

ОСНОВНИ ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ СПІВПРАЦІ КНР І КРАЇН ЄВРОПИ В РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ «ШОВКОВИЙ ШЛЯХ»

У статті розкриваються основні проблеми, які виникли в результаті економічної співпраці КНР і країн Європи в реалізації проекту «Великий Шовковий шлях». Також акцентується увага на аналізі основних методів, за допомогою яких керівництво КНР намагається вирішити зазначені проблеми. Значне місце приділяється питанням використання КНР формату 16+1 для успішної реалізації проекту Шовкового шляху.

Ключові слова: Євросоюз, КНР, «Великий Шовковий шлях», формат 16+1, економічна політика, інвестиції.

Цанко О.М. Основные проблемы экономического сотрудничества КНР и стран Европы в реализации проекта Шелковый путь.

В статье раскрываются основные проблемы, которые возникли вследствие экономического сотрудничества КНР и стран Европы в реализации проекта «Великий Шелковый путь». Также акцентируется внимание на анализе основных методов, при помощи которых руководство КНР пытается эти проблемы решить. Значительное место уделяется вопросам использования КНР формата 16+1 для успешной реализации проекта Шелкового пути.

Ключевые слова: Евросоюз, КНР, «Великий Шелковый путь», формат 16+1, экономическая политика, инвестиции.

Tsapko O. The Main Problems of Economic Cooperation of the People's Republic of China and European Countries in the Implementation of the Silk Road project.

The article reveals the main problems that arise in the aftermath of economic cooperation between China and Europe in the implementation of the Great Silk Road project. It is also focuses on the analysis of the main methods by which the PRC's leadership tries to solve these problems. A significant place is given to the use of the PRC format 16+1 for the successful implementation of the Silk Road project.

Keywords: EU, PRC, Great Silk Road, 16+1 format, economic policy, investments.

Постановка проблеми. На сьогоднішній день Китайська Народна Республіка, нарівні зі США, Японією, країнами ЄС та іншими впливовими гравцями, належить до вузького кола світових центрів, від політики яких залежить формування нового світового порядку. КНР продовжує здійснювати кроки у напрямку створення умов для прогнозованого довготривалого власного зростання та розвитку на шляху перетворення Китаю на світового важковаговика. Задля досягнення поставлених цілей КНР особливу ставку робить на реалізацію проекту «Великий шовковий шлях» (далі – ВШШ – автор) і особливе місце в цьому масштабному проєкті КНР відводить країнам Європи.

Ступінь дослідження проблеми. Питання стосунків КНР з країнами ЄС частково досліджувалися в працях: А. Каукунова, Р. Макгрегора [6], Р. Медведєва, В. Парамонова, А. Строкова, О. Столповського, А. Ходжаєва. Окрім того, значний науковий інтерес викликають праці китайських вчених Ч. Хуаншена, С. Гуанчена, Д. Сяояна, Д. Сицианя [4], В. Івєя [2] та ін. Певний внесок у вивчення проблеми внесли українські вчені та аналітики, зокрема Л. Гайдуков, А. Гончарук, Ю. Павленко тощо.

Основною метою статті є розкриття основних проблем та потенційні загрози, які виникають між КНР і країнами Європи в реалізації проєкту «Великий Шовковий шлях».

Виклад основного матеріалу. Ініціатива створення ВШШ вперше була висунута китайським керівництвом в 2013 р. Вона була спрямована на створення транснаціональної мережі торгівлі, стимулювання довгострокових інвестицій і сприяння економічному розвитку. При цьому, за задумом його ініціаторів ВШШ повинен охопити понад 60 % населення земної кулі і більше

третини світового ВВП [12]. 15 травня 2017 р. в Пекіні відбувся міжнародний форум під назвою «Один пояс – один шлях». На ньому виступив нинішній лідер Китаю Сі Цзєнпін. У своїй промові він зокрема зацентрував увагу присутніх на тому, що «Шовковий шлях – це проект цивілізаційний, інноваційний, і цифровий, і «зелений» одночасно». При цьому китайський керівник зазначив, що світ зміниться, коли проект буде реалізовано у 2030 р. Крім того, Сі Цзєнпін також підкреслив, що цей проект «наближає мрію Китаю про гармонійний світ» [1].

Якщо оцінити ставлення ЄС до результатів цього форуму, то слід зазначити, що офіційний Брюссель не робив гучних офіційних заяв, проте закликав всі країни Європи з обережністю ставитися до пропозицій Китаю та висловив занепокоєння тим, що «саміт може підірвати цілісність ЄС» [13].

