

### **КОНЦЕПЦИЯ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» (OBOR): ПРЕДПОСЫЛКИ И РЕАЛИИ**

*Дан анализ экономического развития Китая за годы политики реформ и открытости (1978-2018 гг.). Раскрыта суть глобального инфраструктурного проекта КНР «Один пояс, один путь» (OBOR), сформулирована его цель, обоснованы основные задачи. Раскрыты экономические подходы Китая к проникновению на рынки стран разных регионов Восточного полушария и обоснованы сферы его интересов в отношении этих стран. Выявлены проблемы, которые нужно преодолеть Украине для включения в OBOR.*

*Ключевые слова: Китай, политика реформ и открытости, концепция «Один пояс, один путь» (OBOR), сферы интересов, Западная Европа, Южная Европа, Центральная и Восточная Европа, Евразия, Африка, Россия, Украина.*

**KUKHARSKA NATALIA**

Odessa National Economic University

### **THE CONCEPT «ONE BELT, ONE ROAD» (OBOR): BACKGROUND AND REALITIES**

*Дан анализ экономического развития Китая за годы политики реформ и открытости (1978-2018 гг.). Представлены основные драйверы стремительного экономического роста Китая, которые позволили добиться значительных результатов, а именно: инвестиции в научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки (НИОКР), в результате чего Китай стал третьей страной в мире; банковская система, которая представлена корпоративными гигантами, занимающие наивысшие ступеньки в рейтинге 2000 крупнейших компаний журнала Forbes; армия, являющаяся второй после США, и военная реформа страны, в результате которой создана военно-морская инфраструктура в ключевых для КНР регионах – западной части Тихого океана, в Индийском океане, в Красном море. Раскрыта суть масштабного инфраструктурного проекта Китая «Один пояс, один путь» (OBOR). Сформулирована цель OBOR, при достижении которой Китай меняет глобальную инфраструктуру под свое развитие на длительную перспективу, используя глобализацию 2.0 (в которой именно Китай возглавит и определит ход мирового процесса) и современную взаимозависимость стран мира. Обоснованы основные задачи концепции OBOR: строительство транспортной инфраструктуры для развития «Нового шелкового пути»; активная работа в области энергетики; расширение сотрудничества в области торговли; создание проектов по культурному и гуманитарному обмену. По каждой поставленной задаче приведены конкретные достижения, которые уже достигнуты Китаем. Раскрыты экономические подходы КНР к проникновению на рынки стран разных регионов Восточного полушария (Западной и Южной Европы, стран Центральной и Восточной Европы, Юго-Восточной Азии и Африки, а также сотрудничество КНР с РФ) и обоснованы сферы его интересов в отношении этих стран. Обосновано логистическое значение Украины для проекта «Один пояс, один путь» и выявлены проблемы, которые нужно преодолеть для возможного вписывания Украины в центральный сухопутный маршрут OBOR – «Новый евразийский сухопутный мост» через Казахстан – РФ – Беларусь – Польшу.*

*Key words: China, policy of reforms and opening up, the concept of "One Belt, One Road" (OBOR), areas of interest, Western Europe, Southern Europe, Central and Eastern Europe, Eurasia, Africa, Russia, Ukraine.*

### Постановка проблемы в общем виде

В 60-х годах XX ст. Китай был бедной аграрной страной, которая в результате неудачной сельскохозяйственной коллективизации («политика народных коммун») пережила страшный голод. Провал в политике индустриализации «Большого скачка» был обусловлен низким уровнем квалификации рабочих, отсутствием технологий и необходимой инфраструктуры для масштабного производства стали и чугуна в домашних условиях. Компания «Пусть расцветают сто цветов», проведенная Мао Цзэдуном, вылилась в жесткое преследование инакомыслящих, а «культурная революция» стала фатальным кровопролитием. Количество жертв за этот период (1956-1976 гг.), по разным оценкам, составила от 30 до 56 млн. человек [1; 2]. Это самая большая потеря населения в мирное время в истории человечества.

В 1970-х годах, в результате проведения Дэн Сяопином радикальных реформ, экономика Китая начала расти. Первоочередной задачей стало развитие промышленности. С 1979 г. Китай активно привлекал иностранные инвестиции для модернизации старых и создания новых промышленных предприятий. Для иностранных компаний были созданы особые экономические зоны (Шеньчжень, Шикоу, Чжухай), открыто 14 новых городов и портов, в которых действовали специальные обменные валютные пункты для инвесторов. Взяв курс на промышленное производство, экономика Китая стала меньше зависеть от сельского хозяйства [3].

