

Қ. Қақар\* , Г. Даркенов 

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Қазақстан, Нұр-Сұлтан қ.  
\*e-mail: haharhanat@gmail.com

## «ЖІБЕК ЖОЛЫНЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ БЕЛДЕУІ» ЖӘНЕ ЕУАЗИЯЛЫҚ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ОДАҚТЫҢ МҮДДЕЛЕР ТОҒЫСУЫ

Орталық Азия Еуразия континентінің жүрегі, әлемдегі алып держава елдердің назарындағы геосаяси аймақ. Кеңес одағы ыдырап, Орталық Азиядағы шағын мемлекеттер өз тәуелсіздігін алғаннан кейін, әлемдік саясаттағы көшбасшы елдердің бұл аймаққа деген қызығушылығы мен назары тіптен арта түсті. 2013 жылдан бастап аймақта Қытай елі «Жібек жолының экономикалық белдеуі» аймақтық экономикалық ынтымақтастық бастамасын көтерді. Алайда аймақта белді ықпалды саяси ел ретінде Ресейдің аймақтағы мүддесі басым орында және аталған бастаманың Ресейдің мүддесіне үйлесімді болуы туралы Ресейлік және Қытайлық зерттеулерде атап айтылды. 2015 жылдан бастап Ресей елі мен аймақтағы Қазақстан және Қырғызстан елі Еуразиялық экономикалық одақ негізінде кедендік келісімін іске асырды. Сол жылы Қытайдың «Жібек жолының экономикалық белдеуі» және Еуразиялық экономикалық одақ ұйымы өзара ынтымақтастық орнатқандығын әлем елдеріне жария етті. Аталған екі тараптың ынтымақтастығы аймақтағы экономиканың дамуына, өнеркәсіптің дамуына өзіндік әсерін тигізетіндігі анық. Бұл мақалада Еуразиялық экономикалық одағы мен «Жібек жолының экономикалық белдеуі» бастамасы қатынастары математикалық теориямен қарастырылып, екі одақтың ортақ мүдделік байланыстылығы мен кейбір мүдделік қайшылықтар туғызатын жақтары жете зерттеледі.

**Түйін сөздер:** ЕЭО, Бір белдеу бір жол, Орталық Азия, Жібек жолы, Аймақтық экономикалық ынтымақтастық.

K. Kakar \*, G. Darkenov

L.N. Gumilyov Eurasian National University, Kazakhstan, Nur-Sultan  
\*e-mail: haharhanat@gmail.com

## “Silk Road Economic Belt” and interconnectedness of the interests of the Eurasian Economic Union

Central Asia is recognized as the heart of the Eurasian continent, and is considered as a geopolitical region in the eyes of power countries. After collapse of Soviet Union, and independence of Central Asian countries, the interest and attention of the leading countries in world politics to these countries has grown rapidly. In 2013, China has launched the Belt and Road Initiative (BRI) economical strategy amongst all the countries. However, as a major political power in the region, Russia's interests in the region are paramount, and Russian and Chinese studies have suggested that the initiative is in Russia's interests. In 2015, Russia and Kazakhstan and Kyrgyzstan have implemented a customs agreement on the basis of the Eurasian Economic Union. That same year, China announced to the world that it had established cooperation with the Belt and Road Initiative and the Eurasian Economic Union. It is obvious that the cooperation between the two sides will have a positive impact on the development of the economy and industry in the region. This article examines the relationship between the Eurasian Economic Union and the Belt and Road Initiative in mathematical theory and examines the relationship between the two unions in terms of common interests and some conflicts.

**Key words:** EAEU, One Belt One Road, Central Asia, Silk Road, Regional Economic Cooperation.

К. Қақар \*, Г. Даркенов

Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Казахстан, г. Нур-Сұлтан  
\*e-mail: haharhanat@gmail.com

## «Экономический пояс Шелкового пути» и пересечение и взаимосвязь интересов Евразийского Экономического Союза

Центральная Азия – сердце Евразийского континента, геополитический регион, находящийся в центре внимания крупнейших мировых держав. После распада Советского Союза и обретения независимости малых государств Центральной Азии интерес и внимание ведущих стран мировой

политики к региону возросли. С 2013 года Китай выступил с инициативой регионального экономического сотрудничества «Экономический пояс Шелкового пути» в регионе. Однако интересы России как крупной политической силы в регионе имеют первостепенное значение, в связи с чем, согласно российским и китайским исследованиям, эта инициатива отвечает интересам России. С 2015 года Россия, Казахстан и Кыргызстан в регионе реализовали таможенное соглашение на основе Евразийского экономического союза. В том же году Китай объявил миру, что он наладил сотрудничество с Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом. Очевидно, что сотрудничество двух сторон положительно скажется на развитии экономики и промышленности региона. В этой статье исследуется взаимосвязь между Евразийским экономическим союзом и Инициативой Экономического пояса Шелкового пути в математической теории, а также подробно рассматривается взаимосвязь общих интересов между двумя союзами и некоторые конфликты интересов.

**Ключевые слова:** ЕАЭС, Один пояс один путь, Центральная Азия, Шелковый путь, региональное экономическое сотрудничество.

## Кіріспе

Ресей – саяси, әскери күш-қуаты жағынан әлемдік держава ретінде халықаралық саясатқа ықпалды ел. Қытай – әлемдегі экономикасы дамыған және саяси күш-қуаты жағынан алпауыт елдің бірі. Қытай мен Ресей бір-бірімен тығыз достық қарым-қатынас орнатып қана қоймай, геоаймақтық ынтымақтастықты нығайтып және көптеген сауда алмасуларын ынталандыруды қолдайды. Соңғы жылдары Қытай-Ресей кооперативтік серіктестігі жаһандық үдерісті түбегейлі өзгертіп, жаңа деңгейге көтерді. Екінші жағынан, екі ел басқа елдердің қолданыстағы қарым-қатынас үлгілерін көшіре алмайды. Қытай-Ресей қатынастары жаһандық интеграцияны құру мен тұрақтандыру процесінің маңызды бөлігі болып табылады. Екі ел қарым-қатынасы экономикалық-сауда қатынастары, гуманитарлық қатынастар, халықаралық аренадағы ынтымақтастық және Шанхай ынтымақтастық ұйымы мен БРИКС сияқты халықаралық, аймақтық ұйымдармен тығыз байланыста болатын кең ауқымды ынтымақтастық салаларын қамтиды. Объективті түрде айтатын болсақ, экономикалық ынтымақтастық Қытай-Ресей қарым-қатынасының маңызды аспектісі, сонымен қатар екі жақты қарым-қатынасты дамытудың ең үлкен мүмкіндігі. Қытай-Ресей сауда-экономикалық қатынастарының мүдделік бақталастығы Ресей ықпалында деп саналатын Орталық Азия аймағында Қытайдың Жібек жолы жоспарының жүзеге асуымен тығыз байланысты.

