**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН**

**ТЫШКЫ ИШТЕР МИНИСТРЛИГИНИН**

**К. ДИКАМБАЕВ атындагы ДИПЛОМАТИЯЛЫК АКАДЕМИЯСЫ**

**Б. ЕЛЬЦИН атындагы КЫРГЫЗ-РОССИЯ СЛАВЯН УНИВЕРСИТЕТИ**

Д 07.22.659 диссертациялык кеӊеши

*Кол жазма укугунда*

УДК: 327. (575.2) (043)

**Рахимов Бакыт Аскарбекович**

**ЖИБЕК ЖОЛУНУН ДИПЛОМАТИЯСЫ: ПОЛИТОЛОГИЯЛЫК АНАЛИЗ**

23.00.04.**-**«эл аралык мамилелердин саясий проблемалары, глобалдык жана региондук өнүгүү»

Саясий илимдеринин кандидаты окумуштуулук даражасын изденип алуу үчүн жазылган диссертациянын

**АВТОРЕФЕРАТЫ**

Бишкек-2024

**Диссертациялык иш Кыргыз Республикасынын Улуттук илимдер академиясынан Мамлекет жана укук институтунда Саясий изилдөөлөр жана эспертиза бөлүмүндө аткарылды**

**Илимий жетекчи:** Тогусаков Осмон Асанкулович

КР УИА академиги, философия илимдеринин доктору, А. А. Алтмышбаев атындагы философия институтунун профессору.

**Расмий оппоненттери:**

**Жетектөөчү мекеме:**

Диссертацияны коргоо \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Кыргыз Республикасынын Тышкы иштер министрлигинин К. Дикамбаев атындагы Дипломатиялык академиясы жана Б. Ельцин атындагы Кыргыз-Россия Славян университетине караштуу Д 07.22.659 саясий илимдеринин доктору (кандидаты) окумуштулук даражасын коргоо боюнча түзүлгөн диссертациялык кеңешинин жыйынында корголот.

Дареги: 720040, Бишкек шаары, Эркиндик бул. 36. Идентификациялык коду zoom-webinar диссертациясын коргоону онлайл трансляциясы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Диссертация менен диссертациялык кеңеш түзүлгөн уюмдардын китепканаларынан жана вэб-сайттан таанышууга болот. <https://dipacademy.kg/>

Автореферат жөнөтүлдү\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Диссертациялык кеңешинин Джоробекова А.Э**

**окумуштуу катчысы,**

**т.и.к., профессор**

**ИЗИЛДѲѲНҮН ЖАЛПЫ МҮНӨЗДӨМӨСҮ**

**Диссертациянын темасынын актуалдуулугу.** Дүйнөнүн булуң-бурчунда орун алган саясий бийликтин туруктуу кризиси, ошондой эле COVID-19 пандемиясынын кесепетинен улам глобалдык экономикалык өсүштүн басаңдашы, дүйнөлүк жана регионалдык лидерлердин ролун кайрадан бөлүштүрүү процессине шарт түзөт. Учурда жүрүп жаткан экономикалык трансформациянын жаны этабы улуттук мамлекеттерди өз суверенитетин сактап калуу жана эл аралык институттардын ишмердигине катышуу зарылдыгынын ортосунда аргасыз компромисске барууга мажбурлайт. Борбордук Азия (БА) өлкөлөрү эгемендике ээ болгондон тартып саясий багыттоо жана өзүн өзү аныктоо процесси жаңыдан калыптанып жаткандыгына карабастан, алдыңкы геосаясий оюнчулардын кызыкчылыктарынын кагылышуу майданы болуп калууда. Өз кезегинде саясий туруксуздук жана экономикалык көйгөйлөр орун алган Кыргыз Республикасына (КР) жогоруда айтылган факторлор түздөн-түз таасирин тийгизет. Жаңы экономикалык жана саясий мейкиндикти түзүү процессинде лидерлик үчүн күрөшүүнүн натыйжасында БА чөлкөмү атаандаштыктын аймагына айланды. Ошондой эле ар тараптуу интеграциялык бирикмелерди, айрым учурда бири-бирин толуктаган бирок көбүнчө антагонисттик түрдүү долбоорлорду жайылтуу борборуна айланды. Анын үстүнө, тышкы саясий курсунун белгисиздигинен жана туруктуу саясий кризистерден улам Кыргызстан БА үчүн геосаясий атаандаштыктын негизги объектиси катары дүйнөлүк оюнчулардын тышкы саясий стратегияларынын барымтасына дуушар болду. Натыйжада жогоруда айтылгандар узак мөөнөттөн бери республикада саясий процесстер үчүнчү күчтөрдүн таасири астында жүрүп жаткандыгына жана көп учурларда өзүнүн улуттук таламдарына зыян келтирүүгө алып келди.

Бул регион СССРдин кулашына жана эл аралык мамилелердин биполярдык системасынын доору аяктаганына карабастан, Россия Федерациясынын (РФ) табигый кызыкчылыктарынын чөйрөсү катары мурдагыдай эле салттуу түрдө кабыл алынат. Ошол эле учурда РФ тышкары Кытай, ЕБ жана АКШ да өз долбоорлорун активдүү ишке ашырууда. Акыркы отуз жыл инфраструктуралык долбоорлорго кызыгуунун арткандыгы менен өзгөчөлөндү. Атап айтканда, Улуу жибек жолу (УЖЖ) каттамдарын жандандыруунун алкагында Кытай, ЕБ, АКШ жана Япония өздөрүнүн өнүгүү стратегияларын алдыга коюшту.

Интеграциялык процесстердин тарыхый мисалдарынын изилденүүсү кажет, анткени учурда болуп жаткан өзгөрүүлөр кандайдыр бир деңгээлде тарыхта болуп өткөн, тактап айтканда, УЖЖнун генезиси жана эволюциясы адамзаттын өнүгүү тарыхында масштабдуу өзгөрүүлөргө себеп болду. УЖЖ боюнда жайгашкан мамлекеттердин жана элдердин тагдыры эл аралык соодада, интеграциялык процесстердин журушундө туп-тамырынан бери өзгөруштөргө дуушар болду. Доордун бурулушунда болуп өткөн жана орто кылымдарга чейин уланган окуялар азыркы өзгөрүүлөргө окшош эмес, бирок алар үчүнчү миң жылдыкта УЖЖ маршруттарын жандандыра баштаган процесстердин ачык мисалы болуп көрүнөт. Ошол эле учурда өнүгүү жолунда токтоп калган мамлекеттер үчүн өзгөрүүгө дайыма даяр болуу зарылчылыгы келип чыгат.

Изилдөө темасынын актуалдуулугу дүйнөлүк саясий процесстерде транспорт жана логистиканын таасиринин жогорулашы менен аныкталат. Калыптанып жаткан жаңы дүйнөлүк тартип, глобалдашуу жана региондошуу процесстери, мамлекеттердин транспорттук саясаттары жана эл аралык транспорттук долбоорлордо кызматташуу маселелерине көбүрөөк көңүл бурулууда. Азия өлкөлөрү экономикалык өнүгүүнүн жана интеграциянын уникалдуу моделдерин колдонуу менен кайрадан дүйнөлүк экономикалык өнүгүүнүн лидерлерине айланууда.

**Изилдөөнүн максаты жана милдеттери.** Изилдөөнүн максаты – УЖЖ УЖЖун кайра жаралуу шартында аймактык да, глобалдык деңгээлде да жаңы эл аралык мамилелердин жаңы системасын калыптандырууда дипломатиянын ролун жана маанисин аныктоо. Изилдөөнүн милдеттери:

-УЖЖ пайда болушунун өбөлгөлөрүн аныктоо;

-УЖЖ калыптанышындагы «дипломатиянын» ролун негиздөө жана бул процесске көчмөн элдердин кошкон салымын аныктоо;

-УЖЖ контекстинде евразиялык цивилизациялардын маданий алмашуусунун натыйжаларын ачып берүү;

-УЖЖун кайра жаратуу идеясына кызыгуунун себептерин ачуу;

-УЖЖнун каттамдарын жандандыруу боюнча ири державалардын тышкы саясий долбоорлорунун призмасы аркылуу БА кырдаалга талдоо жүргүзүү;

-Кытайдын, РФ, Жапониянын, АКШнын жана ЕБ УЖЖун жандандыруу долбоорун ишке ашырууга байланыштуу позицияларын мүнөздөө жана геостратегиялык максаттарын аныктоо;

-прогноз берүү, ошондой эле УЖЖун кайра жаратуудагы КРнын ролун жана ордун аныктоо.

