**ДИПЛОМАТИЧЕСКАЯ АКАДЕМИЯ**

**МИНИСТЕРСТВА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ**

**КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ им. К. Дикамбаева**

**КЫРГЫЗСКО-РОССИЙСКИЙ СЛАВЯНСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ**

**им. Б. Ельцина**

**Диссертационный совет Д 07.22.659**

*На правах рукописи*

**УДК: 327. (575.2) (043)**

**Рахимов Бакыт Аскарбекович**

**ДИПЛОМАТИЯ ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ПОЛИТОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ**

23.00.04-политические проблемы международных отношений,

глобального и регионального развития

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени кандидата политических наук

Бишкек-2024

**Диссертационная работа выполнена**

**в Институте государства и права,**

**Национальной Академии Наук Кыргызской Республики.**

**Научный руководитель:** **Тогусаков Осмон Асанкулович**

Академик НАН КР, доктор философский наук, профессор института философии имени А. А. Алтмышбаева НАН КР.

**Официальные оппоненты:**

**Ведущая организация:**

Защита состоится …………в …:… часов на заседании диссертационного совета Д 07.22.659 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора (кандидата) политических наук при Дипломатической Академии Министерства иностранных дел Кыргызской Республики имени К.Дикамбаева и Кыргызском-Российском Славянском университете им. Первого Президента РФ Б. Ельцина по адресу: 720040 г. Бишкек, бульвар Эркиндик 36. Идентификационный код онлайн трансляции защиты диссертации в zoom-webinar. С кандидатской диссертацией можно ознакомиться в библиотеках Дипломатической Академии Министерства иностранных дел Кыргызской Республики им. К.Дикамбаева и Кыргызско-Российского Славянского университета им. Б.Ельцина и на сайте https://dipacademy.kg/

Автореферат разослан…………….

Ученый секретарь

диссертационного совета,

кандидат исторических наук,

профессор **Джоробекова А.**

**ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ**

**Актуальность темы исследования.** Перманентный кризис политической власти в ряде регионов мира, а так же общее замедление темпов роста мировой экономики, в том числе из-за пандемии COVID-19, способствует процессу перераспределения ролей региональных лидеров. Новый этап трансформации экономики вынуждает национальные государства искать компромисс между сохранением суверенитета и необходимостью участвовать в наднациональных институтах. В странах ЦА, невзирая на то, что процесс самоопределения и политической ориентации находится в стадии формирования, является ареной пересечения интересов ведущих геополитических игроков с многовекторной направленностью и выдвижением собственных путей развития, что в свою очередь непосредственно влияет на политически нестабильную и экономически слаборазвитую КР. В результате усиления конкуренции за экономическое и политическое лидерство в процессе форматирования нового экономического и политического пространства центральноазиатский регион стал участком обостренной конкурентной борьбы. А также зоной развертывания интеграционных объединений и проектов, порой взаимодополняющих друг друга, но, в основном, проектов антагонистов. Более того, в силу неопределенности внешнеполитического курса, перманентных политических кризисов, КР стала основным объектом геополитической конкуренции за ЦА, что сделало его заложником внешнеполитических стратегий мировых игроков. В итоге, все это привело к тому, что вот уже на протяжении долгого времени политический процесс в республике протекает под влиянием третьих сил и зачастую в ущерб собственным национальным интересам.

Данный регион невзирая на распад СССР и окончания эпохи биполярной системы международных отношений, все еще традиционно воспринимается сферой естественных интересов РФ. Вместе с тем помимо РФ, свои проекты активно реализуют также КНР, ЕС и США. Геополитическое закрепление в регионе дает возможность реализовывать политические стратегии как в Европе, так и в Азии. В последние тридцать лет отмечено возросшим интересом к инфраструктурным проектам, в частности под эгидой возрождения маршрутов ВШП, КНР, ЕС, США и Япония выдвинули свои собственные стратегии развития. Роль стран ЦА в возрождении путей ВШП является одним из ключевых.

Несомненно актуальным является изучение исторических примеров интеграционных процессов, поскольку разворачивающиеся изменения не являются новшеством. В той или иной степени происходящее имело место в истории, в частности генезис и эволюция ВШП привнес с собой не менее глобальные изменения в истории развития человечества. Судьбы приграничных к трассам ВШП государств и народов коренным образом претерпели изменения в ходе интеграционных процессов в международной торговле. События, происходившие на рубеже эр и продолжавшиеся вплоть до средневековья не являются аналогией текущим изменениям, тем не менее представляются яркой иллюстрацией начатых процессов по возрождению трасс ВШП уже в третьем тысячелетии. Вместе с тем для государств застывших в своем развитии нависла необходимость быть в перманентной готовности к изменениям.

Актуальность темы исследования также определяется возросшей ролью развития транспортно-логистичекого потенциала на мировые политические процессы. Все большее внимание уделяется вопросам формирующегося мирового порядка, глобализации и регионализационным процессам, транспортной политике государств, проектам МТК и международному сотрудничеству в транспортных проектах. Лидерами мирового экономического развития вновь становятся азиатские страны, применяющие собственные уникальные модели экономического развития и интеграции.

**Цель и задачи исследования.** Целью исследования является определение роли и значения дипломатии в формировании новой системы современных международных отношений, как на региональном, так и на глобальном уровнях в контексте возрождения ВШП.

Задачи исследования:

-определить предпосылки зарождения ВШП;

-обосновать роль «дипломатии» в становлении ВШП и определить вклад кочевых народов в данный процесс;

-раскрыть результаты культурного взаимообмена цивилизаций Евразии в контексте ВШП;

-раскрыть причины интереса к идее возрождения ВШП;

-дать анализ ситуации в ЦА через призму внешнеполитических проектов крупных держав по возрождению маршрутов ВШП;

-дать характеристику позиций и выявить геостратегические цели КНР, РФ, Японии, США и Европы в связи с реализацией проекта возрождения ВШП;

-дать прогноз перспектив, а также определить роль и место КР в возрождении ВШП.

**Объект исследования**-интеграционные процессы в Евразийском регионе и взаимодействие КР для обеспечения устойчивости, развития и безопасности в формировании новых МТК.

**Предмет исследования**-дипломатия «ВШП» как инструмент в процессах реконструкции МТК вдоль исторических маршрутов.

**Научная новизна полученных результатов:** Диссертация представляет собой попытку комплексного исследования проектов ВШП в контексте участия КР в этих проектах. Новизна работы определяется в критическом переосмыслении и предложении практических рекомендаций к предстоящим и разрабатываемым проектам. В частности, представлены следующие положения:

- предпринята попытка выявить интересы, противоречия и геополитические противостояния стран участниц в рамках проектов по возрождению ВШП;

- выявлены особенности взаимодействия КР с мировыми акторами в рамках проектов строительства МТК, а также достоинства, недостатки и возможности практического примененияпроектов МТК;

- представлен комплексный анализ запланированных и реализуемых международных транспортных проектов через территорию КР;

- автором предложены практические рекомендация по некоторым вопросам реализации ККУЖД.

**Практическая значимость полученных результатов.** Материалы диссертации могут представлять интерес для использования при разработке учебных программ, пособий и методических рекомендаций для студентов и преподавателей вузов.

Отдельные положения, выводы, обобщения и рекомендации будут полезны в практической деятельности государственных структур КР, при формировании подходов к согласованному развитию международно-транспортных проектов через территорию КР.

**Основные положения диссертации, выносимые на защиту:**

1. Развитие ЦА, расположенного на стыке культурно-цивилизационных потоков (китайского, персидского, арабо-мусульманского, тюрко-монгольского и русского) исторически имела специфические характеристики, исходящие из геостратегического значения региона и зародившихся процессов торгово-обменных операций.