Говорячи про історію взаємин КНР з країнами ЄС, слід відзначити, що ці взаємини не завжди були безпроблемними. Так ще в 2001 р. при наданні Китаю членства в СОТ країни ЄС обіцяли йому через 15 років надати статус країни з ринковою економікою [6, с. 345]. Однак, коли п'ятнадцятирічний термін пройшов і КНР в 2016 р. знову підняла питання про наданні їй статусу країни з ринковою економікою, ЄС почав зволікати з його вирішенням. У відповідь КНР у знак протесту випустила на зовнішній ринок сталь по демпінговим цінам, що завдало серйозного удару по металургійній промисловості ЄС [8].

На сьогоднішній день для Євросоюзу гострою проблемою є наповнення європейського ринку дешевими китайськими товарами, які складають серйозну конкуренцію продукції національних товаровиробників передових європейських країн. Все це спонукає ЄС здійснити ряд протекціоністських заходів, які направлені перш за все проти китайських товарів. Так зокрема, на початку листопада 2017 р. Європарламент на своєму засіданні прийняв нові правила розрахунку антидемпінгових мит для імпортованих товарів. Згідно з цими правилами, відтепер на розмір мита впливатимуть такі показники, як екологічний стан та дотримання правил техніки безпеки. У відповідь керівництво КНР відразу виступило проти цих змін і звинуватило ЄС у порушенні норм СОТ. Свою позицію китайське керівництво мотивувало тим, що правилами Світової організації торгівлі не передбачене урахування зазначених факторів при формуванні розмірів мит. Крім того, зважаючи на те, що одним з основних ініціаторів впровадження нових правил СОТ була ФРН, КНР заявила, що у відповідь також підніме мито на продукцію німецьких автомобільних компаній [8].

Однак, назважаючи на всі ці суперечності, Китай наполягає на тому, що «Один пояс, один шлях» не зашкодить інтересам Європейського Союзу і принесе очевидні переваги всій світовій спільноті. При цьому, поряд з економічними вигодами КНР пропагує і нові зразки сучасних зовнішньополітичних відносин, які повинні ґрунтуватися на засадах взаємної довіри; взаємної вигоди; рівності; взаємних консультацій; поваги до множинності та багатства різних культур; прагнення до сумісного спільного розвитку [5]. При цьому, прагматизм, незалежність від зовнішніх впливів та пріоритет національних інтересів є визначною рисою китайської дипломатії протягом багатьох десятиліть, що в свою чергу не може не імпонувати іншим країнам, зокрема країнам Центральної та Східної Європи, керівництво яких вбачає у проекті ВШШ великі переваги для своїх економік, як країн-транзитерів.

Починаючи з моменту створення в 2012 р. з ініціативи КНР формату взаємодії «16+1» значна увага китайського керівництва приділяється регіону Центральної та Східної Європи (ЦСЄ). Стратегічні цілі КНР у даному регіоні полягають у наступному:

- По-перше, Китай розглядає країни ЦСЄ як майданчик для виходу на ринки економічно більш потужних країн Західної Європи;

- По-друге, шляхом зближення з країнами цього регіону Китай прагне лобювати свої інтереси на рівні ЄС і тим самим визначити порядок денний співробітництва між КНР та ЄС. В цьому контексті слід зауважити, що, незважаючи на те, що керівництво КНР рішуче виступає за єдину Європу, воно водночас допускає виникнення «багатополярної Європи», Правда при цьому в Пекіні визнають, що сценарій розпаду чи будь-яких форм дезінтеграції ЄС не на користь китайській державі.

- По-третє, Після вступу країн ЦСЄ до ЄС у китайських експертних та владних колах сформувалося чітке розуміння того, що цей регіон є частиною Європи, а не пострадянського простору. Тому офіційний Пекін змушений був відмовитися від ідеологічних претензій щодо колишніх країн «соцтабору» та розпочав пошук нових можливостей для власної економіки у цьому регіоні.

Стосовно позиції Євросоюзу, то все ще зі скепсисом оцінюючи ініціативу «Пояс і шлях», він не перешкоджає окремим країнам-членам розвивати з КНР двосторонні економічні відносини, чим ці країна і скористалися. Так у 2012 р. з ініціативи Китаю країнами ЦСЄ було ухвалене спільне рішення про започаткування формату співробітництва «16+1». А станом на червень 2017 р. згідно даних Мінкомерції КНР, документи про співпрацю в рамках «Поясу і

шляху» з Китаєм підписали 13 із 16 країн ЦСЄ, які входять і співпрацюють у форматі «16+1» [8].

