

DOI 10.35775/PSI.2025.66.1.016

УДК 339

ЛЮ ЖЭНЬЦЗЭ

магистр РУДН им. Патриса Лумумбы,

Россия, г. Москва

E-mail: 1032238147@pfur.ru

ORCID 0009-0001-2710-8084

Н.А. ШУВАЛОВА

кандидат экономических наук, доцент кафедры

Национальной экономики РУДН им. Патриса Лумумбы,

Россия, г. Москва

E-mail: shuvalova-na@rudn.ru

ORCID 0009-0005-2351-9096

SpIn-код 6320-1876

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В КИТАЕ

В статье проводится комплексный анализ экономических аспектов и перспектив развития рынка строительства автомобильных дорог в Китае, с акцентом на влияние данного процесса на экономику страны и транспортную отрасль. Рассматриваются ключевые факторы, стимулирующие рост транспортной инфраструктуры, среди них были взяты высокие темпы экономического роста, увеличение объема внутренней торговли и спрос на улучшение логистических цепочек. Приводится анализ динамики увеличения общей длины автомобильных дорог Китая, которая к 2021 году составила 5,28 млн. км, и расширения сети скоростных автомагистралей, протяженность которых в 2020 году достигла 160 980 км, установив мировой рекорд. Также проанализированы данные о росте объемов автомобильных грузовых перевозок, который в 2024 году составил 3,81 миллиона тонн, что на 3,3% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Подтверждается, что развитие транспортной инфраструктуры является безусловно, важным драйвером экономического роста и повышения конкурентоспособности Китая. В статье также обсуждаются проблемы, связанные с неэффективным использованием новых объектов в малонаселенных регионах, что конечно же требует более сбалансированного подхода к проектированию и реализации инфраструктурных проектов. Сделан вывод, что несмотря на проблематику, рынок строительства дорог в Китае продолжит ускоряться, что будет способствовать дальнейшему экономическому росту и улучшению логистики.

Ключевые слова: Китай, строительство дорог, транспортная инфраструктура, экономический рост, грузовые перевозки, высокоскоростные магистрали, логистика, планирование инфраструктуры, транспортная политика, региональные различия.

Введение. В последние десятилетия Китай стал мировым лидером в области развития транспортной инфраструктуры, в том числе конечно же автомобильные дороги, что сыграло ключевую роль в экономическом росте страны. Согласно данным на 2022 год, общая длина автомобильных дорог Китая превысила 177 000 километров, и эта цифра продолжает расти, что свидетельствует о стабильном и последовательном увеличении инфраструктурных мощностей. Важным аспектом развития инфраструктуры является строительство высокоскоростных железных дорог, расширение портовых сооружений и строительство новых аэропортов. Таким образом, транспортная сеть Китая с каждым годом становится все более эффективной и масштабной.

Предмет исследования – процесс развития рынка строительства автомобильных дорог в Китае, его влияние на экономику страны и транспортную отрасль, а также анализ факторов, способствующих росту инфраструктуры.

Цель исследования – проанализировать экономические аспекты и перспективы развития рынка строительства автомобильных дорог в Китае, выявить ключевые тренды и сделать прогнозы на будущее.

Задачи исследования:

1. Рассмотреть текущее состояние и динамику развития автомобильных дорог в Китае.

2. Оценить экономические и социальные факторы, влияющие на развитие дорожной инфраструктуры.

3. Проанализировать перспективы расширения и модернизации автомобильных дорог в контексте потребностей китайской экономики.

Разработать прогнозы относительно дальнейшего развития рынка строительства автомобильных дорог в Китае.

Гипотеза исследования – развитие рынка строительства автомобильных дорог в Китае будет продолжать ускоряться в ближайшие годы благодаря высоким темпам экономического роста и растущему спросу на улучшение транспортной инфраструктуры, что безусловно приведет к увеличению общей длины дорог и улучшению их качества.