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

**Изилдөөнүн предмети** - тарыхый маршруттар боюнча Эл аралык транспорт коридорлорун (ЭТК) реконструкциялоо процессиндеги «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** - УЖЖнун 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 УЖЖ долбоорлорун комплекстүү изилдөө алкагында аталган долбоорлорго КР катышуусун аныктого багытталган. Диссертациянын жаңылыгы ишке ашырылып жаткан жана пландаштырылган долбоорлорго сын көз караш менен кайра карап чыгуу жана практикалык сунуштарды киргизүү болуп эсептелет. Атап айтканда:

-УЖЖ долбоорлорун ишке ашырып жаткан өлкөлөрдүн кызыкчылыктарын, карама-каршылыктарын жана геосаясий тирешүүлөрүн аныктоо аракети жасалды;

-КР аймагы аркылуу ишке ашырылып жаткан жана пландаштырылган ЭТК долбоорлоруна комплекстүү анализ жүргүзүлдү;

-ЭТК долбоорлорунун алкагында долбоордун негизги катышуучулары менен КР өз ара аракеттенүүсүнүн өзгөчөлүктөрү жана практикалык колдонуудагы артыкчылыктары, кемчиликтери ошондой эле мүмкүнчүлүктөрү аныкталды;

-Кытай-Кыргыз-Өзбек темир жолун ишке ашырууга байланышкан айрым маселелер боюнча практикалык сунуштар киргизилди.

**Алынган натыйжалардын практикалык мааниси.** Диссертациянын материалдары студенттер жана ЖОЖдун окутуучулары үчүн окуу пландарын, окуу куралдарын жана методикалык сунуштарды иштеп чыгууда колдонуу үчүн кызыктуу болушу мүмкүн.

Айрым жоболор, корутундулар, жалпылаштыруулар жана сунуштар КРнын мамлекеттик түзүмдөрүнүн практикалык ишинде пайдалуу болушу мүмкүн.

**Коргоо үчүн берилген диссертациянын негизги жоболору:**

1. Маданий жана цивилизациялык агымдардын (кытай, перс, араб-мусулман, түрк-монгол жана орус) кесилишинде жайгашкан БА өнүгүүсү тарыхый жактан аймактын геостратегиялык маанисине жана соода-экономикалык өнүгүү процесстерине негизделген өзгөчөлүктөргө ээ болгон.

2. Региондук мамлекеттердин күчтөнүшү жана мамлекеттер аралык соода-экономикалык байланыштарынын өнүгүүсү бирдиктүү маданий цивилизациялык мамлекеттердин алкагынын калыптанышына өбөлгө түздү. Бул кызматташуу процесстеринин өнүгүүсү УЖЖнун жаралышына түрткү болуп, жаны карым-катнаш формасынын жайылуусуна көчмөн элдердин салымы чоң.

3. Алгач Жибек Жолу өнүгүү борборлорунун ретранслятору катары орун алып, кийин 15 кылым бою аймактар аралык байланыштардын өнүгүшүнө жана эл аралык кызматташтыктын орношуна таасирин тийгизген күчкө айланган. Натыйжада УЖЖ глобалдуу процесстердин калыптанышынын пайдубалын түзгөн.

4. Борбор Азияда ЭТКнын өнүгүү келечеги негизинен ири мамлекеттерден көз каранды болгону жашыруун эмес. Ошол эле учурда алардын катарында трансулуттук компаниялар жана финансылык бирикмелер жаңы таасирдүү күч катары орун алууда.

5. Ааламдашуу доорунда өнүгүп келе жаткан өлкөлөр үчүн экономикалык өсүштүн динамикасын кеңири модернизацияланган жана маалымат технологиялар менен жакшы жабдылган транспорттук инфраструктура камсыздайт.

6. Азия-Тынч океан чөлкөмүн жана ЕБ бириктирген ЭТКны куруу, албетте, интеграциялык процесстерге түздөн-түз салым кошот, ошондой эле бул каттамдардын боюнда жайгашкан мамлекеттердин өнүгүшүнө түрткү берет. Ошол эле учурда ЭТКнын иштешинен бай өлкөлөр көбүрөөк пайда табаары белгилүү. Чакан мамлекеттер үчүн негизги катышуучулар тарабынан терс таасир тийгизүү же контролдоо коркунучу жаралышы ыктымал. Ушуга байланыштуу эл аралык транспорт системасынын ийгиликтүү жана толук кандуу иштешинин негизги принциби катары милдеттенмелердин дифференцияланган режимин түзүү болуп саналат.

**Изденүүчүнүн жекече салымы:** Жибек Жолу дипломатиясынын саясат таануу анализине таянган негизги илимий корутундулар жана жоболор менен аныкталат.

**Илимий иштин апробацияланышы.** Изилдөөнүн натыйжалары автор тарабынан «Эл аралык илимий-экономикалык форум: Кыргыз-Кытай кызматташтыгынын контекстинде Жибек жолунун экономикалык алкагы» (Бишкек, 2014), «Түрк дүйнөсү боюнча II Эл аралык илимий симпозиумдун материалдарынын жыйнагы» (Алматы, 2015) , «Жаш изилдөөчүлөрдүн II Эл аралык илимий конгрессинин материалдарынын жыйнагы» (Бишкек, 2017).

**Диссертация натыйжаларынын басылмаларда чагылдыруунун толуктугу:** изилдөөнүн натыйжалары автордун илимий басылмаларында, анын ичинде КР Президентинин алдындагы Жогорку аттестациялык комиссиясы тарабынан сунушталган тизмедеги журналдарда чагылдырылган. «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). М., 2020. №2. с. 80-90. «Дорога перемен: реализация инициативы «Один пояс Один путь» в Кыргызской Республике» // Власть. М., 2022 №3 с. 250-258.

**Диссертациянын структурасы жана көлөмү.** Диссертациялык изилдөөнүн структурасы изилдөөнүн белгиленген максатына жана милдеттерине ылайык келет. Диссертация кириш сөздөн, үч бөлүмдөн, жети параграфтан, корутундудан, практикалык сунуштардан жана 200дөн ашык библиографиялык булактардан турат. Киришүү изилдөө темасынын актуалдуулугун негиздеп анын илимий өнүгүү даражасын ачып берет жана изилдөөнүн предмети менен объектисин, максатын жана милдеттерин, иштин теориялык жана методологиялык негиздерин аныктайт. Ошондой эле илимий жаңылыгын, теориялык жана практикалык маанисин чагылдырат жана коргоого коюлган жоболорду камтыйт.

**«Улуу Жибек жолунун генезиси жана эволюциясы»** деп аталган биринчи бөлүмдө БА чөлкөмүндөгү геосаясий кырдаалдын контекстинде соода жолдорунун калыптануусунун негизги өбөлгөлөрү, УЖЖнун калыптануу жана бекемдөө этаптары аныкталган. Интеграциялык процесстердин негизги натыйжалары, ошондой эле УЖЖнун калыптанышында көчмөндөрдүн ролу каралат.

**«Ааламдашуу шартында Улуу Жибек жолунун кайра жаралышы»** деп аталган экинчи бөлүмдө евразиялык мейкиндиктеги геосаясий реконфигурация процесстерине, тарыхый Жибек жолунун кайра жаралуусунун алкагында транспорттук каттамдарды түзүү демилгелерине арналган.

Үчүнчү бөлүмдө **«Кыргыз Республикасынын транспорттук потенциалын ишке ашырууда дипломатиянын ролу»** ЭТК долбоорлорун ишке ашырууга байланыштуу КР үчүн негизги милдеттер жана интеграциялык перспективалар аныкталган. Ошондой эле КРнын туруктуу өнүгүүсүн камсыз кылууда «Жибек жолу дипломатиясынын» ролу жөнүндө сунуш берилген.

**ДИССЕРТАЦИЯНЫН НЕГИЗГИ МАЗМУНУ**

Киришүүдө изилдөө темасынын актуалдуулугу, максаттарды жана милдеттерди, натыйжалардын илимий жаңылыгы, практикалык мааниси, апробацияланышы, изилдөөлөрдүн жыйынтыктарын жарыялоону, диссертациялык изилдөөнүн структурасы жана көлөмү тууралуу маалыматтар берилди.

Диссертация жалпысынан: советтик, орусиялык, ата мекендик жана чет элдик окумуштуулардын эмгектеринен негизделди. Тактап айтканда чыгыш таануучулар, көчмөн тарыхчылар, маданият таануучулар, экономисттер, эл аралык мамилелер тармагындагы адистер жана саясатчылар болуп саналат .

