

5. Kulemzin A.M. *Okhrana pamyatnikov v Rossii kak istoriko-kul'turnoe yavlenie: dis. ... d-ra kul'turolog. nauk [Protection of monuments in Russia as a historical and cultural phenomenon. Diss. Dr Culturology]*. Kemerovo, 2001. 400 p. (In Russ.).
6. Kulemzin A.M. Tolerantnost': est' li al'ternativa? [Tolerance: is there an alternative?]. *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta [Bulletin of Kemerovo State University]*, 2017, no. 2 (4), pp. 17-21. (In Russ.).
7. *Pravda [Truth]*, 1930, November 8. (In Russ.).
8. *Pravda [Truth]*, 1955, July 21. (In Russ.).
9. Savel'yev V.V. K voprosu o sberezhении narodov Rossii (tezisy dlya obsuzhdeniya) [On the issue of saving the peoples of Russia (thesis for discussion)]. *Etnosotsium i mezhnatsional'naya kul'tura [Ethnosocium and interethnic culture]*, 2022, no. 2 (164), pp. 9-11. (In Russ.). Available at:<https://www.etnosocium.ru/sites/default/files/2-164.pdf> (accessed 10.08.2023).
10. Sakva N. *Polnyy perevod "Direktivы NSC 20/1 ot 18 avgusta 1948 goda" na russkiy yazyk [Complete translation of "NSC Directive 20/1 of August 18, 1948" into Russian]*. (In Russ.). Available at:https://www.sakva.ru/Nick/NSC_20_1R.html (accessed 10.08.2023).

УДК 394

Doi 10.31773/2078-1768-2024-66-27-33

ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ» КАК МЕХАНИЗМ ФОРМИРОВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ИДЕНТИЧНОСТИ КИТАЙЦЕВ

Ишутина Юлия Александровна, кандидат культурологии, доцент, доцент кафедры китаеведения Восточного Института – Школы региональных и международных исследований, Дальневосточный федеральный университет (г. Владивосток, РФ). E-mail: ishutina.yua@dvfu.ru

Китайская инициатива «Один пояс – один путь», выдвинутая правительством КНР более 10 лет назад, репрезентирует миру новую парадигму международного общения, основанную на паритетных условиях для всех участников независимо от уровня экономического развития. Одной из важных задач, которые решаются в рамках этого взаимодействия, является создание общей непрерывной инфраструктуры, которая обеспечит бесперебойное функционирование всех цепочек возникающих связей. Строительство инфраструктуры необходимо как для решения вопроса ускорения экономического развития традиционно отсталых регионов КНР, так и включения в этот процесс сопредельных с КНР стран и отдаленных регионов мира, представляющих для Китая стратегический интерес. Гипотеза нашего исследования заключается в том, что китайская нация не предлагает миру цивилизационную миссию, репрезентирующую и популяризирующую достижения национального сообщества КНР (так называемый «китайский опыт»), а интегрирует концептуальную инновацию национального развития Китая «Один пояс – один путь» в систему международных отношений, расширяя границы своего влияния путем возведения мягкой и жесткой инфраструктуры, посредством ее сопряжения с имеющейся в сотрудничающих странах и регионах инфраструктурой. Китайская инициатива, предлагаемая КНР в качестве новой парадигмы международного и межрегионального взаимодействия, представляет собой не только масштабный план по интеграции глобализирующихся национальных сообществ, но и является мощным механизмом формирования национальной идентичности китайцев на инфраструктурном и институциональном уровне. Конструирование идентичности на этих уровнях наиболее эффективно, так как репрезентирует наиболее прагматичные и осязаемые результаты общенациональной деятельности, создавая пространство для новых культурных смыслов и ценностей, актуальных для формируемого национального сообщества.

Ключевые слова: китайская инициатива, конструирование национальной идентичности, Китай.