Теоретическое обоснование гипотезы основывается на принципах экономического роста и инфраструктурного развития, подтвержденных многочисленными исследованиями, которые показывают, что развитие транспортной сети напрямую связано с повышением конкурентоспособности экономики, улучшением логистики и мобильности, а также созданием условий для роста внутренних и международных торговых связей. Китай, являясь одной из ведущих мировых экономик, активно развивает свою инфраструктуру, что конечно же обеспечивает основу для роста не только в сфере строительства дорог, но и в более широком контексте транспортных и логистических систем.

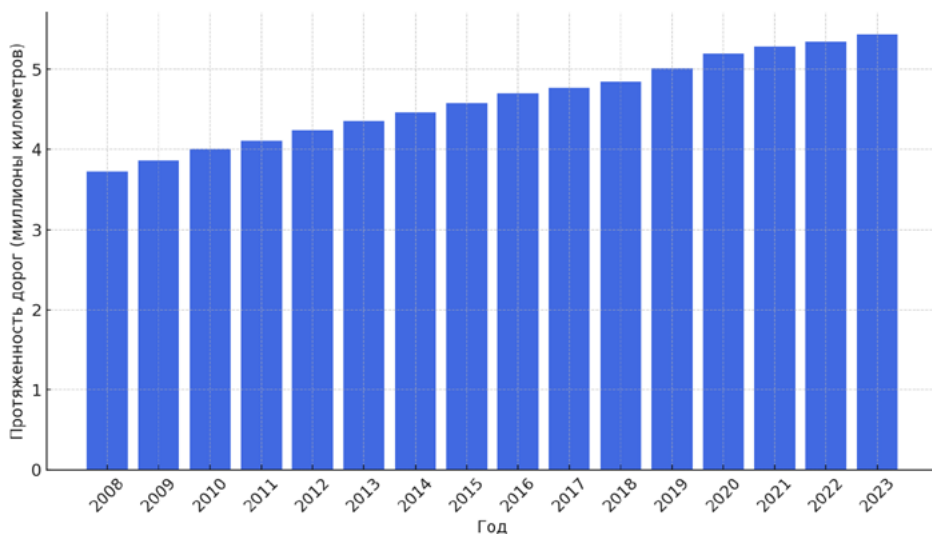
Актуальность исследования связана с тем, что современное состояние и динамика развития транспортной инфраструктуры Китая играют ключевую роль в обеспечении стабильности экономики и повышении ее конкурентоспособности

на международной арене. В условиях глобализации и ускоренного технологического прогресса важность эффективной и масштабной транспортной сети становится все более очевидной, в сущности, своей данный процесс актуален как для Китая, так и для стран, стремящихся модернизировать свою инфраструктуру с целью повышения экономической устойчивости.

Методы исследования. Для проведения исследования использовались различные методы анализа и оценки. В первую очередь, был проведен анализ документов, среди них отчеты и исследования, опубликованные на научных платформах, а также статистические данные, отражающие состояние и динамику строительства в Китае. Также применялся контент-анализ публикаций на платформах, среди которых Cyberleninka и Statista, для выявления ключевых тенденций в развитии транспортной инфраструктуры и строительства. В рамках качественного анализа были исследованы теоретические аспекты воздействия транспортных проектов на экономику Китая, что позволило глубже понять экономическую значимость строительства дорог.

Текущее состояние и динамика автомобильных дорог в Китае. Китай значительно расширил свою сеть автомобильных дорог за последние десятилетия, что, в сущности, было важным фактором для экономического развития страны. В 1949 году общая протяженность автомобильных дорог в Китае составляла всего 80,7 тыс. км, а это отражало ограниченные возможности транспортной инфраструктуры. Уже к 1952 году эта цифра увеличилась на 47 тыс. км, что в то время показывало рост и развитие транспортной сети в послевоенный период. В 1960-е годы XX века, благодаря реконструкции дорог и развитию инфраструктуры, протяженность дорог Китая достигла 500 тыс. км, что позволило на самом деле довольно значительно улучшить транспортное сообщение внутри страны и с соседними регионами. На рубеже 1990-2000-х годов Китай продолжил активно развивать свою сеть дорог. В 2000 году общая протяженность автомобильных дорог Китая составила 1,35 миллиона км, в том числе 11 605 км были скоростными автомагистралями, все это в сущности стало важным шагом в создании современной транспортной инфраструктуры, способствующей улучшению связи между регионами и развитию внешней торговли [2; 10; 11; 20].

