



Айдарбаев С.Ж.,
 Аль-Фараби атындағы
 ҚазУУнун эл аралық укук
 кафедрасынын профессору, ю.и.д. Алматы ш.
Айдарбаев С.Ж.,
 профессор кафедры международного
 права КазНУ им. аль-Фараби, д.ю.н.
 г. Алматы
Aidarbaev S.J.,
 professor of the department interna-tional rights
 KAZ National University behalf of Al –Farabi,
 Associate Professor of Law

Удербоева Б.А.,
 НАРХОЗ университетинин доценти, ю.и.к.
Удербоева Б.А.,
 доцент Университета НАРХОЗ, к.ю.н.
Uderbaeva B.A.
 Narhos Unversy's Professor;
 Associate Professor of Law

УДК 341.241.8(510:574)

**«АЛКАК-ЖОЛ» КЫТАЙ ДЕМИЛГЕСИ ЖАНА «НУРЛЫ ЖОЛ» (ЖАРЫК ЖОЛ)
 КАЗАХ ДӨЛБӨӨРҮ: ӨЗ АРА БАЙЛАНЫШТАРДЫН САЯСИЙ
 ЖАНА УКУКТУК АСПЕКТИЛЕРИ**

**КИТАЙСКАЯ ИНИЦИАТИВА «ПОЯС-ПУТЬ» И
 КАЗАХСТАНСКИЙ ПРОЕКТ «НУРЛЫ ЖОЛ» (СВЕТЛЫЙ ПУТЬ):
 ПОЛИТИЧЕСКИЕ И ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ**

**CHINESE INITIATE «BELT-WAY» AND KAZANTAN'S PROJECT «LIGHT WAY»:
 POLITICAL AND LEGAL ASPECTS OF INTERRACTION**

Введение.

Современные истоки проекта «Пояс-Путь» в виде идеи возрождения Шелкового пути впервые появились в начале 1990-х годов, когда страны Центральной Азии получили независимость после развала Советского Союза. Так, по словам J. Farchy, еще в 1992 году было озвучено предложение Европейской Комиссии для государств Центральной Азии - Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана – воссоздать новый Шелковый путь. Европейское видение этого проекта заключалось в том, чтобы соединить Европу и Центральную Азию посредством Международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА). Немного позже в 1999 г. США принял закон о Стратегии Шелкового пути (обновлен в 2006 г.), который был направлен на обеспечение защиты долгосрочных интересов США в Центральной Азии, на Южном Кавказе (позже и в Афганистане), а также на укрепление региональной безопасности и сотрудничества (например, путем строительства газопровода Туркменистан-Афганистан-Пакистан-Индия (ТАПИ) [1].

Следует отметить, что инициаторы соответствующих проектов – Европейский Союз и США – исходили из своих национальных интересов. Так, если основной интерес ЕС заключался в том,

чтобы замкнуть на себе все транспортные маршруты, позволяющие экспортировать ресурсы Центральной Азии в направлении Европы, то стратегический интерес США заключался в том, чтобы вывести маршруты экспортной транспортировки ресурсов региона из зависимости от России. Поэтому США рассматривали не только западное (европейское) направление транспортных маршрутов, но и южное направление.

Таким образом, к моменту появления китайской инициативы «Пояс-Путь» уже существовали другие проекты Шелкового пути, которые, однако, так и не были реализованы на практике.

В сентябре 2013 года Председатель КНР Си Цзиньпин в своей речи в столице Казахстана перед студентами Назарбаев-университета, объявил о новой китайской инициативе Экономического пояса Шелкового пути, основной целью которого является создание нового экономического и инвестиционного пространства, которая будет включать Китай, страны Азиатско-Тихоокеанского региона, Восточной Европы, а также СНГ.

Как отмечает А. Виноградов, первоначально идея имела в виду создание транспортных коридоров между странами Азиатско-тихоокеанского региона (далее - АТР), прежде всего, Китаем и Западной Европой как одним из главных потребителей производимой в Китае и странами АТР продукции. Однако, чуть позже – в октябре 2013 года – на саммите Азиатско-Тихоокеанского экономического сообщества на индонезийском острове Бали лидер Китая предложил еще одну инициативу – «Морского Шелкового пути XXI века», нацеленную на создание и расширение существующего морского транспортного моста из южных провинций Китая и стран Юго-Восточной Азии для вывоза их продукции на мировые рынки [2].