В цьому контексті слід відзначити, що мотиви керівництва країн ЦСЄ стосовно економічної співпраці з КНР є суто прагматичними та здебільшого визначаються економічними інтересами цих країн. В свою чергу, Пекін сформував пул із країн Центральної та Східної Європи, які залучені до формату «16+1» на власний розсуд та виходячи з власної інтерпретації регіону. Так до формату «16+1» залучені: Албанія, Боснія та Герцеговина, Болгарія, Естонія, Латвія, Литва, Македонія, Польща, Румунія, Сербія, Словаччина, Словенія, Угорщина, Хорватія, Чорногорія, Чехія і КНР. Китайське бачення регіону ЦСЄ охоплює країн – «молодих» членів ЄС і 5 балканських держав, які прагнуть ними стати або отримали статус кандидатів у члени ЄС.

Активно розвиваючи формат «16+1» Китай також наполегливо запроваджує його інституалізацію, формує конкретну програму розвитку, в рамках якої створено спеціальну кредитну лінію на розвиток інфраструктури, передових технологій та екологічних проєктів, інвестиції, побудова транспортної мережі. Цю програму розвитку можна умовно поділити на ряд складників, до числа яких відносимо: політико-дипломатичну, гео економічну, транспортно- інфраструктурну складові.

Політико-дипломатична складова. На сьогоднішній день дипломатичні відносини КНР з іншими країнами можуть бути розділені на кілька рівнів: прості дипломатичні відносини, відносини добросусідства й дружби, відносини партнерства й співпраці. В ієрархії китайської дипломатії відносини з великими державами (США, Францією, Великобританією, Росією, Індією й Німеччиною) залишаються ключовим чинником. Крім того, Китай встановив довірливі партнерські відносини з багатьма іншими країнами, включно з Україною та регіональними організаціями у тому числі з країнами ЦСЄ. Так зокрема з Угорщиною в 2004 р., було підписано угоду про всебічне стратегічне партнерство починаючи з 2017 р.), Румунією угоду про всебічне співробітництво та партнерство починаючи з 2004 р., Хорватією всебічне співробітництво та партнерство з 2005 р., Болгарією всебічне співробітництво та партнерство з 2014 р., Сербією в 2009 р., угоду про всебічне стратегічне партнерство починаючи з 2016 р., Польщею в 2011 р., всебічне стратегічне партнерство з 2016 р., Чеською Республікою стратегічне партнерство з 2016 р. тощо [3].

Гео економічний складник. На сьогодні китайські дослідники класифікують регіон країн ЦСЄ як «нові стратегічні ворота», які мають

перетворитися на «логістичні центри» й «економічні коридори» для подальшого розширення «Поясу і шляху» у напрямку «старої» Західної Європи, яка, власне, і є метою та кінцевою точкою проекту ВШШ. При цьому, окремі країни ЦСЄ готові конкурувати за можливість стати країною-транзитером китайської продукції в Європу. Регіональними пріоритетами серед країн є Польща, Угорщина, балканські країни, Сербія зокрема, серед діючих проектів – «Китайський залізничний експрес» («Експрес Китай-Європа»), проект швидкісного сполучення Угорщина – Сербія (Республіка Македонія), порт Пірей тощо. Принциповим є те, що жодна країна ЦСЄ не є винятково важливою для китайської сторони. Останнім часом увага КНР зосереджена на Чеській Республіці, яка у 2014 р. перезапустила свої відносини з Китаєм, суттєво наростивши кількість і якість проектів з китайськими партнерами [4, с. 4].

Триває узгодження країн-координаторів за новими напрямками співпраці (наприклад, співробітництво в аграрній сфері координується Болгарією, у галузі інфраструктури – Сербією, енергетичними проектами опікуватиметься Румунія, співпраця в освітянській сфері – Литвою, в туристичній сфері, традиційній китайській медицині – Угорщиною, фінансовій та інвестиційній – Чехією, транспорт і логістика – Латвією).