К 2011 году Китай уже имел крупнейшую в мире сеть скоростных автомагистралей. Протяженность этих дорог составила 84,9 тыс. км, что закрепило за Китаем лидерство в области автомобильных перевозок и инфраструктуры. В 2017 году общая протяженность автомобильных дорог в стране превысила 4,77 млн км, в том числе 136 тыс. км скоростных автомагистралей и по сути своей данный рост продолжился, и к 2020 году длина сети скоростных автомагистралей Китая достигла 160 980 км, снова установив мировой рекорд. К 2021 году общая длина шоссейных автодорог Китая увеличилась на 24,6% по сравнению с 2012 годом, достигнув 5,28 млн км, что еще раз подтверждает стремительный рост транспортной инфраструктуры, именно такое развитие стало важным фактором для повышения мобильности населения и улучшения экономических показателей в стране [6; 15; 1; 13].

Рисунок 1. Общая протяженность общественных автомобильных дорог Китая с 2008 по 2023 год [14]

Согласно данным национальной статистики Китая по транспортным перевозкам, в последние годы наблюдается регулярное увеличение объемов грузовых перевозок по автомобильным дорогам, в сущности, данная тенденция продолжает сохраняться и в 2024 году, несмотря на различные вызовы в экономике. На протяжении последних лет страна демонстрирует устойчивый рост в области автомобильных грузовых перевозок, что напрямую связано с развитием промышленности, увеличением объемов производства и расширением внутренней торговли [7; 21; 4]. Согласно данным статистике за период с января по ноябрь 2024 года, общий объем автомобильных грузовых перевозок в Китае составил 3,81 миллиона тонн, что на 3,3% больше по сравнению с тем же периодом прошлого года, по сути своей эти данные подтверждают продолжение роста объемов грузовых перевозок по автомобильным дорогам, что в свою очередь является важным индикатором стабильности и динамичного развития экономики страны. Помимо всего прочего, статистические данные показывают значительные различия в темпах роста между различными регионами Китая. В частности, Пекин, невзирая на свою центральную роль в экономике, продемонстрировал довольно уверенный прирост в грузовых перевозках на уровне 19,9%, что является одним из самых высоких показателей по стране [9].

Высокий рост также наблюдается в таких регионах, как Шанхай, Фуцзянь и Шэньси, где объемы перевозок увеличились на 9,9%, 27,1% и 15,3% соответственно, безусловно такие данные подтверждают, что транспортная инфраструктура в этих регионах продолжает развиваться, а их экономическое значение для Китая возрастает [1; 20; 17; 22]. В то же время, в некоторых регионах, среди которых Гуйчжоу и Ганьсу, наблюдается снижение объемов грузовых перевозок, что конечно же связано с локальными экономическими проблемами.

Но в целом, такой рост в автомобильных грузовых перевозках является результатом нескольких факторов. В первую очередь это связано с улучшением транспортной инфраструктуры, увеличением длины автомобильных дорог и повышением качества обслуживания. Во-вторых, влияет конечно поддержка и развитие внутренней торговли, а также увеличение инвестиций в логистику и транспортные компании способствуют улучшению эффективности перевозок. И безусловно рост в автомобильных перевозках также тесно связан с увеличением потребности в доставке товаров между различными регионами страны, особенно с учетом роста производства и спроса на товары в крупных мегаполисах и промышленно развитых районах. Собственно, тенденция к увеличению объемов автомобильных грузовых перевозок в Китае продолжает сохраняться, что подтверждается последними статистическими данными, что и свидетельствует о дальнейшем развитии транспортной инфраструктуры и экономическом росте страны, а также об усилении Китая в роли одного из мировых лидеров в области грузовых перевозок [22; 12].

