

продвижения на рынке КНР будет зависеть от целей белорусской компании, особенностей ее продукции и ценового сегмента.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Мур, Дж. А. Внутри торнадо. Стратегии развития, успеха и выживания на гиперрастущих рынках / Дж.А. Мур. – Изд-во: BestBusinessBooks, 2010. – 296 с.
2. John I. Graham, N. Mark Lam. The Chinese Negotiation // Harvard business review. – October, 2003. – P. 82–91.
3. Global Retail Development Index 2015 [Electronic resource]. – Mode of access: [http://www.atkearney.com/consumer-products-retail/global-retail-development-index/past-report/-/asset\\_publisher/r888rybcQxoK/content/2015-global-retail-development-index](http://www.atkearney.com/consumer-products-retail/global-retail-development-index/past-report/-/asset_publisher/r888rybcQxoK/content/2015-global-retail-development-index). – Date of access: 10.09.2015.
4. Основные потребительские тренды Китая [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://adindex.ru/news/tendencies/2011/11/25/82794.phtml>. – Дата доступа: 12.08.2015.
5. Газета «Жэньминь жибао» онлайн [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/31518/8498783.html>. – Дата доступа: 15.04.2015.
6. Base of Dates: Comtrade United Nations [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.comtrade.un.org>. – Date of access: 10.10.2015.

*Залесский Б.Л.  
(Минск, Беларусь)*

## ПРОЕКТ, ОБРАЩЕННЫЙ В БУДУЩЕЕ

*В статье исследуются особенности реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути в современных условиях.*

**Ключевые слова:** *Экономический пояс Шелкового пути, Сианьская декларация*

*The article examines the characteristics of the project of the Economic Belt of the Silk Road today.*

**Keywords:** *Economic belt of the Silk Road, Sian Declaration*

В сентябре 2013 года председатель Китайской Народной Республики Си Цзиньпин во время государственного визита в Казахстан предложил возродить легендарный Великий Шелковый путь как новую модель сотрудничества Китая с Центральной Азией, Ближним Востоком и Европой, как новую «инициативу по сотрудничеству и концепцию развития» [1].

Напомним, что сам термин “Шелковый путь” ввел в научный оборот в 1877 году немецкий географ и геолог Ф.Рихтгофен в своем классическом труде “Китай”. Так он обозначил разветвленные сети караванных дорог, возникшие еще во второй половине II-го века до нашей эры и пересекавшие Европу и Азию от Средиземного моря до Китая. Они проходили через территорию современных Китая,

Кыргызстана, Казахстана, Монголии, Индии, Турции, Ирана, Греции, стран Закавказья.

Просуществовав до XVI века и прекратив свое существование только с открытием морских путей, Великий Шелковый путь стал, тем не менее, «символом отношений между Западом и Востоком» [2]. Ведь он служил не только средством экономического развития и торговли, но и способствовал диалогу культур, обмену информацией, развитию межцивилизационных отношений. «Преимуществом городов на Великом Шелковом пути была толерантность, мирное соседство различных религий, уважение к чужим обычаям и традициям, ведь любой странствующий торговец мог придерживаться в них заветов культуры своего народа» [3].

Тенденции глобального развития человеческой цивилизации во второй половине XX века актуализировали поиск и «создание новых возможностей для развития торговых отношений между Азией и Европой, объединение усилий множества стран, находящихся на разном уровне экономического развития и развивающихся своим политическим укладом» [4]. Начался возврат к теме возрождения Великого Шелкового пути с культуры, когда в 1988 году Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) объявила о начале 10-летнего проекта «Интегральное изучение Шелкового пути – пути диалога», который предусматривал широкое и всеобъемлющее изучение истории цивилизаций, установление тесных культурных контактов между Востоком и Западом, улучшение взаимоотношений между многочисленными народами, населяющими евразийский континент. Именно при реализации этого проекта прозвучал лозунг, крайне актуальный сегодня: «Возрождение Шелкового пути – это возобновление тысячелетнего диалога цивилизаций» [5]. Конкретным его результатом стали десятки проведенных научных конференций и семинаров, созданных кинофильмов, опубликованных книг, брошюр, статей, отреставрированных археологических и архитектурных памятников. Выполнив поставленные перед собой задачи по сбору и изучению материалов, касающихся изучения народов, живших в регионах по трассе Великого Шелкового пути, данный проект стал для ЮНЕСКО «точкой отсчета» при реализации уже более конкретных проектов, суть которых заключалась в возрождении и поддержке отдельных направлений культуры той или иной местности.