Впоследствии два проекта были объединены в один глобальный под названием «Один пояс – один путь», который стал основным элементом проводимой Пекином внешнеэкономической стратегии. Тем самым Пекин предложил совершенно новый подход и новую практику сотрудничества [3].

На некоторые раздумья наталкивает ознакомление с хронологией подготовки проекта «Нурлы жол» (Светлый путь).

22 мая 2012 года Президент Казахстана Н.А. Назарбаев официально объявляет о начале проекта под названием «Казахстан - новый Шёлковый Путь» на 25-м заседании Совета иностранных инвесторов при Президенте Республики Казахстан. Цель проекта – возрождение исторической роли Казахстана как крупнейшего делового и транзитного хаба Центрально-Азиатского региона, моста между Европой и Азией. Спустя полгода – в январе 2013 года Правительство Казахстана утверждает Комплексный план мероприятий по реализации проекта «Новый Шелковый Путь».

6-8 сентября 2013 года Казахстан посещает с государственным визитом Председатель КНР Си Цзиньпин, который, ознакомившись с проектом реализации проекта «Новый Шелковый путь», заявил о его важности и призвал соответствующие стороны к устранению барьеров для упрощения торгово-инвестиционной деятельности. Здесь же он отмечает, что Китаю и Казахстану нужно создать «экономический коридор Шелкового пути».

Во время выступления в «Назарбаев Университете» в Астане руководитель Китая выделил пять основных задач, которые призван решить «Экономический пояс Шелкового пути» (далее – ЭПШП): усиление региональной экономической интеграции, строительство единой трансасиатской транспортной инфраструктуры, ликвидация инвестиционных и торговых барьеров, повышение роли национальных валют, углубление сотрудничества в гуманитарной сфере. По словам китайских представителей, к ЭПШП может подключиться 67 государств, население которых составляет 63% от мирового. Ориентировочные сроки реализации проекта - 30 лет [4].

В ходе государственного визита Си Цзиньпина в Казахстан 7 сентября 2013 года прошло заседание казахстанско-китайского Делового совета, на котором был дан старт запуск строительства магистрального транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай», новых автомобильных и железных дорог, морских терминалов и логистических центров по всей стране.

29 мая 2014 года – в Астане подписывается Договор о создании Евразийского экономического союза.

11 ноября 2014 года – Президент Казахстана Н.А. Назарбаев обращается с ежегодным Посланием к народу Казахстана под названием «Новая экономическая политика Казахстана «Нурлы Жол».

1-го января 2015 года начинает свою официальную деятельность Евразийский экономический союз.

Таким образом, можно заметить, что в основе проекта «Нурлы жол» лежит другой транспортно-логистический проект «Казахстан – новый Шелковый путь», который был принят за 1,5 года до официального объявления о китайском проекте «Экономический пояс Шелкового пути».

Если принять во внимание, что к моменту государственного визита в Казахстан Си Цзиньпин прошел всего год, как он стал новым лидером Коммунистической партии Китая и всего полгода как он занял высший пост в Китае – председателя КНР – то можно заключить, что казахстанский проект «Новый Шелковый путь», в котором он ознакомился в столице Казахстана, натолкнул его на идею проекта «Экономического проекта Шелкового пути».

Конечно, чтобы доказать это утверждение необходимо более масштабное исследование, однако в качестве одной из рабочих версий, данное утверждение заслуживает пристального внимания. Понятно, что подобные идеи, возможно, давно вынашивались определенной частью китайской интеллектуальной элиты, однако, именно казахстанский проект мог натолкнуть китайского лидера на мысль о том, что пришло время заявить о ней на весь мир.

Завершая вводную часть нашей статьи, отметим, что и проект Экономического пояса Шелкового пути, и проект Евразийского экономического союза, получили свое официальное провозглашение в Казахстане, что является очень символическим фактором для государства, находящегося в центре Евразийского материка.

