

УДК 327

<https://doi.org/10.33082/td.2018.2-3.20>

**ЗНАЧЕННЯ СТРАТЕГІЧНОЇ ІНІЦІАТИВИ  
«ОДИН ПОЯС, ОДИН ШЛЯХ» ДЛЯ УКРАЇНИ**

**С.М. Гловацька**

к.т.н., начальник відділу міжнародних зв'язків  
[snglov@gmail.com](mailto:snglov@gmail.com)

*Одеський національний морський університет*

**Анотація.** У статті висвітлено важливість стратегічної ініціативи «Один пояс, один шлях» для світового співтовариства та її значення для України. Охарактеризована основна мета ініціативи «Один пояс, один шлях». Визначено основні напрямки співробітництва між Україною та Китаєм в рамках стратегічної ініціативи «Один пояс, один шлях».

**Ключові слова:** стратегічна ініціатива «Один пояс, один шлях», економічний пояс Шовкового шляху, Морський шовковий шлях XXI-го століття, стратегічні напрямки, стратегічна ініціатива, транспортна інфраструктура, мегапроект, міжнародне співробітництво.

**ЗНАЧЕНИЕ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ИНИЦИАТИВЫ  
«ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» ДЛЯ УКРАИНЫ**

**С.Н. Гловацкая**

к.т.н., начальник отдела международных связей  
[snglov@gmail.com](mailto:snglov@gmail.com)

*Одесский национальный морской университет*

**Аннотация.** В статье отражена важность стратегической инициативы «Один пояс, один путь» для мирового сообщества и ее значение для Украины. Охарактеризована основная цель инициативы «Один пояс, один путь». Определены основные направления сотрудничества между Украиной и Китаем в рамках «стратегической инициативы «Один пояс, один путь».

**Ключевые слова:** «Один пояс, один путь», экономический пояс Шелкового пути, морской шелковый путь XXI-го века, стратегические направления, стратегическая инициатива, транспортная инфраструктура, мегапроект, международное сотрудничество.

UDC 327

**THE STRATEGIC INITIATIVE «THE BELT AND ROAD»  
AND IT'S MEANING FOR UKRAINE**

**S.M. Glovatska**

PhD, Head of International Relations Department  
[snglov@gmail.com](mailto:snglov@gmail.com)

*Odessa National Maritime University*

© Гловацька С.М., 2018

---

**Abstract.** *The article depicts the importance of the strategic initiative «the Belt and Road» and it's meaning for Ukraine. The main purpose of «The Belt and Road» is described. The main areas of cooperation between Ukraine and China within «the Belt and Road» are determined.*

**Keywords:** *«The Belt and Road», the Silk Road Economic Belt, the XXI century Maritime Silk Road, strategic directions, strategic initiative, transport infrastructure, megaproject, international cooperation.*

На сучасному етапі українсько-китайські відносини зазнають певного випробування. За часи незалежності України ці відносини, загалом, розвивалися по висхідній та досягли найвищої точки розвитку у грудні 2013 р., коли були підписані Договір про дружбу та співробітництво, Спільна декларація України і Китайської Народної Республіки про подальше поглиблення відносин стратегічного партнерства та Програма розвитку відносин стратегічного партнерства між Україною та КНР на 2014-2018 роки. Важливе значення цих документів полягає, серед іншого, у: підписанні вперше в історії двосторонніх відносин юридично-зобов'язуючого документу Договору, який визначає ключові принципи і закріплює засади подальшого розвитку українсько-китайського стратегічного партнерства; визначені (вперше в історії двосторонніх відносин) сторонами конкретні напрямки і галузі співробітництва та реалізації спільних проектів на період до 2018 року.

У геополітичному плані Китай є свідомим прихильником української євроінтеграції та завжди визначав Україну як «важливу державу в Європі». Керівництво КНР вітало підписання Україною Угоди про асоціацію з ЄС та розглядає залучення України до розбудови стратегічної ініціативи «Один пояс, один шлях», що є особистою ініціативою голови КНР Сі Цзіньпіна [1].

Не дивлячись на широку зацікавленість українського суспільства мегапроектом «Один пояс, один шлях», в Україні до цього часу немає однозначного розуміння цієї стратегічної ініціативи.

Дослідження даної ініціативи необхідно розпочати з виникнення ідеї «Економічного поясу Шовкового шляху» та «Морського шовкового шляху XXI століття».