Қытай елі мен Ресейдің сауда қатынастары сонау 13-14 ғасырлардан бастау алады, 1689 жылы Патшалық Ресей мен Цин Патшалығы арасында бірінші шегара келісімі «Нерчинск келісіміне» қол қойысты (Үі, 2019), екі ел шекара сызығын және сауда ережесін бекітті. 1727 жылы

Цин патшалығы мен Ресей шекараны белгілеу мен сауда туралы «Кяхта келісіміне» қол қойды (Үі, 2019). 1762 жылы Ресей Қытайдың жүк тасымалдаушылар тобымен сауда жасау мүмкіндігін жеке отандық саудагерлерге тапсырды. Осы кезде Қытай Ресейдің маңызды сауда серіктесі болды. 18 ғасырда Ресейдің Цин патшалығы мен экспорты арасында былғарыдан жасалған бұйымдар маңызды болды. 1851 жылы Қытай мен Ресей арасындағы экономикалық-сауда қатынастарының дамуына жәрдемдесу мақсатында «Қытай-Ресей Іле Тарбағатай сауда ережелеріне» қол қойды. 19 ғасырда Ресей мен Қытай Орталық Азия мен Қазақстан арқылы сауда қатынастарын жалғастырды.

XX ғасырда Қытай мен Ресейде үлкен өзгерістер болды. Қытайда да, Ресейде де феодалдық билікті құлату төңкерістері басталды. Қытай 1912 жылғы революциядан кейін Республиканы құрды, ал Ресей 1917 жылғы ақпан мен қазан төңкерістерінен кейін әлемдегі бірінші социалистік ел құрды. 1917 жылғы Қазан төңкерісінен 1949 жылы ҚХР құрылғанға дейін Қытай-Ресей қарым-қатынастарының тарихында салыстырмалы түрде өзара саяси көмектесу болды (Shen, 2011). Бұл кезеңде екі елдің қарым-қатынасы салыстырмалы түрде күрделі болды, достық ынтымақтастық, сондай-ақ белгілі бір қақтығыстар мен тұрақсыздық орын алды. Ұлттық мүдделерден басқа, бұл кезеңдегі Қытай-Орыс қатынастарына ерекше күрделі фактор да әсер етті, атап айтқанда, Қытай Коммунистік партиясы мен Ресейдегі Коммунистік партия арасындағы партияаралық қатынастар. Экономикалық қарым-қатынас тұрғысынан алғанда, Кеңестік Ресей мен Қытай (әсіресе Манжоу мен Шыңжаң) өзара қажеттіліктерге негізделгендіктен, екі жақтың саудасы тез арада қайта жанданды.

1920 жылы Қытай үкіметі мен Ресей делегациясының келісуі мен «Іле келісімі» негізінде Іле қаласында сауда мәселелері жөніндегі Кеңес үкіметі басқару кеңсесін құрды (Shen, 2011). 1920 жылы Шыңжаңнан Кеңес Одағына былғары, мамық жүн, шикі жібек, мақта, шай, темекі, жылқы, ұсақ мал, кептірілген жемістер жеткізілді, Кеңес одағынан Қытайға қант, сіріңке, мұнай өнімдері, мақта маталар, теміршойын өнімдері жеткізілді (Shen, 2011).

1949 жылдан бастап Қытай мен Кеңес Одағы арасындағы сыртқы сауда байланыстары өзгерістің бірнеше сатысынан өтті, экономикалық-сауда қатынастарының даму бағыты өзгеруін жалғастырды. Қытай-Кеңес қатынастарының тарихи траекториясы қазіргі халықаралық қатынастар тарихының дамуы және эволюциясымен тығыз байланысты. Қытай Халық Республикасы құрылғаннан кейінгі 40 жыл ішінде Қытай дипломатиясының назары әрқашан Кеңес Одағымен қарым-қатынасты қалай реттеуге болатындығына бағытталды және Қытай-Кеңес қарым-қатынасы АҚШ бастаған Батыс елдерінің олармен болған қарым-қатынасымен байланысты болды.

«Қырғи қабақ» соғыс аяқталғаннан кейін халықаралық қатынастар кеңістігінде үлкен өзгерістер болды. Үлкен державалар арасындағы стратегиялық бәсекелестік, ұлттық биліктің жан-жақты бәсекелестігінен көрініс тапты, бұл ұлттық биліктің күш-қуатын көрсететін дәстүрлі элементтері ретінде – әскери күш, экономикалық күш, елдің ұлттық құндылықтары, ұлттық мәдениет, сыртқы саясат, саяси және заңдық құқықтық идеялар, әлемдік сыртқы саясаттағы «жұмсақ күш» бәсекесі сияқты бағыттарды қамтыды. Дегенмен көршілес екі ел сауда қатынастары өзара байланыста болды. Кейбір деректерге сүйенсек, Кеңес одағы – Қытай сауда көлемі туралы мәліметтер (миллиардтаған доллар бірлігі) (Lina, 2018): 1980 жылы – 0,492, 1985 жылы – 1,881, 1990 жылы – 5,4, 1991 жылы – 3,9 көрсеткіштерін құраған. Бұл Қытай-Ресей қатынастары екі жақты саяси өзгерістерге қарамастан, сауда қатынастарында маңызды әріптес екенін көрсетеді.

1991 жылы желтоқсанда Кеңес Одағы ыдыраған кезде Қытай-Кеңес қарым-қатынасы ескі тарихқа айналды да, оның орнына Қытай Халық Республикасы мен Ресей Федерациясы достық қарым-қатынасты дамытудың жаңа кезеңіне өткенін жете түсінді. Ресей Қытайға қажетті табиғи ресурстардың, қару-жарақтың және әскери технологияның қайнар көзіне,

және арзан отандық өнімдерді сату нарығы мен мигранттар үшін тау-кен өнеркәсібін ашатын маңызды аймаққа айналды. 1992 жылғы 5 наурыздағы «Қытай-Ресей экономикалық және сауда байланыстары туралы келісім» екі ел арасындағы экономикалық ынтымақтастықтың құқықтық негізі болды. 1996 жылы Ресей президенті Қытайға сапар барысында екі ел «XXI ғасырдағы стратегиялық серіктестік» (Lina, 2018) келісімін бекітті. Бұл келісім екі елдің одақтастық қатынасын білдірмейді және бұл ешқандай үшінші тарапқа қаратылмаған, тек гегемонизмге қарсы тұру, екі ел ішкі істеріне араласпау бағытына қаратылған.