Транспортно-інфраструктурна складова. зважаючи на значну географічну віддаленість Китаю від Європи ця складова є особливо важливою у реалізації ВШШ. Тому керівництво КНР активно сприяє створенню сучасної транспортно-логістичної системи, яка орієнтована на розвиток євразійських логістичних (наземних, повітряних, водних) шляхів, започаткувавши низку транспортних залізничних маршрутів з метою спрощення своєї комунікації з ЄС, включно з країнами ЦСЄ (Ченду – Лодзь, Сучжоу – Варшава, Чженчжоу – Гамбург, Ланьчжоу – Гамбург, Хефей – Гамбург, Чунцін – Дуйсбург, Шеньян – Лейпциг, Сіань – Будапешт, Іу – Мадрид, Іу – Лондон, Іу – Рига та інші) в межах розбудови «Поясу і шляху» [4, с. 4]. Загалом, станом на сьогодні, 27 китайських міст мають регулярне сполучення з 28 європейськими містами [12]. Територією країн Центральної та Східної Європи проходять шляхи залізничного і морського сполучення (три напрями: з грецьких портів через країни Південної Європи та Балкан; через Польщу; через країни Балтії), які розглядаються керівництвом КНР як альтернативний шлях морському сполученню для доставки вантажів з Китаю в Європу та у зворотному напрямку на ринок КНР. Слід також зазначити, що всі ці вищевказані сполучення цілком узгоджуються з розгалуженою Транс'європейською транспортною мережею

(Trans-European Transport Network, TEN-T), яка була затверджена Європейською комісією [10].

26 травня 2017 р., за ініціативи Китайської залізничної корпорації, в Пекіні було створено Координаційний комітет з вантажних перевезень за маршрутом Китай-Європа спільно з профільними підприємствами десяти китайських міст, які активно налагоджують співробітництво з Європою, започаткували маршрути залізничних сполучень та вантажоперевезень на європейські ринки і досягли на цих напрямках значних практичних результатів [14].

Завдання нового органу полягало у координації дій з організації роботи цього маршруту, в тому числі у плані розробки графіків руху потягів та обміну інформацією щодо супутніх логістичних питань. В результаті діяльності цього Координаційного комітету за останні роки залізничні відправлення європейських товаровиробників на ринок КНР з європейських промислових центрів зросли майже в 2,3 рази [13]. Також китайські виробники сучасних локомотивів беруть участь у програмі оновлення рухомого складу у різних країнах (Сербія, Республіка Північна Македонія, Чеська Республіка та інші). Китайські компанії вже беруть участь у тендерах щодо розбудови інфраструктурних проєктів (будівництво доріг, мостів, електростанцій) держав ЦСЄ. Ведуться переговори стосовно укрупнення портів Копер (Словенія) та Бар (Чорногорія) на узбережжі Адріатичного моря. Керівництво польських портів Гданськ, Гдиня, Щецин, робить кроки щодо практичної участі в нарощуванні транзитного потенціалу, у тому числі із залученням вантажів з Китаю. КНР також інвестує в модернізацію морського порту Клайпеда (Литва) на східному узбережжі Балтійського моря [12].

Китай розгортає активну діяльність і щодо співробітництва в рамках реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону (EU strategy for the Danube Region, EUSDR) у відповідності до «Дунайської декларації про поглиблення співпраці щодо розвитку внутрішніх водних шляхів» (Роттердам, Нідерланди, 20 червня 2016 р.), та розглядає можливість стикування власної ініціативи «Пояс і шлях» з вище зазначеною стратегією [11.] Продовжується формуватися «Повітряний Шовковий шлях» із розширенням географії сполучень між містами КНР і столицями та містами ЦСЄ і ЄС. Вже існують авіасполучення Пекін – Варшава (травень 2012 р.), Пекін – Мінськ – Будапешт (травень 2015 р.), Пекін – Прага (вересень 2015 р.) [11]. У рамках збільшення міжлюдських контактів, обслуговування туристичного потоку та розширення бізнес-контактів й гуманітарних обмінів у 2016 р. було відкрито авіарейси до Праги з

Шанхаю – потужного економічного і фінансового центру КНР та Ченду – адміністративного центру провінції Сичуань [3]. Досягнуто домовленості щодо відкриття у 2017 р. авіасполучення Ченду – Рига [14].

У 2016 р. обсяг торгівлі між Китаєм і країнами ЦСЄ сягнув 58,7 млрд. дол. США, при цьому зберігалася стала тенденція до зростання товарообігу [11]. Серед країн регіону найбільшої уваги зі сторони китайських інвесторів за останні роки надано шістьом країнам ЦСЄ, частка яких складає 95% інвестицій в даний регіон: Угорщині (бл. 33% від загального в регіон ЦСЄ), Польщі (бл. 20%), Чехії (бл. 14%), Румунії (бл. 11%), Болгарії (бл. 10%), Словаччині (7%) [12]. У 2016 р. загальний обсяг інвестицій КНР у ЦСЄ сягнув 8 млрд. дол. США [11]. Їх інвестиції головним чином були спрямовані в машинобудування, хімічну промисловість, телекомунікації, побутову електротехніку, освоєння нових джерел енергії, торгівлю, фінанси і сільське господарство [2, с. 4].