Таблица 1. Объемы автомобильных перевозок по Китаю в период с января по ноябрь 2024 года [22]

Регион	Автомобильные пассажирские перевозки (10,000 чел.)	Прирост по сравнению с началом года (%)	Автомобильные грузовые перевозки (10,000 тонн)	Прирост по сравнению с началом года (%)
Всего	1,079,451	7.4	3,810,661	3.3
Пекин	58,878	7.8	17,944	19.9
Тяньцзинь	11,000	6.3	32,559	9.4
Хэбэй	28,879	6.9	23,458	18.5
Шаньси	6,254	7.2	2,896	18.6
Внутренняя Монголия	17,100	-5.5	3,702	8.5
Ляонин	48,203	3.3	9,876	5.2
Цзилинь	5,633	-3.1	3,156	6.3
Хэйлунцзян	22,866	10.0	3,519	2.7
Шанхай	64,071	3.5	49,239	9.9
Цзянсу	33,739	5.7	25,618	3.8
Чжэцзян	25,699	9.7	7,319	11.2

Регион	Автомобильные пассажирские перевозки (10,000 чел.)	Прирост по сравнению с началом года (%)	Автомобильные грузовые перевозки (10,000 тонн)	Прирост по сравнению с началом года (%)
Аньхой	15,859	5.4	5,344	9.2
Фуцзянь	22,784	11.4	12,293	27.1
Цзянси	13,968	2.8	4,244	12.7
Гуандун	70,784	12.7	26,118	9.2
Гуанси	7,377	12.6	3,166	1.2
Хайнань	2,293	-11.0	473	15.2
Чунцин	10,952	9.6	5,004	6.7
Сычуань	24,341	5.7	7,198	4.4
Гуйчжоу	6,892	-2.3	1,852	-4.3
Юньнань	5,964	2.6	3,372	4.6
Тибет	1,237	15.4	9,014	4.9
Шэньси	29,358	15.7	7,188	15.3
Ганьсу	22,999	-13.9	6,620	-10.6
Цинхай	2,221	-12.4	1,595	11.7
Нинся	6,686	-11.6	3,360	2.3

Влияние экономических факторов на развитие дорожной инфраструктуры. Китайская дорожная инфраструктура стала драйвером экономики и социальных преобразований, сочетая масштабные инвестиции с долгосрочной стратегией. Экономические факторы, которые влияют на ее развитие это не только прямые вложения в строительство, но и затраты на содержание, ремонт и реконструкцию сети. Известно, что ежегодные расходы на обслуживание дорог составляют около 2% ВВП, что критически важно для сохранения их качества и пропускной способности. Улучшение дорожного покрытия (например, переход с гравийных на асфальтовые дороги) сократило среднее время доставки грузов на 30-40%, а грузооборот вырос с 3,6 млрд тонн в 2000 году до 39,1 млрд тонн в 2023 году. Что безусловно напрямую повлияло на снижение логистических затрат с 18% до 14,8% ВВП, повысив конкурентоспособность китайских товаров.

Социальные факторы безусловно связаны с урбанизацией и сокращением неравенства. К 2024 году 98% городов с населением свыше 500 тыс. человек соединены скоростными магистралями, что конечно же ускорило миграцию рабочей силы и рост внутреннего туризма (до 5,2 млрд поездок в год), но все же расходы на реконструкцию старых дорог в густонаселенных районах, например, в той же дельте реки Янцзы, достигают 15-20% бюджета проектов из-за необходимости переселения людей и компенсаций. Государственная политика акцентирует связь качества дорог с экономической отдачей. Так, реконструкция Пекин-Шанхайской магистрали в 2020-2023 годах увеличила ее пропускную способность на 50%, сократив время в пути для грузовиков на 25%, что привело к росту объемов межрегиональной торговли на 12% в прилегающих провинциях. При этом инвестиции в «умные» дороги с датчиками контроля износа и автоматическими системами ремонта позволили снизить затраты на обслуживание на 8-10% в пилотных регионах.