Путь Китая после второй революции – «политики реформ и открытости» (1978-2018 гг.), был отнюдь непростой: её проведение не только глубоко изменило страну, но и оказало серьезное влияние на мировое пространство, поставив КНР и мир на путь совместного развития, что, собственно, и дало возможность осуществления амбициозного проекта под названием «Один пояс, один путь» (One belt, one road, OBOR).

### Анализ последних исследований и публикаций

Однако, не смотря на важность китайской инициативы «Один пояс, один путь» для всего современного мира, публикаций на эту тему недостаточно много. Особо следует отметить таких ученых-экономистов, как Дергачев В. [4, 143-155; 5, с. 21-29], Ефремов Д. [6], Ермолаев А. [7], Киктенко В. [8], Коваль А. [9], Константинов В. [10].

**Целью исследования** является обоснование влияния Китая на рынки стран разных регионов Восточного полушария посредством возрождения Великого Шелкового пути – концепции «Один пояс, один путь» (OBOR).

### Изложение основного материала

В начале проведения политики реформ и открытости Китай придерживался экстенсивной модели развития. Вслед за постепенным увеличением объема экономики, в стране осознали важность трансформации экономического развития.

В 1978 г. объем ВВП КНР составлял всего 54,82 млрд. долл., а в 2017 г. ВВП (номинальный) достиг 12,2 трлн. долл. США. Став второй экономикой в мире, доля КНР в удельном весе мировой экономики выросла с 1,8 % до 16 % (соответственно по годам), и по этому показателю Китай уступает только США (табл. 1).

Таблица 1

**Показатели развития экономики Китая за период политики реформ и открытости**

Показатели	Годы	
	1978	2017
Объем номинального ВВП	54,82 млрд. дол.	12,2 трлн. дол.
Среднегодовой номинальный рост ВВП	14,5 %	
Темпы инфляции	4,8 %	
Среднегодовой фактический рост ВВП	9,7 %	
Уровень ВВП на душу населения	56,78 долл.	8935 долл.
Внешнеторговый оборот, в т.ч.	5,28 млрд. дол.	4,14 трлн. дол.
- объем экспорта (1-е место в мире)	2,50 млрд. дол.	1,86 трлн. дол.
- объем импорта (2-е место в мире)	2,78 млрд. дол.	2,29 трлн. дол.
Удельный вес в мировой экономике	1,8 %	16 %

Основными драйверами такого стремительного роста развития экономики страны являются:

1. Инвестиции в научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки (НИОКР), которые составили около 300 млрд долл. [11]. В результате, в 2003 г. Китай стал третьей страной, которая запустила собственную пилотируемую космическую миссию, создал две экспериментальных орбитальных станции и запустил два ровера на Луну. В 2016 г. Китай приобрел интеллектуальную собственность на транспортный самолет Ан-225 «Мрія».

2. Банковская система. В настоящее время китайские банки – это корпоративные гиганты, занимающие наивысшие ступеньки в рейтинге 2000 крупнейших компаний журнала Forbes. В 2018 г. в топ-10 по уровню капитализации попали все четыре крупнейших государственных китайских банка – ICBC (311 млрд. долл.), Китайский строительный банк (261 млрд. долл.), Аграрный банк Китая (184 млрд. долл.) и Банк Китая (159 млрд долл.) [11].

3. Армия и военная реформа страны. За последнее десятилетие оборонный бюджет КНР возрос почти втрое и по итогам 2018 г. составил 176 млрд. долл. [12]. (второй показатель после США). Сухопутные войска Народно-освободительной армии Китая (НОАК) являются самыми многочисленными в мире. На вооружении авиации находятся китайские истребители 5-го поколения J-20. В быстро развивающемся военно-морском флоте насчитывается два авианосца (один из них, «Ляонин», бывший авианесущий крейсер «Варяг», который, при готовности судна на 70 %, был куплен у Украины в 1988 г. по цене металлолома – за 23 млн. долл. США), еще три строятся. Создается военно-морская инфраструктура в ключевых для Китая регионах мира – западной части Тихого океана и в Индийском океане, а также в Красном море.

Стремительный рост экономики страны позволил добиться значительных результатов в энергетике, транспортном сообщении, телекоммуникациях, науке, образовании, культуре, здравоохранении и инфраструктурном строительстве.