2. Укрепление региональных государств и развитие межгосударственных торгово-экономических операций способствовало продвижению интеграционных процессов и формированию единого пояса культурных цивилизаций и государств, что послужило импульсом для развития механизма сотрудничества в виде Шелкового пути. Интенсификация развития Шелкового пути является заслугой кочевых народов.

3. Изначально Шелковый путь являясь ретранслятором центров развития, в последующем трансформировался в движущую силу, которая на протяжении 15 веков влияла на развитие межрегиональных контактов и становления международного сотрудничества, в результате были заложены предпосылки формирования глобальных процессов.

4. Перспективы развития МТК в ЦА во многом зависят не только от стратегий самих государств ЦА, но и от внешних акторов. При этом, на ряду с традиционными игроками-государствами и союзными объединениями, появляются новые акторы. Это транснациональные компании и финансовые объединения.

5. Динамика экономического роста для многих развивающихся стран в эпоху глобализации не имел бы ускоренного характера без создания налаженной транспортной инфраструктуры. Состояние данной отрасли в вышеупомянутых странах показывает наличие разветвленной, модернизированной и хорошо оснащенной информационными технологиями транспортной сети.

6. Строительство МТК, соединяющие АТР и ЕС безусловно способствуют интеграционным процессам, а также стимулируют развитие государств расположенных вдоль этих маршрутов. МТК являются международными общественными благами для всех его участников невзирая на растояния между странами участниками. Вместе с тем очевидно, что большую выгоду от функционирования МТК получат более богатые страны. Соответственно для малых государств существует отчетливая угроза, негативного воздействия или установления контроля над ними со стороны ключевых участников. В связи с этим, краеугольным принципом успешного и полнокровного функционирования МТК должно стать развитие равноправных интеграционных процессов с учетом создания дифференцированного режима обязательств.

**Личный вклад соискателя** определяется основными научными выводами и положениями на основе политологического анализа дипломатии «Шелкового пути».

**Апробация результатов исследования.** результаты исследования были представлены автором в материалах научных конференций «Международный научный и экономический форум: Экономический пояс «Шелкового пути» в контексте Кыргызско-Китайского сотрудничества» (Бишкек. 2014), «Сборник материалов II международного научного симпозиума тюркский мир» (Алмата. 2015), «Сборник материалов II международного научного конгресса молодых исследователей» (Бишкек. 2017).

**Полнота отражения результатов диссертации в публикациях:** результаты исследования были отражены в научных публикациях автора, в том числе в журналах из списка, рекомендованного ВАК Министерства образования и науки КР. «Кыргызская Республика в реализации концепции «Один пояс - Один путь» // Азия и Африка сегодня. М., 2018 № 7. с. 59-63. «Реализация международных транспортных проектов в Кыргызстане: перспектива строительства железной дороги Китай - Кыргызстан – Узбекистан» // [Вестник МГУ. Серия 12: Политические Науки](https://www.elibrary.ru/contents.asp?id=43005841" \o "Оглавления выпусков этого журнала). М., 2020. №2. с. 80-90. «Дорога перемен: реализация инициативы «Один пояс Один путь» в Кыргызской Республике» // Власть. М., 2022 №3 с. 250-258.

**Структура и объем диссертации** структура диссертационного исследования соответствует поставленной цели и задачам исследования. Работа состоит из введения, трех глав, семи разделов, заключения, практических рекомендаций и списка литературы из более 200 наименований.Во введении обосновывается актуальностьтемы исследования, раскрывается степень ее научной разработанности, определяется предмет и объект исследования, формулируются цель и задачи, определяется теоретико-методологическая основа работы, демонстрируется ее научная новизна, теоретическая и практическая значимость, формулируются положения, выносимые на защиту.

В первой главе **«Генезис и эволюция Великого шелкового пути»** определяются ключевые предпосылки формирования торговых путей, этапы становления и укреплении ВШП, в контексте геополитической расстановки в центральноазиатском регионе. Рассмотрены основные результаты интеграционных процессов,а также роль номадов в становлении ВШП.

Вторая глава «**Возрождение Великого шелкового пути в условиях глобализации»** посвящена процессам геополитической реконфигурации в Евразийском пространстве, инициативам по созданию транспортных путей под эгидой возрождения исторического шелкового пути.

Третья глава «**Роль дипломатии в реализации транспортного потенциала Кыргызской Республики**» Определены основные вызовы и перспективы интеграций для КР, связанные с реализацией МТК. Так же представлено видение о роли «Дипломатии шелкового пути» в обеспечении устойчивого развития КР.

**ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ**

Во введении обосновывается актуальность темы диссертации, определяются цели и задачи, научная новизна результатов, практическая значимость, апробация, публикация результатов исследования, структура и объем диссертационного исследования.

Диссертация основывается на научных исследованиях: советских, российских, отечественных и зарубежных ученых. В частности, ученых-востоковедов, историков-кочевниковедов, культурологов, экономистов, специалистов в области международных отношений.

В первой главе, которая называется «**Генезис и эволюция Великого шелкового пути**» анализируются основные источники и теоретические позиции фундаментальных процессов генезиса и эволюции ВШП. Рассмотрены как глобальные факторы, воздействующие на эволюцию ВШП, так и локальные особенности формирования системы путей. В исследованиях о зарождении ВШП изучены различные толкования данного процесса: от зависимости природно-географического фактора до влияния и зависимости от международного разделения труда. Мы согласны с мнениями, о неоднородности развития торгового пути в разные исторические эпохи и о многообразии факторов, влиявших на развитие ВШП. Тем не менее считаем, что отправным пунктом при этом является воздействие природно-климатического характера, что подкрепляется значительными успехами в изучении климатических колебаний в Евразийском регионе представителями разнообразных дисциплин естественнонаучного цикла. В свою очередь, стимулировавшие развитие исследований о предпосылках формирования ВШП в контексте зависимости становления номадизма степных народов с динамикой развития экологии степей.

В частности,в первом разделе первой главы ***«Протошелковый путь и начало функционирования торговых маршрутов»*** обобщаются результаты вышеупомянутых исследований о синхронности социально-экологических процессов с событиями в истории формирования ВШП. Данным изысканиям посвящены труды ученых: Е.Е. Кузьминой, Д. Кристиансана, Н. Ди Космо, Л. Эмлин, Ю.И. Дробышева и др. Наиболее близкими к заявленной теме выступает подход Е.Е. Кузьминой, рассматривающая ключевым фактором зарождение ВШП миграционные влияния. Также, различные интерпретации мировой истории, через призму экологических колебаний рассмотрены У. Макнилом. Значительную роль, повлиявшую на развитие человеческого общества он отводит распространению эпидемических заболеваний.

Обобщая результаты, автором отмечено что, в следствие адаптации к климатическим изменениям человеческое общество стало вырабатывать специфические навыки. Одной из такого рода инновации является доместикация лошади, способствовавшая ускорению миграционных процессов, а вместе с ним и ретрансляции знаний и информации. Распространение и взаимообмен информацией посредством торговых операций послужило ключевым фактором ускорившее эволюционные процессы формирования ВШП.

Далее были рассмотрены вопросы исследования истории и культуры центральноазиатского региона в контексте влияния эллинизма. В частности, проблемы синкретизма в период эллинизации Востока были почерпнуты из классических трудов Геродота и Ариана. Развитию древних маршрутов иранского отрезка и ближневосточного отрезка ВШП посвящены труды видных ученых: М.Е. Массона, Н.К. Дивбойза, Б.А. Литвинского, Э.В. Ртвеладзе, И.В. Пигулевской, Р. Н. Фрая, Й. Херрмана и др.