Тему возрождения Великого Шелкового пути продолжили: представленный осенью 1994 года на 49-й Генеральной Ассамблее ООН доклад «Транзитные транспортные системы новых независимых и развивающихся внутриконтинентальных государств Центральной Азии и их транзитных развивающихся соседей: текущая ситуация и предложения для будущих действий»; принятая в 1996 году на 51-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН резолюция «Система транзита в государствах, не имеющих выхода к морю, в Центральной Азии и соседних развивающихся странах транзита». В этих документах подчеркивалась важность предпринимаемых странами усилий по обеспечению выхода на мировые рынки посредством создания широкомасштабной системы транзита и содержался призыв к странам-донорам и организациям, занимающимся вопросами финанси-

вания глобальных проектов, «оказать новым независимым и развивающимся государствам соответствующую финансовую и техническую помощь в целях совершенствования своих коммуникационных и транзитных возможностей этих стран» [6].

В октябре 2006 года на Совещании министров транспорта Экономической комиссии ООН в Азиатско-Тихоокеанском регионе правительство Китая предложило предварительную программу евро-азиатских автотранспортных связей, основной идеей которой являлось поощрение большого объема инвестиций в развитие дорожной инфраструктуры соответствующими странами с целью ускоренного формирования трех основных маршрутов “Восток – Запад”: северного (Китай – Казахстан – Россия – Европа); срединного (Китай – Казахстан – Каспийское море); южного (Китай – Центральная Азия [Кавказский регион/Иран – Турция] – Европа). По мнению участников совещания, как только названные маршруты начнут функционировать, они «значительно приблизят Китай и Северо-Западную Азию к Центральной Азии и Европе, создавая более благоприятные автотранспортные условия для развития экономических и торговых связей между Китаем, Россией и странами Центральной Азии, Южной Азии и Европы» [7, с. 7].

Иными словами, сегодня инициатива создания экономического пояса Шелкового пути представляет собой долгосрочную стратегию торгово-экономического сотрудничества с беспрепятственными потоками международной торговли, мощной логистической инфраструктурой для быстрой доставки товаров из Азии в страны Европейского союза, которая поможет объединить потенциал стран с различными политическими системами и станет одним из самых масштабных проектов современности. Об этом свидетельствуют цифры. Предполагается, что данный проект «охватит 18 государств с населением свыше 3 млрд. человек. Прокладка новых магистралей, железных дорог, трубопроводов будет способствовать развитию энергетики, сельского хозяйства, горного дела, туризма, культурного обмена» [8], соединяя Азиатско-Тихоокеанский регион и Европу на принципах сплоченности и взаимодоверия, равенства и взаимной выгоды, толерантности, обмена опытом и сотрудничества, что соответствует главным веяниям современной эпохи.