К 2024 году 30% дорожного бюджета направляется на ремонт существующей сети, а не на новые проекты, что отражает переход от экстенсивного развития к оптимизации, при этом сам рост грузооборота усиливает нагрузку на инфраструктуру: ежегодный износ дорожного полотна в промышленных зонах требует замены 5-7% покрытия, что эквивалентно 60-80 млрд юаней в год [8].

Перспективы развития автомобильных дорог в Китае. В ходе исследования были проанализированы различные аспекты развития рынка строительства автомобильных дорог в Китае, а также сделан прогноз относительно его дальнейшего развития. На основе гипотезы о том, что развитие данного рынка будет продолжать ускоряться благодаря высокому темпу экономического роста и растущему спросу на улучшение транспортной инфраструктуры, было выявлено несколько ключевых факторов, способствующих росту.

Результаты исследования подтверждают выдвинутую гипотезу. Согласно статистике, в 2021 году общая длина автомобильных дорог Китая составила 5,28 млн км, что безусловно является значительным увеличением по сравнению с предыдущими годами, помимо этого сама протяженность скоростных автомагистралей в Китае продолжает расти. По данным, к 2020 году длина сети скоростных автомагистралей Китая достигла 160 980 км, что также установило мировой рекорд, данные цифры подтверждают, что строительный рынок активно развивается, а увеличение длины дорог напрямую связано с улучшением внутренней транспортной логистики и поддержанием высокого уровня экономического роста в стране.

Пристальное внимание в исследовании было уделено тому, как развитие инфраструктуры влияет на экономические процессы, то есть отмечено, что в 2024 году общий объем автомобильных грузовых перевозок в Китае составил 3,81 миллиона тонн, что на 3,3% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Данные подтверждают, что развитие транспортной сети способствует увеличению объемов грузовых перевозок, что имеет прямое влияние на рост торговли и экономики. Особенно заметен рост перевозок в таких крупных

экономических центрах, как Пекин, где прирост составил 19,9%, и Шанхай, где этот показатель был на уровне 9,9%. Высокие темпы роста в этих регионах говорят о высоком спросе на улучшение транспортной инфраструктуры, что подтверждает правильность гипотезы.

В то же время проведенные исследования показали и некоторые ограничения. Ведь невзирая на активное строительство дорог, в некоторых регионах Китая можно наблюдать проблемы с рациональным использованием новых объектов. В частности, избыточная мощность инфраструктуры в менее населенных районах может привести к неэффективному использованию ресурсов и повышению долговой нагрузки на местные власти, помимо прочего строительство высокоскоростных железных дорог в малонаселенных районах, иногда вызывают вопросы о целесообразности таких инвестиций, так как они не всегда оправдывают себя с точки зрения экономической эффективности, как отмечают эксперты в одной из статей, а потому при проектировании автомагистралей нужно соблюдать такую же осторожность при принятии решений.

Вместе с тем, важным фактором остается высокие темпы строительства, которые позволяют Китаю поддерживать лидерские позиции на мировом рынке. Китай ежедневно строит более 700 метров дорог, что подчеркивает масштаб и амбициозность инфраструктурных проектов, и, хотя наблюдаются определенные экономические вызовы, Китай продолжает инвестировать в развитие транспортной инфраструктуры, что делает страну одним из лидеров в сфере дорожного строительства.