Таким образом, на основании вышеизложенного материала можно предположить, что середина 1-го тыс. до н.э., характеризующийся формированием мировых империй, объединивших территории на разных материках заложило начало интеграционным процессам. Далее в результате активной внешнеполитической деятельности циньской и ханьской династий, направленной на открытие транспортного коридора связи с Западным краем сыграли ускоряющую роль в протекавших ранее международных процессах и стали точкой отсчета ВШП;

Во втором разделе первой главы ***«Геоэкономическая конкуренция на Великом шелковом пути»*** рассмотрено дальнейшее развитие ВШП как единой системы было обусловлено геополитическим противоборством разных стран за контроль над караванными путями. В частности, до 3 в. н.э. почти вся Евразия контролировалась четырьмя региональными империями: Римской; Парфянской; империей Хань; а также конфедерацией кочевых народов в лице хуннской империи, сыгравшая связующую роль в данной расстановке многоцентричного мира. Однако, в результате затяжного кризиса в третьем столетии завершившийся крушением системы, дисфункционирования ВШП как единой системы продлился до 6 в., пока в Евразии снова не начали формироваться сильные региональные державы. Возобновление функционирования ВШП, связан с усилением Тюркского каганата. Расширение каганата в западном направлении столкнуло их с Сасанидским Ираном и далее с Византией. Предметом спора между странами было влияние и контроль над западным участком ВШП. Однако, в следствие династических споров происходит ослабление тюркского каганата, этот процесс в некоторой степени способствует объединению Китая сначала династией Суй, а затем Тан. С возвышением Танской империи, симбиоза кочевой и земледельческой основ, наблюдается быстрое возобновление и широкое развитие торговых маршрутов и контактов с другими крупными цивилизационными центрами.

Одним из определяющих этапов в периодизации ВШП и новом отсчете его истории стало возвышение арабского халифата. Перманентный рост двух системообразующих центров влияния: Арабского халифата и Танской империи привело к столкновению двух государств на стыке транспортных коридоров в Средней Азии. В частности, в результате сражения на р. Талас между Танской империей и арабами в тандеме с карлуками, была остановлена дальнейшая китайская экспансия на западном направлении. Далее монгольский этап ВШП характеризуется крушением и сменой ведущих акторов на ВШП, а также новыми масштабами. Империя объединила восточную и западную части Евразии в рамках единой политической системы, что привело к прямому контакту Китая и Европы и способствовало широкому развитию сухопутной торговли тем самым нарушив монополию южных маршрутов. В целом монгольский период можно охарактеризовать как период полноценного становления и развития глобальной торговли.

В третьем разделе первой главы ***«Великий шелковый путь, в синтезе цивилизаций Евразии и роль номадов»*** излагаются проблемы, причины и следствия взаимопроникновения культур и распространения от одной культуры или народа к другой различных навыков и технологий, что приводило к изменениям в структуре власти и социальной организации. Рассмотрены результаты интеграционных процессов народов и государств вдоль маршрутов ВШП, достижения восточных стран, а также идеи симбиоза и единства Восточного мира до заката ВШП и начала европейской гегемонии.

В частности, исследования посвященныеизучению: истории зороастризма, представленного как большой источник влияния на другие религии; о распространении через ВШП несторианства и манихейства; роли Средней Азии в распространении буддизма в Китае; влияния ВШП на исторические процессы в доисламский период, а также развитие основных институтов Исламской цивилизации и их ценностей в контексте международных контактов на ВШП.

В связи с этим, необходимо отметить труды американских, британских, французских и германских ученых: У. Макнила, Джаннет Л. Абу-Луход, Э. Вольфа, М. Бойс, Х.В. Хауссига, К. Пужоль и др.

В работах, британского ираниста Мэри Бойс, посвященных изучению истории зороастризма, прослеживаются исторические события зороастрийских общин в Иране и Индии со времени их возникновения и вплоть до наших дней. Зороастризм представлен как мощный источник влияния на другие религии. В трудах Х.В. Хауссига, охватывающий доисламский период ВШП, а также развитие ВШП в исламский период затронут широкий спектр вопросов начиная от рассмотрения мифологических представлений о восточных странах и вплоть до развернутого анализа влияния ВШП на исторические процессы. В работе иранского исследователя Масоуда Баят, посвященной роли ислама в развитии ВШП, проведен всесторонний обзор маршрутной торговой сети исламских государств. Также, в исследованиях Катрин Пужоль, посвященных истории ислама в ЦА рассмотрены вопросы феномена смешения культур, религий и цивилизаций, а также затрагиваются вопросы транспортных коммуникаций.

В исследованиях ученого-социолога Джаннет Л. Абу-Луход «До европейской гегемонии. Мир-система 1250-1350 гг.», а также в работах Эрика Вольфа, посвященных изучению вопросов истории формирования глобализма, уделяется особое значение достижениям восточных стран, позволивших капитализму стать доминирующей идеологией современной эпохи и обоснована идея единства мира (Восточного) до эпохи гегемонии капитализма.

Также рассмотрен широкий спектр вопросов по истории кочевых народов ЦА и вопросы, относительно формирования и развития центральноазиатского отрезка ВШП. Проанализированы различные направления внешней политики восточных стран в древний и средневековый периоды в контексте взаимодействия кочевых и оседлых народов.

В данном контексте, эволюцию ВШП невозможно осмыслить без глубокого анализа исторических событий вокруг вопросов, связанных с историей Китая и вопросов формирования дальневосточного отрезка ВШП. С точки зрения автора, особое значение имеют исследования исторических фактов и теоретические выводы, содержащиеся в трудах: И. Я. Бичурина (Иякинф), Т. Барфилда, В.В. Бартольда, А.Н. Бернштама, Л.Н. Гумилева, С.В. Кисилева, В.С. М.В. Крюкова, Н. А. Аристова, П.М. Кожина, Э. Шефера, Ж. Фаирбанка, Е.И. Лубо-Лесниченко, В.С. Таскина, С.Т. Табышалиева, Б.В. Базарова, Н.Н. Крадина, В.П. Никонорова, Ю.С. Худякова, Г.П. Супруненко и др.

В частности, в работах Т. Барфилда теоретически обоснована идея цикличной модели взаимоотношений Китая и кочевых государств. В монографии М. В. Крюкова, а также в трудах П.М. Кожина рассмотрены исторические условия возникновения этнической общности китайцев и вопросы развития китайской государственности в контексте формирования отношений с кочевыми и оседлыми народами ЦА. В трудах Ж. Фаирбанка были исследованы проблемы сюзернско-вассальных отношений в истории взаимодействия Китая и кочевых государств. В скрупулезной работе Э. Шефера, посвященной внешнеэкономическим процессам Танской династии развернуто исследованы вопросы внешнеторгового оборота и в целом циркуляции материальных благ по маршрутам ВШП.

Также, были изложены теоретические основы вопроса о соотношении внутренних и внешних факторов развития обществ номадов, которая продолжает оставаться предметом дискуссии среди ученых кочевниковедов. А именно, теоретические модели, описывающие отношения кочевников с Китаем, условно разделенные на две группы: сторонников теории «автономности» (Н. Ди Космо, Ханичерс В., Е. Кюрзат Алерс, Тоган И., и др.), полагающие, что кочевники самостоятельно пришли к государственности; их противников (О. Латимор, Д. Сайнор, Дж. Скэфа, С.Штарк, Т. Барфилд, С. Джагчид, Хазанов А., и др.) придерживающихся теории внешней зависимости. Данная проблема развернуто представлена в работах Б.В. Базарова и Н.Н. Крадина.