В 2020 г. КНР – единственная экономика в мире, показывающая рост на 2,3% (1 кв. 2020 г. – наблюдался спад на 6,8%, 2 кв. – рост на 3,2%, 3 кв. – рост на 4,9%. 4 кв. – также рост на 6,5%). Для сравнения, ВВП США сократился на 3,6%, ЕС – на 7,4%, ВВП мира – на 4,3% [13].

В 2010-х годах, на фоне стремительного экономического прорыва, Китайская Народная Республика разработала концепцию возрождения исторического Великого Шелкового пути «Один пояс, один путь» (One belt, one road, OBOR) и в 2013 г. выдвинула предложение по созданию объединённых проектов сухопутного «Экономического пояса Шёлкового пути» (который, в свою очередь, разделяется на три главных маршрута, по которым Китай планирует доставлять товары в Европу и Африку и обратно) и «Морского Шёлкового пути XXI века» (включающего уже имеющиеся водные торговые пути из портов Китая в Европу, на которых КНР строит новые порты или модернизирует имеющиеся). Ключевыми на этом пути будут порт Гвадар (Пакистан), Хайфа (Израиль), Пирей (Греция), который китайцы взяли в долгосрочную аренду, Палермо (Италия), а также окончание строительства порта в Джибути (Африка), который станет местом расположения не только транзитного хаба для китайских товаров, но и первой китайской зарубежной военно-морской базой. Именно к этим портам и будут подходить сухопутные транзитные маршруты, на которых КНР также определены «ключевые города».

Главным преимуществом сухопутного маршрута перед морским является скорость доставки товаров: из Китая в Европу железнодорожный состав движется 15 дней, что в 2 раза быстрее, чем по морю. Однако объемы перевозок по сухопутным маршрутам не сопоставимы с морскими, а цена отправки контейнера морем в 2-3 раза дешевле [14].

«Один пояс, один путь» является поистине масштабным инфраструктурным проектом: в сотрудничество будет вовлечено минимум 77 стран Центральной и Юго-Восточной Азии, Европы, Африки и России (66% населения). Следует обратить внимание, что к OBOR не присоединились Австралия и Япония — две крупные экономики, тесно связанные с Азией экономически, но в политическом плане ориентирующиеся на США.

В 2017 г. на Первом Форуме международного сотрудничества «Один пояс, один путь», на котором присутствовали делегации из 100 стран мира, было согласовано 270 проектов на сумму 124 млрд. долл. США.

Уже созданы Фонд Шелкового пути, с капиталом около 40 млрд. долл.; Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) с портфелем около 100 млрд. долл., который успешно конкурирует на региональном уровне с Всемирным банком и который эксперты уже назвали китайским аналогом МВФ.

Концепция «Один пояс, один путь» сформулирована и закреплена в документах таких мировых организаций, как Генеральная Ассамблея ООН и Совет Безопасности.

ОВОР нацелена на: содействие свободного, упорядоченного движения экономических факторов; эффективное распределение ресурсов и углубление рыночной интеграции; поощрение координации экономической политики стран вдоль маршрутов ОВОР; расширение и углубление регионального сотрудничества; формирование общими усилиями открытой, инклюзивной и сбалансированной архитектуры регионального сотрудничества [15].

Целью концепции является Глобализация 2.0 (в которой именно Китай возглавит и определит ход мирового процесса), создание экономических, политических связей вокруг Китая, гармонизация культурных ценностей стран-участниц, создание условий для активной торговли на основе принципа победитель-победитель. Прокладывая ОВОР, Китай меняет глобальную инфраструктуру под себя, под свое развитие на длительную перспективу, используя глобализацию и современную взаимозависимость стран мира.

Основными задачами концепции являются:

1) строительство транспортной инфраструктуры для развития «Нового шелкового пути». Примеры: в конце 2016-го началось строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали, которая свяжет Китай с Лаосом; строительство дороги Джакарта – Бандунг (Индонезия), которая сократит путь почти на 4/5; хайвей между Адис-Абебой (столица Эфиопии) и Джибути (750 км) и железнодорожное сообщение между Момбасой и Найроби в Кении (480 км); завершено строительство порта Хамбантога в Шри-Ланке; частично сдан в аренду China Ocean Shipping Company греческий порт; налажено сотрудничество с ОАЭ по морской гавани Халифа; новые авиарейсы 90 компаний в 37 странах работают на регулярных направлениях более чем в 50 городах;

2) активная работа в области энергетики. Основными партнерами являются Россия и Пакистан; с 15 странами подписаны документы о партнерстве по строительству цифрового Шелкового пути; закончено строительство электростанции в Бангладеш и строительство гидроэлектростанции в Омане;