1. Политические аспекты взаимодействия проектов «Пояс - Путь» и «Нурлы жол» (Светлый путь)

Большинство исследователей сходятся во мнении, что двумя главными внутренними причинами принятия проекта «Пояс - Путь» являются, во-первых, неравномерность развития восточных и западных регионов Китая, из-за чего возник опасный дисбаланс в развитии страны, и, во-вторых, проблема избыточных производственных мощностей.

Дисбаланс в развитии восточных и западных регионов Китая наглядно виден по карте железных дорог Кита, где западные регионы плохо связаны не только между собой, но и с остальной частью страны.



Источник: Статья: Виноградов А. Что такое проект «Один пояс, один путь» и каковы перспективы его «сопряжения» с Евразийским союзом (05 сентября 2017).

Как отмечает А. Виноградов, в 2009 – 2012 годы, последовавшие вслед за мировым финансовым и экономическим кризисом и падением мирового спроса на китайский экспорт, Китай вложил в развитие внутренней инфраструктуры колоссальные средства. Внутри страны было построено огромное количество дорог, жилья, офисных зданий, портов и аэропортов и т.д., что привело к значительному росту мощностей по производству продукции, необходимой в строительстве – цемента, сталелитейных конструкций, стекла, строительной техники и т.п., а также по производству подвижного состава железных дорог, производству автомобилей, судов и комплектующих. Однако возникла проблема ограничения спроса на данную продукцию внутри страны, поскольку невозможно строить постоянно в таких объемах и уже сегодня появились трудности с

отдачей вложенных средств. Поэтому инициатива руководства Китая была нацелена на то, чтобы уменьшить давление избыточных мощностей внутри Китая, одновременно способствуя развитию западных областей страны (в экономический пояс Шелкового пути включены 12 западных провинций и автономных районов страны, на долю которых приходится 72% территории КНР и 84% протяженности границ Китая). Идея проекта «Один пояс, один путь» предполагает решить проблему неравномерности регионального развития за счет привлечения западных районов к участию в мировой экономике и их выхода на мировой рынок через строительство транспортных коридоров на Запад. В рамках этой стратегии «выхода за рубеж» Государственный совет КНР в декабре 2016 года утвердил программу экономического развития западных регионов страны на период 2016 – 2020 гг., призванный обеспечить их выход на уровень «общества умеренного процветания» [2].

По оценкам авторов проекта, ЭПШП позволит сократить сроки доставки грузов из Китая в Европу. Если в настоящее время средний срок доставки контейнерных грузов морским транспортом составляет 45-60 суток, то в случае успешной реализации проекта ЭПШП грузы из Китая в Европу будут доставляться за 10 дней [4].

По словам китайских ученых Wang Wen и Jia Jinjing, экономики стран региона, как ожидается, должна занять около 29% мирового ВВП, а в ближайшие 10 лет товарооборот между Китаем и странами вдоль «Пояса-Пути» увеличится в два раза, что повысит спрос на пассажирские и грузовые системы транспортировки. В связи с этим, по их мнению, единое пространство призвано способствовать развитию инфраструктуры, а также институциональной базы, создание долгосрочных международных коммерческих проектов со стратегическими партнерами Китая [5]. В настоящее время в проект «Пояс-Путь» вовлечены пятьдесят восемь государств (и их число все время растет), а его бюджет равен 21 триллиону долларов США, что составляет 29% международной торговли. Сейчас реализуется более 900 соглашений стоимостью более \$890 миллиардов долларов США [6].

Следует отметить такую особенность проекта «ЭПШП», являющегося частью инициативы «Пояс-Путь», который отличает его от предыдущих инициатив ЕС и США, как многоаспектность, то есть его связь не только с транспортировкой и комплексным развитием дорожной сети, но и с некоторыми другими важными аспектами. Так, казахстанский ученый Т.Н. Каныбек указывает на следующие аспекты проекта «Экономического пояса Шелкового пути» [6]: 1) связь с политическим сотрудничеством государств данного региона; 2) развитие торговли путем ликвидации торговых барьеров, снижения торговых и инвестиционных затрат, повышения скорости и качества экономических операций в регионе; 3) увеличение валютных потоков за счет перехода на расчеты в национальных валютах; 4) усиление роли народной дипломатии, расширение прямых связей между народами региона.

