



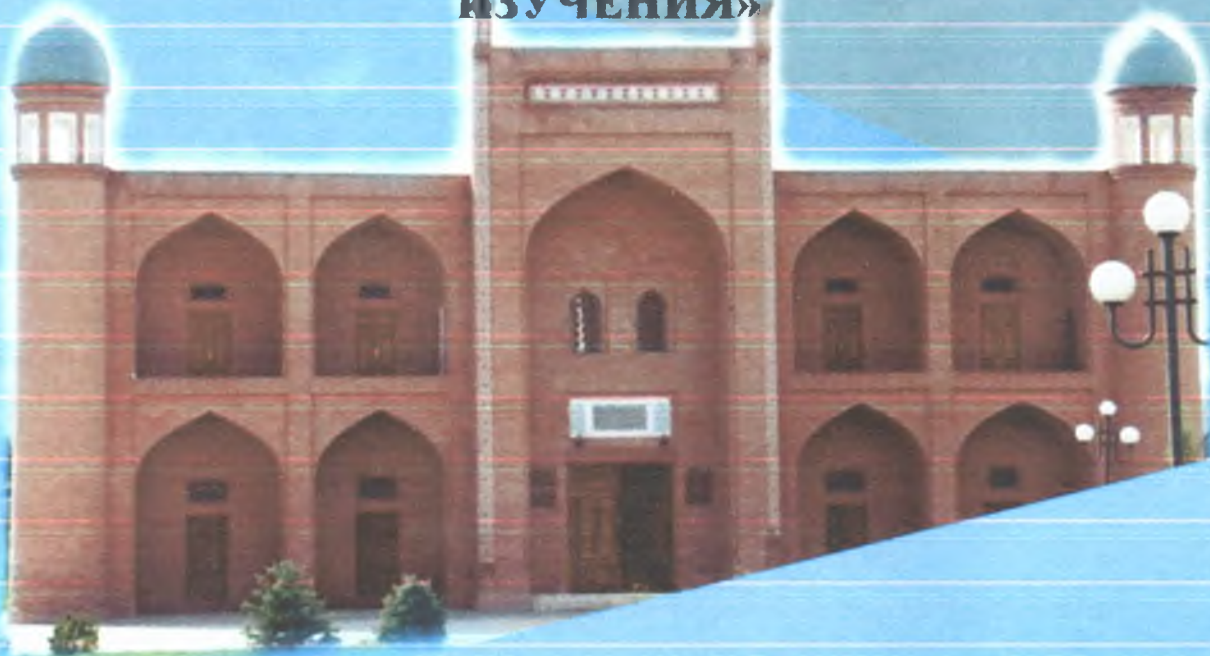
**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ
ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС ТАЪЛИМ ВАЗИРЛИГИ
ЖИЗЗАХ ДАВЛАТ ПЕДАГОГИКА УНИВЕРСИТЕТИ**

**ТАРИХ ФАКУЛЬТЕТИ
ЎЗБЕКИСТОН ТАРИХИ КАФЕДРАСИ
УМУМИЙ ТАРИХ КАФЕДРАСИ**

**“ЕВРООСИЁ ХАЛҚЛАРИ МАДАНИЙ МЕРОСИ:
ЗАМОНАВИЙ ТАДҚИҚОТЛАР, МУАММО
ВА ЎРГАНИШ УСУЛЛАРИ” МАВЗУСИДАГИ
ХАЛҚАРО ИЛМИЙ-АМАЛИЙ КОНФЕРЕНЦИЯСИ**



**МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ «КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ
НАРОДОВ ЕВРАЗИИ: СОВРЕМЕННЫЕ
ИССЛЕДОВАНИЯ, ПРОБЛЕМЫ И МЕТОДЫ
ИЗУЧЕНИЯ»**