**«Улуу Жибек жолунун генезиси жана эволюциясы»** деп аталган биринчи бапта УЖЖнун жаралышынын жана өнүгүүсүнүн фундаменталдык процесстери жана теориялык позициялары талданат. УЖЖнун эволюциясына таасир этүүчү глобалдык факторлор да, каттам системасынын калыптанышынын жергиликтүү өзгөчөлүктөрү да каралат. УЖЖнун пайда болушуна тийиштүү изилдөөлөрдө бул процесстин табигый-географиялык фактордун көз карандылыгынан тартып, эл аралык эмгек бөлүштүрүү процессинин көз карандылыгына чейин ар кандай чечмелөөлөр каралды. Биз ар турдуу тарыхый доорлордо соода жолунун өнүгүшүнүн бирдей эмес болгонун жана УЖЖнун өнүгүшүнө таасирин тийгизген факторлордун ар түрдүүлүгү жөнүндөгү пикирлерге кошулабыз. Ошого карабастан, биз табигый-климаттык фактор баштапкы чекит деп эсептейбиз, Евразия чөлкөмүндөгү климаттын өзгөрүшүн табигый илим тармагынын ар түрдүү дисциплиналарынын өкүлдөрүнүн изилдөөсүндөгү олуттуу ийгиликтери менен бекемделет.

Биринчи баптын **«Алгачкы-Жибек жолу жана соода жолдорунун башталышы»** деп аталган биринчи бөлүмүндө УЖЖнун калыптануу тарыхындагы окуялар менен социалдык-экологиялык процесстердин синхрондуулугу боюнча жогоруда аталган изилдөөлөрдүн жыйынтыктары менен тастыкталган. Бул изилдөөлөргө төмөнкү окумуштуулардын эмгектери арналган: Е.Е. Кузьмина, Д.Кристиансэн, Н.Ди Космо, Л.Эмлин, Ю.И. Дробышева ж.б.

Е. Кузьминанын УЖЖ пайда болушунун негизги фактору катары миграциялык таасирлер деп белгилеген корутундусу изилдөө иштин темасына дал келишкен, жакын пикир болуп саналат. Ошондой эле В.Макнил тарабынан экологиялык термелүүлөрдүн призмасы аркылуу дүйнөлүк тарыхтын ар кандай интерпретациялары каралат. Башкача айтканда ал адамзат коомунун өнүгүшүнө таасир эткен эпидемиялык оорулардын жайылышына чоң маани берген.

Натыйжаларды жыйынтыктап, автор климаттын өзгөрүшүнө ыңгайлашуунун натыйжасында адамзат коомунда конкреттүү жөндөмдөр калыптана баштаганын белгилеп, пайда болгон жаңычылдыктын бири болгон – жылкыны колго үйрөтүү жаңычылдыгы миграциялык процесстердин тездешине, аны менен бирге билим жана маалыматтардын жайылышына салым кошконун көрсөтөт. Соода операциялары аркылуу маалымат таратуу жана алмашуу процесстери УЖЖнун калыптанышынын тездетүүчү жана негизги фактору болуп саналат.

Андан ары эллинизмдин таасири контекстинде БА чөлкөмүнүн тарыхын жана маданиятын изилдөө маселелери каралды. Айрыкча Чыгышты эллинизациялоо мезгилиндеги синкретизм проблемалары Геродот менен Ариандын классикалык чыгармаларынан алынган. УЖЖнун Иран сегментинин жана Жакынкы Чыгыш сегментинин байыркы маршруттарын иштеп чыгууга төмөнкү көрүнүктүү окумуштуулардын эмгектери арналган: М.Э. Массон, Н.К. Дивбойз, Б. Литвинский, Е.В. Ртвеладзе, И.В. Пигулевская, Р.Н.Фрей, Ж.Геррман ж.б.

Ошентип, жогорудагы материалдардын негизинде биздин заманга чейинки 1-миң жылдыктын орто ченинде континенттердеги аймактарды бириктирген дүйнөлүк империялардын түзүлүшү менен мүнөздөлгөн доор интеграциялык процесстердин пайдубалын түптөгөн деп божомолдоого болот. Андан кийин Цинь жана Хань династияларынын Батыш чөлкөмү менен байланыш транспорт коридорун ачууга багытталган жигердүү тышкы саясий ишмердүүлүгүнүн натыйжасында эл аралык процесстери тез өнүгүп УЖЖнун башталгыч чекити болуп калды.

**«Улуу Жибек жолундагы геоэкономикалык атаандаштык»** деп аталган экинчи бөлүмүндө кербен жолдорун көзөмөлдөө үчүн ар кайсы өлкөлөрдүн геосаясий тирешүүсү менен аныкталган УЖЖнун бирдиктүү система катары өнүгүү этабы каралды. Атап айтканда, III-кылымга чейин дээрлик бүтүн Евразия төмөнкү төрт аймактык империянын көзөмөлүндө болгон: Рим, Парфия, Хань империясы жана ошондой эле көчмөн элдердин өкүлү болгон Хун империялык конфедерациясы. Бул көп борборлуу дүйнөнүн түзүлүшүндө карым-катнаштык процесстердин өнүгүүсүнө көчмөн элдер негизги чечүүчү ролду ойногон. Бирок узакка созулган кризистин натыйжасында 3-кылымдагы системанын кыйрашы менен УЖЖнун бирдиктүү система катары дисфункциясы Евразияда кайрадан күчтүү аймактык державалар түзүлө баштаганга чейин уланды. УЖЖнун жандануусу - Түрк каганатынын чыңдалышы менен байланыштуу. Каганаттын батыш тарапка кеңейиши аларды Сасани Иран менен, андан ары Византия менен байланышка алып келген. УЖЖнун батыш бөлүгүн көзөмөлдөө маселеси өлкөлөр ортосундагы талаш-тартыштын бирден-бир себеби болгон. Бирок Түрк каганатын алсыраткан такты үчүн күрөштүн натыйжасында, Кытайдын Суй династиясы, андан кийин Тан династиясынын эл аралык саясатка болгон таасиринин өсүшү байкалган. Көчмөндөрдүн жана дыйканчылыктын негиздеринин симбиозу болгон Тан империясынын күчтөнүшү менен соода жолдору жана цивилизациянын башка ири борборлору менен байланыштар тездик менен кайра жанданып, кеңири өнүгүүсү менен мүнөздөлөт.

Араб халифатынын дүйнөлүк саясий аренага жаңы күч катары чыгышы УЖЖнун өнүгүү тарыхында маанилүү этаптарынын башталышы болуп эсептелет. Аймактарында таасирдүү эки өнүгүү борбордун: Араб халифатынын жана Тан империясынын туруктуу өсүшү БА соода жолдорунун түйүнүндө эки мамлекеттин кагылышуусуна алып келди. Салгылашуулардын натыйжасында Тан империясынын батыш багытындагы экспансиясы токтотулган. Андан ары моңголдор доорунун башталышы менен УЖЖнун тарыхы кескин өзгөрүүлөргө учурап жаңы масштабдары менен мүнөздөлөт. Моңгол империясы Евразиянын чыгыш жана батыш бөлүктөрүн системага бириктирип, Кытай менен Европанын түздөн-түз байланышын камсыздады. Ошону менен бирге деңиз жолдорунун монополиясын бузуп кургактыктагы сооданын кеңири өнүгүшүнө өбөлгө түзгөн. Жалпысынан моңгол доорун дүйнөлүк сооданын толук кандуу калыптануу жана өнүгүү доору катары мүнөздөөгө болот.

**«Улуу Жибек жолу евразиялык цивилизациялардын синтезинде жана көчмөндөрдүн ролу»** деп аталган үчүнчү бөлүмүндө маданияттардын өз ара киришинин көйгөйлөрү, себептери жана кесепеттери, бир маданияттан ар кандай көндүмдөрдүн жана технологиялардын жайылуу процесстерин чагылдырылган. УЖЖнун жээгинде жайгашкан чыгыш өлкөлөрүнүн жетишкендиктери, ошондой эле УЖЖнун кыйрашы жана Европанын гегемониясынын башталышына чейинки Чыгыш дүйнөсүнүн симбиоз жана биримдик идеялары каралат.

УЖЖ аркылуу дүйнөлүк диндердин таралышы жана анын жыйынтыктарына тийиштүү изилдөөлөр каралды. Атап айтканда, башка диндерге олуттуу таасирин тийгизген зороастризмдин тарыхы андан сырткары несториандык жана манихейизмдин таралышы жөнүндө изилдөөлөр, албетте буддизмдин таралышы жана бул процессте БАнын ролу да эске алынды. Ислам дининин жайылуу маселеси өзүнчө каралып УЖЖнун эл аралык байланыштардын контекстинде ислам цивилизациясынын негизги институттарын жана алардын баалуулуктарынын өнүгүүсү тарыхый процесстерге тийгизген таасири изилдөөнүн предмети болду.

Ушуга байланыштуу төмөнкү америкалык, британиялык, француз жана германиялык окумуштуулардын эмгектерин белгилей кетүү зарыл: В.Макнил, Жаннет Л.Абу-Луход, Э.Вольф, М.Бойс, Х.В. Хауссиг, C. Пужоль ж.б.