Таким образом, если исторический Великий шелковый путь содействовал обмену товарами и технологиями, то новый Великий шелковый путь в виде проекта «ЭПШП» связывает не только экономику, торговлю и инфраструктуру, но и политику, финансы, а также трудовые ресурсы. Этот фактор свидетельствует о том, что проект «ПП» является более комплексным, многоотраслевым и многоаспектным.

В рамках проекта «Пояс-Путь» должны быть выстроены три основных транспортных коридора: 1) Северный (Китай - Центральная Азия (Казахстан) - Россия); 2) Центральный (Китай – Центральная и Западная Азия – Персидский Залив/Средиземное море); 3) Южный (Китай – Юго-Восточная Азия - Южная Азия).

Для постсоветских государств, задействованных в проекте «Пояс-Путь», участие в нем дает большие возможности по реализации крупных инфраструктурных проектов, включая наращивание международного транзитного потенциала, модернизацию транспортно-логистической инфраструктуры, в условиях наличия крупного стратегического инвестора в лице Китая, готового вкладывать в них большие средства.

Возрождение исторической роли Казахстана как крупнейшего делового и транзитного хаба Центрально-Азиатского региона, моста между Европой и Азией, в рамках первоначального проекта «Казахстан – новый Шелковый путь», а затем проекта «Нурлы жол», а также главная цель китайского проекта ЭПШП, которая заключается в создании благоприятных условий для продви-

жения китайских товаров на внешние рынки, гармонично дополняют друг друга. Казахстан имеет прямой интерес в том, чтобы перенаправить часть китайского экспорта в Европу и в страны Ближнего и Среднего Востока транзитом через свою территорию. Кроме того, интерес Казахстана заключается также в том, чтобы напрямую связать железными до-рогами и автомобильными магистралями слабо связанные между собой восток и запад страны. В советское время все транспортные пути Казахстана были выстроены по направлению с юга на север – в сторону Москвы, что объяснялось объективными обстоятельствами того времени. Этот аспект проблемы можно заметить, изучая карту железных дорог Казахстана.



Проект ЭПШП нацелен на решение схожих задач, что и «Нурлы жол», поскольку именно этой цели, по словам казахстанского исследователя К. Сыроежкина, подчинены такие задачи ЭПШП, как: 1) упрощение таможенных, визовых и иных процедур для облегчения деятельности предпринимателей и расширения масштабов сотрудничества; 2) создание разветвленной транспортно-логистической инфраструктуры; 3) увеличение объемов взаимной торговли и создание зон свободной торговли в регионах, через которые будет проходить «экономический пояс»; 4) расширение объемов взаимной торговли в национальных валютах с перспективой превращения юаня в региональную валюту, которая будет способна потеснить позиции доллара и евро [7].

Таким образом, как справедливо утверждает К.Сыроежкин, в основе концепции ЭПШП лежит не забота, прежде всего, об интенсивном развитии западных регионов Китая и их превращении в транспортно-логистический, внешнеэкономический, а в перспективе – и финансовый хаб «Большой Центральной Азии». При этом, необходимо учитывать, что Центральная Азия всегда оставалась для Китая рынком сбыта китайских товаров, источником природных ресурсов, а также транзитной территорией [7].

Вместе с тем, возникли проблемы по сопряжению проектов ЭПШП и Евразийского экономического союза (далее - ЕАЭС), членами которого являются Казахстан, Россия, Белоруссия, Кыргызстан и Армения. Без сопряжения проектов ЭПШП и ЕАЭС, для Казахстана было бы проблематичным осуществлять гармоничное взаимодействие проектов ЭПШП и «Нурлы жол».

Суть проблемы заключалась в концептуальных противоречиях ЭПШП и ЕАЭС. Так, если ЕАЭС нацелен на создание хорошо защищенного интегрированного внутреннего рынка пяти государств-участников, то главная цель ЭПШП – продвижения китайских товаров на внешние рынки, в том числе и на рынок ЕАЭС. В этих условиях перед Казахстаном встала непростая задача обеспечить сопряжение проектов ЭПШП и ЕАЭС (то есть Китая и России) и только после этого определить все аспекты взаимодействия проектов ЭПШП и «Нурлы жол».