Знаходячись в Казахстані 7 вересня 2013 року генеральний секретар ЦК КПК, голова КНР Сі Цзіньпін висунув ініціативу про спільне будівництво «Економічного поясу Шовкового шляху» (the Silk Road Economic Belt – «the Belt»). А вже на початку жовтня 2013 року Сі Цзіньпін в Індонезії виступив з ініціативою про будівництво «Морського шовкового шляху XXI століття» (the XXI Century Maritime Silk Road – «the Road»). У 2014 році ініційований на вищому рівні мегапроект був офіційно оголошений. Конкретний план дій у рамках економічної стратегії з'явився на світ у 2015 р. Відтоді Китай почав залучати до співпраці країни-партнери, що перебувають у стратегічному поясі.

---

В чому полягає основна мета розбудови «Одного поясу, одного шляху»?

Економічний пояс Шовкового шляху включає в себе країни, через які проходив історичний шовковий шлях в Центральній, Західній Азії, на Близькому Сході та Європі. Побудова «Одного поясу, одного шляху» на суші з опорою на міжнародні транзитні дороги і основні міста вздовж нього передбачає, що важливі торгово-економічні та промислові парки стануть платформою співробітництва. Спільними зусиллями будуть створені міжнародні економічні коридори. Економічний пояс Шовкового шляху передбачає три стратегічні напрями:

- Китай – Центральна Азія – Росія – Європа (Балтійське море);
- Китай – Центральна та Західна Азія – Перська затока та Середземне море;
- Китай – Південно-Східна та Південна Азія – Індійський океан.

Сама концепція економічного поясу Шовкового шляху передбачає не тільки створення мережі вигідних транспортних коридорів та уніфікацію інфраструктури для зручнішого перевезення товарів за маршрутом, у глобальному масштабі вона має на меті створення альтернативного регіонального економічного простору за допомогою розвитку інфраструктури, розширення культурних та економічних зв'язків.

Морський шовковий шлях доповнює Економічний пояс та є ініціативою по інтеграції Південно-східної Азії, Океанії та Північної Африки шляхом розвитку інфраструктурних проектів у морській галузі.

При побудові «Одного поясу, одного шляху» на морі важливі порти розглядаються як вузлові точки в цілях створення вільного, безпечного та високоефективного транспортного коридору. Морський шовковий шлях ХХІ століття має два стратегічні напрямки. Перший – від приморських районів Китаю, через Південно-Китайське море, до Індійського океану і в Європу. Другий – від узбережжя Китаю, через Південно-Китайське море в Південно-Тихоокеанський район.

Китай запропонував мегапроект, який відзначається надзвичайно високою життєздатністю, стійкістю і ступенем інклюзивності. За чотири роки ініціатива «Один пояс, один шлях» стала реальністю, заслужила увагу та підтримку міжнародного співтовариства. Держави Центральної та Східної Європи активно відкликаються на неї, Китай став одним із крупніших інвесторів в країнах Східної та Південно-Східної Європи. На сьогоднішній день більш ніж 100 країн та міжнародних організацій не тільки позитивно відгукнулись на цю ініціативу, а готові практично підтримати мегапроект. Більш ніж 40 країн підписали з Китаєм угоди про співробітництво в рамках «Одного поясу, одного шляху». У більш ніж 20 країнах, що пролягають по маршруту «Одного поясу, одного шляху» китайські підприємства створили 56 зон торгово-економічного співробітництва, в які було вкладено більш ніж 18,5 млрд. доларів США, а також створено 180 тис. робочих місць [2].

---

На відміну від традиційних форматів допомоги, при будівництві «Одного поясу, одного шляху» було прийнято принцип співробітництва, в основу якого покладено спільна участь, планування, будівництво та користування плодами розвитку. Тобто, всі учасники стратегічної ініціативи стають рівноправними партнерами. Крім того, «Один пояс, один шлях» має на увазі дотримання єдиного для всіх учасників принципу: враховуючи в повній мірі інтереси всіх учасників, шляхом консультацій спільно вибудовувати и погоджувати національні стратегії розвитку країн-учасниць.