Таким чином, Китай наполегливо розвиваючи формат «16+1», формує конкретну програму розвитку, яка спрямована на поглиблення своєї політичної та економічної присутності в ЦСЄ. Останній, п'ятий саміт «16+1» відбувся у листопаді 2016 р. у Ризі. Вже традиційно спостерігачами на форумі були представники Євросоюзу, Австрії, Швеції, Греції та Європейського банку реконструкції та розвитку. Вперше серед почесних гостей саміту були представники делегації Республіки Білорусь (РБ) на чолі з її прем'єр-міністром. Австрія, Греція та РБ уже висловили готовність стати спостерігачами в існуючому форматі «16+1» [12]. Крім розвитку традиційних сфер взаємодії, глави урядів прийняли Ризьку декларацію в якій знайшли відображення подальші перспективи існуючого формату взаємодії сторін економічного характеру, виконання Плану-стратегії на 5 років (до 2020 р.). У відповідності до цього плану товарообіг до 2020 р. між КНР і країнами ЄС повинен збільшитися до рівня 1 трлн. дол. США [14].

Крім цього, в рамках Нового Шовкового шляху Китай запропонував європейським країнам інвестиційні інфраструктурні проекти щодо розбудови мережі портів трьох морів (Балтійського, Чорного, Адріатичного) та внутрішніх транспортних річкових магістралей [9, с. 143].

Однак, і тут реалізація проекту ВШШ зіштовхується з цілим рядом проблем, які на сьогодні вимагають свого нагального вирішення.

До таких проблем зокрема відносимо:

1. Відсутність в керівництвах країн ЦСЄ єдиного бачення китайської ініціативи. Зазвичай ці країни будують свої відносини з КНР, виходячи з

власних інтересів, а не з загальноєвропейських. В той же час керівництво ЄС своєї остаточної позиції з цього приводу поки що не сформувало.

2. Значна неоднорідність економік країн регіону;

3. Уповільнення темпів економічного зростання низки країн регіону;

4. Нормативно-юридичні труднощі, пов'язані із законодавством ЄС; що є головною перешкодою на шляху збільшення обсягів китайських інвестицій до країн ЦСЄ. Це стосується в першу чергу правових норм та технічних стандартів ЄС.

5. Недостатня кваліфікація китайських компаній; асиметрія економічних потреб сторін;

6. Зміцнення протекціонізму у торгівлі;

7. Посилення контролю з боку центрального уряду КНР щодо великих зарубіжних інвестиційних проектів;

8. Уповільнення китайської економіки;

9. Підвищення економічної конкуренції на регіональному та глобальному рівнях;

10. Певна неготовність окремих країн ЦСЄ до посилення співпраці з Китаєм.

11. Проблеми з координуванням політики країн ЄС щодо КНР. Це пов'язано, у тому числі, з відсутністю визнаного лідера серед країн цього регіону. Спроба Польщі виконувати цю роль зазнала невдачі.

Висновки і перспективи для України.

Незважаючи на всі зазначені проблеми, на думку більшості експертів новий формат взаємодії покликаний сприяти зростанню ефективності співробітництва КНР з Європейським Союзом. До того ж Пекін розраховує на покращення свого іміджу в Європі для подальшої економічної присутності.

Усвідомлюючи неможливість єдиного підходу до такого неоднорідного регіону як країни Європи, КНР використовує формат «16+1» для виокремлення активних партнерів та поглиблення з ними відносини на двосторонньому рівні. При цьому, розвиваючи співробітництво, учасники формату «16+1» приділяють особливу увагу тому, аби він не конфліктував зі взаєминами Китаю з ЄС загалом, та провідними країнами Європи, зокрема Німеччиною та Францією. Водночас, існує певна критика зазначеного формату з боку «старих» країн ЄС, передусім Німеччини.