3) расширение сотрудничества в области торговли. С 2013 г. Китай создал более 80 линий экономических и торговых связей, в них вложено 28,9 млрд. долл., за счет чего создано 244 тыс. рабочих мест, на которых трудятся местные жители. КНР заключила 16 соглашений о свободной торговле с 25 странами. Торговые партнеры работают на четырех континентах, половина из них – в странах, задействованных в проекте «ОВОР»;

4) создание проектов по культурному и гуманитарному обмену. За пять лет подписано 76 двусторонних документов о сотрудничестве в области культуры и туризма; созданы альянсы Международного театра, музеев, художественных фестивалей и библиотек, открылась художественная галерея «Шелковый путь»; в сентябре 2017 г. учрежден Всемирный туристический альянс.

В первой половине «политики реформ и открытости» (70-е и 80-е гг.) именно инвестиции из *Западной Европы* помогли начать глубокую модернизацию и реформирование экономики, а во второй половине (90-е и 2000-е) рынок Европейского Союза стал вторым по важности направлением китайской внешней торговли.

Однако, начиная с 2010-х гг., ситуация стала меняться. Если в 2008-м объем китайских инвестиций в страны ЕС составил всего 840 млн долл., то в 2016-м он достиг почти 43 млрд долл. Общий объем инвестиций Китая уже превысил 350 млрд. долл. Хотя доля этих инвестиций в ЕС все еще не высока – около 2,5%, темпы их роста достигают 25%, [16].

На рынке Западной Европы китайские инвесторы действуют в двух направлениях:

1) покупка высокотехнологичных компаний, как молодых, обладающих интересными патентами, но не имеющих достаточных собственных средств для развития производства, так и известных крупных игроков;

2) покупка известных брендов (например, Volvo, производящего легковые автомобили, китайским автопроизводителем Geely), при помощи которых можно облегчить доступ на мировые рынки национальных товаров или улучшить имидж собственной продукции на внутреннем рынке КНР.

Иной подход КНР использует в отношении стран *Южной Европы*, которые после финансового кризиса 2008 г. были ослаблены больше экономик стран Западной Европы и особо нуждались в инвестициях. Для Китая, хотя эти страны и не обладают собственными современными технологиями, перспективны для выхода китайских товаров под европейской маркой.

На рынке Южной Европы китайцы инвестируют в:

1) инфраструктурные проекты:

- порт Пирей (ворота в ЕС) – в аренде COSCO Group 2-х з 3-х терминалов, 51% акций оператора порта;
- значительные активы на энергорынке Португалии и Греции;
- терминалы в портах Валенсии и Бильбао;
- контроль над региональными аэропортами в Греции и Испании;
- покупка крупнейшей страховой компании в Португалии.

2) сельское хозяйство и пищевая промышленность.

Страны *Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ)* с еще большей готовностью, чем их западные соседи, открывают дорогу китайским инвестициям. КНР, используя в этой части Европы инициативу «16+1», особое внимание уделяет странам-кандидатам в ЕС (Македонии, Сербии, Черногории), в которых еще не действуют меры регулирования Евросоюза.

Здесь китайцы также предпочитают инвестировать в инфраструктурные проекты: приобрели аэропорт в Тиране, терминал в порту Констанцы; планируют строительство ядерных реакторов в Болгарии и Румынии, крупных мостов и транспортных развязок в Хорватии, железную дорогу Белград – Будапешт, рассматриваемую как один из участков OBOR.

Кроме этого, КНР в ЦВЕ использует так называемую "мягкую силу" – образовательные проекты, гранты, культурные мероприятия, экспертно-аналитические центры (например, пражский Институт нового Шелкового пути), совместные бизнес-ассоциации и торговые палаты.

Необходимым условием для завоевания глобального лидерства, для превращения Китая в сверхдержаву является распространение его влияния на всю *Евразию*: здесь проживают около 4,5 млрд. человек; сконцентрировано больше 40% мирового ВВП; военный потенциал сравним с США; Ближний Восток обеспечивает КНР значительную часть нефти; Юго-Восточная Азия является источником сырья и, одновременно, рынками сбыта; островные государства на юге Тихого океана имеют важнейшее стратегическое положение. (Как уже указывалось ранее, к OBOR не присоединились Австралия и Япония) [17].