Амбициозность и масштаб подтверждается планами и проектами Китая, а именно тем что в 2022 году было реализовано 299 новых проектов по строительству скоростных автомагистралей и обычных автодорог национального и провинциального значения, общая протяженность которых составила 9 645 километров, а совокупный объем инвестиций достиг 882,6 миллиарда юаней (примерно 123 миллиарда долларов США). В 2024 году Китай завершает амбициозный проект по строительству 22-километрового тоннеля в горах Тянь-Шань, который станет частью новой скоростной магистрали протяженностью 1 300 километров, сокращая время в пути между Урумчи и Корлой с семи до трех часов и улучшая торговые связи с Центральной Азией. Согласно отчету Mordor Intelligence, объем строительного рынка Китая вырастет с 4,74 триллионов долларов США в 2023 году до 7,00 триллионов долларов США к 2028 году, при среднегодовом темпе роста 8,09% в течение прогнозируемого периода (2023-2028 годы) [6].

Заключение. Результаты исследования подтверждают гипотезу о том, что рынок строительства автомобильных дорог в Китае продолжит ускоряться в ближайшие годы, что напрямую связано с высокими темпами экономического роста и растущим спросом на улучшение транспортной инфраструктуры. В частности, данные о продолжении увеличения протяженности автомобильных дорог и сети скоростных автомагистралей Китая, а также о росте объемов автомобильных грузовых перевозок, подчеркивают, что развитие инфраструктуры стимулирует рост экономической активности и повышает конкурентоспособность

страны, но все же несмотря на эти положительные тенденции, важно отметить существующие ограничения. В частности, избыточная мощность инфраструктуры в малонаселенных районах может привести к неэффективному использованию новых объектов, что потребует более сбалансированного подхода к планированию и проектированию. Для обеспечения устойчивости и экономической эффективности будущих проектов требуется внимательное изучение региональных потребностей и более тщательная оценка экономической целесообразности крупных инфраструктурных вложений, что позволит повысить качество использования инфраструктуры и обеспечить дальнейший рост сектора с учетом новых вызовов и возможностей.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Автомобильные дороги Китая // Sapsan-logistics.ru // <https://sapsan-logistics.ru/avtomobilnye-dorogi-kitaya>.
2. Белая книга: сельские автодороги способствуют всестороннему социально-экономическому развитию в сельской местности Китая // 1hut.ru // <https://1hut.ru/economic/2024/11/belaia-kniga-selskie-avtdorogi-sposobstvuyut-vsestoronnemu-socialno-ekonomicheskomy-razvitiu-v-selskoi-mestnosti-kitaia>.
3. Глобальный инфраструктурный проект Китая «Один пояс – один путь» и экологические проблемы // Cyberleninka.ru // <https://cyberleninka.ru/article/n/globalnyu-infrastrukturnyy-proekt-kitaya-odin-poyas-odin-put-i-ekologicheskie-problemy>.
4. Китай: за 10 лет протяженность железных дорог увеличилась на 50% и превысила 150 тыс. км // Zdmira.com // <https://zdmira.com/news/kitaj-za-10-let-protyazhennost-zheleznykh-dorog-velichilas-na-50-i-prevysila-150-tys-km>.
5. Китай активно развивает высокоскоростные автомобильные магистрали // Cyberleninka.ru // <https://cyberleninka.ru/article/n/kitay-aktivno-razvivaet-vysokoskorostnye-avtomobilnye-magistrali>.
6. Китай построил развитую сеть скоростных дорог за десять лет // Rossaprimavera.ru // <https://rossaprimavera.ru/news/5d04260a>.
7. Китай завершает мегапроект по строительству тоннеля в горах Тянь-Шань // Overclockers.ru // <https://overclockers.ru/blog/GOTREK/show/198784/Kitaj-zavershaet-megaproekt-po-stroitel-stvu-tonnelya-v-gorah-Tyan-Shan>.
8. Национальный отчет о развитии транспортной инфраструктуры (2024) // Министерство транспорта КНР // <http://www.mot.gov.cn>.
9. Протяженность автодорог в Китае достигла 5,28 млн километров // Russian.people.com.cn // <https://russian.people.com.cn/n3/2022/0502/c31518-10091696.html>.
10. Проблемы стабилизации земляного полотна железных и автомобильных дорог в холодных регионах Китая // Cyberleninka.ru // <https://cyberleninka.ru>.

ru/article/n/problemy-stabilizatsii-zemlyanogo-polotna-zheleznyh-i-avtomobilnyh-dorog-v-holodnyh-regionah-kitaya.