Британиялык иран таануучу Мэри Бойстун зороастризмдин тарыхын изилдөөгө арналган эмгегинде Иран жана Индиядагы зороастр жамааттары пайда болгон учурдан тартып бүгүнкү күнгө чейинки тарыхый окуялар чагылдырылган. Жыйынтыктап айтканда зороастризм башка диндерге күчтүү таасир калтырган дин катары көрсөтүлгөнүн белгилей кетүү керек. Хауссигдин илимий эмгегинде УЖЖнун исламга чейинки мезгилден тартып ислам доорундагы чыгыш өлкөлөрдүн өнүгүшү жөнүндө көптөгөн маселелер камтылып жана УЖЖ тарыхый процесстерге тийгизген таасири талдоого алынды. Ирандык изилдөөчү Масуд Баяттын УЖЖнун өнүгүүсүндө исламдын ролуна арналган эмгегинде ислам мамлекеттеринин УЖЖдагы соода каттамдарын жакшыртуу жана кеңейтуу процесстерине кеңири сереп салат. Ошондой эле Кэтрин Пужолдун БА ислам тарыхы боюнча эмгегинде, маданияттардын, диндердин жана цивилизациялардын аралашуу феноменин изилдеп жана транспорттук коммуникация маселелерине да талдоо жүргүзгөн.

Социолог Жаннет Л.Абу-Луходдун «Европа гегемониясына чейин. Дүйнөлүк система 1250-1350» аттуу изилдөөсүндө жана Эрик Вольфтун глобализмдин калыптануу тарыхын изилдөөгө арналган эмгектеринде капитализмдин үстөмдүк кылууга мүмкүндүк берген чыгыш өлкөлөрүнүн жетишкендиктерине өзгөчө маани берилген. Азыркы доордун идеологиясы жана капиталисттик гегемония дооруна чейинки (Чыгыш) дүйнөнүн биримдигинин идеясы негизделген.

Андан ары БА көчмөн элдеринин тарыхы, УЖЖнун БА бөлүгүнүн калыптанышына жана өнүгүшүнө тиешелүү кеңири маселелер каралат. Чыгыш өлкөлөрүнүн байыркы жана орто кылымдардагы тышкы саясатынын ар кандай багыттары көчмөн жана отурукташкан элдердин өз ара аракеттенүүсүнүн контекстинде талданат. УЖЖнун эволюциясын Кытайдын тарыхына жана УЖЖ Ыраакы Чыгыш бөлүгүнүн калыптанышына байланышкан маселелердин тегерегиндеги тарыхый окуяларды терең талдоосуз түшүнүү мүмкүн эмес.

Автордун көз карашы боюнча төмөндө көрсөтүлгөн көрүнүктүү окумуштуулардын эмгектеринде камтылган тарыхый фактыларды жана ага байланыштуу теориялык корутундуларды изилдөө өзгөчө мааниге ээ: И.Я.Бичурин (Иякинф), Т.Барфилд, В.В. Бартольд, А.Н. Бернштам, Л.Н. Гумилев, С.В. Киселев, В.С. М.В. Крюков, Н.А.Аристов, П.М. Кожин, Е.Шефер, Дж.Фэрбанк, Е.И. Любо-Лесниченко, В. Таскин, С.Т. Табышалиев, Б.В. Базаров, Н.Н. Крадин, В.П. Никоноров, Ю.С. Худяков, Г.П. Супруненко ж.б.

Тактап айтканда, Т.Барфилддин эмгегинде Кытай менен көчмөн мамлекеттердин ортосундагы мамилелердин циклдик моделинин идеясын теориялык жактан негиздеген. М.В.Крюковдун жана П.М. Кожиндин монографиясында, БАдагы көчмөн жана отурукташкан элдердин мамилелеринин калыптануу контекстинде кытайлардын этникалык жамаатынын пайда болушунун жана кытай мамлекеттүүлүгүнүн өнүгүшүнүн тарыхый шарттары каралган. Дж.Фэрбанктын эмгектеринде Кытай менен көчмөн мамлекеттердин өз ара кызматташуу тарыхындагы сюзерендик-вассалдык мамилелердин көйгөйлөрү изилденген. Э.Шефердин Тан династиясынын тышкы экономикалык процесстерине арналган кылдат эмгегинде тышкы соода жүгүртүү жана жалпысынан УЖЖ боюнча материалдык байлыктарды жүгүртүү маселелери кеңири изилденген.

Ошондой эле көчмөн коомдордун өнүгүүсүндөгү ички жана тышкы факторлордун өз ара байланышы жөнүндөгү маселенин теориялык негиздери белгиленип, бул маселе көчмөндөрдү изилдеген илимпоздордун талкуусунун предмети бойдон калууда. Тактап айтканда, көчмөндөрдүн Кытай менен болгон мамилелерин сүрөттөгөн теориялык моделдер шарттуу түрдө эки топко бөлүнөт: «автономия» теориясынын жактоочулары (Н. Ди Космо, Ханичерс В., Э. Курзат Алерс, Тоган ж.б.), алар көчмөндөр өз алдынча мамлекеттүүлүккө келишкен деп эсептешет; алардын оппоненттери, тышкы көз карандылык теориясын карманган (О. Латимор, Д. Сайнор, Дж. Скаффа, С. Старк, Т. Барфилд, С. Ягчид, А. Хазанов ж.б.). Бул маселе Б.В. Базаров жана Н.Н. Крадиндин эмгектеринде кеңири берилген.

Ошентип, жогорудагы материалдын негизинде автор төмөнкүдөй тыянактарды чыгарды: христиан доорунун башында эле Батыштын өкүлү болгон Рим империясы менен Чыгыштын өкүлү болгон Хань империясынын ортосунда көчмөн элдердин ортомчулугу аркылуу (хунн) кыйыр байланышта болгонун, бирок бул империялардын кулашынын натыйжасында түптөлгөн байланыштар VI-кылымга чейин токтоп калды. УЖЖнун кайрадан жандануусу көчмөн элдердин эл аралык активдүүлүгүнүн дагы бир өсүшү менен мүнөздөлөт. VII-VIII-кылымдарда ислам УЖЖ борбордук аймактарын бириктирип, ал эми XI-кылымдан баштап бул мейкиндиктин көбү УЖЖ айланасында эл аралык соода экономикасына кирген. Бул циклдин апогейи XIII-XIV-кылымдарга туш келип, монголдордун чабуулунун натыйжасында Чыгыш менен Батыштын ортосунда түз, системалуу байланыштар түзүлгөн.

Жогоруда айтылган тарыхый процесстердин натыйжасында бул аймактын негизги шаарларында экспортко бакгытталган өнөр жай өндүрүшүнүн пайда болушу байкалууда. Товардык-акча мамилелери түзүлүп, кийин толук кандуу эл аралык соода системасына айланган. Бул процесс дүйнө жүзү боюнча көптөгөн өндүрүш жана соода жамааттарын камтыды. Салттуу түрдө трансконтиненталдык соода жолдорунда логистиканы жана коопсуздукту көчмөн элдер камсыздашкан. УЖЖнун калыптанышына көчмөн элдердин ролу жана таасири жөнүндө суроого токтоло кетсек, көчмөн элдердин экономикалык жана демографиялык мүмкүнчүлүктөрү чектелүү болгонуна карабастан, алардын маанисин ашыра баалоо кыйын экендигин белгилей кетүү керек. Көчмөндөр соода-сатык иштерине колдоо көрсөтүп, кербендердин биринчи соода жолдорун ачып, андан соң өз аймагын туруктуу логистика менен камсыз кылышкан. Бул өз кезегинде эл аралык соода мамилелеринин калыптанышына негиз болуп калды.

Эки бөлүмүндөн турган **«Улуу Жибек жолунун глобалдашуу шартында кайра жаралышы»** деп аталган экинчи бапта эл аралык мамилелердин жаңы системасын калыптандыруу процессинин контекстинде УЖЖнун кайра жаралуу меселелери каралат. Постсоветтик мейкиндиктеги өлкөлөрдөгү эл аралык саясатка жана интеграциялык процесстерге сереп жана талдоо жасалган. Евразия чөлкөмүндөгү ЭКТ негизги көйгөйлөрү белгиленген.

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.