Таким образом, на основании вышеизложенного материала автором приводятся следующие выводы: уже в начале христианской эры, Запад в лице римской империи и Восток в лице ханьской империи при посредничестве кочевых народов находились в косвенном контакте, но в результате распада этих империй налаживающиеся контакты прекратились вплоть до 6 века, который ознаменован очередным ростом международной активности кочевых народов. 7-8 века ислам объединил центральные участки данного региона, а с 11 века большая часть данного пространства была включена в международную торговую экономику вокруг ВШП. Апогей этого цикла пришелся на 13-14 века, когда между Востоком и Западом в результате монгольского нашествия были установлены прямые, систематичные контакты.

В результате вышеупомянутых исторических процессов в узловых городах данного региона наблюдается становление производства промышленных продукций для экспорта. Налаживаются товарно-денежные отношения в последующем сформировавшиеся в международную торговую систему. В данном процессе участвовали многие производственные и торговые сообщества в разных точках мира. Традиционно, логистику и безопасность на трансконтинентальных торговых маршрутах обеспечивали кочевые народы. Относительно непосредственно вопроса о роли и влияния кочевых народов на становление ВШП позволяет отметить, что невзирая на ограниченный экономический и демографический потенциал кочевых народов трудно переоценить их значение. Период активных передвижений человеческих масс непосредственно связан с развитием всадничества и кочевого образа жизнедеятельности. Кочевники покровительствовали торговле: они проложили первые торговые пути для караванов и далее обеспечивали логистику по их территории. Это послужило фундаментом для формирования международных торговых отношений.

Во второй главе, которая называется **«Возрождение Великого шелкового пути в условиях глобализации»** состоящем из двух разделов, рассматриваютсяпроблемы процессов формирования новой системы международных отношений с точки зрения воссоздания ВШП. Сделан обзор и анализ международной политики и интеграционных процессов в странах постсоветского пространства. Изложены ключевые проблемы МТК в Евразийском регионе.

Специфика заявленной проблемы способствовало использованию сочетаний и комбинаций общенаучных и частно научных методов исследования. В частности, основу диссертационного исследования составляет принцип историзма, применение которого предполагает комплексное изучение всех аспектов международных отношений. Во взаимодействии с системным подходом позволил рассмотреть предпосылки возникновения, взаимосвязь и взаимообусловленность аспектов изучаемой проблемы. Метод историко-культурологического исследования способствовал выстраиванию хронологической последовательности процессов, выявлению и анализу противоречий и сходств. Использование проблемно-хронологического метода позволило вычленить из широкого круга проблем и проследить в историческом развитии такие аспекты как влияние экономической дипломатии на долгосрочное укрепление международного сотрудничества. Также были использованы цивилизационный и парадигмальный подходы к изучению историко-политических процессов. Сравнительно-сопоставительный метод позволил рассмотреть воздействие внешних центров сил на формирование транспортно-логистической повестки. Метод экспертных оценок способствовал решению проблем прогнозирования.

В первом разделе второй главы ***«Инициативы центральноазиатских стран по возрождению Великого шелкового пути»*** рассмотрены политические и экономические аспекты трансформации международных отношений, давщих импульс формированию новой транспортной составляющей в ЦА. В связи с этим необходимо отметить труды видных отечественных ученых таких как: О.А. Тогусаков, З.К. Курманов, А. Д. Джекшенкулов, М.С. Иманалиев, А.Э. Джоробекова, С.Г. Иванов, Н.М. Омаров, А.Н. Кангельдиев, А.М. Артыкбаев, К.Ч. Султанбеков и др., внесшие весомый вклад в изучении вопросов влияния глобализационных процессов на политическое развитие КР, интеграции КР в систему международных связей, проблемам безопасности, а также отдельных направлений экономической политики КНР, РФ, Японии по отношению к КР в контексте возрождения ВШП.

Анализируя проекты возрождения ВШП при участии КР необходимо отметить, что все проекты по своей сути являются антагонистами. Но вместе с тем нельзя утверждать, что тот или иной проект реализован или реализуется с нуля. Так или иначе они соприкасаются на узловых участках и в некоторой степени являются предшественниками. Возможно для стран ЦА результаты реализации всех вышеупомянутых проектов в плане строительства национального транспортно-коммуникационного комплекса оказало бы положительный эффект. Однако, не все так однозначно и реалии таковы, что реализация одного проекта по своей сути предполагает блокировку или затормаживание других проектов. Поскольку геополитическая составляющая данного вопроса преобладает над национальными интересами.

Очевидно, что баланс сил в мире в значительной степени зависит от ситуации в Азии, в частности в Восточной Азии, поскольку она стала главным источником глобального экономического роста. Тем не менее для КР с учетом упомянутых факторов с целью продвижения транспортных проектов будет актуальным развитие наряду с двусторонними отношениями также и крупных многосторонних форматов и консорциумов, которые допускают гибкость и отсутствие юридически связующих политических обязательств.

Во втором разделе второй главы ***«Международные проекты реконструкции маршрутов Великого шелкового пути»*** исследованы проблемы международной интеграции и вопросов, связанных с МТК.

С точки зрения автора, особое значение имеют теоретические выводы, содержащиеся в работах таких российских исследователей, как Е.П. Бажанова, А.В. Торкунова, А.А. Казанцева, О.Г. Парамонова, Д.Б. Малышевой, К.Л. Сыроежкина, А.В. Лукина, А.В. Кортунова, В.И. Михайленко, А.В. Виноградова. Экономическим аспектам трансформации международных отношений, а также вопросам транспортной составляющей посвящены работы: А.А. Акаева, В.Г. Варнавского, И.А. Стрелец, О. А. Подберезкиной. Вопросам анализа евразийской дипломатии Японии посвящена работы Кристофера Лен, Э. Марат и др.

В коллективной монографии, посвященной интеграционным проектам XXI века, под редакцией В.И. Михайленко изучены этапы строительства Евразийского экономического союза и связанные с этим сложности. В частности, упоминается: «создание ЕАЭС было сопряжено с рядом трудностей, что, в частности нашло свое отражение в компромиссном варианте самого названия, так по первоначальному замыслу (в этом была заинтересована РФ) в названии не должно было быть слова «экономический». Вступление КР в ЕАЭС в отечественных СМИ КР было представлено как прорывное достижение внешнеэкономической политики страны. В некоторой степени это было оправдано, в следствии принципиально важного фактора-наличия кыргызских мигрантов в РФ.

Из зарубежных ученых большой вклад в изучении проблем международной интеграции и вопросов, связанных с международными транспортными коммуникациями внесли: А. Доуэлл, А. Монсутти, А. Венейблс, Дж. Йелс, Б. Челлани, Дж. Харли, Ч. Партон, Кристофер Лен, Эрика Марат и др. Например, в трудах экономиста Антони Венейблса исследованы вопросы развития инфраструктуры, проблемы транспортных расходов и их влияния на торговые процессы с точки зрения географического расположения. Вопросы развития внутрирегиональной транспортной инфраструктуры в Центрально-Азиатском регионе рассмотрены в работах Остина Доуэлла.

В третьей главе **«Роль дипломатии в реализации транспортного потенциала Кыргызской Республики»** проведенанализ предстоящих планов по дальнейшей реализации вышеупомянутых проектов в контексте формирования единого видения и целостного подхода, выработки четких позиций и плана мероприятий со стороны КР.

