однако с существенным отличием: конкуренция переместилась в сегмент товаров с высокой добавленной стоимостью. Масштабные государственные субсидии, оценочная стоимость которых продолжает расти [6], позволяют поддерживать производство даже при низкой рентабельности. Цель данной работы – количественно оценить влияние этого «второго шока» на экономический рост стран-партнеров.

Структурная трансформация китайского экспорта.

Анализ динамики мировых торговых потоков показывает, что доля Китая в мировом реальном экспорте вновь начала расти, достигнув уровней, сопоставимых с пиковыми значениями 2010-х годов. Драйвером этого роста стала так называемая «новая тройка» товаров: электромобили (EV), литий-ионные аккумуляторы и солнечные панели.

Производственные мощности Китая по этим категориям в 2024 году превысили глобальный спрос. В частности, мощности по производству солнечных модулей и литиевых батарей более чем вдвое перекрывают мировые потребности, а производство электромобилей также существенно превышает спрос. В глобальном контексте доминирование Китая в цепочках поставок аккумуляторов создает риски зависимости для стран-импортеров [8].

Ключевым фактором конкурентоспособности остается стоимостное преимущество. Наши расчеты показывают, что цены на китайское промышленное оборудование, включая промышленных роботов и EV, на 20–60% ниже аналогов из стран-конкурентов. Это достигается не только за счет эффекта масштаба, но и благодаря агрессивной автоматизации: плотность промышленных роботов в Китае в 2023 году продемонстрировала резкий рост и превысила показатели ведущих развитых стран, таких как США и Япония. Данный тренд находит подтверждение в отчетах Международной федерации робототехники, указывающих на лидерство КНР в промышленной автоматизации [7].

Секторальные эффекты: кейс автомобильной промышленности.

Наиболее показательным примером влияния избыточных мощностей является автомобильный сектор. С 2020 по 2025 год Китай увеличил свою долю в мировом экспорте автомобилей практически с нуля до примерно 10%. Однако географическая структура этой экспансии неоднородна. В отличие от прямой конкуренции на рынках развитых стран (DM), где действуют тарифные барьеры, основной поток китайских авто направлен в развивающиеся страны (EM).

Данные указывают на резкий рост доли китайских автомобилей на рынках Латинской Америки (в частности, Мексики), Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. Исследования подтверждают, что Китай реализует стратегию переориентации на Глобальный Юг, занимая рыночные ниши, где спрос на доступные технологичные товары растет быстрее, чем местное производство [9]. Это создает косвенный эффект вытеснения: традиционные экспортёры (Германия, Япония, Корея) теряют долю рынка в третьих странах, так как их экспорт в EM сокращается по мере роста китайского присутствия.

В результате, несмотря на рост глобального спроса, занятость в автомобильном секторе стран G7 стагнирует. Европейские производители сталкиваются с необходимостью адаптации к новой реальности субсидируемого импорта [10].

Оценка макроэкономического воздействия.

Для количественной оценки спилловер-эффектов была использована модель, оценивающая влияние ускорения китайского экспорта на ВВП стран-партнеров. Методология учитывает индекс схожести экспорта (Export Similarity Index), который показывает, что страны с высоким технологическим уровнем производства (Германия, Япония) наиболее уязвимы к конкуренции с Китаем.

Результаты моделирования показывают следующее.

1. *Негативный эффект на рост:* увеличение экспорта, добавляющее 1 п.п. к ВВП Китая (сверх глобального спроса), снижает темпы роста ВВП основных экономик на 0,1–0,3 п.п. в год. Наибольший удар приходится на Германию и страны Центральной Европы.

2. *Роль geopolитических рисков*: геоэкономическая фрагментация и неопределенность усиливают негативные эффекты для инвестиционной активности в развитых странах [12].

3. *Сценарии риска*: в случае удвоения темпов перехода Китая к высокотехнологичному экспорту или удвоения темпов роста экспорта, потери ВВП для европейских стран могут вырасти до 0,4 п.п. ежегодно. Следует учитывать, что торговля услугами может частично компенсировать спад в товарном производстве, однако данные эффекты требуют отдельного изучения [11].

Дискуссия: баланс рисков и выгод.