Жиззах – 2022

ценностями и традициями, что продолжает оставаться одной из характерных и определяющих черт и современного этапа процесса глобализации. Следствием такого положения вещей является то, что основная масса людей продолжает в настоящее время идентифицировать себя исходя из традиционных этнических критериев. Однако все обстоит не так однозначно. Положение усложняется тем, что границы современных цивилизаций уже не носят таких четких и ясных границ, как они носили, к примеру, пару столетий назад. Эти границы приобретают все более размытый и неопределенный характер вследствие бурного роста не только различных транспортных систем, позволяющих людям в значительных количествах перемещаться в пространстве, но и других систем связей, о которых мы уже говорили ранее. Если в древние времена, в эпоху античности и средневековья, и даже эпоху раннего капитализма, цивилизации были «защищены» от чрезмерного влияния друг на друга, то в современном мире такой защиты уже не существует.

В результате такой этнос, как, к примеру, кыргызский, уже входит фактически в несколько цивилизационных формирований, образований, систем. На сегодняшний день кыргызы, как и большинство современных народов, располагают несколькими реальными альтернативами дальнейшего своего развития в плане культурных и ценностных симпатий и предпочтений, что, естественно, существенно усиливает угрозу культурной, лингвистической, ментальной и нравственной ассимиляции.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Ботоканова, Г.Т. Философемы в творчестве МолдоКылыча. – Бишкек, 2004. 119 с.
2. Стамова, Р.Д. Личность в современном Кыргызстане. Бишкек: [б. и.], 2008. 171 с.
3. Чиналиев, У.К. Особенности формирования гражданского общества в Кыргызской Республике. – М., 2001. – 88 с.
4. Элебаева, А.Б. Межэтнические отношения в постсоветских государствах Центральной Азии: динамика развития. – Бишкек: Илим, 1996. – 138 с.
5. Худяков, Ю.С. Кыргызы на просторах Азии. – Бишкек, 1995.

ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ИНТЕРЕСА К ВЕЛИКОМУ ШЕЛКОВОМУ ПУТИ

Н.А.КУЗИЕВ, БухГУ, Бухара

Аннотация: В данной статье рассматривается процесс формирования и возобновление интереса Шелкового Пути по взглядах организации ООН, ЮНЕСКО, ШОС.

Калит сўзлар: Буюк ипак йўли, БМТ, ЮНЕСКО, “Денгиз ипак йўли”, “Бир макон-бир йўл”, “Янги ипак йўли”.

Аннотация: Ушбу мақолада БМТ, ЮНЕСКО, ШХТ ташкилотлари нуктаи-назаридан Ипак йўлига қизиқишнинг шаклланиши ва янгиланиши жараёни муҳокама қилинади.

Ключевые слова: Великий Шелковый путь, ООН, ЮНЕСКО, «Морской Шелковый путь», «Один пояс-один путь», «Новый Шелковый путь»

Annotation: This article discusses the process of formation and renewal of interest in the Silk Road in the views of the UN organizations, UNESCO, SCO

Keywords: *Great Silk Road, UN, UNESCO, Maritime Silk Road, One Belt One Road, New Silk Road*

Несмотря на то, что Великий Шелковый путь утратил свое основное значение, он, как и тысячу лет назад остается своеобразным мостом, объединяющим многие народы Евразии. После длительного забвения, ООН является первой, организации кто предложил возродить и содействовать возрождению Великого Шелкового пути. В 1988 г. был принят проект ЮНЕСКО «Интегральное изучение Шелкового пути – пути диалога», рассчитанный на 10 лет. По этому проекту намечалось широкое и подробное изучение истории древней караванной трассы, становления и развития культурных связей между Востоком и Западом, улучшение отношений между народами, населяющими Евразийский континент. В этот период по инициативе ЮНЕСКО в 1989 и 1990 гг. были проведены международные экспедиции по советской части Великого Шелкового пути. Были организованы теле-путешествия и сняты фильмы. В 1993 г. на Генеральной Ассамблее ООН было принято решение о возрождении Великого Шелкового пути, как важного канала международного сотрудничества в области дипломатии, культуры, науки, торговли, туризма. В Китае были привлечены значительные средства в создание торгово-туристической отрасли. Важнейшими составляющими современного этапа развития Шелкового пути стали транспортные коридоры. Транспортная система – это, практические, рычаги управления экономикой, а в конечном счете – это развитие целого государства. Отсюда следует, что транспортные артерии стали целью экономических войн и веским аргументом в геополитических спорах. Особенно актуально это звучит в период глобального передела сфер влияния, начавшегося с дезинтеграции крупнейшего советского пространства и последовавшего за ней образования Новых Независимых Государств. Существовало множество проектов по возрождению Шелкового пути. По некоторым его участкам проходят туристические маршруты. Кроме того, по инициативе ЮНЕСКО реставрируются некоторые караван-сарай, которые функционировали в Средние века. Создаются все условия для безопасного и комфортного путешествия по древним караванным дорогам. Однако надежды на скорое возрождение Великого Шелкового пути не оправдались.