THE ONE BELT – ONE ROAD INITIATIVE AS A MECHANISM FOR THE FORMATION OF CHINESE NATIONAL IDENTITY

Ishutina Yuliya Aleksandrovna, PhD in Culturology, Associate Professor, Associate Professor of the Chinese Department, the Oriental Institute – School of Regional and International Researches, Far Eastern Federal University (Vladivostok, Russian Federation) E-mail: ishutina.yua@dvfu.ru

The Chinese initiative *One Belt – One Road*, put forward by the Government of the People's Republic of China more than 10 years ago, represents a new paradigm of international and interethnic communication based on parity conditions for all participants, regardless of the level of socio-economic development. One of the important tasks that are being solved within the framework of this interaction is the creation of a common infrastructure that will ensure the smooth functioning of all chains of emerging connections. The construction of infrastructure is necessary both to address the issue of accelerating the economic development of the traditionally backward regions of the People's Republic of China, and to include countries adjacent to the People's Republic of China and remote regions of the world that are of strategic interest to China in this process. The hypothesis of our study is that the Chinese nation does not offer the world a civilizational mission that represents and popularizes the achievements of the national community of the People's Republic of China (the so-called *Chinese experience*), but integrates the conceptual innovation of China's national development *One Belt – One Road* into the system of international relations, expanding the boundaries of its influence by building soft and hard infrastructure, through its interface with the infrastructure available in the cooperating countries and regions. The Chinese initiative, proposed by the PRC as a new paradigm of international and interregional cooperation, is not only a large-scale plan for the integration of globalizing national communities, but also a powerful mechanism for the formation of Chinese national identity at the infrastructural and institutional level. The construction of identity at these levels is most effective, as it represents the most pragmatic and tangible results of national activities, creating a space for new cultural meanings and values relevant to the national community being formed.

Keywords: Chinese initiative, construction of national identity, China.

Процессы глобализации, интегрирующей экономическую, политическую, социальную, культурную и иные системы мирового сообщества, замедляются вследствие разных причин, носящих объективный и субъективный характер. Первые возникают из-за недостаточного уровня развития мягкой и жесткой инфраструктуры стран и регионов. Вторые проявляются на ментальном уровне и выражаются в неготовности (или неспособности) национальных сообществ к международному диалогу и сотрудничеству в глобализационном ключе.

Движущей силой глобализации являются связи, возникающие между социальными и национальными сообществами, отвечающие запросам всех заинтересованных сторон и удовлетворяющие их потребности включения в процессы глобализации. Китайская инициатива «Один пояс – один путь», получившая широкий отклик в мире, по замыслу и практической реализации яв-

ляется эффективной парадигмой международного и межрегионального сотрудничества, обеспечивающей всестороннее взаимодействие партнеров и предоставляющей платформу для паритетного взаимодействия на всех уровнях возникающих связей.

За прошедшее десятилетие своего существования китайская инициатива стала значимым феноменом глобализирующейся культуры, актуальной темой международных политических дискуссий и предметом академических исследований. Ученые анализируют опыт и прогнозируют перспективы сотрудничества стран и регионов в торгово-экономической, законодательной, социокультурной сфере в парадигме «Один пояс – один путь». Активные исследования в этой области ведут Цай Фан, Ван Лингуй, Чжао Цзянлин, И. А. Макаров, А. К. Соколова, А. Г. Ларин, С. Г. Лузянин, К. Л. Сыроежкин, П. Нолан, Дж. Уилсон и др. [10; 4; 5; 6; 8; 9].

Парадигма «Одного пояса – одного пути» охватывает все важные сферы взаимодействия стран, территориально прилегающих к КНР, а также регионов, которые представляют стратегический интерес для развития Китая в ближайшей перспективе – страны ЦВЕ, Африканского союза и т. п. Китайские власти акцентируют внимание на том, что кроме очевидной экономической выгоды, которую получают в ходе взаимодействия партнеры китайской инициативы, для всех них важна возможность формирования культурного смысла созидания «Одного пояса – одного пути» как парадигмы единой судьбы человечества. Это вполне логично, так как «культурные смыслы формируются под влиянием целого ряда факторов, которые определяются историческим периодом, спецификой устройства общества, концепцией картины мира, социальными и личностными характеристиками участников коммуникативного процесса и многими другими аспектами» [3]. Создаваемый сообщая культурный смысл китайской инициативы может содержать и транслировать различную информацию – экономическую, социокультурную, политическую и таким образом формировать собственный дискурс, что крайне необходимо для проектов подобного масштаба.