Экинчи баптын «**Улуу Жибек жолун кайра жаратууда Борбордук Азия өлкөлөрүнүн демилгелери»** деп аталган биринчи бөлүмүндө БА жаңы транспорттук компоненттин калыптанышына түрткү берген эл аралык мамилелерди трансформациялоонун саясий жана экономикалык аспектилери каралат. Ааламдашуу процесстеринин КРнын саясий өнүгүүсүнө тийгизген таасири, КРнын эл аралык мамилелер системасына интеграцияланышын, коопсуздук маселелерин, ошондой эле экономикалык саясаттын айрым багыттарын, тактап айтканда УЖЖ кайра жаралышынын шартында Кытай, РФ, Япониянын КРна карата экономикалык саясатынын айрым багыттарын изилдөөдө зор салым кошкон төмөндө көрсөтүлгөн ата мекендик көрүнүктүү окумуштуулардын эмгектерин белгилей кетүү зарыл: О.А. Тогусаков, З.К. Курманов, А.Д.Жекшенкулов, М.С. Иманалиев, А.Э. Жоробекова, С.Г. Иванов, Н.М. Омаров, А.Н. Кангелдиев, А.М. Артыкбаев, К.Ч. Султанбеков ж.б.

КРнын катышуусу менен УЖЖнун кайрадан жандандыруу боюнча долбоорлорду талдап жатып, баардык долбоорлор түпкүлүгүндө антагонисттер экенин белгилей кетүү керек. Бирок, ошол эле учурда долбоорлор ишке ашырууда толугу менен көз карандысыз деп айтууга болбойт. Кандай болгон күндө да алар транспорттук каттамдардын негизги участокторунда байланышта болуп белгилүү бир деңгээлде буга чейин ишке ашырылган башка долбоорлордун улантуучулары катары эсептесе болот. Балким, БА өлкөлөрү үчүн улуттук транспорттук-коммуникациялык комплекстерин куруу жагынан ЭТК долбоорлордун бардыгы ишке ашканда жалпысынан оң натыйжа бермек. Бирок, чындыгында, бир долбоордун ишке ашырылышы башка долбоорлордун ишке ашуусуна бөгөт коюп же жайлатып жатканы маалым. Анткени бул маселенин геосаясий компоненти улуттук кызыкчылыктан жогору турары жашыруун эмес.

Дүйнөдөгү күчтөрдүн тең салмактуулугу негизинен Азиядагы, атап айтканда Чыгыш Азиядагы кырдаалга көз каранды экени айкын, анткени ал дүйнөлүк экономикалык өсүштүн негизги кыймылдаткычы болуп калды. Ошого карабастан, КР үчүн аталган факторлорду эске алуу менен транспорттук долбоорлорду илгерилетүү максатында эки тараптуу мамилелер менен катар юридикалык жактан саясий милдеттенмелерин кылдат изилдөөдөн кийин ири көп тараптуу форматтардын негизинде курулган консорциумдар менен карым-катнашууну өнүктүрүү актуалдуу жана бул жагдай келечекте саясий ийкемдүүлүккө мүмкүндүк берет.

**«Улуу Жибек Жолунун каттамдарын реконструкциялоо боюнча эл аралык долбоорлор»** деп аталган бөлүмүндө эл аралык интеграциянын проблемалары жана ЭТК менен байланышкан маселелер беюнча изилдөөлөр жүргүзүлгөн.

Бул багытта автордун көз карашы боюнча, төмөндө аты аталган орус изилдөөчүлөрүнүн эмгектеринде камтылган теориялык корутундулар өзгөчө мааниге ээ: Е.П. Бажанов, А.В. Торкунов, А.А. Казанцев, О.Г. Парамонов, Д.Б. Малышева, К.Л. Сыроежкин, А.В. Лукин, А.В. Кортунов, В.И. Михайленко, А.В. Виноградов. Эл аралык мамилелердин трансформациялоосунда экономикалык аспектилерине, тактап айтканда транспорттук маселелери А.А. Акаев, В.Г. Варнавский, И.А. Стрелец, О.А.Подберезкинанын эмгектеринде талданган. Кристофер Лендин, Э.Мараттын эмгектери жапон евразиялык дипломатиясын талдоого арналган.

21-кылымдын интеграциялык долбоорлоруна арналган В.И. Михайленко ж.б., тарабынан редакцияланган жамааттык монографияда ЕАЭБ курулушунун этаптары жана ага байланыштуу көйгөйлөр изилденген. Монографияда айтылгандай: «ЕАЭБди түзүү бир катар кыйынчылыктар менен коштолду. Баштапкы планга ылайык уюмдун аталышы компромисстик вариантында чагылдырылган анткени аталышында “экономика” деген сөз болбошу керек болчу (буга РФ кызыкдар болгон)». Буга байланыштуу КРнын ЕАЭБге кошулушу ата мекендик жалпыга маалымдоо каражаттарында өлкөнүн тышкы экономикалык саясатында чоң жетишкендик катары көрсөтүлдү. Бул кандайдыр бир деңгээлде негиздүү болгон, анткени принципиалдуу мааниге ээ болгон фактор – кыргызстандык мигранттардын РФ болушу менен шартталган.

Чет элдик окумуштуулардын ичинен эл аралык интеграция проблемаларын жана эл аралык транспорттук коммуникацияларга байланышкан маселелерди изилдөөгө чоң салым кошкондордон: А.Доуэлл, А.Монсутти, А.Венаблс, Дж.Йельс, Б.Челланей, Дж.Харли, C. Партон, Кристофер Лен ж.б., атап кетсек болот. Мисалы, экономист Энтони Венэблстин эмгегинде инфраструктураны өнүктүрүү маселелери, транспорттук чыгымдардын көйгөйү жана алардын географиялык жайгашуусу соода процесстерине тийгизген таасирин изилдеген. БА чөлкөмүндө аймактык транспорттук инфраструктураны өнүктүрүү маселелери Остин Дауэллдин эмгектеринде каралган.

**«Кыргыз Республикасынын транспорттук потенциалын ишке ашырууда дипломатиянын ролу»** деп аталган үчүнчү бапта комплекстүү мамилени калыптандыруу аркылуу ЭТК долбоорлорду андан ары ишке ашыруу боюнча алдыдагы коюлган пландарга талдоо жүргүзүлдү. Ошондой эле КР тарабынан так позицияларды жана иш-чаралардын пландарын иштеп чыгуу маселелери каралды.

Үчүнчү баптын **«Эл аралык транспорттук долбоорлорду ишке ашыруу контекстинде Кыргыз Республикасы үчүн интеграциянын көйгөйлөрү жана перспективасы»** деп аталган биринчи бөлүмүндө КРнын транспорттук инфраструктурасын өнүктүрүү маселелери талкууланат. Белгилүү болгондой, транспорттук инфраструктура эл аралык сооданын деңгээлине жана экономикалык өсүштүн динамикасына түздөн-түз таасир этүүчү негизги фактор болуп саналат. Ошондуктан, инфраструктураны өнүктүрүү, соода чыгымдарын азайтуу жалпы соода мамилелерин жана аймактык интеграцияны күчтөндүрүү ар бир мамлекеттин максаты болуп саналат. Көпчүлүк изилдөөчүлөрдүн пикири боюнча жол курууга жумшалган инвестициялар жогорку экономикалык көрсөткүчтөрдү алып келээрин жана ошондой эле жеке инвестицияларды көбөйтүүгө өбөлгө түзөөрүн ырасташат.

Доналдсондун Индия темир жолдорунун жана Ян Вангдын Цинзан темир жолунун мисалдарында жасалган эмпирикалык изилдөөлөрүндө: «темир жолдор соода чыгымдарын жана аймактар аралык баанын ажырымын кыскартып, ошондой эле сооданы жана калктын реалдуу кирешесин көбөйтүү» деген тыянагы көңүл бурат. Ошондой эле Ян Ванг: «Циньцзань темир жолунун иштеши жан башына ИДПны (жол боюндагы округдардын тургундары) 33% ге өсүшү» тууралуу маалыматтарды билдирет.