К 2020 г. «Один пояс, один путь» охватил почти всю Азию и постсоветское пространство. Сферами его интересов здесь являются:

1) развитие морской торговли и инвестиции в морскую инфраструктуру создают новые возможности для военно-морского присутствия:

- получает в собственность портовую и транспортную инфраструктуру в странах от Юго-Восточной Азии в Западную Европу;
- берет под свой контроль транспортные компании, с которыми США не смогут ввести санкции.

2) сотрудничество в культурной, научной, образовательной сферах:

- финансирует исследовательские центры и общественные организации (в Индонезии около 50 млн. долл., в Беларуси создан индустриальный парк «Большой камень»);
- предоставляет гранты деятелям искусств в азиатских странах, которые можно сравнить с США;
- финансирует издание школьных учебников на Филиппинах;
- создан университет в Малайзии; Институты Конфуция – культурно-образовательные центры, аналоги Британского Совета или немецкого Гете Института;

- запланированы «Годы Китая».
- 3) привлечение иностранных студентов в Китай:
- если 10 лет назад это были хуацяо (из стран Юго-Восточной Азии), то с 2020 г. – это и представители других этносов, таких как Таиланд, Пакистан, Монголия и Туркменистан;
- в ОВОР Китай постепенно вытесняет из сферы образования США, Россию, Великобританию, Турцию.
- 4) создание альтернативных торговой и финансовой систем, которые не будут отделены от мировой, однако не будут находиться в такой зависимости от США, как современные международные институты:
- с октября 2016 г. юань официально является свободно конвертируемой валютой мира.
- 5) тесное сотрудничество КНР с РФ:
- поставки нефти и газа;
- РФ строит газопровод «Сила Сибири»;
- Северный морской путь не только более дешевый, но и более безопасный маршрут для морских перевозок из КНР в ЕС;
- покупает активы в российских компаниях;
- получил в аренду на 49 лет 120 тыс. га земли в Забайкальском крае.

За 7 лет к стратегии «Один пояс, один путь» присоединились и страны *Африки*. За это время китайские корпорации уже купили или арендовали в странах Африки более 3,5 млн. га плодородной земли [18]:

в Эфиопии аренда стоит 1 доллар 20 центов за гектар в год, покупка земли – 20-30 долл. за гектар; в Танзании приобретено 30 тыс. га земли для выращивания гибридного риса, который выращивают китайцы и затем урожай экспортируют в Китай; в Замбии осуществляется выдача кредитов и скупка активов, а также контроль над электроэнергетикой Замбии; в Уганде китайским инвесторам выделено 12 тыс. га, на которых работают крестьяне из Китая; в Мозамбике Китай инвестирует средства в агропроекты – выращивание риса для дальнейшего экспорта в Китай за счет выделенных Экспортно-импортным банком КНР 6 млрд. долл.; в Кении – аренда земли на 50 лет, завезли своих рабочих, все выращенное отправляется в Китай, все оборудование тоже закуплено в Китае.

*Украина* одна из первых среди стран Европы присоединилась к проекту ОВОР (декабрь 2013 г.), так как она:

- важная составляющая маршрута и географически, и инфраструктурно;
- удобная площадка для создания транспортно-логистических хабов;
- одновременный выход на рынки сразу нескольких стран ЕС;
- еще пока способна создавать крупнейшие транспортные самолеты, авианосные корабли;
- имеет технологии создания ракетной и космической техники, биотехнологии, значительные научные наработки в медицине;
- имеет большое количество творческих и технически грамотных специалистов и ученых.

Однако на сегодняшний день каждый из трех основных сухопутных маршрутов ОВОР – северный (Китай – Монголия – Россия), центральный («Новый евразийский сухопутный мост» через Казахстан – РФ – Беларусь – Польшу) и южный («Новый шелковый путь» через Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турцию) – пролегает в обход нашей территории.

Логистическое значение для Украины имеет только центральный коридор ОВОР. Но транзитную альтернативу и привлекательность на этом направлении перехватила Беларусь: по её железной дороге в рамках ОВОР уже перевезено 331,5 тыс. контейнеров (в то время как «Укрзалізниця» – только 12 тыс.), под инфраструктурные проекты Беларусь от Китая смогла привлечь около 800 млн. долл. В целом же под проекты в рамках «Один пояс, один путь» (включая промышленность, энергетику, поддержку малого и среднего бизнеса и т.п.) стране предоставлены две кредитные линии в юанях на сумму, эквивалентную 7 млрд. долл. [19].