В самом Китае видят пять аспектов основного содержания данной инициативы, к числу которых относятся: согласование политических установок; развитие транспортного сообщения; стимулирование взаимной торговли; обеспечение бесперебойного денежного обращения, ведение расчетов в национальных валютах и взаимный обмен валютами; активизация контактов обычных людей. Заметим, что наземная часть данного проекта начинается в городе Сиань – административном центре провинции Шэньси, что в Центральном Китае, где уже запущен градостроительный проект “Новый исходный пункт экономического пояса Шелкового пути”, ставший своеобразной “дорожной картой”, нацеленной на активизацию и развитие взаимовыгодных торговых отношений. Интересно, что «правительством провинции Шэньси уже подано заявление о строительстве зоны свободной торговли, которая будет распространяться на страны вдоль Шелкового пути» [9], который от Сианя продолжается на восток к городам Ланьчжоу

и Урумчи – административным центрам соответственно провинции Ганьсу и Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР). Затем, поворачивая на юго-восток, устремляется через Центральную Азию на Ближний Восток и в Европу. При этом существует три основных сценария возрождения Великого Шелкового пути.

Участниками первого – “медленного” – являются государства, национальные перевозчики и другие операторы рынка, цель которых – реализация национальных проектов и программ, направленных на развитие транспортной инфраструктуры и международных перевозок, а также инициатив национальных компаний-перевозчиков по развитию перевозок грузов между Европой и Азией. Преимущества данного сценария заключаются в гарантированном получении эффекта от развития перевозок по евроазиатским маршрутам в национальных рамках – для национальных перевозчиков, экспедиторских компаний и операторов рынка. Основные сложности, которые могут возникнуть в этом случае: недостаток инвестиций в национальных рамках для развития инфраструктуры и международных перевозок на направлении Европа – Азия; несогласованность принимаемых мер по развитию евроазиатских сообщений с аналогичными мерами, принимаемыми другими странами транзита; барьеры на рынке международных автомобильных перевозок, особенно при пересечении границ; сложность привлечения грузопотоков.

Участники второго сценария – “умеренного” – объединения стран, совместные бизнес-проекты перевозчиков и других операторов рынка, преследующие цели региональной транспортной интеграции, подписания региональных соглашений, совместного развития рынка перевозок между Европой и Азией группой заинтересованных государств транзита. Преимущества этого сценария: в рациональном использовании инвестиций, направленных на развитие “узких мест” системы наземных перевозок между Европой и Азией; в широком участии бизнеса из стран региона в развитии перевозок на указанном направлении и получение от этого многочисленных мультипликативных эффектов; в гарантии свободы транзита и облегчении пересечения границ за счет реализации интеграционных приоритетов и использования международных инструментов. К сложностям реализации данного сценария можно отнести: отсутствие общеизвестных брендов в числе компаний и участников проектов по развитию перевозок между Европой и Азией, что требует осуществления серьезной PR-компаний; необходимость принятия усилий по ускоренной ликвидации барьеров и обеспечению свободы транзита на евроазиатских маршрутах.

Наконец, третий – “интенсивный” – сценарий, участниками которого могли бы и должны стать транснациональные корпорации и международные организации, чтобы создавать глобальные консорциумы автотранспортных и экспедиторских компаний по осуществлению перевозок между Европой и Азией, заключать под эгидой международных организаций соглашения или конвенции о режимах и условиях осуществления наземных перевозок по евроазиатским маршрутам. Здесь преимущества – в значительном объеме инвестиций, которые могут быть выделены в короткие сроки для развития наземных перевозок между Европой и Азией; в привлечении значительных объемов грузов за счет эффекта масштаба и

общемировой известности транснациональных транспортных и экспедиторских компаний, которые придут на рынок евроазиатских перевозок; в создании надежной институциональной основы осуществления таких перевозок за счет появления соглашений или конвенций, заключенных на уровне международных организаций. К числу ожидаемых сложностей данного сценария относятся требования высокого уровня развития транспортной инфраструктуры и унифицированных стандартов, гарантированной свободы транзита по всему маршруту, фактически “зеленого коридора”, гарантированного наличия потенциальных грузоперевозчиков, а также возможный вывод прибылей от осуществления перевозок в страны происхождения.