КР азыркы кырдаалына карата эл аралык институттардын баяндамаларына ылайык, «континенталдык» экономикалык климат жана аны менен байланышкан жогорку транспорттук чыгымдар өлкөнүн экономикалык өнүгүүсүнө түздөн-түз терс таасирин тийгизгенин билдирүүдө. КРнын инфраструктурасыннын өнүгүүсүнүн жалпы көрсөткүчтөрүн талдоо жыйынтыгы «КРсы логистикалык натыйжалуулугу боюнча эң начар көрсөткүчтөргө ээ болгон өлкөлөрдүн катарына киргендигин көрсөтөт». КР үчүн ЭКТга кошулуу дөйнүлүк соода портторунан алыстыктын кесепеттерин жеңилдетүүнүн жана анын натыйжасында дүйнөлүк экономикага интеграциялануунун өтө маанилүү жолу экендиги маалым. Ушуга байланыштуу Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолун куруу, жана эксплуатациялоо жана жалпысынан эл аралык ташууда жүктөрдү жеткирүү жана логистикалык чынжырды өнүктүрүү үчүн зарыл болгон комплекстүү мамилени калыптандыруу замандын табигый жана шартсыз талабы болуп саналат. Комплекстүү мамиле тиешелүү тармактын өнүгүү саясатын жүргүзүүнү талап кылат. Атап айтканда, мультимодалдык транспорттук-логистикалык борборлорду курууну жана өнүктүрүүнү, жаңы маалыматтык-коммуникациялык технологияларды, ошондой эле башка тиешелүү кызматтардын ишмердүүлүгүн камтыйт. Аталган иш-чаралардын курулуш стадиясынан баштап өлкөнүн ичиндеги экономикалык жигердүүлүккө салым кошот. КР шарттарында өндүрүштүн кластердик моделин түзүү жана негизги транспорт коридорлорун бойлой жайгашкан аймакта вертикалдуу адистештирүү механизмдерин киргизүү бул аймактардын тездетилген өнүктүрүүсүнө таасирин тийгизет. КР инфраструктуралык долбоорлорду ишке ашыруу геосаясий жактан да, экономикалык жактан да (долбоордун кирешелүүлүгү) кыйынчылыктарды жаратканы маалым. Ошондуктан экономиканын бир нече секторлорунун өз ара байланышта аракеттенүүсү шарт. Анткени минералдык ресурстарды иштеп чыгуу жана суу-энергетикалык кубаттуулуктарды куруу ЭТК долбоору мене түз болбосо да, кыйыр байланышы бар экени айкын. Анткени, адаттагыдай эле, геосаясий максаттар минералдык ресурстарга жетүү жана бөлүштүрүү мүмкүнчүлүгүнө негизделген узак мөөнөттүү экономикалык стратегиядан курулат.

БА мамлекеттеринин ичинен КРсы ири тышкы карызы болгон жана карыздын тең салмаксыз структурасы болгон өлкөлөрдүн бири болуп саналат. Ошондой эле стратегиялык саясий чечимдерди кабыл алууда ачык-айкындуулукка байланыштуу суроолордун бар экендигин, тактап айтканда, жаратылыш ресурстарын пайдалануу боюнча тиешелүү чечимдер «көшөгө артында» кабыл алыныш ыктымалын эске алуу менен Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолу сыяктуу ири долбоорлордун курулушун баштоо үчүн квалификациялуу жана алдын ала даярдык жүргүзүү зарыл.

Ошол эле учурда Кытайдын жабык саясий системасындагы чечимдерди кабыл алуу механизмдерине байланыштуу суроолор да каралган. Атап айтканда, Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолун ишке ашыруу контекстинде КРнын Кытайга туруктуу карызынын курчуп бараткан көйгөйлөрүнүн айланасындагы кырдаал жана карыз кризисинин тобокелдиктери, «Кытайдын карыз тузак дипломатиясы» маселелери Джонатан Илес, экономист Жон Херли, экс-дипломат Чарли Партон жана индиялык окумуштуу Брахма Челланинин изилдөөлөрүндө чагылдырылган. Ошондой эле, ЭТКнын экологиялык маселелери боюнча изилдөөлөр А.Н. Тихомиров, В.Г. Кондратьева, К.Кожогулов, К.С. Чумлякова тарабынан жүргүзүлгөн.

**«Кыргыз Республикасынын туруктуу өнүгүүсүн камсыз кылууда Жибек Жолу дипломатиясынын ролу»** аттуу экинчи бөлүмүндө КРнын тышкы саясат тармагындагы стратегиялык мамлекеттик документтерди, тактап айтканда, транспорттук-логистикалык секторду өнүктүрүүнү жөнгө салуучу укуктук актыларды түзүү процесстери каралат.

Пландаштыруунун негизги багыты болуп дагы деле ишке аша элек Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жол долбоору саналат. «Кыргыз Республикасын 2018-2040-жылдарга өнүктүрүүнүн Улуттук стратегиясына» ылайык иштелип чыккан «Кыргыз Республикасын 2026-жылга чейин өнүктүрүүнүн Улуттук программасынын» «транспорттук-логистикалык инфраструктура» бөлүмүндө темир жол курулушун баштоо маселеси жакынкы беш жылдыкта чечилиши пландаштырылган. Буга байланыштуу Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолунун курулушун ишке ашыруу «Бир алкак – бир жол» долбоорунун ичинде пландаштырылган. Албетте, жаңы дүйнөлүк түзүлүштүн идеялары, атап айтканда, Кытайдын бүткүл дүйнөнү бирдиктүү өнүгүү процессин бириктирүү демилгеси кытайлык үстөмдүк кылуучу өзгөчөлүктөрдү камтыйт. Өнөктөш өлкөлөр, ошондой эле Кытай менен түздөн-түз чектеш БА өлкөлөрү үчүн бул абал азыркы жана алдыдагы орто мөөнөттүү мезгилдин жагдайы болуп саналат. Ошондуктан КР долбоордун өнүгүү потенциалын максималдуу пайдалануу жана мүмкүн болуучу тобокелдиктерди жок кылуу боюнча чаралардын комплексин иштеп чыгуусу зарыл. Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жол долбооруна келсек, КР үчүн пландарды ийгиликтүү ишке ашыруу үчүн Евразия чөлкөмүндө жаңы транспорттук инфраструктура системасын калыптандыруу боюнча жүрүп жаткан өзгөрүүлөрдү эске алуу менен бир катар концептуалдык ыкмаларды иштеп чыгуу жана жаңылоого зарылчылыгы бар. Өлкөнүн транспорттук потенциалын өнүктүрүүнүн маанилүүлүгү белгиленген КР тышкы саясатынын концепциясында кыскача, транспорттук потенциалдын маанилүүлүгүн белгилеп кою менен чектелбей бул багытта бир катар маселелерди жаңыртып, иштеп чыгуунун мааниси бар. Документти иштеп чыгуу, буга чейин эл аралык институттар тарабынан ийгиликтүү ишке ашырылган эл аралык транспорттук коридор долбоорлорунун натыйжаларына негизделиши керек деп эсептейм.

Албетте, КМШ жана ЕАЭБ сыяктуу аймактык интеграциялык бирикмелерге жана башка эл аралык уюмдарга катышуусу КРнын өнүгүү траекториясын аныктайт. Аталган түзүмдөрдө мүчөлүктүн позитивдүү жыйынтыктары бар экендигин моюнга алуу менен, ошол эле учурда туюк векторлорду жана тенденцияларды түшүнүү зарыл. Тактап айтканда, келечекте жогоруда айтылган уюмдардын транспорттук саясаты жана пландарына караганда КРнын транспорттук потенциалын толук кандуу ишке ашыруу мүмкүн эместиги айкын көрүнүп турат. Анткени, бул уюмдардын транспорттук саясатынын артыкчылыктуу максаты, болгон байланыштарды бекемдөө жана бириктирүү болуп саналат. Бул тууралуу КМШгы мүчө мамлекеттердин өкмөт башчыларынын Кеңешинин «2030-жылга чейинки транспорт тармагындагы кызматташтыгынын артыкчылыктуу багыттары жөнүндө» токтомунда бекитилген.

Мындан тышкары, КРнын транспорттук инфраструктурасын өнүктүрүү концепциясын бекитүү зарыл. Концепцияда темир жол тармагын өнүктүрүүнүн этаптарын жана Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолу боюнча деталдуу маселелерди кароо зарыл. Кадр ресурстарына келсек, долбоорду ишке ашыруу үчүн кыска мөөнөттүү пландаштыруу программасынын алкагында чет өлкөлүк университеттерде окутуунун максаттуу программасын түзүү зарыл.

**ЖЫЙЫНТЫК**

Изилдөөнүн максатына ылайык аныкталган милдеттерди аткаруунун натыйжасында төмөндөгүдөй жалпы жыйынтыктарды чыгарууга болот:

- климаттын өзгөрүшүнүн хронологиясы менен социалдык тарыхтын өз ара байланышы бул процесстердин ортосунда түз байланыш бар экендигин тастыктайт. Биосферанын ритмдеринин өзгөрүшү адамзаттын жаңы жашоо шарттарына туруктуу ыңгайлашуусуна шарт түзү, натыйжада, алынган көндүмдөр өндүрүштүн жана өз ара аракеттенүүнүн жаңы формаларын өнүктүрүүгө өбөлгө түздү. Атап айтканда, прото жибек жолунун пайда болушу жогоруда айтылган процесстердин ачык-айкын натыйжасы болуп саналат;

- жаңы жерлерди басып алуунун негизги себептери ар дайым байлык топтоо, мамлекетти чындоо жана кеңейтүү болуп келген. Бул максаттарга жетүү үчүн күч менен чечүү ыкмасынан сырткары бардык колдо болгон ыкмалар жана инструменттер салттуу түрдө колдонулат. Экономикалык жана саясий таасир көрсөтүү инструменттери бири-бири менен тыгыз байланышта болгондуктан, тарыхта жана жаңы доордо экономикалык стратегиянын методдору таасир этүүнүн негизги рычагдарынын бири болуп саналат. Белгилүү болгондой, эл аралык экономикалык кызматташтыктын негизин экономикалык дипломатиянын механизмдери менен жөнгө салынган эл аралык соода түзөт. Так ошол механизмдин прототипи катары соода дипломатиясы орун алат. УЖЖнун калыптануу шартында соода дипломатиясы негизги ролду ойноп жана андан ары өнүгүшүнө салым кошкон;