Для того, чтобы вписаться в центральный маршрут ОВОР, Украине необходимы:

- модернизация и обновление инфраструктуры, а именно: современные автомобильные дороги, скоростные железные дороги, новые или модернизированные аэропорты и морские / речные порты, формирование транспортно-логистических хабов;
- увеличение скорости преодоления товарами таможенных границ между странами;
- улучшение качества работы таможенных органов и искоренения коррупции на них;
- пересмотр торговых ограничений между Украиной, Китаем и остальными участниками OBOR.

#### Выводы

После успешного периода политики реформ и открытости, которая ознаменовалась стремительным экономическим развитием Китая, миру была представлена концепция возрождения Великого Шелкового пути «Один пояс, один путь» (OBOR). Проводя в действие эту концепцию XXI века, КНР создает себе условия для мирового господства, планирует стать самой крупной экономикой, определить и возглавить ход мирового процесса в рамках Глобализации 2.0. OBOR связывает своими трубопроводами, автомагистралями, аэропортами, железными дорогами и оптоволоконными линиями всю территорию Евразии (и выходит на рынки Европы), а также значительную часть Африки. Вся эта инфраструктура создается на деньги китайских инвесторов и для перспектив китайского бизнеса.

В настоящее время OBOR пролегает в обход Украины. Для того, чтобы не потерять возможность включения нашей страны в OBOR, необходимо срочно начать модернизацию национальной инфраструктуры, повысить качество работы таможенных органов, а также преодолеть тотальную коррупцию в них.

#### Литература

1. Tao Yang Dennis. China's Agricultural Crisis and Famine of 1959-1961: A Survey and Comparison to Soviet Famines. Palgrave MacMillan, Comparative Economic Studies 50. – 2008. – pp. 1-29. URL : <https://ideas.repec.org/a/pal/compe/v50y2008i1p1-29.html>
2. La Chine creuse ses trous de memoire (фр.). La Liberation (17 juin 2011). URL : [https://translate.google.com/translate?hl=ru&sl=fr&u=https://www.liberation.fr/planete/2011/06/17/la-chine-creuse-ses-trous-de-memoire\\_743211&prev=search&pto=aue](https://translate.google.com/translate?hl=ru&sl=fr&u=https://www.liberation.fr/planete/2011/06/17/la-chine-creuse-ses-trous-de-memoire_743211&prev=search&pto=aue)
3. Ван М. Китай: экономическое развитие и социальная гармония. – Народное издательство. – 2006. – 67 с.
4. Дергачев В. А. Глобальная геоэкономика (трансформация мирового экономического пространства), Научная монография. – Одесса : ИПРЭЭИ НАНУ, 2003. – 240 с.
5. Дергачев В. А., Черничко Э. А. Геоэкономическая трансформация международных транспортных коридоров. – Одесса : Феникс, 2007. – 132 с.
6. Єфремов Д. Підприємницьке середовище в ЄС та КНР: конвергенція чи роз'єднання? // Україна – Китай. – 2020. - № 2. URL : <https://sinologist.com.ua/yefremov-d-pidpryyemnytske-seredovyshhe-v-yes-ta-krn-konvergenziya-chy-roz-yednannya/>
7. Єрмолаєв А. В. Україно-китайське стратегічне партнерство: співпраця зі створення спільного майбутнього для євро-азійського континенту// Україна – Китай. – 2018. - № 13. URL : <https://sinologist.com.ua/yermolayev-v-ukrayino-kytajske-strategichne-partnerstvo-spivpratsya-zi-stvorenniya-spilnogo-majbutnogo-dlya-yevro-azijiskogo-kontynentu/>
8. Кіктенко В. О. «Школа Джозефа Нідема»: дискусії навколо китайської науки та цивілізації. — Київ : Видавничий дім «Гельветика», 2020. — 412 с.
9. Аудіт зовнішньої політики: Україна – Китай. Дискусійна записка / Гончарук А. З., Гобова Є. В., Кіктенко В. О., Коваль О. А., Кошовий С. А. – Київ : Інститут світової політики, 2016. – 60 с. URL : <https://sinologist.com.ua/audit-zovnishnoyi-politiki-ukrayina-kitaj/>
10. Константинов В. Китай меняет внешнюю стратегию: что изменит проект "Один пояс, один путь" // Европейская правда. – 2017. URL : <https://www.eurointegration.com.ua/rus/articles/2017/05/19/7065874/>
11. Єфремов Д. Американское высокомерие против китайской напористости // Зеркало недели. – 2019. - №18. – С.1, 4. URL : <https://zn.ua/international/amerikanskoe-vysokomerie-protiv-kitayskoy-naporistosti-317945.html>