В частности в первом разделе третьей главы ***«Вызовы и перспективы интеграций для Кыргызской Республики, в условиях реализации международных транспортных проектов»*** рассмотрены вопросы развития транспортной инфраструктуры, которая как известно является ключевым фактором, оказывающее прямое влияние на уровень международной торговли и динамику экономического роста. Предполагается, что развитие инфраструктуры снизит издержки торговли, расширит торговые отношения и региональную интеграцию. Большинство исследователей сходятся во мнении, что инвестиции в дорожное строительство приводят к более высоким экономическим показателям, а также могут увеличить частные инвестиции. В частности, эмпирические исследования Дональдсона на примере Индийских железных дорог и Ян Вана на примере Циньзаньской железной дороги констатирует: «что железные дороги снизили торговые издержки и межрегиональные ценовые разрывы, а также увеличили торговлю и реальный доход населения». Ян Ван также приводит следующие данные: «эксплуатация Циньзаньской железной дороги увеличила ВВП на душу населения (жителей округов вдоль маршрута) на 33%».

Относительно КР, согласно отчетам международных институтов «континентальность» экономического климата и связанные с этим высокие транспортные издержки напрямую негативно влияют на экономическое развития страны. А также, анализ общих показателей развития инфраструктуры свидетельствует о том, что КР входит в число стран с наихудшими показателями эффективности логистики. Очевидно, что для КР присоединение к МТК является жизненно важным способом нивелирования последствий географической изолированности и интеграции в мировую экономику. В связи с этим, строительство и эксплуатация ККУЖД и в целом формирование комплексного подхода необходимого при разработке логистической цепи доставки грузов в международном сообщении является безусловным требованием времени. Поскольку комплексный подход предполагает строительство и развитие многофункциональных терминальных комплексов, мультимодальных транспротно-логистических центров, внедрения новых информационно-коммуникационных технологий, а также других сопутствующих услуг так или иначе будет способствовать экономической активности внутри страны еще на стадии строительства. В условиях КР создание кластерной модели производства и выстраивание вертикальной специализации на территории вдоль главных транспортных коридоров также повлияет на форсированное развитие этих районов.

Строительство инфраструктурных проектов в КР не представляется возможным без проекции на взаимодействие нескольких отраслей экономики, имеющие сложно переплетенную составляющую как в плане геополитического восприятия, так и в чисто экономических измерениях (рентабельность проектов). В частности, разработка недров полезных ископаемых и строительство водно-энергетических мощностей так или иначе лежит в основе планов по строительству транспортных проектов как необходимый и смежный блок приоритетов. Ибо, как принято, геополитические цели выстраиваются на долгосрочной экономической основе, исходя из возможности к доступу и распределению полезных ископаемых. В связи с этим, с учетом того, что КР является одной из самой закредитованной среди стран ЦА с несбалансированным внешним долгом, а также с вопросами транспарентности при принятии решений, в особенности, это касается возможных кулуарных решениях вокруг использовании природных ресурсов. Начало строительства столь масштабных проектов как ККУЖД требует квалифицированную и заблаговременную подготовку.

Вопросы развития инфраструктуры, проблемы транспортных расходов и их влияния на торговые процессы с точки зрения географического расположения. Вопросы развития внутрирегиональной транспортной инфраструктуры в Центрально-Азиатском регионе. А также, вопросы по экологизации МТК отраженные в работах А.Н. Тихомирова, В.Г. Кондратьева, К. Кожогулова, К.С. Чумлякова.

Также рассмотрены вопросы относительно механизмов принятия решений в закрытой политической системе КНР. В частности, ситуация вокруг усугубления проблем устойчивого долга КР перед КНР и рисков долгового кризиса в контексте реализации ККУЖД посвящены исследования Джонатана Илза. В исследованиях экономиста Джона Херли, экс-дипломата Чарли Партона и индийского ученого Брахма Челлани затронуты проблема т.н. «Китайской дипломатии долговой ловушки».

Во втором разделе третьей главы ***«Роль Дипломатии Шелкового пути в обеспечении устойчивого развития Кыргызской Республики»*** рассмотрены процессы формирования стратегических государственных документов в области внешней политики КР и в частности нормативно-правовые акты, регулирующие развитие транспортно-логистической отрасли.

Ключевым направлением планирования является все еще нереализованный проект ККУЖД. В соответствии с «Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018-2040 годы» была разработана «Национальная программа развития Кыргызской Республики до 2026 года», где в разделе «транспортно-логистическая инфраструктура» вопрос о запуске строительства железной дороги планируется решить в предстоящий пятилетний период. В связи с этим, реализация строительства железнодорожной магистрали планируется в рамках проекта «Один пояс-Один путь». Естественно, что идеи нового миропорядка и в частности, инициативы объединения Китая и остального мира в единый процесс развития содержат в себе ярко выраженную китайскую специфику. Данная ситуация для стран партнеров, а также стран ЦА, непосредственно граничащих с КНР является реалиями настоящего и как минимум предстоящего среднесрочного периода времени. В связи с этим, КР необходимо выработать комплекс мер для максимально возможного использования потенциала развития и нейтрализации возможных рисков. Относительно проекта ККУЖД, для КР с целью успешной реализации планов существует необходимость в разработке, а также актуализации ряда концептуальных подходов с учетом формирования новой системы транспортной инфраструктуры Евразийского континента.

В частности, речь идет о концепции внешней политики КР, где подчеркнута важность развития транспортного потенциала страны. Имеет смысл актуализировать и проработать ряд вопросов в этом направлении. Разработка документа должна базироваться на результатах ранее успешно реализованных проектов МТК со стороны международных институтов (Центральноазиатская программа регионального экономического сотрудничества, [Транспортный коридор](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%BE%D1%80) «[Европа](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%95%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B0)-[Кавказ](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%B2%D0%BA%D0%B0%D0%B7)-[Азия](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B7%D0%B8%D1%8F)» и др.).

Безусловно участие КР в составе таких региональных интеграционных объединений и международных организаций как Содружество Независимых Государств, ЕАЭС определяют траекторию развития республики. Констатируя факт наличия позитивной составляющей членства в данных структурах, вместе с тем есть необходимость осмысления тупиковых векторов и тенденций. В частности, в перспективе идя в фарватере выбранного пути представляется малореалистичным полнокровная реализация транспортного потенциала КР. Поскольку приоритетной целью в транспортной составляющей данных объединений является укрепление и объединение имеющихся связей. О чем было декларировано в Решении «о Приоритетных направлениях сотрудничества государств-участников Содружества Независимых Государств в сфере транспорта на период до 2030 года» Совета глав правительств Содружества Независимых Государств.

Помимо этого есть необходимость в утверждении концепции развития транспортной инфраструктуры КР, где необходимо предусмотреть этапы развития железнодорожной отрасли и детализировать вопросы касательно ККУЖД. Относительно подготовки человеческих ресурсов, необходимо сформировать целевую программу обучения в зарубежных ВУЗах.