- Евразия чөлкөмүндө жайгашкан көчмөндөр соода жана алмашуу операцияларынын активдүү катышуучулары болгон деп ишенимдүү айта алабыз. Көчмөндөрдүн аскердик колдоосу менен биринчи трансконтиненталдык кербен экспедициялары уюштурулуп, Евразия цивилизацияларынын ортосунда системалуу соода алакаларынын түзүлүшүнө салым кошулган. УЖЖнын бирдиктүү система катары калыптанышы тарыхта геосаясий конфигурациялардын таасири астында болгон. Айрыкча Хань, Рим, Парфия жана Хунн империялары (кийин алардын мураскерлери уланткан) сыяктуу аймактык лидерлердин ортосундагы мамиле УЖЖнун калыптанышына түздөн-түз таасирин тийгизген. Дүйнөнүн бул көп борборлуу курулушунда көчмөндөр, албетте, УЖЖнун түзүлүшү жана анын андан ары өнүгүшү үчүн ыңгайлуу гео-экономикалык жана маданий чөйрөнү түзүүдө зор салым кошкон;

-эл аралык сооданын өнүгүшү төмөнкү тармактардын комплексинин калыптанышына шарт түздү: эл аралык соодага багытталган продукцияны өндүрүү; өндүрүлгөн товарларды ташуу жана сатуу; эл аралык сооданын кредиттик-финансылык компонентин өнүктүрүү. Жогоруда айтылган процесстердин натыйжасында дүйнөнүн абалы түп-тамырынан бери өзгөрүүгө учурап, түрдүү маданий элементтердин, дүйнө таанымдардын жана диний көз караштардын өз ара кириши жана аралашуусу байкалган;

-XIII-кылымда биринчи дүйнөлүк соода системасы калыптанган деп божомолдоого болот. Ошол эле учурда эч бир система толугу менен глобалдуу эмес экенин моюнга алуу керек, анткени системанын бардык бөлүктөрү бири-биринен айырмаланат. Ошого карабастан түзүлгөн системага бирдиктүү мейкиндиктин перифериялык аймактарына чейин камтылган. Бул экономикалык процесстерге ири агрардык мамлекеттер, соода шаар-мамлекеттери, аскерлештирилген көчмөн империялары жана жана башкалар катышкан;

-УЖЖнун бүткүл тарыхында соода жолдорунун айланасында өз ара пайдалуу кызматташуунун негизинде интеграциялык процесстерди куруунун тенденциясы ачык айкын байкалууда. Анткени, монгол доорун кошпогондо, жалпы дүйнөгө бирдиктүү эрежелерди таңуулаган жана үстөмдүк кылган күч болгон эмес. Айтор, Чыңгызхандын империясынын жана андан кийин монгол конгломератынын саясаты буга чейин иштеп келген эл аралык соода системасын чыңдоо жана кеңейтүү каалоосу менен мүнөздөлөт. Бул багытта эл аралык мамилелердин, өзгөчө Жибек Жолу дипломатиясынын ролу чоң мааниге ээ. Анткени калыптанган система бөтөн ишенимди жана эрежелерди таңуулоо эмес, тескеринче өз ара пайдалуу кызматташтыкка негизделген. Ар түрдүү диний ишенимдердин (зороастризм, иудаизм, буддизм, конфуцийчилик, христианчылык, ислам) жана маданий көп түрдүүлүктүн кеңири жайылышы бул процесстин ачык далили;

- орто кылымдардагы бубон чумасынын таралышы, пандемиянын оордугу жана узактыгы менен мүнөздөлөт. Албетте, инфекциянын эң көп таралышы калк жыш жайгашкан шаарларда жана өзгөчө негизги соода шаарларында болгон. Инфекциянын кайталанып чыгышы акыры бул соода борборлорунун жана соода жолдорунун токтоп калышына себеп болгон жана кээ бирлери үчүн бул өлүмдүн көп болушуна алып келген. Тагдырдын тамашасы, ири соода борборлорунун күчтүү жактары, бул борборлордун айланасындагы соода процесстеринин интенсивдүүлүгү, ошондой эле бул процесстерге байланыштуу миграциялык агымдардын мобилдүүлүгү пандемиянын натыйжасында алсыздыктарга айланды. Салыштыруу үчүн, бубон чумасы сыяктуу, COVID-19 пандемиясы да биринчи кезекте ири шаарлардын соода, жүк ташуу борборлоруна жана портторуна зыян келтирген. Тактап айтканда, эл аралык аэропорттор инфекциянын таралышы үчүн эң кооптуу жерлер деп табылды. Акырында, деңизчиликтин өнүгүшү менен глобалдык байланыштар демилгеси европалык деңиз соода монополияларынын көзөмөл алдында өтүп, бул өз кезегинде УЖЖ жок болушуна алып келген;

-СССРдин кулашы менен байланышкан биполярдык системанын бузулушунан улам эл аралык мамилелер системасынын жаңыдан форматталышы башталган. Дүйнөлүк тартиптин жаңы архитектурасынын басымдуу дизайны болуп трансконтиненталдык интеграциялык долбоорлорду ишке ашыруу боюнча демилгелер саналат. Бул багытта, ар түрдүү, атаандаш эл аралык транспорт коридорлорунун долбоорлорун иштеп чыгуу жана ишке ашыруу жаңы дүйнөлүк экономикалык байланыштарды түзүүгө негиз болот. Атап айтканда, Евразия континентинде көп сандагы ири масштабдуу инфраструктуралык долбоорлорду ишке ашыруу, аймактагы кызматташтыктын жаңы агымдарын түзөт;

- пландаштырылып жаткан эл аралык байланыш коридорлорунун түйүнүндө жайгашкан КРсы географиялык өзгөчөлүгүнө байланыштуу өлкөнүн транзиттик потенциалына көңүл буруусу негиздүү. Транспорт тармагын өнүктүрүү ар бир мамлекет үчүн приоритет экени маалым, анткени өнүккөн инфраструктурасыз экономиканы өнүктүрүү мүмкүн эмес. КРсы эгемендүүлүккө ээ болгондон бери өлкөнүн өнүгүүсү ушундай көз караш менен бааланат. Бул тармакка эбегейсиз чоң каражаттар жумшалган. Бирок натыйжада 30 жылдан кийин бул тармактын бир катар секторлору ордунан жылбай ар кандай себептер менен эл аралык соода портторуна чыгуу маселеси али чечиле элек. Албетте, аракетсиздиктин негизги себептеринин бири бул маселенин геосаясий бөлүгү. Бирок азыркы учурда Евразия чөлкөмүндө болуп жаткан ыкчам процесстер КРсын эл аралык транспорт системасына толук интеграциялоо боюнча стратегиялык максатты ишке ашыруу үчүн уникалдуу мүмкүнчүлүктөрдү түзөт;

- КРнын КМШ, ЕАЭБ сыяктуу эл аралык уюмдарга жана регионалдык интеграциялык бирикмелерге мүчөлүгүнүн оң таасирин эске алуу менен бирге келечекте тандалган жол аркылуу КРнын транспорттук потенциалын толук кандуу ишке ашыруусу реалдуу эмес. Ушуга байланыштуу КРнын Бир алкак-Бир жол инициативасы менен ЕАЭБ гана эмес, Бир алкак–Бир жол ЕАЭБ жана Европа Биримдигинин долбоорлорун бириктирүүгө кызыкдар деп божомолдоого болот. Анткени Бир алкак–Бир жол иницативасында пландаштырылган айрым транспорттук маршруттары РФнын аймагын айланып өткөндүктөн, долбоорлордун ортосундагы өз ара аракеттенүү зарыл болот. АКШнын позициясына келсек, РФ менен Кытайдан, жада калса Евробиримдиктен айырмаланып, экономикалык байланыштар бирдей даражада эмес жана салыштырууга болбойт. Бирок, күчтүү экономикалык байланыштар болбосо дагы, АКШнын БА мамлекеттеринин эгемендигин бекемдөөгө катышуусу терс таасирин тийгизбейт. КРсы үчүн көп тараптуу аймактык финансы институттарынын катышуусу менен эл аралык транспорттук долбоорлорду ишке ашыруу процесстерин институтташтыруу зарыл шарт болуп көрүнөт;