Разумеется, вероятность успешного осуществления на практике каждого из этих сценариев зависит от многих факторов. И, прежде всего, от степени заинтересованности тех стран, которые находятся в экономической зоне Шелкового пути. Так, с энтузиазмом инициативу китайского руководства по возрождению Великого Шелкового пути поддержали в России, где уже вкладывают значительные средства в модернизацию Транссибирской магистрали и расширяют географию сотрудничества с азиатскими государствами. Выступая в сентябре 2014 года на XIV саммите Шанхайской организации сотрудничества в Душанбе, российский президент В. Путин среди стратегических направлений экономической повестки дня этой международной организации назвал «создание общей транспортной системы, в рамках которой предлагается использование транзитного потенциала Транссибирской железной дороги и Байкало-Амурской магистрали, сопряженного с планами Шелкового пути КНР» [10].

В Казахстане еще в мае 2012 года, выступая на заседании Совета иностранных инвесторов, президент страны Н. Назарбаев объявил о начале масштабного проекта “Новый Шелковый путь”: «Казахстан должен возродить свою историческую роль и стать крупнейшим деловым и транзитным хабом Центрально-Азиатского региона, своеобразным мостом между Европой и Азией» [11]. В качестве весомых аргументов в пользу такого подхода тогда прозвучали: выгодное географическое положение страны, постоянный рост грузопотоков, прямой доступ к рынкам стран Таможенного союза, благоприятный инвестиционный климат.

Через два года на пленарной сессии 10-го саммита Форума “Азия – Европа” казахстанский лидер, говоря о необходимости поиска солидарных ответов на современные вызовы и угрозы, в числе самых эффективных путей преодоления нынешних кризисов назвал раскрытие интеграционного потенциала Евразийского региона, ключевым условием развития которого «является укрепление транспортно-транзитной инфраструктуры, в частности, возрождение Великого шелкового пути, который обеспечит Европе кратчайший и безопасный путь в Азию» [12].

В Казахстане конкурентные преимущества данного проекта видят в реализации так называемого принципа пяти “С”: скорость, сервис, стоимость, сохранность и стабильность. Это означает, что Великий Шелковый путь может и должен обрести новую силу и облик через создание общими усилиями экономического коридора путем наращивания политических контактов, строительства еди-

ной дорожной сети, налаживания торговых связей, активизации валютных потоков, культурного и информационного обмена, а также должен быть связан не только с торговлей, но и с развитием международных научно-исследовательских проектов, студенческих и научных обменов, трансфером технологий. И правительством страны уже утвержден Комплексный план мероприятий по реализации проекта “Казахстан – Новый Шелковый путь”, концепция которого базируется на установлении глобального доверия к нему, ибо с его помощью может быть задействован просто колоссальный потенциал экономического развития. Пока же «всего 0,2% китайско-европейского грузопотока идет по железной дороге через территории Казахстана и партнеров по ТС, лишая бюджеты стран многомиллиардных транзитных доходов» [13].

Интересные перспективы в контексте развития “Шелкового пути” из Китая в Европу могут открыться и для Украины, которая, по мнению академика украинской Национальной академии наук Б. Данилишина, сможет извлечь наибольшую пользу для себя, если подготовит условия для: развития национальной современной транспортной и инфраструктуры; построения крупнейшего научно-исследовательского и учебного центра; внедрения в национальную промышленность и торговлю новой архитектуры производственных отношений, основанных на сетевом характере взаимодействия между участниками этих отношений. «Только сотрудничая с инноваторами (в данном случае – с китайцами), можно осваивать их передовые методы производства» [14].

Что касается Беларуси, то здесь главную цель этого грандиозного проекта видят в призыве к странам на Великом Шелковом пути стать открытыми друг для друга, обеспечить свободу передвижения граждан, свободу торговли, не воздвигая при этом барьеров, мешающих экономическому развитию, человеческим контактам, сотрудничеству на взаимовыгодной основе. Поэтому белорусская сторона «готова участвовать в реализации данной инициативы, для этого в нашей стране есть необходимая инфраструктура, а создаваемый белорусско-китайский парк может выступить в качестве транспортно-логистического центра» [15].