За допомогою сухопутних та морських транспортних мереж «Один пояс, один шлях» об'єднує значні території Азії, Європи, Африки. В цьому плані акцент зроблено на будівництво основних об'єктів інфраструктури, створення виробничих парків, портових економічних зон та мереж портової логістики. Мета – зміцнити зв'язки та взаємодію між великими регіонами, сприяти комфортизації умов для інвестицій та ефективного обміну товарами, послугами, капіталом, технологіями і персоналом, а також формуванню нових функцій розвитку [7].

Отже, Китай прагне до створення багаторівневої моделі відносин із різними країнами, що в цілому представляється як ідея багатополярного світу. Для досягнення цієї мети Китай встановлює дружні відносини з країнами в усьому світі, не звертаючи увагу на їх важливість і значущість, що буквально відображено у зовнішньополітичній доктрині КНР. Єдиною умовою тут є послідовність і передбачуваність таких партнерських відносин, що заохочується Китаєм не тільки у формі економічних відносин, а й фінансування тих чи інших соціальних проектів.

І саме у розвитку цих відносин Україні треба дуже плідно працювати. За словами прем'єр-міністра України В.Б. Гройсмана «Уряд України особливо зацікавлений у співпраці з Китайською Народною Республікою в реалізації глобальної ініціативи з розбудови «Економічного поясу Шовкового шляху», втіленні спільних масштабних проектів у сфері інвестицій та розбудови інфраструктури, розвитку наукомістких та інноваційних технологій, сільського господарства та військово-технічної сфери, збільшення гуманітарних обмінів» [5].

Після підписання і ратифікації Угоди про Асоціацію з ЄС Україна, на етапі її імплементації, перетворюється на певні «ворота» до Європи. І у разі успішної реалізації амбітного китайського плану – Україна матиме принципово нове геополітичне місце «першої європейської країни на Шовковому шляху» та матиме хороші можливості розробляти та реалізовувати спільні українсько-китайські проекти в рамках ініціативи «Один пояс, один шлях».

Тому, перше що повинна зробити Україна, визначити свої потенційні інтереси щодо участі в проекті «Один пояс, один шлях» та оформити їх в стратегію подальшого розвитку відносин із Китаєм, а також перейти до практичної реалізації угод та документів, які вже укладені.

---

Серед основних напрямків співробітництва між Україною та Китаєм в рамках «Одного поясу, одного шляху» можна виділити: інвестиційні проекти; розбудова транспортної інфраструктури, прокладання транспортних коридорів; сільське господарство; створення індустріальних парків та зон технологічного розвитку; науково-та військово-технічне співробітництво; співробітництво в освітній та науковій сферах; гуманітарне, культурне співробітництво; розвиток туристичної галузі.

Китай послідовно зміцнює відносини з Новою Східною Європою шляхом активізації політичного діалогу та поглиблення економічних відносин, головним чином шляхом надання фінансової допомоги. Крім того, Китай планує реалізацію своєї глобальної стратегії збільшення експорту та інвестицій у потенційні ринки, розміщені між Росією та ЄС. Україна може стати важливим місцем для просування китайських продуктів і брендів, отримання доступу до нових ринків і придбання стратегічних активів.

На сьогодні визначальним фактором для інвестицій в Україну є стабільність і прогнозованість правил гри для іноземних інвесторів в Україні. Доки права інвестора хиткі, існує рейдерство і важко знайти справедливість у судах, інвестування в Україну вважатиметься ризикованим.

За об'ємом товарообігу Україна є третьою країною-торговим партнером для КНР на теренах СНД (після РФ та Казахстану). Китайська Народна Республіка посідає перше місце серед торговельних партнерів України в Азійсько-Тихоокеанському регіоні. Китай володіє значним інвестиційним потенціалом і має найбільший у світі золотовалютний резерв. КНР посідає 5-те місце у світі за експортом капіталу. Активність китайських інвесторів на зарубіжних ринках не призвела до активізації китайського інвестування в економіку України. Тому на порядок денний варто поставити питання опрацювання алгоритму взаємодії і пошуку нових форм співпраці. Зокрема, це застосування прямого інвестування з боку китайських компаній, часткового надання державних гарантій, інші форми партнерства [1].

Не тільки Китай, а й більшість країн Азії зацікавлені у скороченні вартості та часу перевезень товарів від країн-виробників до країн із значними ринками споживання, зокрема до Європейського Союзу. Україна зацікавлена в активній участі у розширенні географії цього транспортного коридору. Цьому сприяють геоекономічне розташування нашої країни, розвинена транспортна інфраструктура, активні торговельно-економічні зв'язки з сусідніми країнами та КНР, широкі споживчі можливості внутрішнього українського ринку.