Путиннің билігі Ресей саясатында жаңа дәуірдің басталуын көрсетті. Ішкі дүрбелеңнен тұрақтылыққа көшті. Путин кезінде Қытай-Ресей қарым-қатынасы ұзақ мерзімді тұрақты дамуға қол жеткізу міндетін алды. Кеңес Одағының ыдырауы мен «Қырғи қабақ соғыстың» аяқталуы XX ғасырдың соңындағы Қытай-Орыс қарым-қатынастарында жаңа өзгеріс алып келді. Кеңес Одағының ыдырауы, Кеңес Одағы мен Қытай арасындағы 7300 шақырымдық шекара, енді тәуелсіз төрт ел мен Қытай елі тіке шектесетін жаңа шекараға айналды. Қытай-Ресей қарым-қатынастарының тарихындағы көптеген қақтығыстар мен дағдарыстар шекара мәселелерінен туындап отырған. Бұл кезеңнен бастап екі ел шекарасындағы шиеленісті жағдайының болу ықтималдығы азайды. XXI ғасырдың басынан қазіргі уақытқа дейін, яғни 1990 жылдардың екінші жартысында құрылған Қытай-Ресей стратегиялық серіктестігі қазірге дейін жақсы дамыды. Бұл кезеңде Қытай үшін ірі державалар арасындағы қарым-қатынас, көрші елдер қатынасы, даму үстіндегі елдер мен көпжақты қатынастар Қытайдың халықаралық стратегиялық позициясының жалпы жағдайын белгілеп отырды (Lina, 2018). Ресей – әлемдегі держава, алпауыт ел және Қытайдың жақын көршісі, оның стратегиялық саясаты Қытай үшін аса маңызды. Путин билікке келгеннен кейін Қытайдың Ресей сыртқы саясатындағы мәртебесі биіктеді.

Қытай-Ресей экономикалық қарым-қатынасы салыстырмалы түрде күрделі, бірақ қазіргі Қытай-Орыс қарым-қатынасында мүдделік қатынастары басым (Lu, 2011). Көп жылдық кедергілерді еңсеріп, түрлі мәселелерді шешкеннен кейін, екі ел арасындағы қарым-қатынас біртіндеп қалыпқа келді. Қытай мен Ресейдің XXI ғасырда тең құқылы, өзара сенімді және жан-жақты стратегиялық серіктестік

орнатуы екі ел үшін де қажетті болды (Official website of the Ministry of Foreign Affairs of China, 2014). 2001 жылдың 16 шілдесінде Қытай мен Ресей 20 жылдық мерзімге «Қытай-Ресей жақсы достық пен ынтымақтастық» туралы шартына қол қойды (President of Russia, 2016). Бұл келісім бойынша екі ел арасында заңдық келісімдер аясында нақты қарым-қатынасты дамыту бағыттары белгіленген.

2013 жылы Қытай басшысы Орталық Азия елдеріне сапары барысында «Жібек жолының экономикалық белдеуі» тұжырымдамасын тұңғыш рет жария етті (Акматалиева, 2018). Орталық Азияда аймақтық экономикалық бастаманың Қытай тарапынан ұсыныс етілуі, әлем елдерінің қызу талқысында болды. Сонымен бірге, Ресей зерттеушілері де ой-пікірін білдірді. Дегенмен аймақтағы ықпалды күш ретінде қаралатын Ресейдің кейінгі қадамы әлем елдерінің назарында болды. 2015 жылы Ресей аймақтағы Қазақстан және Қырғызстан елдерімен Еуразиялық экономикалық одағы келісімі аясында нақты жүзеге асырды (Sean, 2015). Орталық Азияның Еуразия континентіндегі Батыс пен Шығысты тұтастыратын маңызы стратегиялық орны және осы аймаққа жақын орналасқан Қытай мен Ресейдің аймақта дамып келе жатқан экономикалық бастамалары мүдделік қактығыс туғыза ма? – деген сұрақ барлық зерттеушілердің қызықты тақырыбы ретінде талқылануда. Алайда, 2015 жылы Ресей мен Қытай елі «ЕЭО мен Жібек жолының экономикалық белдеуі селбестігін» орнату жөнінде бірлескен декларацияға қол қойды (Koshanov, 2016). Екі ел өзара ынтымақтастықты дамыту туралы ресми БАҚ құралдарында және зерттеу материалдарында жария етті. Аталған екі бастаманың кейінгі селбестігін зерттеу мақсатында, олардың ортақ мүдделерін қарастыру, олардың мүдделік шиеленісін қарастыру, соңында оған қорытынды жасау аймақтағы кейінгі экономикалық шешімдер үшін аса маңызды және осы зерттеудің түйіні болмақ.

### Әдістеме

2015 жылы мамыр айында екі ел – Ресей және Қытай «Еуразиялық Экономикалық Одақ және Бір белдеу бір жол ынтымақтастық пен селбестік» келісіміне қол қойды (Koshanov, 2016). Селбестік келісіміне келгеннен қазірге дейін зерттеушілер бұл селбестікке күдікпен қарады. Негізгі себеп – бұл екеуінің сипаттамалары, әрине, әр түрлі.

«Бір белдеу» – бұл ұлттық бастама, ал «ЕЭО» – бұл халықаралық типтегі ұйым. Бұлардың арасындағы байланысты білу үшін, әрине, «мүдделік тоғысу» ұғымын түсінуге тура келеді.

Қытай зерттеушісі Сян Цзе (向洁) «мүдделік тоғысу» ұғымын математика ғылымындағы «Жиын» ұғымымен байланыстырады (Zhou, 2017) және онда екі тараптың ортақ мүддесін қарастырып қиылысқан жиын деп атайды. Бұл мақалада қиылысатын және қиылыспайтын жиындарын екіге бөліп қарастырамыз. Жиын – ол белгілі бір нақты қасиеттері бар немесе абстракті объектілерден тұратын тұтас бір дене. Қытай мен Еуразиялық экономикалық одақты (ЕАЭО) жеке-жеке бір жиын деп қарастырсақ, екеуі ұқсамайтын элементтерден құралған жиын. Олар сонымен қатар экономика, саясат, қоғам, қауіпсіздік және гуманитарлық ғылымдар сияқты көптеген ішкі жиындарды қамтиды. Жиын арақатынастарының үш түрі бар: 1. Қиылысу  $\cap$  2. Біріктіру  $\cup$  3. Толықтыру  $\subset$ . «Белдеу және жол» мен «ЕЭО» бұл екеуінің ортақтылығы, қиылысқан жиындар:  $\text{ҚХР} \cap \text{ЕЭО} \neq \emptyset$ . Оларда интеграция немесе ынтымақтастық бар,  $\text{ҚХР} \cap \text{ЕЭО}$  мәні неғұрлым үлкен болса, олардың қиылысқан жиыны үлкен болады. Қиылысқан жиын үлкен болса жаңа бір үлкен жүйені қалыптастыруы мүмкін, бұл нәтижені қалыптастыру өте қиын екені анық, оған қиындықтар туғызатын мәселелер бар.