12. Немырич С., Полищук А. 2019-й. Что дальше? // Зеркало недели. – 2019. - №16. – С.1, 6. URL : [https://zn.ua/international/2019-y-chno-dalshe-315958\\_.html](https://zn.ua/international/2019-y-chno-dalshe-315958_.html)
13. Рост ВВП Китая в 2020 году стал минимальным за 45 лет. URL : <https://www.rbc.ru/economics/18/01/2021/600503c09a79470549f19781>
14. Коваль А. Вместо кнута и пряника – пояс и путь. Китай предлагает миру поддержать свою концепцию // Зеркало недели. – 2017. - №18-19. – С. 5. URL : [https://zn.ua/international/vmesto-knuta-i-pryanika-poyas-i-put-kitay-predlagaet-miru-podderzhat-svoyu-koncepciyu-248857\\_.html](https://zn.ua/international/vmesto-knuta-i-pryanika-poyas-i-put-kitay-predlagaet-miru-podderzhat-svoyu-koncepciyu-248857_.html)
15. Один пояс и один путь. URL : [https://ru.wikipedia.org/wiki/Один\\_пояс\\_и\\_один\\_путь](https://ru.wikipedia.org/wiki/Один_пояс_и_один_путь)
16. Константинов В. Китайский гость. Пекин пришел в Европу всерьез и надолго // Зеркало недели. – 2019. - №11. – С. 6. URL : [https://zn.ua/international/kitayskiy-gost-312558\\_.html](https://zn.ua/international/kitayskiy-gost-312558_.html)
17. Константинов В. От океана до океана. Как Китай строит новый мир // Зеркало недели. – 2018. – 347. – С. 1, 5. URL : [https://zn.ua/international/ot-okeana-do-okeana-302592\\_.html](https://zn.ua/international/ot-okeana-do-okeana-302592_.html)
18. Паливода А. Китай, которому всё мало. Почему получатели китайских инвестиций в итоге теряют всё // Зеркало недели. - 2019. - №30. – С. 8. URL : [https://zn.ua/finances/kitay-kotoromu-vse-malo-327200\\_.html](https://zn.ua/finances/kitay-kotoromu-vse-malo-327200_.html)
19. Ефремов Д. Прагматизм с восточной спецификой // Зеркало недели. – 2019. - №34. – С. 6. URL : [https://zn.ua/macrolevel/pragmatizm-s-vostochnoy-specifikoy-329839\\_.html](https://zn.ua/macrolevel/pragmatizm-s-vostochnoy-specifikoy-329839_.html)