Посольство України в КНР 31 жовтня 2017 року взяло участь у церемонії пуску першого контейнерного поїзду за маршрутом Далянь – Братислава через Україну. Ініціаторами створення нового залізничного маршруту виступили компанія Dalian Port Corporation, контейнерний оператор порту Далянь, за участі китайської потужної морської транспортної компанії COSCO, та Міністерство транспорту і будівництва Словацької

---

Республіки. Як відмітив у своєму виступі Посол Словаччини Душан Белла, процес реалізації ініціативи «Один пояс, один шлях» набирає обертів, зокрема збільшуються обсяги торгівлі між європейськими країнами і Китаєм. Раніше започатковані маршрути з Китаю в Європу, наприклад з точкою перетину Брест/Малашевіц вже не мають вільних потужностей і не можуть впоратись з обробкою теперішніх обсягів товарів. Цю проблему вирішує новий маршрут Далянь-Манчжун-Забайкальський-Чоп-Добра-Братислава відстанню у 10,5 тис. км, який поїзд долатиме за 16-17 діб. Перший поїзд за цим маршрутом взяв на борт 41 контейнер товарів електронної, машинобудівної та харчової промисловості походженням з КНР і Південної Кореї, для якої порт Далянь є вигідною точкою перевалки. Регулярними рейсами за цим маршрутом мають стати з січня 2018 року. Китайські та словацькі партнери вважають розвиток таких маршрутів через Україну перспективним і мають надію на розгортання подальшої співпраці у цій галузі [3].

Хоча, як відомо перший тестовий поїзд з України до Китаю по так званому Транскаспійському маршруту був відправлений ще у січні 2016 року, проте цей проект не увінчався успіхом, хоча альтернатива довела своє право на існування. І у випадку появи попиту, даний проект може бути відновлений.

Перевагою України серед усіх інших країн у регіоні Центрально-Східної Європи є те, що через порти України можна здійснювати доставку товарів у двох напрямках: з Китаю до Європи і з Європи до Китаю, адже великою проблемою для китайців є те, що потяги які йдуть із Китаю до Європи з товарами, повертаються назад порожні.

Наразі Україна розглядає свою роль у проекті «Один пояс, один шлях» насамперед як транспортно-логістичного вузла. Україна має унікальну можливість стати осередком розбудови «Одного поясу, одного шляху» у Чорноморсько-Балтійському регіоні із залученням країн Балтії, Вишеградської четвірки, Румунії, Болгарії, Білорусі, Грузії. Як показує досвід, Пекін цікавиться комплексними проектами. Наприклад, будівництво порту і залізничної чи автомобільної дороги до нього, розвиток декількох ділянок залізничної мережі та ін. Як раз цього комплексного підходу і не вистачає Україні. Порти самі по собі Пекіну не так важливі, а ось у поєднанні з логістичними хабами чи іншими об'єктами – це вже інша розмова [4].

Прикладом такого комплексного проекту може бути проект будівництва терміналу з перевалки сільськогосподарської китайської корпорації COFCO в Миколаївському морському порту. Із введенням терміналу в експлуатацію об'єм перевалки вантажів збільшиться на 2,5 млн. тон, а сам порт може стати однією із важливих ланок проекту «Один пояс, один шлях». Інвестиції китайської корпорації COFCO Agri в даний проект склали 75 млн. доларів.

Зацікавленість Китаю щодо співробітництва з Україною пов'язана також з ухваленим китайським керівництвом рішенням про створення

---

«закордонних продовольчих баз». Зокрема, йдеться про використання агропромислових можливостей України у поєднанні із інвестиційними та технологічними потужностями Китаю. Україні у взаємовигідній взаємодії з КНР цілком під силу зробити вагомий внесок у забезпечення продовольчої безпеки у світі, стати потужним гравцем на міжнародному продовольчому ринку.