1-сурет – ЕЭО мен ҚХР-дың қиылысуы және бір жүйе құрау мүмкіндігі

Әлемдегі кез келген екі ел, аймақтық ұйымдар, үлкен халықаралық ұйымдар ынтымақтастық шеңберінен «мүдделер тоғысуы» немесе үлкен бір жүйеге бірден өте алмайды. Егер «Белдеу және жол» мен «ЕЭО» ынтымақтастыққа баса назар аударса, тек жоғарыда айтып өткен «Бірлескен декларация» негізінде жұмыс жасайды, онда ешқандай алға ілгерілеген қатынас болмайды. Екі жобаның немесе жетекші екі ел Қытай мен Ресей арасындағы Орталық Азиядағы мүдделік бәсекелестік мәселелері сол екі жиынның қиылыспайтын жақтары, сол себепті олардың бүтіндей бір жүйе ретінде бірігіп жұмыс жасауына кері әсер етеді.

«Бір белдеу» мен «ЕЭО» және «Мүдделер тоғысуы» картасы сияқты екі мағынаға ие. Ең алдымен, олар мүдделік тоғыспас бұрын белгілі бір сәйкес қатынаста болуы керек. Екі тараптың өзіндік даму бағыттарының бір-бірімен ұқсастығы бар, әрі қарай селбестік орнатуға мүмкіндік пен дайындықтары бар (Zhou, 2017). Екіншіден, тоғысу – бұл келісу нүктелері арасындағы үздіксіз сәйкестік пен байланыс процесі және тоғысудың соңғы нәтижесі қалыптасады. Дегенмен, «Белдеу және жол» бұл бір мемлекеттің жобасы, ал «ЕЭО» бұл бірнеше мемлекеттерден құралған ұйым, ұйымның ортақ шешіміне бір ел ғана уәкілдік ете алмайды, сондықтан мұнда «Белдеу және жол» жобасын жүзеге асыру үшін және де әр елмен жеке-жеке екі жақты келісімге келуді қажет етеді (Zhou, 2017). Сондықтан екі ұйымның ынтымақтастығы жан-жақты және кең ауқымды ынтымақтастыққа жетеді деп күтуге болмайды. Оны кейінгі екі елдің мүдделік қатынастары айқындайды.

### Әдебиеттерге шолу

Ресей «Мүдделік тоғысу» терминін түсіну мен Қытайдың түсінігі біркелкі емес. 2015 жылдың мамырында шыққан «Бірлескен мәлімдеме» орыс тіліндегі нұсқада «мүдделік тоғысу» терминінде «сотрудничество, сопряжение» қолданылды. Өзара ынтымақтастықтың, байланыстың және сәйкестіктің және ортақ дамудың, яғни, мақсатты біріктіру мағынасын қамтиды. «ЕЭО» тарапы тоғысуда «ынтымақтастық» ұғымына баса назар аударатынын көруге болады. Әсіресе, ынтымақтастықтың өрісі мен көлеміне баса назар аударады. Ал Қытай тарапы Ресейдің «сотрудничество, сопряжение» терминінің орнына «стыковка» (“对接”) немесе қазақ тілінде «мүдделік тоғысу» сөзін қолданған. Путин айтқандай: «Еуразиялық экономикалық одақ пен Жібек жолы белдеуі арасындағы ынтымақтастық ортақ экономикалық кеңістікке әкеледі, жол бастайды» (Xiang, 2018) дегенге сәйкеспейді. Бұдан Қытай мен Ресейдің «Бір белдеу» мен «ЕЭО» мүдделік тоғысу туралы түсінігі әр түрлі екенін байқауға болады, бұл мәселе екі ұйымның ынтымақтастық орнату үшін кейінгі күн тәртібінде айқындауға тиісті факторға айналады. Ресей үкіметі, ғылыми зерттеу орталық ғалымдары мен бұқаралық ақпарат құралдары мұндай зерттеулерге үлкен қызығушылық пен ынта танытты. Олардың барлығы «Белдеу және жол» стратегиясы бойынша өз пікірлерімен бөлісті. Бастаманың

жүзеге асу мүмкіндігі, қордаланған мәселелер, оның Ресейге ықпалы туралы зерттеулер жүргізілді. Тұтастай алғанда, Ресей мен Орталық Азия елдерінің «Жібек жолының экономикалық белдеуі» тұжырымдамасына реакциясы, қолдау мен күмән-күдік көзқарасы қатар сақталған ұстанымда болды (Xiang, 2018). Оның себептеріне келсек, кей жағдайларға байланысты екі ел арасында мүдделік бәсекелестік сақталған. Төменде біз осы екі ел арасындағы мүдделік бәсекелестікті қарастырдық:

- Орталық Азиядағы сауда нарығына бәсекелестік.

«Белдеу мен жолдың» дамуының бес негізгі бағытын атап айтсақ: саяси байланысты нығайту, жол байланысын нығайту, сауда ағымын күшейту, валюта айналымын иелеу және халық арасындағы байланысты нығайту (РИА Новости, 2015). Бұл бес түрлі стратегия Қытайдың экономикалық мүддесін аталған аймақта арттырады. Кедергісіз сауданы күшейту, сауда кедергілерін жою, сауда мен инвестициялық шығындарды азайту, аймақтағы экономикалық бизнестің жылдамдығы мен сапасын жақсарттады. Дегенмен, бұл Ресейдің аймақтағы тауарларын нарыққа ие болуына кедергі келтіруі мүмкін, себебі Қытай тауары арзан. Қытай бұл елдерге арзан тауарлар мен жұмыс күшін бере алады. Сонымен қатар, Мәскеу Қытаймен сауданы кеңейту Ресейдің ықпалын төмендетеді деп алаңдайды. Қытай зерттеушісінің 2019 жылғы зерттеуіне негізделсек, қазіргі уақытта Ресейдің Қытайға экспортының 95%-ы шикізат болса, Қытайдың Ресейге экспорты негізінен жоғары деңгейдегі өңделген өнімдер (Li, 2019). Валюта айналымын күшейту – ұлттық валютаны есептеу арқылы валюталық ағынды ұлғайту, бұл Қытайлық валюта – Юан қолдануды кеңейтеді, Рубль болса Юаннан арзан екені анық, ал Қытай ТМД елдерінің маңызды сауда серіктесі болғысы келеді. ТМД елдерінің Ресей нарығына экспорттық бағдары болғанымен, олар негізінен Қытай тауарларын тұтынады. Халықтар арасындағы байланыстарды күшейту – аймақтағы елдер арасындағы «жұмсақ күшін» белсенді дамытуды көздейді. Мұның бәрі белгілі бір дәрежеде Ресей мен Орталық Азия елдеріне қауіп төндіреді.