Несмотря на негативные последствия для производственного сектора, избыточные мощности Китая генерируют положительный дефляционный импульс. Увеличение предложения товаров на 1% (как доля от внутреннего спроса) снижает потребительские цены в странах-партнерах примерно на 0,8%. Это поддерживает реальные доходы домохозяйств и дает центральным банкам пространство для смягчения монетарной политики. В контексте Еврозоны снижение давления в цепочках поставок играет ключевую роль в стабилизации инфляции [13].

Однако долгосрочные риски связаны с потенциальным доминированием Китая на «технологическом фронтире». Китай уже стал мировым лидером в производстве полупроводников по объему, что может привести к снижению инновационной премии для западных компаний [4]. Снижение доли иностранной добавленной стоимости в китайском экспорте (с 25% в середине 2000-х до 16% в 2021 году) также означает, что выгоды для глобальных поставщиков компонентов от роста китайского производства сокращаются.

Заключение.

Текущая фаза китайской экономической экспансии характеризуется переходом от комплементарности к прямой конкуренции с развитыми экономиками в стратегических отраслях. Политика протекционизма в развитых странах (например, тарифы) лишь перенаправляет китайский экспорт на рынки Глобального Юга, не решая проблему глобального дисбаланса спроса и предложения. Как отмечают исследователи, двусторонние торговые ограничения часто

4 <https://interactive-plus.ru>

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

оказываются неэффективными в условиях глобализированных рынков [14]. Фундаментальные причины избыточных мощностей, коренящиеся в фискальной системе и приоритете производства над потреблением в КНР, указывают на долгосрочный характер данного вызова.

Список литературы

1. Международный валютный фонд (МВФ). Перспективы развития мировой экономики: Неустойчивые темпы восстановления // Международный валютный фонд. – Вашингтон, 2024. – С. 4, 87–89.
2. Juhász R. The New Economics of Industrial Policy / R. Juhász, N. Lane, D. Rodrik // Annual Review of Economics. – 2024. – Vol. 16. – P. 10–15.
3. García-Herrero A. Unpacking China's Industrial Policy and its Implications for Europe / A. García-Herrero // Bruegel Working Paper. – 2024. – No. 11. – P. 20–24.
4. International Energy Agency (IEA). Global EV Outlook 2024: Moving towards a mainstream market // International Energy Agency. – Paris, 2024. – P. 7–9.
5. Aiyar S. Geoeconomic Fragmentation and the Future of Multilateralism / S. Aiyar // IMF Staff Discussion Notes. – 2023. – No. 2023/001. – P. 8–12.
6. Kennedy S. Red Ink: Estimating Chinese Industrial Policy Spending in Comparative Perspective / S. Kennedy // CSIS Report. – Washington D.C: Center for Strategic and International Studies, 2022. – P. 5–7.
7. International Federation of Robotics (IFR). World Robotics 2023: Industrial Robots // IFR Statistical Department. – Frankfurt, 2023. – P. 15–18.
8. Gulley A.L. The global battery arms race: Lithium-ion battery supply chains and the role of China / A.L. Gulley, S. Hviid // Resources Policy. – 2023. – Vol. 81. – Art. 103362. – P. 3–5.
9. García-Herrero A. China's pivot to the Global South: Economic and strategic implications / A. García-Herrero // Bruegel Policy Brief. – 2023. – No. 12. – P. 5–8.
10. Matthes J. China's Subsidy System and the EU's Response / J. Matthes // IW-Policy Paper. – Cologne: German Economic Institute, 2023. – No. 2. – P. 10–13.

11. Baldwin R. The peak globalization myth: Part 4 – Services trade / R. Baldwin // VoxEU.org. – 2022 [Electronic resource]. – Access mode: <https://cepr.org/voxeu/columns/peak-globalization-myth-part-4-services-trade> (date of application: 22.01.2026).
12. Caldara D. Measuring Geopolitical Risk / D. Caldara, M. Iacoviello // American Economic Review. – 2022. – Vol. 112. No. 4. – P. 1194–1197. DOI 10.1257/aer.20191823. EDN LHUUQL
13. Attinasi M.G. The economic impact of supply bottlenecks on the euro area economy / M.G. Attinasi // ECB Economic Bulletin. – 2022. – Iss. 2. – Boxes 1–2.
14. Bown C.P. The US-China Trade War and Phase One Agreement / C.P. Bown // Peterson Institute for International Economics Working Paper. – 2022. – No. 22-10. – P. 18–20.