Сьогодні Китай стабільно посідає місце в ТОП-10 лідерів у регіональній структурі українського аграрного експорту та є одним із стратегічних партнерів не лише в торгівлі, але й у коопераційних та інвестиційних проектах. Водночас, існує багато перспективних напрямів в аграрній галузі для створення успішних двосторонніх проектів. Йдеться про такі підсектори, як науково-технічне співробітництво, розвиток smart farming та новітніх IT-рішень, інфраструктура та логістика, зелена енергетика, будівництво на території України заводів із виробництва засобів захисту рослин і добрив та інше. Експорт зернових до країн Далекого Сходу складає близько 13 % від українських поставок в цілому, а освоєння ринку Китаю дозволить Україні збільшити цю цифру мінімум вдвічі. Згідно з узятими зобов'язаннями й оприлюдненими заявами, керівництво Китаю прагне подвоїти споживання в Китаї м'яса, сої та зерна за наступні два десятиліття. Саме у цьому закладений величезний потенціал і можливість для переробки українського збіжжя і виробництва м'яса, молока та ін. продуктів з подальшим їх експортом до країн Далекого Сходу [1].

За результатами 2016 року, експорт української сільськогосподарської продукції до Китаю становив \$1,025 млрд. Ключові товари експорту: олія – \$527,1 млн., зернові злаки – \$464,1 млн., продукти борошномельно-круп'яної промисловості – \$16,833 млн., насіння олійних культур – \$3,630 млн., сири та йогурти – \$2,1 млн., кондвироби – \$1,9 млн. За той самий період, імпорт становив – \$105,2 млн. Ключові товари імпорту: залишки харчової промисловості – \$14,2 млн., тютюн – \$12,4 млн., консервовані рибні продукти – \$11,359 млн., овочі – \$6,7 млн.

За 6 місяців 2017 року експорт становив – \$434,554 млн. Товари експорту: олія – \$226,2 млн., зернові та злаки – \$182,9 млн., сири та йогурти – \$6,8 млн. Імпорт склав – \$53,972 млн. Товари імпорту: кава та чай – \$4,8 млн., риба – \$6,2 млн., харчові продукти тваринного походження – \$2,8 млн., консервована риба – \$7,1 млн. тощо [6].

Україні і КНР необхідно розпочати роботу з опрацювання середньострокових і довгострокових планів співпраці між країнами методом виробничої кооперації та шляхом створення індустріальних парків і зон технологічного розвитку за участю китайського капіталу. Завдяки спільному виробництву високотехнологічної продукції з Китаєм Україна зможе забезпечити собі гідне місце на світових ринках. Це важливо для китайсько-українських відносин, особливо у контексті реалізації ідеї «Один пояс, один шлях».

Досвід сусідньої Білорусі, де Китай виступив інвестором створення індустріального парку «Великий Камінь», доводить, що увага інве-

---

сторів з КНР може бути зосереджена на співпраці у створенні технопарків, обміні технологіями та їхній спільній розробці, створенні спільних виробництв, створенні виробничо-логістичних центрів Китаю у безпосередній близькості до ринків збуту, переміщенні надлишкових потужностей китайських підприємств у країни, які знаходяться уздовж нового Шовкового шляху.

Незважаючи на нинішнє скрутне фінансово-економічне становище, Україна все ще володіє низкою технологічних та науково-виробничих можливостей, що становлять інтерес для Китаю в контексті потреб розвитку передових галузей його економіки, а також реалізації важливих стратегічних проектів у різних сферах. Наука і технологія становлять найпотужнішу і довготривалу базу для співробітництва між нашими країнами. В умовах необхідності швидкої та ефективної модернізації української економіки, налаштування її на рейки сучасного світового ринку інвестиційні, виробничі та науково-технологічні можливості КНР можуть стати для України вагомим ресурсом розвитку та модернізації відповідних галузей економіки. Водночас, це дає можливість китайському бізнесу зайняти відповідні ніші на українському ринку, що нині інтегрується з Європейським Союзом. Спільні проекти, які реалізують українські та китайські фахівці, належать до сфер високих технологій, нових матеріалів, охорони навколишнього середовища та виробництва ліків. Співпраця з КНР у космічній галузі особливо вигідна для України, оскільки дає можливість раціонально реалізувати український космічний потенціал. В Україні у даній сфері звужені джерела фінансування, натомість КНР стає одним із провідних інвесторів у дослідженні космосу. Нині Україна виконує 21 контракт із Китаєм на загальну суму понад 67 млн. дол. США, реалізує власну 5-річну програму розвитку космічної галузі (2012-2017 рр.) і має концепцію космічної діяльності до 2032 року. Зі свого боку КНР має вельми амбітну та достатньо фінансово забезпечену космічну програму. Китай має очевидну зацікавленість в імпорті готової високотехнологічної продукції, і Україні це слід враховувати та використати в інтересах національного виробництва [1].