Конкретные выгоды для Беларуси заключаются здесь в том, что с созданием железнодорожного сообщения возможность доставки грузов из Китая в Минск сокращается до 15 дней, «в то время как раньше на морскую транспортировку уходило до 40 дней. А это – явное уменьшение себестоимости при обмене товарами» [16]. Убедительной иллюстрацией приведенного аргумента стал первый товарный поезд *Yixinou*, прибывший 9 декабря 2014 года в испанскую столицу Мадрид по прямому маршруту из Китая. Протяженность этого рейса «стала самой внушительной в истории международных перевозок подобного рода, а время в пути составило 21 день» [17]. За это время поезд преодолел более 13 тысяч километров, пройдя через такие страны, как Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия и Франция.

Кроме того, особый интерес белорусской стороны в рамках данного проекта вызывает взаимодействие с Синьцзян-Уйгурским автономным районом – китайским регионом, который призван сыграть роль крупной производственной и ре-

зервной базы углеводородных ресурсов, угля, энергии ветра и важного внутриконтинентального коридора транспортировки энергоресурсов и где уже собираются строить транспортный узел и центры – торговли и логистики, финансовый, культурный, научно-технический, медицинский. Для проработки этого взаимодействия уже создана специальная межрегиональная рабочая группа Беларуси и СУАР.

В мае 2014 года в Минске с первым визитом побывали руководители Синьцзянской производственно-строительной корпорации, созданной еще в 1954 году. Сегодня она представляет собой «административный орган управления прямого подчинения Компартии Китая (ранг самостоятельной провинции)» [18]. Под ее управлением находится территория площадью 80 тысяч квадратных километров с населением 2,7 миллиона человек, 175 фермерских хозяйств, 3 тысячи предприятий в сфере промышленности, транспорта, строительства и торговли, научно-техническая академия, учреждения образования, культуры и здравоохранения. Обсуждая в Минске возможные отраслевые направления взаимодействия – совместный выпуск сельскохозяйственной техники, создание молокоперерабатывающих производств, овцеводство, взаимные поставки высокотехнологичных товаров, – стороны пришли к единому мнению, что наиболее перспективно в данный момент сотрудничество «в сельском хозяйстве и по производству сельхозоборудования, в сфере строительства и по производству стройматериалов, в пищевой и текстильной промышленности» [19].

Подводя итог, заметим, что возрожденный Великий Шелковый путь, вдоль восточной части которого концентрируются оживленные экономики Азиатско-Тихоокеанского региона, а западный вектор “привязан” к развитой европейской экономике, сегодня рассматривается как «самый протяженный и самый потенциально значимый экономический коридор на Земле» [20]. Поэтому он обоснованно считается новой наиболее перспективной концепцией развития и новаторской формой регионального сотрудничества, которая будет способствовать не только активизации экономических, политических, культурных, но и информационных обменов.

В этой связи отметим, что еще в 2007 году на Евразийском экономическом форуме, который проходил в городе Сиань, с которого начинается наземная часть данного проекта, была принята “Сианьская декларация”, в которой подписавшие ее страны пришли к единому выводу о необходимости продолжить строительство коммуникационной структуры вдоль Великого Шелкового пути, чтобы «создать информационную платформу в целях создания механизма делового партнерства между местными правительствами стран» [21]. Это означает, что принципиально новые задачи возрождение Великого Шелкового пути ставит и перед представителями медийной сферы стран-участниц этого грандиозного интеграционного проекта, в рамках которого риторика информационного противостояния, достаточно часто наблюдаемая сегодня, должна будет уже в ближайшее время уступить место заинтересованному творческому партнерству. И это станет серьезной творческой задачей для международного сегмента национальной журналистики всех стран-участниц данного мегапроекта.