11. Развитие транспорта в Китае и Центральной Азии в контексте формирования трансевразийских транспортных коридоров // Cyberleninka.ru // <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-transporta-v-kitae-i-tsentralnoy-azii-v-kontekste-formirovaniya-transevraziyskih-transportnyh-koridorov>.
12. Сколько дорог строят в Китае за год: удивительные цифры и факты о масштабах строительства // Umniimir.ru // <https://umniimir.ru/wiki/skolko-dorog-stroyat-v-kitae-za-god-udivitelnye-cifry-i-fakty-o-masstabax-stroitelstva/>.
13. Стратегическое развитие транспортной системы Китая // Cyberleninka.ru // <https://cyberleninka.ru/article/n/strategicheskoe-razvitie-transportnoy-sistemy-kitaya>.
14. Транспортная система Китая // XXGK.mot.gov.cn // https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202412/t20241224_4161563.html.
15. Транспортная система Китая // Natural-sciences.ru // https://natural-sciences.ru/ru/article/view?id=30460&utm_source=chatgpt.com.
16. Транспортная инфраструктура Китая: достижения и перспективы // Ria.ru // <https://ria.ru/20221102/avtodorogi-1828664968.html>.
17. Транспортная система Китая: состояние, проблемы, перспективы // Spravochnik.ru // https://spravochnik.ru/geografiya/transportnaya_sistema_kitaya_sostoyanie_problemy_perspektivy.
18. China announces £4BILLION megaproject to build world's largest artificial island airport which will host 80M passengers // The Sun // <https://www.the-sun.com/news/13115113/china-worlds-largest-artificial-island-airport>.
19. China digging world's longest motorway tunnel in £3BILLION mega project that will burrow for 13 miles beneath mountains // The Sun // <https://www.thesun.ie/news/14391949/china-worlds-longest-motorway-tunnel>.
20. China Construction Market – Growth, Trends, COVID-19 Impact and Forecasts (2023-2028) // Mordor Intelligence // <https://www.mordorintelligence.com/ru/industry-reports/china-construction-market>.
21. China Is Building 30,000 Miles of High-Speed Rail-That It Might Not Need // WSJ.com // <https://www.wsj.com/world/china/xi-high-speed-trains-china-3ef4d7f0>.
22. Total length of public roads in China // Statista.com // <https://www.statista.com/statistics/276051/total-length-of-public-roads-in-china/>.

LIU RENJIE

Master RUDN University, Moscow, Russia

N.A. SHUVALOVA

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
RUDN University, Moscow, Russia

ECONOMIC ASPECTS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE ROAD CONSTRUCTION MARKET IN CHINA

This article provides a comprehensive analysis of the economic aspects and prospects for the development of the road construction market in China, with a focus on its impact on the country's economy and the transportation industry. Key factors driving the growth of transportation infrastructure are examined, including high economic growth rates, increased domestic trade volumes, and demand for improved logistics chains. The article analyzes the dynamics of the increase in the total length of China's road network, which reached 5.28 million kilometers by 2021, and the expansion of the high-speed highway network, which reached 160,980 kilometers in 2020, setting a world record. Additionally, data on the growth of road freight volumes is analyzed, with 2024 figures showing 3.81 million tons, reflecting a 3.3% increase compared to the same period last year. It is confirmed that the development of transportation infrastructure is undeniably a key driver of economic growth and enhanced competitiveness for China. The article also discusses issues related to the inefficient use of new infrastructure in sparsely populated regions, which requires a more balanced approach to the planning and implementation of infrastructure projects. The conclusion suggests that despite these challenges, the road construction market in China will continue to accelerate, contributing to further economic growth and improvements in logistics.

Key words: China, road construction, transportation infrastructure, economic growth, freight transportation, high-speed highways, logistics, infrastructure planning, transportation policy, regional disparities.