**ВЫВОДЫ**

Основные выводы проведенного исследования состоят в следующем:

- корреляция хронологии климатических колебаний и социальной истории подтверждает, что наблюдается прямая связь между данными процессами. Изменения ритмов биосферы способствовали к перманентной адаптации человечества к новым условиям жизни. В результате, освоенные навыки способствовали к выработке новых форм производства и взаимодействия. В частности, формирования протошелкового пути является наглядным результатом вышеупомянутых процессов;

-обогащение и расширение владений всегда была первопричиной завоевания новых земель. Для достижения таких целей традиционно используются все доступные методы и инструменты, где силовые методы решения являются не единственными. В частности, в современной истории методы экономической стратегии являются одним из главных рычагов влияния. Так было и на протяжении всей мировой истории, поскольку экономические и политические инструменты воздействия тесно переплетаются друг с другом. Как известно основой международного экономического взаимодействия является международная торговля, регулируемая механизмами экономической дипломатии, прообразом которой была торговая дипломатия. Торговая дипломатия в контексте формирования маршрутов ВШП сыграло одну из ключевых ролей и способствовало ее дальнейшему становлению;

-можно с уверенностью констатировать, что кочевники Евразии были активными участниками торгово-обменных операций. При непосредственной военной поддержке кочевников были организованы первые трансконтинентальные караванные экспедиции, способствовавшие установлению систематических торговых отношений между цивилизациями Евразии. Формирование ВШП как единой системы происходило под воздействием геополитической конфигурации в тот или иной период истории. В частности, взаимоотношения между такими региональными лидерами как: Ханьская, Римская, Парфянская и Хуннская империи (в последующем имевшее продолжение в лице их правопреемников) напрямую воздействовало на становление ВШП. В данной многоцентричной конструкции мира кочевники определенно были одними из главных действующих лиц, сыгравшие значительную роль в создании геоэкономической и культурной среды-благоприятной для создания ВШП и ее дальнейшего развития;

-развитие международной торговли способствовало формированию комплекса отраслей, таких как: производство продукции, ориентированной на международную торговлю; транспортировка и сбыта произведенных товаров; развитие кредитно-финансовой составляющей международной торговли. В результате вышеупомянутых процессов произошло взаимное проникновение и смешение различных культурных элементов, мировоззрений и религиозных взглядов, кардинально поменявших картину мира;

-можно предположить, что к 13 веку была сформирована первая глобальная торговая система. Вместе с тем надо признать, что ни одна система не является полностью глобальной в том смысле, что все ее части дифференцированы между собой. В данной экономической деятельности принимали участие разные общества: крупные аграрные государства, торговые города-государства, милитаризованные кочевые империи и т.д. Тем не менее, созданная система охватывала пространство вплоть до периферийных, отдаленных зон;

-на протяжении всей истории ВШП красной нитью прочерчивается отчетливая тенденция выстраивания интеграционных процессов на основе взаимовыгодного сотрудничества вокруг торговых путей. Поскольку за исключением монгольского периода не было единой доминирующей силы в мире, установившего общие навязанные правила. Впрочем, и политика империи Чингис хана и в последующем монгольского конгломерата характеризуется стремлением укрепления и расширения функционирующей ранее системы международной торговли. В данном ключе, роль и значение международных отношений и в частности дипломатии «ВШП» имеет ключевое значение. Поскольку сформированная система базировалась на взаимовыгодности и взаимотерпимости, а не на насаждении чуждых убеждений и правил. Бурное развитие различных религиозных убеждений (зороастризм, иудаизм, буддизм, конфуцианство, христианство, ислам) и культурного многообразия являются ярким свидетельством тому;

-распространение бубонной чумы в средневековый период характерен тяжестью и длительностью пандемии. Естественно наибольшее распространение инфекции имело место в густонаселенных городах и в частности в ключевых торговых городах. Для некоторых из них это имело фатальный результат, поскольку повторные вспышки инфекции в итоге опустошило эти торговые центры и соответственно всю сеть торговых маршрутов по этим направлениям. По иронии судьбы, сильные стороны крупных торговых центров, заключавшихся в интенсивности торговых процессов вокруг этих центров, а также мобильности миграционных потоков, связанных с этими процессами в результате пандемии стали слабыми сторонами. Для сравнения, по аналогии бубонной чумы, пандемия COVID-19 также первоочередно нанесла урон торгово-перевалочным базам и портам крупных городов. В частности, наиболее критичными местами распространения инфекции были признаны международные аэропорты. Наконец, с развитием мореплавания инициатива глобальных связей постепенно перемещается на уровень европейской морской торговли, что предопределило закат ВШП;

-со сломом биполярной системы, связанный с распадом СССР ознаменовано началом очередного форматирования системы международных отношений. Доминантой оформления новой архитектуры мирового порядка являются инициативы по реализации трансконтинентальных интеграционных проектов. В данном ключе, разработка и реализация разнообразных смежных, а порой конкурирующих проектов МТК так или иначе создают основу для формирования новых мирохозяйственных связей с последующими результатами. В частности, реализация большого количества масштабных инфраструктурных проектов в евразийском континенте в итоге сформирует новые потоки взаимодействия в регионе;

-в силу географических особенностей расположения КР, находящегося на стыке планируемых международных коридоров сообщения, акцентирования внимания на транзитном потенциале страны вполне обосновано. Очевидно, что развитие транспортной отрасли является приоритетом любого государства, поскольку без наличия развитой инфраструктуры не представляется возможным развитие экономики. С таковым видением развития страны с приобретения независимости КР в данную отрасль вложены громадные средства, однако в итоге по истечению 30 лет ряд направлений в этой отрасли находится на нулевой точке и в силу различных причин все еще не решен вопрос выхода к международным торговым портам. Безусловно, одной из главных причин бездействия является геополитическая составляющая данного вопроса. Между тем, стремительные процессы, происходящие в Евразийском регионе, создают уникальные возможности для реализации стратегической задачи по полнокровной интеграции КР в международную транспортную систему;

-необходимо констатировать тот факт, что при наличии позитивной составляющей членства КР в составе таких международных организаций и региональных интеграционных объединений как СНГ, ЕАЭС в перспективе идя в фарватере выбранного пути представляется малореалистичным полнокровная реализация транспортного потенциала КР. Поскольку приоритетной целью в транспортной составляющей этих объединений является укрепление и объединение имеющихся коммуникационных связей. О чем было задекларировано в Решении «о Приоритетных направлениях сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2030 года» Совета глав правительств СНГ. В связи с этим, можно предположить что страны ЦА и в частности КР заинтересована в сопряжении не только ОПОП-ЕАЭС, но и ОПОП-ЕАЭС-ЕС. Поскольку ряд транспортных проектов ОПОП идет в обход территории РФ, взаимодействие ОПОП-ЕАЭС-ЕС будет необходимо. Относительно позиций США, в отличие от РФ и КНР и даже ЕС обладают разным уровнем влияния в ЦА. Однако, даже без прочных экономических связей, участие США в вопросах укрепления суверенитета государств ЦА будет иметь позитивное значение. Для КР институционализация процессов при реализации МТК с участием многосторонних региональных финансовых институтов представляется необходимым условием;

-как известно для достижения устойчивого развития транспорта странам, не имеющих выхода к морю требуется международное сотрудничество и солидарность. В частности для КР с целью исключения или нивелирования негативных последствий нерешенных межгосударственных противоречий, а также мобилизации необходимых средств внешнеполитическому органу государства, призванного продвигать политические и экономические цели и интересы на международной арене необходимо определить приоритетные задачи. В соответствии с поставленными задачами использовать широкий спектр инструментариев дипломатической деятельности. В связи с этим, для достижения конкретной внешнеполитической цели, в частности-доступа страны в международные торговые порта посредством участия в разносторонних проектах (ЕАЭС, ОПОП, Новый шелковый путь т.д.), представляется необходимым разработка и утверждение нормативно-правовым актом комплексной и целевой программы на базе актуализированной внешнеполитической концепции страны. Для координации процесса реализации данной совокупной программы представляется оптимальным делегирование расширенных полномочий 3-м ведомствам (Министерству иностранных дел, Министерству финансов и Министерству транспорта КР);

-по нашему мнению в настоящее время существует некоторые пробелы как в методологии формирования отраслевых документов стратегического планирования, так и в технологиях их реализации и отчетности. В частности актуализация Концепции внешней политики КР в части детализации механизмов по продвижению и содействию реализации проектов МТК для реализации приоритетов внешней политики КР в финансово-экономических сферах является объективной необходимостью и призвано заложить основу для эффективного использования ресурсов при достижении поставленных целей в отличие от фрагментарных действий в этом направлении. Соответственно предполагаемый документ (стратегия, программа, концепция) в области транспортной и дорожной политики в части выхода в МТК также должен быть детерминирован с внешнеполитической концепцией;