Орталық Азия Қытайдың сауда серіктестері арасында жоғары орынға ие болмаса да, Қытайдың импорты мен экспортының шамамен бір пайызын құрайды, Қытай Орталық Азияның ең маңызды сауда серіктесі болып табылады.

1-кесте – ОА-дағы импорт экспортта Қытайдың ұстайтын салмағы – China Briefing зерттеу орталығының мәліметі

Орталық Азия елдері	Қытайдан импорт			Қытайға экспорттау		
	Қытайдың ОА сыртқы импорттық саудадағы рейтингі	Сауда көлемі (миллион доллар)	Импорттау ұстайтын пайыз	Қытайдың ОА сыртқы экспорттық саудадағы рейтингі	Сауда көлемі (миллион доллар)	Экспорттауда ұстайтын пайызы
Қазақстан	2	6,537	17%	2	7,823	13.6%
Қырғызстан	1	1,733	35.4%	6	81	4.1%
Тәжікстан	3	605	18.2%	5	55,4	5%
Түрікменстан	3	431	14.3%	1	8,686	80.2%
Өзбекстан	1	5,052	23.1%	3	1,768	12.3%

2019 жылғы China Briefing зерттеу орталығының статистика негізінде, Қытайдың Орталық Азия елдеріне импорт бойынша Қырғызстан мен Өзбекстанның ең ірі сауда серіктесі және экспорт бойынша Түрікменстанның ірі сауда серіктесі болып табылады. Қытай Орталық Азияның басқа елдерінің импорты мен экспорты бойынша да маңызды орынға ие (China Briefing, 2020). Аймақта ЕЭО негізінде экономикалық басымдылыққа ие Ресей үшін бұл кейінгі күн тәртібінде бәсекелестік туғызатыны белгілі.

- Көлік инфрақұрылымдағы бәсекелестік.

«Жібек жолының экономикалық белдеуі» тұжырымдамасының Ресейдің ұлттық мүдделеріне сәйкес келмеуінің тағы бір себебі – «21 ғасыр теңіз жібек жолының», «Бір белдеу – бір жол» стратегиясы Ресейдің қолданыстағы көлік инфрақұрылымына әсер етеді. Сібір теміржолы мен Солтүстік теңіз, бұл үлкен бәсекелестікті қажет ететін сынақ жобалар. Газпром Азия нарығын дамыта бастады. Дегенмен, Қытайдың көлік дәлізі мен желілері дамыту бастамасы Ресей ішкі нарығына әсер етеді, бұл да бір бәсекелестік күдігін тудырады. «Көлікті дамыту дәлізі» үшін Ресейдің де өз жобалары бар, бірақ ол, әрине, «Белдеу және жол» сияқты жан-жақты бағыттарды қамтымаған. Ресей темір жолдарын дамыту инфрақұрылымдық жобасы бойынша – «Трансевразийский пояс» (Осипов, 2020) дамыту бағыты бар. Жобаның мақсаты – көлік, энергетика, телекоммуникация инфрақұрылымы жүйелерін қамтитын жаңа индустриалды өрістерді құру және әр түрлі салаларды бірнеше объектілерге біріктіру. Инфрақұрылым өнімдері мен ресурстарды өндіру және тасымалдау процесінде стратегиялық жоспарлауды жеңілдетеді алады. Бірақ оны жүзеге асыру қиындықтар туғызуда. Жоба Беринг бұғазы арқылы Лондон мен Алясканы байланыстыруды

жоспарлап отыр. Бұл жобаға салынатын инвестиция көлемі әлі анықталған жоқ, Ресей үшін бұл көпірдің құрылысы қазірдің өзінде өте қиын, бұл жобаны жүзеге асыруда темір жол құрылысында қиындықтар туғызады. «Трансевразиялық белдеу» жобасы Ресейлік инфрақұрылымдық бастама, Қытайдың «Жібек жолының экономикалық белдеуімен» ешқандай да қайшылық туғызбайды, дегенмен екі елдің тараншекаралық көлік жобасында бәсекелестік сақталады.

- Техникалық қызмет көрсету стандарттары сәйкес келмеу мәселесі.

Түрлі техникалық стандарттар қазірдің өзінде Қытай және ЕЭО арасындағы практикалық мәселе болып табылады. Мысал ретінде, теміржолды алайық. ЕЭО кіретін елдердің теміржол қозғалысының жағдайы әр түрлі, бірақ олардың барлығы салыстырмалы түрде артта қалды. Алайда, теміржол рельстерінің дизайны бойынша Қытай мен Одақ арасында «сапалық» айырмашылық бар. Қытай әрқашан құрылыста халықаралық стандарт бойынша қабылданған 1435 мм калибрді ұстанды, ал Ресей мен ЕЭО елдері әлі де 1520 мм салынған құрылысты қолданады, ол Кеңес өкіметі кезінде кеңінен қолданылған (Xiang, 2018). Нәтижесінде ұқсамаған теміржол әдісімен елге екі жақты жүктерді тасымалдау қиынға соғады. Жүктерді тасымалдау процесін бірнеше рет қайта жүктеу қажет, ал ол үшін уақыт пен капитал шығындары артады. Қытай мен Ресей салатын «Мәскеу-Қазан-Пекин» жүрдек теміржол жобасының «Қазан-Бейжің» учаскесінің баяу болу себебі, өнімдерге қызмет көрсету мен құрылыс процесін басқарудағы әр түрлі стандарттар ортақ жұмысқа кедергісін келтіріп, құрылыс мерзімін ұзартуға және тоқтатуға мәжбүр етуде. Бұл жағдай екі жақты ұқсамаған бағыттар бойынша ұзаққа созылған келісулерді қажет етеді.