Таким образом, главной политической проблемой взаимодействия проектов «Пояс - Путь» и «Нурлы жол» (Светлый путь) оказалась решение вопроса о сопряжении китайского проекта «Пояс-Путь» (если быть точнее то ЭПШП) и ЕАЭС.

2. Правовые аспекты взаимодействия проектов «Пояс - Путь» и «Нурлы жол» (Светлый путь)

Прорыв в направлении сопряжения китайского проекта ЭПШП и ЕАЭС произошел в 2015 году, когда было принято Совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП (Москва, 8 мая 2015 года) [8]. В этом документе содержалось несколько принципиальных положения: 1) взаимное признание 2-х проектов Китаем и Россией; 2) определение главного условия для сопряжения 2-х проектов - заключение соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР (де-факто, это договор о раз-делении сфер влияния между двумя проектами); 3) введение диалогового механизма по сопряжению ЕАЭС и ЭПШП в формате рабочей группы Министерств иностранных дел России и Китая по координации сотрудничества. В качестве долгосрочной цели определено продвижение к зоне свободной торговли между ЕАЭС и Китаем.

Одно из главных условий для сопряжения 2-х проектов - Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР было подписано в Астане 17 мая 2018 года во время Астанинского экономического саммита [9]. Данное Соглашение направлено на устранение нетарифных барьеров в торговле, однако не предполагает жестких обязательств друг перед другом, а лишь определяет механизм сотрудничества на основе создания различного рода консультативных комитетов и рабочих групп. Документ вводит принцип транспарентности принятия решений, влияющих на торговлю и информирование друг друга о новых решениях. Соглашение не предполагает каких-то значимых мер по увеличению взаимных инвестиций. Оно содержит большое количество отсылочных норм к соглашениям ВТО и много изъятий, в том числе для защиты общественной морали, людей, животных, национальной безопасности.

После того, как как было принято Совместное заявление России и Китая о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП (Москва, 8 мая 2015 года) и началась работа над подготовкой Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР, исчезли политические и правовые барьеры для полноценного сопряжения проектов ЭПШП и «Нурлы жол».

В 2016 году в рамках рабочего визита Президента Казахстана Н.А. Назарбаева в Китай (город Ханчжоу) между Правительствами Казахстана и Китая был подписан План сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нурлы Жол» и строительства ЭПШП.

Уже 31 августа 2016 года было принято Постановление Правительства Республики Казахстан №518 «О подписании Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нурлы Жол» и строительства Экономического пояса Шелкового пути между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики» [10]. В этом документе содержится подробный механизм реализации двух проектов – казахстанского и китайского – на территории Казахстана.

Таким образом, сопряжение проектов ЭПШП и «Нурлы жол» произошло через 1 год после принятия документов по сопряжению проектов ЕАЭС и ЭПШП. Это означает, что Казахстан терпеливо добивался сначала взаимного сопряжения проектов ЕАЭС и ЭПШП. И только после этого подписал документы о сопряжении своей национальной программы «Нурлы жол» с проектом ЭПШП.

Вывод.

О том, насколько успешно осуществляется взаимодействие китайского и казахстанского проектов свидетельствует статистика стремительного роста китайских инвестиций в экономику Казахстана.

Настоящий прорыв произошел в 2014-2015 годах, когда объемы гарантированных китайских инвестиций в экономику Казахстана выросли в три раза. Так, на конец 2012 года совокупный объем инвестиций из Китая в экономику Казахстана составлял 20 млрд. долл. (из них 4,6 млрд. долл. – прямые иностранные инвестиции), на начало 2014 года - 22,6 млрд. долл. (из них 5,68 млрд. долл. – прямые иностранные инвестиции). По итогам визита Президента Казахстана Н.А. Назарбаева в Китай в мае 2014 года оговоренная сумма китайских инвестиций в экономику

Казахстана составила 10 млрд. долларов. Во время визита премьер-министра Госсовета Ли Кэцзяна в Казахстан в декабре 2014 года были подписаны контракты на сумму 14 млрд. долларов. Во время визита Н.А. Назарбаева в Китай в сентябре 2015 года сумма подписанных контрактов составила 24 млрд. долларов. Во время визита Премьер-министра Казахстана К. Масимова в декабре 2015 года сумма подписанных контрактов составила 10 млрд. долларов. Иными словами, только за два последних года Казахстан подписал с Китаем контрактов на 48 млрд. долларов, а общий объем китайских инвестиций в экономику Казахстана превысил 70,6 млрд. долларов [7].