С нашей точки зрения, китайская инициатива «Один пояс – один путь», кроме официально заявленных целей и задач, выполняет еще одну важную функцию – конструирования национальной идентичности китайской континентальной национальной группы (КНР) на двух эффективных уровнях ее формирования (инфраструктурном и институциональном). В нашей работе мы опираемся на концепцию Д. В. Драгунского, который классифицировал пять уровней идентичности: инфраструктурный, институциональный, повседневный, ценностный и ментальный [2]. Гипотеза нашего исследования заключается в том, что китайская нация не предлагает миру цивилизационную миссию, репрезентирующую и популяризирующую достижения национального сообщества КНР (так называемый «китайский опыт»), а интегрирует концептуальную инновацию национального развития Китая «Один пояс – один путь» в систему международных отношений, расширяя границы своего влияния путем возведения мягкой и жесткой инфраструктуры, посредством ее сопряжения с имеющейся в сотрудничающих стра-

нах и регионах инфраструктурой. Предлагаемое развивающимся и бедным странам инклюзивное партнерство противопоставлено «традиционным уложениям западного эгоцентризма, проявляющегося в ряде феноменов, как-то: нечестная конкуренция, игра с «нулевой суммой», гегемония и силовая политика» [10]. Деятельность в рамках китайской инициативы требует внесения поправок в действующее международное законодательство и приведение в соответствие правовых норм стран и регионов, принимающих участие в реализации масштабных планов китайской инициативы. Активная позиция КНР в сфере законодательства свидетельствует о том, что институциональный уровень национальной идентичности КНР укрепляется, повышая статус Китая как государства, уважающего нормы существующего международного права и формирующего новые правила взаимодействия на основе постоянного консультирования и учета мнений всех участников китайской инициативы.

Ведущий аналитик КНР Цай Фан считает, что успех новой парадигмы международного сотрудничества «Один пояс – один путь» репрезентирован в двух нижеуказанных аспектах.

Во-первых, достигнут высокий уровень практического взаимодействия участников. По состоянию на январь 2021 года в рамках инициативы установлено сотрудничество между КНР и 140 государствами, 31 международной организацией, подписано 205 договоров о совместной работе. В период с 2013 по 2019 год объем совокупной торговли между Китаем и странами-участницами, территории которых пролегают вдоль маршрута китайской инициативы, составил 7,8 трлн долларов США, сумма прямых инвестиций КНР в развитие этих стран превысила 110 млрд долларов [10].

Сотрудничество обладает мощным потенциалом и обеспечивается всесторонней поддержкой КНР. Так, в приветственной речи Си Цзиньпина, обращенной к участникам Третьего форума «Один пояс – один путь» (октябрь 2023), было сказано, что КНР продолжит содействовать открытой глобальной экономике, при этом «общий объем торговли товарами и услугами с 2024 по 2028 год <...> превысит 32 трлн долларов и 5 трлн долларов соответственно. <...> Банк развития

Китая и Экспортно-импортный Банк Китая создают отдельные механизмы финансирования, каждый из которых выделит по 48,8 млрд долларов, кроме того, 10,9 млрд долларов планируется направить в Фонд Шелкового пути [1].

Во-вторых, инициатива является объектом пристального внимания мировой общественности и актуальной темой обсуждения на международных форумах и встречах. В работе саммита в рамках проведения I Международного форума инициативы «Один пояс – один путь», состоявшегося в мае 2017 года, приняли участие лидеры и члены правительств 29 стран, а также более 1600 представителей из 140 стран-участниц и 31 международной организации. Эти мероприятия носят постоянный характер. Так, в апреле 2019 года состоялся II саммит международного форума «Один пояс – один путь», в июне 2020 года форум прошел в онлайн-формате, прямая трансляция велась из Пекина [10]. В работе III саммита Международного форума «Один пояс – один путь» (октябрь 2023) приняли участие руководители 20 государств, представители 151 страны и 41 международной организации [1].

Претворение в жизнь масштабных планов китайской инициативы иногда сравнивают с работой художника, который сначала наносит на холст крупные мазки, а потом прорабатывает мелкие детали. На II Международном форуме «Один пояс – один путь», состоявшемся 27 августа 2018 года, Си Цзиньпин впервые предложил концепцию «детальной проработки деталей» в деле строительства китайской инициативы. Председатель КНР сказал, что за прошедшие годы «завершена стадия масштабного планирования инициативы; ее концепция приобрела общие черты, теперь следует сосредоточиться на ключевых моментах, усовершенствовать работу и совместными усилиями завершить начатое» [7].