Розвиток туризму та активізація міжлюдських контактів, гуманітарне співробітництво, взаємодія в галузі освіти та культури – все це необхідні складові для подальшого розвитку українсько-китайського стратегічного партнерства.

Ще однією цікавою можливістю співробітництва для України є доручення до регіонального рівня співпраці Китаю з країнами Центрально-Східної Європи у форматі «16+1», яке було започатковано за ініціативою китайської сторони у 2012 році. Цей формат взаємодії покликаний сприяти зростанню ефективності співробітництва КНР з Європейським Союзом (ЄС). Китай наполегливо розвиває формат «16+1», запроваджує його інституціалізацію, формує конкретну програму розвитку, в рамках якої створено спеціальну кредитну лінію у розмірі 10 млрд. доларів США. Тому Україні варто було б приєднатися до китайської ініціативи з євро-



пейського боку. На думку китайських аналітиків формат «16+1» є найперспективнішим для реалізації проекту «Один пояс, один шлях» та для здійснення великих інфраструктурних проектів у Європі

Пекін підкреслює, що співробітництво у форматі «16+1» доповнює та підсилює стратегічне партнерство Китаю та ЄС, що закріплене у плані дій «Китай-ЄС 2020». Україна має багато спільного з країнами Центрально-Східної Європи, а після підписання Угоди про асоціацію з ЄС має всі підстави посилити свою взаємодію з цими країнами, використовуючи різні формати («Вишеградська четвірка + 1», трикутник «Україна-Польща-Литва», ОЧЕС та інші). Проте, саме приєднання України до формату «16+1» та перетворення його на «17+1» має суттєві переваги як з точки зору активізації взаємодії з Китаєм, так і щодо реалізації європейського вектору свого розвитку.

Наразі Україні слід почати використовувати досвід Китаю та ідеї, які б зробили б можливим використання потенціалу України для реалізації концептуальних положень проекту «Один пояс, один шлях» у сенсі реіндустриалізації, модернізації та підвищення ефективності виробництва, захисту природного середовища, використання логістичних можливостей.

Ініціатива «Один пояс, один шлях», а також формат «16+1» націлені, насамперед, на встановлення тісніших економічних зв'язків Китаю з західною частиною Євразії. У цих проектах немає конкуренції з проектами, які розробляє Європейський союз. Тому для Києва було б корисним постійно вивчати досвід європейських країн, які дозволили долучитися до проекту «Один пояс, один шлях» та формату «16+1». Україні необхідно зробити практичні кроки щодо приєднання до цих ініціатив, брати активну участь в обговоренні місця та ролі України у згаданих проектах. Використовувати ці проекти для подальшого посилення економічного потенціалу, посилення інтеграції з великими європейськими та азійськими економічними центрами, аби перетворитися на майданчик, де геоекономічні проекти Заходу та Сходу сходилися б і давали подвійний ефект [1].

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Аудит зовнішньої політики: Україна-Китай: Дискусійна записка [Електронний ресурс] // Інститут світової політики, 2016. <http://iwp.org.ua/ukr/public/1842.html>*
2. *Чжао Лэй. К общему пониманию // Китай. Ежемесячный журнал. – № 05 (139). – 2017. – С. 24-25.*
3. *Перший контейнерний залізничний маршрут з Китаю в Європу через Україну [Електронний ресурс] // <http://china.mfa.gov.ua/ua/press-center/news/60801>*
4. *Засядько Н., Решетняк В. Новый Шелковый путь: Китайский мегапроект теряет конкретику и актуальность для Украины [Електронний ресурс] // <http://cfts.org.ua/articles/>*

5. Гройсман В.Б. Привітальне слово // Китай. Ежемесячный журнал. – № 05 (139). – 2017. – С. 6.
6. Трофімцева О. Україна та Китай зацікавлені у розширенні торговельно-інвестиційного співробітництва в аграрній галузі [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://minagro.gov.ua/node/24528>
7. Чжан Юньлин. Сотрудничество нового типа // Китай. Ежемесячный журнал. – № 05 (139). – 2017. – С. 26-29.

*Стаття надійшла до редакції 20.04.2018 р.*