Однак, незважаючи на всі ці труднощі, лідери КНР, як це видно з їхніх офіційних виступів, вважають, що співробітництво «16+1» доповнює двосторонні відносини кожної з країн ЦСЄ та підсилює стратегічне

партнерство Китаю і Євросоюзу, закріплене у плані дій «Китай – ЄС 2020» та сприяє двостороннім відносинам. Адже КНР та ЄС поєднали ініціативу китайського «Поясу і шляху» з планом розвитку Європейського Союзу, інвест-планом Голови Єврокомісії Ж. К. Юнкера, планом співпраці у форматі «16+1» з планом співробітництва КНР–ЄС. Подальший розвиток формату «16+1» залежатиме від ситуації в євразійській зоні та розвитку відносин ЄС і КНР.

В свою чергу, на думку китайських аналітиків, формат «16+1» є найперспективнішим для реалізації проекту «Поясу і шляху» та для здійснення великих інфраструктурних проектів у Європі. Китайською стороною запропоновано європейським партнерам перейти до більш конкретного співробітництва і створити з цією метою спеціальну платформу взаємодії. Пропонується укладати угоди на місцевому рівні, розширювати співробітництво на рівні середнього та малого бізнесу. Водночас подальша успішність багатосторонніх проектів також залежить від рівня координації всередині регіону та перспектив підключення транзитних країн, які розташовані між ЄС та КНР. Стосовно України, то з реалізації проекту «Великого шовкового шляху» для КНР вона може бути цікава в першу чергу з погляду існуючих транспортних магістралей: у сфері міжнародних комбінованих, контейнерних перевезень та необхідність пошуку інших ефективних, прагматичних, економічно вмотивованих логістичних рішень. Водночас, перешкодами на шляху цих проектів може стати існуюча гостра конкуренція на ринку міжнародних трансконтинентальних перевезень у напрямку з Китаю на європейські ринки, так і на зворотньому шляху проекту «Новий економічний пояс – Великий шовковий шлях» та формату співпраці КНР з країнами ЦСЄ «16+1».

Список використаних джерел і літератури

1. Бедность вместо глобализации // Эксперт. 2017. № 4 (1014). URL: <http://expert.ru/expert/2017/04/bednost-vmesto-glalizatsii/>.
2. Ван Ивэй. Мудрость Китая послужит мировому развитию // Китай. № 9 (131). 2016. С. 4.
3. Гоцзя фачжань хэ гайгэвэй, Вайцзябу, Шаньбу. Туйдун гунцзянь сычоучжилу цзинцидай хэ 21 шицзи хайшан сычоучжилу дэ юаньин юй синдун [Государственный комитет по развитию и реформе, Министерство иностранных дел, Министерство коммерции КНР. Видение и план действий по содействию совместному строительству Экономического

- пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути 21-го века] [на кит. яз.]. Beijing: Waijiao chubanshe, 2016.
4. Дэн Сициань. Укреплять дух Шелкового пути. Вместе строить Великий шелковый путь // Китай. 2014. № 7 (105). С. 4.
 5. Китайский экономист: Высококласное производство не ушло из Китая // Жэньминьжибао. 07.03.2017. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0307/c31518-9186954.html>
 6. Макгрегор Р. Партия: тайный мир коммунистических правителей Китая. М.: Эксмо, 2011. 416 с.
 7. Медведев Р. Подъем Китая. Что такое социализм по – китайски?. М.: Астрель, 2012. 318 с.
 8. Минкоммерции КНР: в январе-феврале 2017 года темпы роста внешнеторгового оборота страны были достаточно высокими // Жэньминь жибао. 11.03.2017. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0311/c31518-9189134.html>; Medium-term Plan for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries. URL: <http://www.mfa.gov.cn/web/zyxw/t1317976.shtml>.
 9. Современный Китай в системе международных отношений. М. : ЛЕНАНД, 2015. 280 с.
 10. Чжунго тунци няньцзянь 2014 [Статистический ежегодник Китая 2014] [на кит. яз.]. Пекин, 2014. URL: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2014/indexch.htm>.
 11. Чжунго тунци няньцзянь 2016 [Статистический ежегодник Китая 2017] [на кит. яз.]. Пекин, 2017. URL: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2016/indexch.htm>.
 12. Чжу Цз.Х. Китайская экономика переходит от замедления к повышению качества // Жэньминь жибао. 04.03.2017. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0304/c31518-9185668.html>.
 13. Danube Region strategy. URL: <http://www.danube-region.eu/>.
 14. Exports Value by Category of Commodities (SITC) / National Bureau of Statistics of China. URL: <http://data.stats.gov.cn/english/easyquery.htm?cn=C01>