## ЛИТЕРАТУРА

1. *Цуй Цимин*. Один плюс один – больше двух! / Цуй Цимин // БЕЛТА [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: [http://www.belta.by/ru/person/interview/Tsuj-Tsimin\\_i\\_514671.html](http://www.belta.by/ru/person/interview/Tsuj-Tsimin_i_514671.html). – Дата доступа: 28.10.2015.
2. *Оспанов, Г.М.* Современный этап развития Великого Шелкового пути / Г.М. Оспанов // Авторефераты [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: <http://articlekz.com/article/5557>. – Дата доступа: 27.10.2015.
3. *Орынбаев, Е.* Возрождение Великого шелкового пути: перспективы с точки зрения казахстанско-китайского сотрудничества / Е. Орынбаев // Русскоязычные ресурсы о Китае [Электронный ресурс]. – 2013. – Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/95181/8470443.html>. – Дата доступа: 27.10.2015.
4. *Фазылова, Г.* Возрождение Великого Шелкового Пути / Г. Фазылова // Огонь Прометея [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: <http://www.mesoeurasia.org/archives/3270>. – Дата доступа: 24.10.2015.
5. ЮНЕСКО и Великий Шелковый путь // Узбекистан [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: [http://www.manzaratourism.com/ru/gsr\\_unesco](http://www.manzaratourism.com/ru/gsr_unesco). – Дата доступа: 28.10.2015.
6. *Чеботарев, А.* Возрождение Великого Шелкового пути // А. Чеботарев, С. Бондарцев // СА&СС Press [Электронный ресурс]. – 1999. – Режим доступа: [http://www.ca-c.org/journal/cac-03-1999/st\\_07\\_chebotar.shtml](http://www.ca-c.org/journal/cac-03-1999/st_07_chebotar.shtml). – Дата доступа: 28.10.2015.
7. Возрождение Великого Шелкового пути в XXI веке: от теории к практике. Совместный проект Международного союза автомобильного транспорта и редакции [www.polpred.com](http://www.polpred.com). – М., 2007. – 228 с.
8. Китайский проект экономического пояса Шелкового пути представляет для Беларуси интерес – ИАЦ // БЕЛТА [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: [http://www.belta.by/ru/all\\_news/economics/Kitajskij-proekt-ekonomicheskogo-pojasa-Shelkovogo-puti-predstavljaet-dlja-Belarusi-interes---IATs\\_i\\_690301.html](http://www.belta.by/ru/all_news/economics/Kitajskij-proekt-ekonomicheskogo-pojasa-Shelkovogo-puti-predstavljaet-dlja-Belarusi-interes---IATs_i_690301.html). – Дата доступа: 30.10.2015.
9. *Елизарова, В.* Новый Шелковый путь – платформа интеграционных проектов / В. Елизарова // Казинформ [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: <http://www.inform.kz/rus/article/2659526>. – Дата доступа: 31.10.2015.
10. *Калиновский, И.* Новый Шелковый путь / И. Калиновский // Expert Online [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: <http://expert.ru/2014/09/28/novyij-shelkovyij-put/>. – Дата доступа: 28.10.2015.
11. Экономический коридор “Новый шелковый путь” // KAZLOGISTICS [Электронный ресурс]. – 2013. – Режим доступа: [http://www.kazlogistics.kz/ru/media\\_center/interview/detail.php?id=577](http://www.kazlogistics.kz/ru/media_center/interview/detail.php?id=577). – Дата доступа: 31.10.2015.
12. Назарбаев выступил в пленарной сессии 10-го саммита Форума “Азия – Европа” // Казахстан сегодня [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: <http://today.kz/news/kazakhstan/2014-10-16/nazarbaev-vystupil-v-plenarnoj-sessii-10-go-sammita-foruma-aziya-evropa/>. – Дата доступа: 31.10.2015.