## Нәтижелер мен талқылау

«Белдеу және ЕЭО мүдделік тоғысуы» – бұл бір елдің бастамасы және одақтас ұйым арасындағы қатынас. Оны нақты іске асыру мен ілгерілеу әлі де барлық тараптардың күш-жігеріне сүйенуді қажет етеді. Сонымен бірге, тоғысу қатынасындағы серіктестері кім және олардың арасындағы байланыс қандай екенін нақтылау қажет. Тоғысушы тұрғысынан – «Бір белдеу», «ЕЭО» – жеке-жеке бір қатысушы. «ЕЭО» тұрғысынан ол тек бүкіл одақты ғана емес, сонымен қатар одақ құрамындағы егеменді мемлекеттерді де қамтиды. Сондықтан, байланыс тек Қытай мен одақ арасындағы байланысты білдірмейді. Сонымен қатар Ресей мен Қытай арасындағы байланысты да білдірмейді, бұл – Жібек жолы экономикалық белдеуі бастамасы мен жалпы Еуразиялық экономикалық одақ арасындағы байланыс.

«Бір белдеу бір жол» бастамасы Еуразия континенті үшін қандай даму бағытын алып келеді? Оның континенттегі халыққа қосар үлесі қандай? – деген сұрақтар туындайды. Еуразия құрлығындағы маңызды стратегиялық ұйым ретінде Еуразиялық экономикалық одақ географиялық орналасуы мен мүдделік мақсаттарына байланысты Қытайдың «Бір белдеу» бастамасының кейінгі күн тәртібінде мақсаттарын жүзеге асыруда міндетті түрде байланыс орнатуға тиісті географиялық ең жақын аймақтық күш. Атап айтқанда, бұл Қытайдың «Бір белдеу» құрылысының маңызды әріптесі және даму аймағы, сондықтан Қытайдың «Бір белдеу» бастамасының дамуы объективті түрде онымен белсенді мүдделік қатынас орнатуы қажет етеді. Қытайдың ұйыммен келісуге міндетті болуының себептерін төмендегідей бірнеше бағытта қарастыруға болады:

1. Еуразиялық экономикалық одақ жібек жолының экономикалық белдеуі аймағына орналасқан және Қытайдың «Бір белдеу» бастамасын ілгерілетуде қажетті негізгі аймақ болып табылады.

Екі жақтың аймақтық орналасуы мен мүмкін болатын халықаралық кеңістіктің жақын орналасуына байланысты Еуразиялық экономикалық одақ Қытайдың жібек жолының экономикалық белдеуінің батысқа қарай байланысқа шығатын негізгі географиялық түйінді стратегиялық маңызға ие аймақ (Макаров, 2016). Еуразиялық экономикалық одақтың қазіргі мүше мемлекеттері (Ресей, Беларусь, Қазақстан, Қырғызстан және Армения) сәйкесінше жібек жолы белдеуінің географиялық бағыттарының «Солтүстік

желісі» мен «Орталық желісіне» орналасқан. Олардың барлығы Қытайдың «Бір белдеу» жобасымен келісімге келіскен және осы жобаның бастамасымен жоспарланған алты экономикалық дәліздің үшеуі (Қытай – Моңғолия – Ресей, Қытай – Орталық Азия – Батыс Азия және Жаңа Еуразиялық құрлықтық көпір) осы жерден өтеді. Әсіресе, Ресей одақтағы жетекші ел ретінде Қытай елінің маңызды әріптесі, әрі Қытайдың санасуға тиісті маңызды стратегиялық әріптесі (Макаров, 2016). Қытайдың аймақтық экономикалық ынтымақтастық жобасы кейінгі күн тәртібінде ЕЭО мен қатынасын қалай келісу және одақтағы жетекші ел Ресеймен байланысты жақстару жұмыстарын, мүдделік қатынастарын қалай бір жәйлі етуді басты назарға алады.

2. Әлемдік, аймақтық экономикалық ынтымақтастық үдерісінің талабы.

Қытай, Ресей, Орталық Азия елдері болсын, олардың өздерінің жекелей дамуы болсын, басқа көршілес елдермен немесе аймақтың дамуымен тікелей байланысты. Әлемдегі белді елдер қазіргі таңда өз маңындағы елдерді аймақтық экономикалық шеңбері аясында жұмыс жасауға шақырады, Орталық Азиядағы Ресейдің ЕЭО мен Қытайдың «Жібек жолының экономикалық белдеуі» бастамасы осы үдерістің көрінісі. Экономикалық мақсаттар тұрғысынан алғанда, «Белдеу мен жолдың» және «ЕЭО» дамыту өзара байланысқа негізделеді, бұл бағыт бойынша елдер мен аймақтардың инфрақұрылымы бастапқы нүкте ретінде, ал трансшекаралық экономикалық мақсат – аймақтар арасында еркін сауда, аймақтағы елдердің ортақ келісімімен жүзеге асады, олай болмаса жобаның жүзеге асуы қиындыққа ұшырайды. Бұл жөнінде Қытай сыртқы істер министрі Ван И-дың мына сөзін атап өтуге болады: «Белдеу мен жолды» ілгерілету процесінде біз «өзара кеңесу, бірлікте үлес қосу және бөлісу» қағидасын ұстанамыз, консультацияны тең дәрежеде қолдаймыз және барлық елдердің тәуелсіз таңдауларын толық құрметтейміз. Біз барлық тараптардың жайлылығына назар аударатын боламыз, ашықтық пен ашықтықты сақтауға, әр түрлі елдердің даму стратегиясымен байланыстыруға және қолданыстағы аймақтық тетіктерді толықтыруға тиіспіз. «Бір белдеу-бір жол» тұжырымдамасы – орта даму, ал мақсат – ұтымды ынтымақтастық. Бұл Қытайлық отбасының «симфониясы» емес, бұл барлық елдердің қатысуымен болатын оркестрде орындалатын «симфония» (Official website of the Chinese Embassy, 2015).



3. «Бір белдеу-бір жол» мен «ЕЭО» селбестігі екі жаққа да тиімді.

Екеуінің аймақта мүдделері бар, сырттағы басқа күштердің аймақтағы мүддесін ескерсек, екеуінің мүдделік келісуі тиімді, әрі кейінгі күн тәртібінде бәсекелестік сақталатыны сөзсіз. «Белдеу және жол» бастамасының Орталық Азиядағы дамуына одақтың кедергілер мен қысымдар келтіретіні анық. Қытайдың 2015 жылы ЕЭО мен келісімге келуі, институционалдық бәсекелестікті – ынтымақтастыққа, кедергіні – мүдделік күшке өзгертті. Сыртқы күштердің аймақтағы мүддесі, екі одақтың келісімге келуінің, мүдделік тоғысуының тиімділігін көрсетті (Топу, 2020).