- Белгилүү болгондой, транспорттун туруктуу өнүгүүсүнө жетишүү үчүн деңизге чыга албаган өлкөлөр эл аралык кызматташтыкты жана тилектештикти талап кылат. КР үчүн чечилбеген мамлекеттер аралык карама-каршылыктардын терс кесепеттерин жоюу же нейтралдаштыруу максатында зарыл болгон каражаттарды мобилизациялоо үчүн мамлекеттин саясий жана экономикалык максаттарын жана кызыкчылыктарын эл аралык аренада илгерилетүү үчүн мамлекеттик тышкы саясий орган приоритеттүү милдеттерди аныкташы керек. Берилген милдеттерге ылайык дипломатиялык каражаттардын кеңири спектрин колдонуу. Ушуга байланыштуу конкреттүү тышкы саясий максатка жетүү үчүн, тактап айтканда, өлкөнүн эл аралык соода портторуна жетүү үчүн жаңыланган тышкы саясий концепциясына негизделген тармактын комплекстүү жана максаттуу программасын бекитүү керек. Бул кеңири программаны ишке ашыруу процессин координациялоо үчүн кеңейтилген ыйгарым укуктарды 3 ведомствого (КР Тышкы иштер министрлиги, Финансы министрлиги жана Транспорт министрлиги) берүү оптималдуу көрүнөт;

- автордун ою боюнча, учурда тармактык стратегиялык пландоо документтерин түзүүнүн методологиясында да, аларды ишке ашыруунун жана отчеттуулуктун технологияларында да айрым кемчиликтер бар. ЭТК долбоорлорун ишке ашырууга көмөктөшүү жана көмөк көрсөтүү механизмдерин деталдаштыруу үчүн КРсы Тышкы саясат концепциясын жаңылап жана транспорт жана жол саясат концепциясын иштеп чыгуусу зарыл. Документтердин дал келүүсү КРсынын Тышкы саясат концепциясынын үстөмдүүлүгү менен аныкталат;

- «2025-жылга чейин автожол тармагын өнүктүрүүнүн Стратегиясы», ошондой эле «Кыргыз Республикасынын темир жол транспортун 2022-2026-жылдарга өнүктүрүүнүн негизги багыттары» аттуу документтердин күчүндө болгону учурда тармактын иштешинин актуалдуу маселелерин чечүүгө багыталганын билдирет. Ошентип, биздин оюбузча, мамлекеттин транспорт сыяктуу маанилүү тармагында пландаштыруу горизонтунун тактикалык пландаштыруу практикасынан стратегиялык, узак мөөнөттүү пландаштырууга өтүүнүн зарылчылыгы ачык-айкын болуп турат;

-заманбап инновациялык экономиканын атаандаштыкка жөндөмдүүлүгүнүн деңгээли кесипкөй кадрлардын сапаты менен аныкталат. КРсы кадрларды даярдоого келсек, советтик системанын кыйрашы менен улуттук билим берүү системасында тийиштүү адистерди пландуу даярдоонун натыйжалуу механизмдери жок. Иш жүзүндө өлкөнүн инженердик-техникалык корпусунун, транспорттук логистикада менеджмент чөйрөсүндөгү, ошондой эле эл аралык-укуктук маселелер боюнча адистердин олуттуу жетишсиздиги транспорттук жана инфраструктуралык долбоорлорду ишке ашырууда чет элдик эмгек ресурстарына көз каранды кылат.

**ПРАКТИКАЛЫК СУНУШТАР**

1. КРсы транспорттук инфраструктурасын өнүктүрүү концепциясын иштеп чыгуу зарыл. Транспорттук-логистикалык базаларды өнүктүрүү маселелери менен катар темир жол тармагын өнүктүрүү маселелерин да кароо керек. Экологизация ыкмаларын эске алуу менен Кытай-Кыргызстан-Өзбекистан темир жол долбоорун курууга тиешелүү маселелерди деталдаштыруу кажет;

2. Кыска мөөнөттүү келечекте Кытай-Кыргызстан-Өзбекистан темир жол долбоорун ишке ашыруу үчүн адистерди, анын ичинде жогорку кесипкөй адистерди чет өлкөлөрдө окутуу программасынын алкагында даярдоонун максаттуу программасын иштеп чыгуу зарыл. Узак мөөнөттүү келечекте милдеттүү түрдө чет өлкөлүк өндүрүштүк стажировкадан өтүү шарты менен ата мекендик ЖОЖдордун базасында керектүү адистерди даярдоо мүмкүнчүлүгүн камсыз кылуу;

3. Жаңы дүйнөлүк тенденцияларды эске алуу менен эл аралык транспорт коридорлорунун курулуш долбоорлорун ишке ашыруу процессине ылдамдык берүү максатында, республиканын транспорттук потенциалын өнүктүрүүгө көмөктөшүү механизмдерин аныктоо үчүн жана түздөн-түз транспорттук-коммуникациялык долбоорлорду чечүү үчүн, анын ичинде инфраструктураны өнүктүрүүгө байланышкан эгемендүү карыз алууну талап кылбаган тиешелүү тармактарга инвестициялык долбоорлорду тартуу максатында КРсы тышкы саясий концепциясын көп тараптуу, каталитикалык жана тармактык дипломатиянын принциптерине негиздеп жаңылоо зарылчылыгы келип чыкты;

4. Транзиттик хабды куруу жана андан ары толук кандуу иштөө үчүн биринчи кезекте долбоорду ишке ашыруунун ачык-айкын механизмдерин түзүү зарыл. Кыска мөөнөттө чет элдик менеджментти тартуунун мааниси бар, ошондой эле чет өлкөлүк инвестицияларды эффективдүү коргоону камсыз кылуу зарыл.

**Диссертациянын темасы боюнча жарыяланган эмгектердин тизмеси:**

1. Рахимов, Б. Өзгөртүү жолу: Кыргыз Республикасында бир алкак-бир жол демилгесин ишке ашыруу [Текст] / Тогусаков О.А., Б.А. Рахимов // «Бийлик» илимий-саясий журналы, 2022 №3 30-том, 250-257 б.

2. Рахимов, Б. Кыргызстанда эл аралык транспорттук долбоорлорду ишке ашыруу: Кытай-Кыргызстан-Өзбекстан темир жолун куруунун келечеги [Текст] / Б.А. Рахимов // Москва университетинин жарчысы. 12-серия. Саясий илимдер. 2020. № 2, 80-90 б.

3. Рахимов, Б. Кыргыз Республикасы «Бир алкак-бир жол» концепциясын ишке ашырууда [Текст] / Б.А. Рахимов // Илимий, коомдук-саясий журнал “Азия жана Африка бүгүн”, 2018-ж. No7 (732), 59-63 б.

4. Рахимов, Б. Кыргыз Республикасы “Жибек жолунун экономикалык алкагынын” контекстинде / Б.А. Рахимов // Жаш изилдөөчүлөрдүн II Эл аралык илимий конгресси, 2017-ж.

5. Рахимов, Б. Улуу Жибек жолунун генезиси: көчмөндөрдүн салымы жана ролу / Б.А. Рахимов // “Түрк дүйнөсү боюнча экинчи эл аралык изилдөө симпозиумунун материалдары”. Алматы, «Кыздар университети» басмаканасы, 2015-ж.

6. Рахимов, Б. Экономикалык дипломатия көчмөн жана отурукташкан цивилизациялардын кызматташтыгынын куралы катары Улуу Жибек Жолунун генезисинин контекстинде / Б.А. Рахимов // Эл аралык илимий-экономикалык форум: “Жибек жолунун” экономикалык алкагы кыргыз-кытай кызматташтыгынын контекстинде. БМУ Жарчысы, 2014-ж. №3(29).

7. Рахимов, Б. Улуу Жибек жолунун генезиси / Б.А. Рахимов // КР УИА ИФПИнин Жарчысы, 2009-ж.

**РЕЗЮМЕ**

**Диссертация Рахимова Бакыта Аскарбековича на тему «Дипломатия 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 (ВШП) и дипломатия, Международные транспортные коридоры (МТК) в Центральной Азии, строительство Китайской-Кыргызской-Узбекской железной дороги (ККУЖД).

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

**Предметом исследования** является «дипломатия шелкового пути» 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 «Жибек жолунун дипломатиясы: политологиялык анализ» темасындагы диссертациясынын**

**РЕЗЮМЕСИ**

**Негизги сөздөр:** Улуу жибек жолу (УЖЖ) 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 (КР) өз ара аракеттенүүсү.

**Изилдөөнүн предмети -** тарыхый маршруттар боюнча Эл аралык транспорт коридорлорун реконструкциялоо процессиндеги **«**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** **-** УЖЖ 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 УЖЖ 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,

* УЖЖ кайра жаратуу долбоорлорунун алкагында катышуучу өлкөлөрдүн кызыкчылыктарын, карама-каршылыктарын жана геосаясий тирешүүлөрүн аныктоо аракети жасалды;
* КР 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 КР 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 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.