13. *Нестеров, В.* Возрождение Великого Шелкового пути не за горами / В. Нестеров // LITER.KZ [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: [http://liter.kz/ru/articles/show/3365-vozhrozhdenie\\_velikogo\\_sh\\_lkovogo\\_puti\\_ne\\_za\\_gorami](http://liter.kz/ru/articles/show/3365-vozhrozhdenie_velikogo_sh_lkovogo_puti_ne_za_gorami). – Дата доступа: 31.10.2015.
14. *Данилишин, Б.* “Экономический коридор Шелкового пути” и Украина / Б. Данилишин // LB.UA [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: [http://blogs.lb.ua/bogdan\\_danylysyn/286180\\_ekonomicheskij\\_koridor\\_shelkovogo.html](http://blogs.lb.ua/bogdan_danylysyn/286180_ekonomicheskij_koridor_shelkovogo.html). – Дата доступа: 31.10.2015.
15. *Дыленок, Ю.* Индустриальный парк “Великий камень” может стать частью китайского проекта “Шелковый путь” / Ю. Дыленок // БЕЛТА [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: [http://www.belta.by/ru/all\\_news/economics/Industrialnyj-park-Velikij-kamen-mozhet-stat-chastju-kitajskogo-proekta-Shelkovyj-put\\_i\\_679321.html](http://www.belta.by/ru/all_news/economics/Industrialnyj-park-Velikij-kamen-mozhet-stat-chastju-kitajskogo-proekta-Shelkovyj-put_i_679321.html). – Дата доступа: 30.10.2015.
16. *Гришкевич, А.* Беларусь имеет большие возможности для участия в проекте экономического пояса Шелкового пути – Чжан Чуньлинь / А. Гришкевич // БЕЛТА [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: [http://www.belta.by/ru/all\\_news/economics/Belarus-imeet-bolshie-vozhmozhnosti-dlja-uchastija-v-proekte-ekonomicheskogo-pojasa-Shelkovogo-puti---Chzhan-Chunlin\\_i\\_673548.html](http://www.belta.by/ru/all_news/economics/Belarus-imeet-bolshie-vozhmozhnosti-dlja-uchastija-v-proekte-ekonomicheskogo-pojasa-Shelkovogo-puti---Chzhan-Chunlin_i_673548.html). – Дата доступа: 30.10.2015.
17. Новый “шелковый путь” проложили через Беларусь // NEWS.OPEN.BY [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: <http://news.open.by/economics/134543>. – Дата доступа: 31.01.2015.
18. Анатолий Тозик встретился с руководством СУАР // Совет Министров Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: <http://www.government.by/ru/content/5531>. – Дата доступа: 31.10.2015.
19. *Маркович, Е.* Беларусь и Синьцзян-Уйгурский автономный округ Китая заинтересованы в сотрудничестве в сельском хозяйстве / Е. Маркович // БЕЛТА [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: [http://www.belta.by/ru/all\\_news/economics/Belarus-i-Sintszjan-Ujgurskij-avtonomnyj-okrug-Kitaja-zainteresovany-v-sotrudnichestve-v-selskom-hozjajstve\\_i\\_668313.html](http://www.belta.by/ru/all_news/economics/Belarus-i-Sintszjan-Ujgurskij-avtonomnyj-okrug-Kitaja-zainteresovany-v-sotrudnichestve-v-selskom-hozjajstve_i_668313.html). – Дата доступа: 31.10.2015.
20. Годовой обзор: новый Шелковый путь, новая идея, новое процветание // Русскоязычные ресурсы о Китае [Электронный ресурс]. – 20123. – Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/31521/8496689.html>. – Дата доступа: 31.10.2015.
21. Сианьская декларация по итогам Евразийского Экономического Форума – 2007 // CHINA.ORG.CN [Электронный ресурс]. – 2007. – Режим доступа: [http://russian.china.org.cn/china/txt/2007-11/11/content\\_9208754.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2007-11/11/content_9208754.htm). – Дата доступа: 31.10.2015.