4. ЕЭО-ның сыртқы экономикалық қатынастарын дамытуда жаңа мүмкіндік.

Одақ елдерінің экономикалық дамуы бірізді емес, Ресей ұйымының экономикалық негізі ЖІӨ-нің 80%-ын құрайды (CAREC Secretariat web, 2020), басқа елдердің ұстайтын салмағы аз. ЕЭО-да Ресей мен Қазақстан экономикасы басты орында, Беларусь пен Арменияның өнеркәсіптік негіздері жақсы, ал Қырғызстан біршама артта. ЕЭО елдерінің экономикалық көлемі, экономикалық даму деңгейі мен экономикалық даму кезеңі бойынша айқын бірыңғай емес ерекшеліктері бар екенін байқауға болады. Ресей басты жетекші ел, сондай-ақ одақтың даусы мен шешім қабылдау құқығы Ресейдің жетекшілігінде болады, ал басқа шағын елдердің мүдделерін қорғау қиындықтар туғызады, ішкі айырмашылықтар артқан сайын одақ механизмінің тұрақтылығы мен дамуына да белгілі бір дәрежеде әсер ететінін көруге болады. Сол себепті де, ЕЭО-ның Қытайдың аймақтағы экономикалық бастамасымен селбестік орнатуы екі көшбасшы күшті ел және басқа да жетектегі шағын елдердің экономикалық тиімділігін дамытуға болады. Экономикалық салмақ тек Ресейдің мойнында емес, сыртқы экономикалық қатынастағы «жібек жолының экономикалық белдеуі» бастамасынан да тиімді пайдалануға болады.

### Қорытынды

Ресей – әлемдегі саяси күші қуатты ел және Орталық Азия аймағымен тарихи, тілдік және мәдени байланыста, сонымен бірге, экономикалық ықпалының басым орында болуы себепті аймақтағы белді, ықпалды саяси ойыншы

ретінде қарастырылады. Қытай – әлемдік саясатқа араласушы және экономикалық, өнеркәсіптік дамуы әлемде алдыңғы қатарда болуымен танымал. Қытай – Ресей қатынастары әлемдік саяси жүйенің өзгерісіне байланысты өзгеріп отырды. Екі ел қатынастары АҚШ бастаған Батыс елдерімен қатынастарына байланысты жақындасады. Алайда «Қырғи қабақ» екі әлемге жіктелу аяқталғаннан кейін, екі ел қатынастары өзара сенімді, ынтымақты қатынаста дамыды. 2013 жылы Қытай елі аймақта «Жібек жолының экономикалық белдеуі» аймақтық экономикалық бастамасын көтерді. Аймақ елдері бұл жобаға қолдау көрсетті. Алайда 2015 жылы Ресей аймақтағы Қазақстан және Қырғызстан елдерімен ЕЭО-ның кедендік келісімін жүзеге асырды. Осыдан кейін халықаралық қатынастарды зерттеушілер екі бастаманың мүдделік қатынастары туралы зерттеулерін жалғастырды. Екі жақ 2015 жылы «ЕЭО мен Бір белдеу бір жол селбестік» келісіміне қол қойды.

Екі жақтың «мүдделік тоғысу» тұжырымын математикадағы «жин» ұғымымен қарастырсақ, екі тараптың қатынасын қиылысқан жин:  $K \cap E$  ретінде қарауға болады. Екеуінің ортақ қиылысқан мүдделері және қиылыспайтын мүдделік бәсекелестік аспектілері де бар. Екі тарап арасындағы бәсекелестік қиылыспайтын жақтары мыналар:

- аймақтағы сауда нарығына бәсекелестік;
- көлік инфрақұрылымдарына бәсекелестік;
- техникалық қызмет көрсетуге бірлікке келе алмау.

Осы себептер екі жиынның бір жүйе ретінде жұмыс жасауына кедергі болатын элементтер.

Ал оларды байланыстыратын ортақ қиылысатын жақтарын қарастырсақ мынадай:

- екеуінің де мақсаты аймақта экономикалық тиімділікті дамыту және сыртқы күштердің аймақтағы ықпалының артуынан сақтану;
- әлемдік аймақтық экономикалық ынтымақтастық дамуының талабы;
- жалпы жүйенің экономикасын дамыту арқылы жеке елдердің экономикасын бірлікте алға ілгерілетуге болады.

Аймақтағы мүдделік байланыстағы екі тараптың ортақ бір жүйе ретінде жұмыс жүргізуіне жоғарыда атап өткен бәсекелестікке байланысты қиындықтар туады. Алайда екі жақтың ортақ мүдделік байланыстары бар, сол үшін де өзара келісім негізінде экономикалық дамуды алға ілгерілетуге болады.



### Әдебиеттер

Акматалиева А.М. Перспективы реализации экономического пояса шелкового пути КНР в Центральной Азии // Вестник КРСУ. – 2018, Том 18. – №7. – С. 111-115.

Кочанов А. «Единый пояс шелкового пути» и перспективы формирования объединенного Евразийского Экономического Сообщества // ОБЩЕСТВО И ЭКОНОМИКА. – № 4. – 2016.

Осипов Г.В. & Кубрин А.А. О перспективах включения проекта «Единая Евразия: Транс-Евразийский пояс RAZVITIE (ТЕПР) – Интегральная Евразийская транспортная система (ИЕТС) как мегапроекта в транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года» // Международный журнал перспективных исследований. – Т.10. – №4. – 2020.

РИА Новости. По итогам встречи с Си Цзиньпином президент РФ Владимир Путин подчеркнул, что в перспективе речь может идти об общем экономическом пространстве на всем евразийском континенте. Доступно на <https://ria.ru/20150508/1063428414.html>

CAREC Secretariat web. CAREC 2030 Institutional Framework. Retrieved from [https://www.carecprogram.org/?page\\_id=13321](https://www.carecprogram.org/?page_id=13321).

China Briefing. China and Central Asia: Bilateral Trade Relationships and Future Outlook. Internet source. Retrieved from <https://www.china-briefing.com/news/china-and-central-asia-bilateral-trade-relationships-and-future-outlook/>

Li Qian. What Chinese goods does Russia need? // Import and Export Manager, 2019, Issue 3. P. 46.

Lina “Silk Road Economic Belt”: Challenges and Prospects for Sino-Russian Economic Cooperation // Doctoral Dissertation. Shanghai International Studies University, 2018 December.