#### References

1. Tao Yang Dennis. China's Agricultural Crisis and Famine of 1959-1961: A Survey and Comparison to Soviet Famines. Palgrave MacMillan, Comparative Economic Studies 50. – 2008. – pp. 1-29. URL : <https://ideas.repec.org/a/pal/compes/v50y2008i1p1-29.html>
2. La Chine creuse ses trous de memoire (фр.). La Liberation (17 juin 2011). URL : [https://translate.google.com/translate?hl=ru&sl=fr&u=https://www.liberation.fr/planete/2011/06/17/la-chine-creuse-ses-trous-de-memoire\\_743211&prev=search&pto=aue](https://translate.google.com/translate?hl=ru&sl=fr&u=https://www.liberation.fr/planete/2011/06/17/la-chine-creuse-ses-trous-de-memoire_743211&prev=search&pto=aue)
3. Van M. Kitaj: ekonomicheskoe razvitiye i socialnaya garmoniya. – Narodnoye izdatelstvo. – 2006. – 67 s.
4. Dergachev V. A. Globalnaya geoeconomika (transformaciya mirovogo ekonomicheskogo prostranstva), Nauchnaya monografiya. – Odessa : IPREEI NANU, 2003. – 240 s.
5. Dergachev V. A., Chernichko E. A. Geoeconomicheskaya transformaciya mezhdunarodnyh transportnyh koridorov. – Odessa : Feniks, 2007. – 132 s.
6. Iefremov D. Pidpriyemnytske seredovyshe v YeS ta KNR: konverhentsiia chy roziednannia? // Ukraina – Kytai. – 2020. - № 2. URL : <https://sinologist.com.ua/yefremov-d-pidpriyemnytske-seredovyshe-v-yes-ta-knr-konverhentsiia-chy-roziednannia/>
7. Iermolaiev A. V. Ukraino-kytayske stratehichne partnerstvo: spivpratsia zi stvorennia spilnogo maibutnogo dlia yevro-azijskoho kontyentu// Ukraina – Kytai. – 2018. - № 13. URL : <https://sinologist.com.ua/yermolaiev-v-ukrayino-kytayske-strategichne-partnerstvo-spivpratsya-zi-stvorennia-spilnogo-majbutnogo-dlya-yevro-azijskoho-kontyentu/>
8. Kiktenko V. O. «Shkola Dzhozefa Nidema»: dyskusii navkolo kytayskoi nauky ta tsyvilizatsii. — Kyiv : Vydavnychiy dim «Helvetyka», 2020. — 412 s.
9. Audit zovnishoi polityky: Ukraina – Kytai. Dyskusiina zapyska / Honcharuk A. Z., Hobova Ye. V., Kiktenko V. O., Koval O. A., Koshovyi S. A. – Kyiv : Instytut svitovoi polityky, 2016. – 60 s. URL : <https://sinologist.com.ua/audit-zovnishnoyi-politiki-ukrayina-kitaj/>
10. Konstantinov V. Kitaj menyaet vneshnyuyu strategiyu: chto izmenit proekt "Odin poyas, odin put" // Evropejskaya pravda. – 2017. URL : <https://www.euointegration.com.ua/rus/articles/2017/05/19/7065874/>
11. Efremov D. Amerikanskoe vysokomerie protiv kitayskoj naporistosti // Zerkalo nedeli. – 2019. - №18. – S.1, 4. URL : [https://zn.ua/international/amerikanskoe-vysokomerie-protiv-kitayskoj-naporistosti-317945\\_.html](https://zn.ua/international/amerikanskoe-vysokomerie-protiv-kitayskoj-naporistosti-317945_.html)
12. Nemyrich S., Polishuk A. 2019-j. Chto dalshe? // Zerkalo nedeli. – 2019. - №16. – S.1, 6. URL : [https://zn.ua/international/2019-y-chno-dalshe-315958\\_.html](https://zn.ua/international/2019-y-chno-dalshe-315958_.html)
13. Rost VVP Kitaya v 2020 godu stal minimalnym za 45 let. URL : <https://www.rbc.ru/economics/18/01/2021/600503c09a79470549f19781>
14. Koval A. Vmesto knuta i pryanika – poyas i put. Kitaj predlagaet miru podderzhat svoyu koncepciyu // Zerkalo nedeli. – 2017. - №18-19. – S. 5. URL : [https://zn.ua/international/vmesto-knuta-i-pryanika-poyas-i-put-kitay-predlagaet-miru-podderzhat-svoyu-koncepciyu-248857\\_.html](https://zn.ua/international/vmesto-knuta-i-pryanika-poyas-i-put-kitay-predlagaet-miru-podderzhat-svoyu-koncepciyu-248857_.html)
15. Odin poyas i odin put. URL : [https://ru.wikipedia.org/wiki/Один\\_пояс\\_и\\_один\\_путь](https://ru.wikipedia.org/wiki/Один_пояс_и_один_путь)
16. Konstantinov V. Kitajskij gost. Pekin prishel v Evropu vserez i nadolgo // Zerkalo nedeli. – 2019. - №11. – S. 6. URL : [https://zn.ua/international/kitayskiy-gost-312558\\_.html](https://zn.ua/international/kitayskiy-gost-312558_.html)
17. Konstantinov V. Ot okeana do okeana. Kak Kitaj stroit novyj mir // Zerkalo nedeli. – 2018. – 347. – S. 1, 5. URL : [https://zn.ua/international/ot-okeana-do-okeana-302592\\_.html](https://zn.ua/international/ot-okeana-do-okeana-302592_.html)
18. Palivoda A. Kitaj, kotoromu vsyo malo. Pochemu poluchateli kitajskih investitsij v itoge teryayut vsyo // Zerkalo nedeli. - 2019. - №30. – S. 8. URL : [https://zn.ua/finances/kitay-kotoromu-vse-malo-327200\\_.html](https://zn.ua/finances/kitay-kotoromu-vse-malo-327200_.html)
19. Efremov D. Pragmatizm s vostochnoj specifikoj // Zerkalo nedeli. – 2019. - №34. – S. 6. URL : [https://zn.ua/macrolevel/pragmatizm-s-vostochnoy-specifikoy-329839\\_.html](https://zn.ua/macrolevel/pragmatizm-s-vostochnoy-specifikoy-329839_.html)