Появление в конце XX в. новых суверенных государств Центральной Азии и проведение политики открытости придало новый конструктивно-мощный импульс возрождению древнеторгового пути. Прошло более 100 лет, и вышеупомянутое предсказание К.Рихтгофена сбылось. Вслед за новым возрождением Китая, Великий Шелковый путь обрел специфику новой эпохи. «Новый Шелковый путь» возник и начал блистать во всей

своей привлекательности на международной арене. Началом к его воссозданию явилось выступление в Университете им. Назарбаева в Астане, Казахстан, Председателя КНР Си Цзиньпина, когда он в сентябре 2013 г., в ходе визита в страны Центральной Азии и участвуя в саммите Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС), представил стратегическую концепцию совместного построения «экономического коридора (пояса) Великого Шелкового пути» на основе сотрудничества инновационного типа с тем, чтобы активизировать и упрочить экономические контакты между евроазиатскими странами. Спустя месяц, в октябре 2013г. Си Цзиньпин во время визита в Индонезию предложил странам АСЕАН совместно проложить «Морской Шелковый путь». Как отметил Цюй Синь, директор китайского НИИ международных вопросов, «на фоне глобализации экономики все страны планеты взаимно-заинтересованы друг в друге – они наслаждаются совместным процветанием и сообща несут риски. Можно сказать, что отдельной стране очень трудно развиваться в независимости от других стран мира, поэтому необходимо придерживаться принципа взаимной выгоды и совместного выигрыша» [1, С-34].

Великий Шелковый путь — это «шелковая ниточка» из прошлого, она для нас – мерило того, как человечество жило, развивалось в те далекие годы, вместе с тем, она – знамение того, что нам предстоит пройти в своем дальнейшем развитии еще не один, а несколько исторических отрезков времени. Опубликованная в марте 2015 г. «Концепция и план действия по содействию совместному строительству «экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути» XXI века», направленная на укрепление региональных связей и совместное построение прекрасного будущего вызывает огромный интерес и энтузиазм людей. Во-первых, древний Шелковый путь, будучи важной торговой магистралью, сделал крупный вклад в экономической и культурной сфере между Востоком и Западом. Китай продвигает проект «Нового шёлкового пути» как масштабное преобразование всей торгово-экономической модели Евразии, и в первую очередь — Центральной и Средней Азии. Китайцы называют эту концепцию — «один пояс — один путь». Китайская Народная Республика сформулировала новую концепцию регионального развития – «Один пояс и один путь». Ее принципиальное отличие от предшествующих концепций – значительно более широкий охват как в географическом, так и в содержательном аспекте. Концептуально «Один пояс и один путь» охватывает развитие экономики Восточной Азии и Европы, а также расположенные между ними территории с огромным потенциалом экономического развития.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ЛИТЕРАТУРЫ

1. «Китай», № 3, 2014, с. 34.
2. Петров А.М. «Великий Шелковый путь». М., 1995.
3. Зонн И.С. «Великий Шелковый путь становится великим нефтегазовым путем». «Проблемы пост-советского пространства», № 2 (4), 2015, сс. 34-44.