-относительно наличия «Стратегии развития дорожного сектора до 2025 года» а также «Основные направления развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2022-2026 годы» говорит об анализе ситуаций и направлена на решение текущих вопросов функционирования системы. Таким образом на наш взгляд в столь важной отрасли экономики страны как транспортная очевидно назрела необходимость расширения горизонта планирования и перехода от практики тактического планирования к стратегическому, долгосрочному планированию, которая нуждается в соответствующем оформлении;

-уровень конкурентоспособности современной инновационной экономики ключевым образом определяется качеством профессиональных кадров. Относительно подготовки человеческих ресурсов в КР, с развалом советской системы плановой подготовки профильных специалистов не сформирована соответствующая конкурентоспособная среда в национальной системе образования, а также отсутствуют действенные механизмы подготовки необходимых профильных специалистов в рамках государственного планирования. Практически, значительное отсутствие в наличии инженерно-технического корпуса страны, специалистов по направлению менеджмента в транспортной логистике, а также специалистов по международно-правовым вопросам ставит в зависимость реализацию транспортно-инфраструктурных проектов от иностранных трудовых ресурсов.

**ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ**

Автором были предложены следующие практические рекомендации:

1. Существует необходимость в разработке концепции развития транспортной инфраструктуры КР, где необходимо предусмотреть наряду с вопросами развития транспортно-логистических баз, также вопросы развития железнодорожной отрасли в целом и непосредственно детализировать вопросы касательно строительства ККУЖД с учетом методов экологизации;

2. В краткосрочной перспективе необходимо разработать целевую программу подготовки специалистов для реализации проекта ККУЖД, в том числе узкопрофильных специалистов, в рамках программы обучения за рубежом. В долгосрочной перспективе предусмотреть возможность подготовки необходимых специалистов на базе отечественных ВУЗов с условием обязательного прохождения зарубежной производственной стажировки;

3. С целью конкретизации, а также, придания динамизма процессу реализации проектов строительства МТК с учетом новых мировых тенденций, назрела необходимость в актуализации внешнеполитической концепции КР. Придание конкретики относительно механизмов содействия развитию транспортного потенциала республики представляется более рациональным способом в решении поставленных задач. Для решения непосредственно транспортно-коммуникационных проектов актуализация внешнеполитической концепции должна основываться на принципах многосторонней, каталитической и сетевой дипломатии. В том числе и для привлечения инвестиционных проектов в смежных областях, связанных с развитием инфраструктуры, не требующих суверенных заимствований;

4. С целью построения и последующего полноценного функционирования в качестве транзитного хаба первоочередно необходимо создание прозрачных механизмов реализации проектов. В краткосрочный период имеет смысл привлечения иностранного менеджмента, а также необходимо обеспечить эффективную защиту иностранных инвестиций.

**Список опубликованных работ по теме диссертации:**

1. **Рахимов, Б.А.** Дорога перемен: реализация инициативы Один пояс-Один путь в Кыргызской Республике [Текст] / О.А.Тогусаков, Б.А. Рахимов // Научно-политический журнал «Власть», 2022 №3 т. 30, 250-257 с.
2. **Рахимов, Б.А.** Реализация международных транспортных проектов в Кыргызстане: перспектива строительства железной дороги Китай — Кыргызстан—Узбекистан [Текст] / Б.А. Рахимов // Вестник Московского Университета. Серия 12. Политические Науки. 2020. No 2, 80-90 с.
3. **Рахимов, Б.А.** Кыргызская Республика в реализации концепции Один Пояс Один Путь [Текст] / Б.А. Рахимов // Научный, общественно-политический журнал «Азия и Африка сегодня», 2018 №7 (732), 59-63 с.
4. **Рахимов, Б.А.** Кыргызская Республика в контексте «Экономического пояса шелкового пути» / Б.А. Рахимов //II Международный научный конгресс молодых исследователей, 2017.
5. **Рахимов, Б.А.** Генезис Великого шелкового пути: вклад и роль номадов / Б.А. Рахимов //“Materials of the Second International Research Symposium on the Turkic World”. Almaty, Printing House “Kyzdar Universitety”, 2015.
6. **Рахимов, Б.А.** Экономическая дипломатия как инструмент сотрудничества между кочевой и оседлой цивилизациями в контексте генезиса Великого шелкового пути / Б.А. Рахимов // Международный научный и экономический форум: Экономический пояс «Шелкового пути» в контексте Кыргызско-Китайского сотрудничества.Вестник БГУ, 2014 № 3(29).
7. **Рахимов, Б.А.** Генезис Великого шелкового пути / Б.А. Рахимов // Вестник ИФиППИ НАН КР, 2009**.**

**РЕЗЮМЕ**

**Диссертация Рахимова Бакыта Аскарбековича на тему «Дипломатия Великого шелкового пути: политологический анализ» на соискание ученой степени кандидата политических наук по специальности 23.00.04- «Политические проблемы международных отношений, глобального и регионального развития».**

**Ключевые слова:** Великий шелковый путь и дипломатия, Международные транспортные коридоры в Центральной Азии, строительство Китайской-Кыргызской-Узбекской железной дороги.

**Объектом исследования** являются интеграционные процессы в Евразийском регионе и взаимодействие КР для обеспечения устойчивости, развития и безопасности в формировании МТК.

**Предметом исследования** является «дипломатия ВШП» как инструмента интеграции КР в процессы реконструкции МТК.

**Методы исследования.** Специфика заявленной проблемы способствовало использованию сочетаний и комбинаций общенаучных и частно научных методов исследования. Системный подход позволил рассмотреть предпосылки возникновения, взаимосвязь и взаимообусловленность аспектов изучаемой проблемы. Метод историко-культурологического исследования способствовал выстраиванию хронологической последовательности процессов, выявлению и анализу противоречий и сходств. Также были использованы цивилизационный и парадигмальный подходы к изучению историко-политических процессов. Сравнительно-сопоставительный метод позволил рассмотреть воздействие внешних центров сил на формирование транспортно-логистической повестки. Метод экспертных оценок способствовал решению проблем прогнозирования.

**Целью исследования** является определение роли и значения дипломатии в формировании новой системы современных международных отношений, как на региональном, так и на глобальном уровнях в контексте возрождения ВШП.

**Новизна и результаты научного исследования.** Диссертация представляет собой комплексное исследование проектов ВШП в контексте участия КР. Новизна работы определяется в критическом переосмыслении и предложении практических рекомендаций к предстоящим и разрабатываемым проектам. В частности, рассмотрены следующие аспекты:

-предпринята попытка выявить интересы, противоречия и геополитические противостояния стран участниц в рамках проектов по возрождению ВШП;

-выявлены особенности взаимодействия КР с мировыми акторами в рамках проектов строительства МТК, а также достоинства, недостатки и возможности практического применения проектов;

-представлен комплексный анализ реализуемых и запланированных проектов МТК через территорию КР;

-автором предложены практические рекомендации по некоторым вопросам реализации ККУЖД.

**Рахимов Бакыт Аскарбековичтин саясий илимдеринин кандидаты окумуштуулук даражасын изденип алуу үчүн 23.00.04-«эл аралык мамилелердин саясий проблемалары, глобалдык жана региондук өнүгүү» адистиги боюнча «Улуу жибек жолунун дипломатиясы: политологиялык анализ» темасындагы диссертациясынын**

**РЕЗЮМЕСИ**

**Негизги сөздөр:** Улуу жибек жолу жана дипломатия, Борбордук Азиядагы эл аралык транспорт коридорлору, Кытай-Кыргыз-Өзбек темир жолун ишке ашыруу.