Lu N. “The Status Quo and Prospects of Sino-Russian Economic and Trade Relations” // Beijing: China Social Sciences Press, edition, 2011, pp. 115-145. (In Chinese)

Makarov I. & Sokolova A. The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt: Opportunities for Russia // International Organisations Research Journal, 2016, Vol. 11. No. 2. P. 40–57 .

Official website of the Chinese Embassy. Retrieved from <https://www.fmprc.gov.cn/ce/cgosaka/chn/zgxw/t1243595.htm>

Official website of the Ministry of Foreign Affairs of China. Retrieved from <https://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/t1887564.shtml>.

President of Russia. Interview with China’s Xinhua News Agency, 2016. Retrieved from <http://www.en.kremlin.ru/events/president/news/52204>

Sean P. The Eurasian Economic Union: A case of reproductive integration? // Post-Soviet Affairs, 2015 November. issue 6.

Shen Zhihua. “An Outline of the History of Sino-Soviet Relations: A Further Discussion on Several Issues in Sino-Soviet Relations from 1917 to 1991” // Social Sciences Archives, Beijing, 2011, p 2.

Tony V. D. EU & EURASIAN ECONOMIC UNION: A COMMON CHINESE CHALLENGE // Institut fuer Sicherheitspolitik (ISP). 2020 30 April. Retrieved from <https://www.institutfuersicherheit.at/the-eu-and-the-eurasian-economic-union-dealing-with-a-common-chinese-challenge/>

Xiang Jie. Research on the docking and cooperation between the Silk Road Economic Belt and the Eurasian Economic Union // Doctoral Dissertation of Xinjiang University. June 9, 2018.

Yi Rui. Restudy of the Concept of Borders in the Early Qing Dynasty and the Treaty of Nerchinsk // Journal of Sichuan Normal University (Social Science Edition), 2019, Volume 46, Issue 2.(In Chinese)

Zhou M. Promoting the integration of the “Belt and Road” and the Eurasian Economic Union // Economic Daily, 2017, p 1.

### References

Akmatalieva A.M.. (2018) Perspektivy` realizaczi e`konomicheskogo poyasa shelkovogo puti KNR v Ccentral`noj Azii. [Prospects for the implementation of the economic belt of the Silk Road of the PRC in Central Asia]. OBSHhESTVO I E`KONOMIKA. № 4. (In Russian)

CAREC Secretariat web. (2020) CAREC 2030 Institutional Framework. Retrieved from [https://www.carecprogram.org/?page\\_id=13321](https://www.carecprogram.org/?page_id=13321).

China Briefing. China and Central Asia: Bilateral Trade Relationships and Future Outlook. Retrieved from <https://www.china-briefing.com/news/china-and-central-asia-bilateral-trade-relationships-and-future-outlook/>

Igor Makarov, Anna Sokolova. (2016) The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt: Opportunities for Russia // International Organisations Research Journal. Vol. 11. No. 2. P. 40–57 .

Koshanov A. (2016) «Edinyj poyas shelkovogo puti» i perspektivy formirovaniya ob`edinennogo Evrazijskogo Ekonomicheskogo Soobshchestva. [“Single belt of the silk road” and the prospects for the formation of a united Eurasian Economic Community]. OBSHhESTVO I EKONOMIKA, № 4. (In Russian)

Li Qian. (2019) What Chinese goods does Russia need? // Import and Export Manager, Issue 3.

Lina. (2018) “Silk Road Economic Belt”: Challenges and Prospects for Sino-Russian Economic Cooperation // Doctoral Dissertation. Shanghai International Studies University.

Lu N. (2011) “The Status Quo and Prospects of Sino-Russian Economic and Trade Relations” // Beijing: China Social Sciences Press, pp. 115-145.

Official website of the Chinese Embassy. (2015) Retrieved from <https://www.fmprc.gov.cn/ce/cgosaka/chn/zgxw/t1243595.htm>

Official website of the Ministry of Foreign Affairs of China. (2014). Retrieved from <https://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/t1887564.shtml>.

Osipov G.V. & Kubrin A.A. (2020) O presrektiakh vklyucheniya proekta «Edinaya Evraziya: Trans-Evrazijskij poyas RAZVITIE (TEPR)- Integral'naya Evrazijskaya transportnaya sistema (IETS) kak megaproekta v transportuyu strategiyu Rossijskoj Federaczii na period do 2030 goda» [On the prerequisites for the inclusion of the project “United Eurasia: Trans-Eurasian Belt RAZVITIE (TEPR) – Integral Eurasian Transport System (IETS) as a megaproject in the transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030”]. *Mezhdunarodny`j zhurnal perspektivny`kh issledovanij*, T. 10. (In Russian)

President of Russia. (June 23, 2016). Interview with China’s Xinhua News Agency. Retrieved from <http://www.en.kremlin.ru/events/president/news/52204>

RIA News (2015) Po itogam vstrechi s Si Czzin`pinom prezident RF Vladimir Putin podcherknul, chto v perspektive rech` mozhet idti ob obshhem e`konomicheskom prostranstve na vsem evrazijskom kontinente. [Following the meeting with Xi Jinping, Russian President Vladimir Putin emphasized that in the future we can talk about a common economic space on the entire Eurasian continent.]. Retrieved from <https://ria.ru/20150508/1063428414.html> (In Russian)

Sean P. (2015) The Eurasian Economic Union: A case of reproductive integration? // *Post-Soviet Affairs*, November. issue 6.

Shen Zhihua. (2012) “An Outline of the History of Sino-Soviet Relations: A Further Discussion on Several Issues in Sino-Soviet Relations from 1917 to 1991” // *Social Sciences Archives*, Beijing.

Tony V. D. (2020) EU & EURASIAN ECONOMIC UNION: A COMMON CHINESE CHALLENGE // Institut fuer Si-cherheitspolitik (ISP). Retrieved from <https://www.institutfuersicherheit.at/the-eu-and-the-urasian-economic-union-dealing-with-a-common-chinese-challenge/>

Xiang Jie. (2018) Research on the docking and cooperation between the Silk Road Economic Belt and the Eurasian Economic Union // Doctoral Dissertation of Xinjiang University.

Yi Rui. (2019) Restudy of the Concept of Borders in the Early Qing Dynasty and the Treaty of Nerchinsk // *Journal of Sichuan Normal University (Social Science Edition)*, Volume 46, Issue 2.

Zhou M. (2017) Promoting the integration of the “Belt and Road” and the Eurasian Economic Union // *Economic Daily*.