Во время всех этих встреч обсуждались вполне конкретные проекты. Например, в ходе визита в Китай Премьер-министра Казахстана К. Масимова (декабрь 2015 г.) были рассмотрены в общей сложности 33 документа о двустороннем сотрудничестве в области стали, цветных металлов, стекла, нефтепереработки, гидроэнергетики, автомобилей и т.д. на общую сумму в 23,6 млрд. долларов.

В 2016 году объем китайских инвестиций в экономику государств-участников ЕАЭС составил - \$25,7 млрд. Из них: 82% (\$ 21 млрд.) пришелся на долю Казахстана, доля России составила - \$ 3,4 млрд., доля Кыргызстана - \$ 0,9 млрд., доля Беларуси - \$ 0,4 млрд. [11].

Указанные факторы являются свидетельством успешного продвижения проекта «Пояс-Путь» в Казахстане и его гармоничного взаимодействия с казахстанским проектом «Нурлы жол».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Farchy, J. China seeking to revive the Silk Road [Электронный ресурс]: - Режим доступа: // <https://www.ft.com/content/e99ff7a8-0bd8-11e6-9456-444ab5211a2f>. – Загл. с экрана.
2. Виноградов, А. Что такое проект «Один пояс, один путь» и каковы перспективы его «сопряжения» с Евразийским союзом (05 сентября 2017) [Электронный ресурс]: /А. Виноградов. – Режим доступа: // <https://www.sonar2050.org/publications/chto-takoe-kitayskiy-proekt-odin-poyas-odin-put-i-perspektivy-ego-sopryajeniya-s-rossiyskim-proekt/>. – Загл. с экрана.
3. Белялов, А.А. К вопросу о казахстанско-китайских отношениях // Вестник Казахского национального педагогического университета имени Абая. – 2015 [Электронный ресурс]: /А.А. Белялов. - Режим доступа: / <https://articlekz.com/article/19160>. – Загл. с экрана.
4. Проект «Один пояс, один путь». Досье (3 июля 2017) [Электронный ресурс]: // <https://tass.ru/info/4383152>. - Загл. с экрана.
5. Wang Wen, Jia Jinjing. Silk Road Economic Development: Vision and Path // China Dream: Still coming true (ISPI report) / Ed. Alessia Amighini. Renmin [Электронный ресурс]: - Режим доступа: // www.ispionline.it/it/EBook/Rapporto_Cina_2016/Rapporto_cina_2016_Cap.6.pdf. – Загл. с экрана.
6. Каныбек, Т.Н. Вовлечение Казахстана в проект «Экономический пояс шелкового пути» [Электронный ресурс]: / Т.Н. Каныбек // Известия Казахского Университета междуна-родных отношений и мировых языков имени Абылай хана. – 2016. - Режим доступа: // <https://articlekz.com/article/19771>. – Загл. с экрана.
7. Сыроежкин, К. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП [Электронный ресурс]: / К. Сыроежкин. // Россия и новые государства Евразии. 2016. - №2. - С.37-55. - Режим доступа: // https://www.imemo.ru/jour/RNE/index.php?page_id=721&id=7526. – Загл. с экрана.
8. Совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП (Москва, 8 мая 2015 года) [Электронный ресурс]: - Режим доступа: // <http://kremlin.ru/supplement/4971>. – Загл. с экрана.
9. Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны (г. Астана, 17 мая 2018 года) [Электронный ресурс]: - Режим до-ступа: // https://online.zakon.kz/document/?doc_id=33755315#pos=1;-301. – Загл. с экрана.
10. Постановление Правительства Республики Казахстан №518 «О подписании Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нурлы Жол» и строительства Экономического пояса Шелкового пути между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики» // https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=39954788#pos=0;210. – Загл. с экрана.

11. Кофнер Ю., Матюхина А., Демидкина О., Мешкова Т. Что представляет собой соглашение ЕАЭС — Китай // <http://eurasian-studies.org/archives/9271>. – Загл. с экрана