**Изилдөөнүн объектиси -** Евразия чөлкөмүндөгү интеграциялык процесстер жана жаңы эл аралык транспорттук агымдарды калыптандырууда туруктуулукту, өнүгүүнү жана коопсуздукту камсыз кылуу боюнча Кыргыз Республикасынын өз ара аракеттенүүсү.

**Изилдөөнүн предмети -** тарыхый маршруттар боюнча Эл аралык транспорт коридорлорун реконструкциялоо процессиндеги **«**Улуу жибек жолу дипломатиясын» инструмент катары колдонуу.

**Изилдөө методдору** **-** Көрсөтүлгөн маселенин өзгөчөлүгүнөн улам, жалпы илимий жана жеке илимий изилдөө методдорунун айкалышуусу аркылуу ишке ашырылды. Маселенин себептерин, байланыштарын жана өз ара көз карандылыгын аныктоо үчүн системалык ыкма колдонулду. Ар бир объект өзүнүн тарыхый учурунда, маданий контекстинде каралып чыгып, процесстердин хронологиялык ырааттуулугун түзүү, карама-каршылыктарды, окшоштуктарды аныктоо жана талдоо максатында тарыхый жана маданий өңүттөн изилденди. Тарыхый жана саясий процесстерди изилдөөдө цивилизациялык жана парадигмалык ыкмалар колдонулду. Ал эми салыштырмалуу метод аркылуу транспорттук-логистикалык саясаттын калыптануусуна тийгизген тышкы күч борборлорунун таасирин аныктоого мүмкүн болду. Эксперттик баалоо ыкмасы прогноздук маселелерди чечүүгө өбөлгө түздү.

**Изилдөөнүн максаты** **-** Улуу жибек жолунун кайра жанданышынын шартында аймактык жана глобалдык деңгээлде заманбап эл аралык мамилелердин жаңы системасын калыптандырууда дипломатиянын ролун жана маанисин аныктоо.

**Илимий изилдөөлөрдүн жаңылыгы жана натыйжалары.** Диссертация Улуу жибек жолунун долбоорлорун комплекстүү изилдөө контекстинде Кыргызстандын катышуусун аныктого багытталган.Иштин жаңылыгы ишке ашырылып жаткан жана ишке ашыруу пландаштырылган долбоорлорго сын көз караш менен кайра карап чыгуу жана практикалык сунуштарды киргизүү болуп эсептелет. Атап айтканда,

* Улуу жибек жолун кайра жаратуу долбоорлорунун алкагында катышуучу өлкөлөрдүн кызыкчылыктарын, карама-каршылыктарын жана геосаясий тирешүүлөрүн аныктоо аракети жасалды;
* Кыргыз Республикасынын аймагы аркылуу ишке ашырылып жаткан жана пландаштырылган эл аралык транспорттук коридор долбоорлоруна комплекстүү анализ жүргүзүлдү;
* Эл аралык транспорттук коридор долбоорлорунун алкагында долбордун негизги катышуучулары менен Кыргыз Республикасынын өз ара аракеттенүүсүнүн өзгөчөлүктөрү жана практикалык колдонуудагы артыкчылыктары, кемчиликтери о.э мүмкүнчүлүктөрү аныкталды;
* Кытай-Кыргыз-Өзбек темир жолун ишке ашырууга байланышкан айрым маселелер боюнча практикалык сунуштар киргизилди.

**SUMMARY**

**Dissertation by Bakyt Askarbekovich Rakhimov on the topic “Diplomacy of the Great Silk Road: Political Science Analysis” for the degree of candidate of political science in the specialty 23.00.04-“Political Problems of International Relations, Global and Regional Development”.**

**Key words:** The Great Silk Road (GSR) and Diplomacy, International Transport Corridors (ITC) in Central Asia, Implementation of the Chinese-Kyrgyz-Uzbek Railway Project.

**The object of the research:** The object of the study is integration processes in the Eurasian region and the interaction of the Kyrgyz Republic (KR) to ensure sustainability, development, and security in the formation of new international transportation flows.

**The subject of the research:** The subject of the study is the diplomacy of the "GSR" as a tool in the reconstruction of ITC along historical routes.

**Research Methods:** The paper uses a combination of general scientific and private scientific research methods. In particular, the system approach allowed us to consider the preconditions for the emergence, interrelation, and interdependence of aspects of the problem under study. The historical and cultural research method, according to which each object was considered in the conditions and frameworks of its historical existence and cultural context, helped to build a chronological sequence of the processes that took place and identify and analyze contradictions and similarities. Also, civilizational and paradigmatic approaches to studying historical and political processes were used. The comparative method allowed us to consider the impact of external centers of power on the formation of transport and logistics issues. The method of expert assessments contributed to the solution of forecasting problems.

**The Purpose of the Study:** The purpose of the study is to determine the role and significance of diplomacy in forming a new system of modern international relations, both at the regional and global levels, in the context of the revival of the GSR.

**The novelty and results of scientific research Novelty and results of the research study:** The thesis comprehensively studies the GSR projects in the context of the KR's participation in ITC projects. The novelty of the work is determined in the critical rethinking and proposal of practical recommendations for upcoming and ongoing projects. In particular:

-the interests, contradictions, and geopolitical confrontations of the participating countries within the framework of the projects for the revival of the GSR are revealed;

-the features of interaction between the KR and world actors within the framework of the projects for the construction of the ITC, as well as the advantages, disadvantages, and possibilities of practical application of the ITC projects are revealed;

-a comprehensive analysis of planned and implemented international transport projects through the territory of the KR is presented;

-the author proposes practical recommendations on some issues of the implementation of the Chinese-Kyrgyz-Uzbek Railway Project.

**СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ**

|  |  |
| --- | --- |
| АБР | Азиатский банк развития |
| АБИИ | Азиатский банк инфраструктурных инвестиций |
| ВБ | Всемирный банк |
| ВШП | Великий шелковый путь |
| ГА ООН | Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций |
| ЕБРР | Европейский банк реконструкции и развития |
| ЕС | Европейский Союз |
| ЕАЭС | Евразийский экономический союз |
| ЕЭК ООН | Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций |
| ИРИ | Исламская Республика Иран |
| ККУЖД | Китайская-Кыргызская-Узбекская железная дорога |
| КР | Кыргызская Республика |
| КНР | Китайская Народная Республика |
| МТК | Международные транспортные коридоры |
| НСР КР | Национальная стратегия развития КР на 2018-2040 годы |
| НПР КР | Национальная программа развития КР до 2026 года |
| ОПОП | Один пояс-Один путь |
| РК | Республика Казахстан |
| РУз | Республика Узбекистан |
| РТ | Республика Таджикистан |
| РФ | Российская Федерация |
| СА | Средняя Азия |
| СССР | Союз Советских Социалистических Республик |
| СПЕКА | Специальная Программа ООН для экономик Центральной Азии |
| США | Соединенные Штаты Америки |
| ТРАСЕКА | [Транспортный коридор](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%BE%D1%80) «[Европа](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%95%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B0)-[Кавказ](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%B2%D0%BA%D0%B0%D0%B7)-[Азия](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B7%D0%B8%D1%8F)» |
| СУАР | Синьцзян-Уйгурский автономный район |
| ТР | Турецкая Республика |
| ЦА | Центральная Азия |
| ЦАРЭС | Центральноазиатская программа регионального экономического сотрудничества |
| ЦУР | Цели устойчивого развития |
| Эксимбанк | Экспортно-импортный банк КНР |
| USD | United States dollar (буквально – доллар Соединенных Штатов). |