На первоначальном этапе выдвижения парадигмы «Один пояс – один путь» важной задачей для КНР и ее партнеров по региону Центральной Азии являлось сопряжение усилий, направленных на возведение жесткой инфраструктуры. Несмотря на достигнутые значительные успехи в национальном строительстве, в КНР наблюдается существенная разница в экономическом развитии между западными, восточными и центральными

регионами страны. Совместная работа в рамках китайской инициативы должна способствовать строительству инфраструктуры и быстрому экономическому развитию западных регионов, что станет убедительным результатом для других субъектов КНР, планирующих использовать имеющиеся у них преимущества для интеграции в концепцию развития «Один пояс – один путь». Это означает, что в перспективе торгово-экономическая сфера китайского континентального национального сообщества приступит к построению открытой модели экономики, а китайская нация получит уровень развития инфраструктуры, которая может преодолеть субрегиональную идентичность (в рамках провинций, автономных округов, городов центрального подчинения и специальных административных районов) и укрепить национальную идентичность китайцев, проживающих в КНР. Внутренние районы КНР, будучи включенными в систему общей транспортной и инфраструктурной коммуникации, смогут взять курс на скоординированное региональное экономическое развитие Китая и оптимизацию пространственной структуры КНР [10]. Осуществляя строительство инфраструктуры в рамках китайской инициативы, КНР не только вкладывает средства в развитие западных регионов страны, но и стимулирует модернизацию традиционных отраслей, реализуя модель экономики открытого типа.

На внешнем контуре взаимодействия инициативы «Один пояс – один путь» формирует инновационную модель внешнеэкономического и торгового партнерства. Ван Лингуй считает, что переход к открытой экономике требует трансформации экономической структуры КНР, геопространственного перераспределения ее ресурсов, расширения сети контактов с зарубежными партнерами. Являясь открытым механизмом многостороннего сотрудничества, инициатива «Один пояс – один путь» охватывает страны с различными возможностями и взаимодополняющими преимуществами. КНР получает отличный шанс расширить круг друзей китайской инициативы и укрепить торгово-экономические связи Китая со странами вдоль этого маршрута [10].

Возведение непрерывной инфраструктуры в рамках строительства «Одного пояса – одного пути» позволит создать сопряженную схему мяг-

кой и жесткой инфраструктуры как на территории КНР, так и в странах-участницах китайской инициативы. Основное внимание уделяется строительству железных дорог, автомагистралей, портов, аэропортов, энергетических и телесетей, информационной инфраструктуры, формированию систем качества и развитию технологий. Даже краткий обзор разрабатываемых концепций и реализуемых проектов создает четкое ощущение важности задач, успешность выполнения которых ассоциируется с эффективностью китайской нации:

1. 10 концептуальных моделей, охватывающих большинство возможных путей сотрудничества в регионе и мире («Путь мира», «Путь процветания», «Путь открытости», «Путь инноваций», «Путь цивилизации», «Путь возможностей», «Честный Шелковый путь», «Цифровой Шелковый путь», «Зеленый Шелковый путь», «Шелковый путь здоровья»).

2. 6 экономических коридоров и мостов, обеспечивающих логистические цепочки маршрута «Один пояс – один путь» («Китай – Монголия – Россия», «Новый Евразийский континентальный мост», «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», «Китай – Индокитайский полуостров», «Китай – Пакистан», «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма»).

3. 8 банков и организаций, гарантирующих финансовую безопасность осуществления проектов (Азиатский банк структурных инвестиций, Фонд Шелкового пути, Новый банк развития, Фонд инвестиционного сотрудничества «Китай – АСЕАН», Фонд инвестиций Китай – страны Центральной и Восточной Европы, Фонд содействия сотрудничеству оси «Юг – Юг», Фонд мира и развития Китай – ООН, Финансовый консорциум Китай – страны Центральной и Восточной Европы).

4. Развитие СЭЗ Хайнань и региона Большого залива «Гуандун – Гонконг – Макао», интегрирующего специальные административные районы Гонконг и Макао в общенациональную сеть инфраструктуры и логистики [10].

Как мы упоминали выше, возведение жесткой и создание мягкой инфраструктуры невозможно без развития институционального взаимодействия стран и регионов, принимающих

участие в китайской инициативе. В этой сфере взаимодействия есть проблемы, решение которых требует времени и тщательной совместной работы. Так, 14 мая 2017 года, выступая на церемонии открытия I Международного форума «Один пояс – один путь», Си Цзиньпин особо отметил, что наиболее серьезными проблемами современности являются «дефицит мира», «дефицит развития» и «дефицит управления» [7]. По мнению китайской стороны, совместная деятельность в рамках китайской инициативы может обеспечить регулирование возникающих проблем, которые носят глобальный характер. Власти КНР предлагают ряд конструктивных решений, например, преодоление «дефицита развития» зависит от оптимизации институциональной среды, благодаря чему формируется механизм коллаборации на принципах «взаимного консультирования, взаимовыгодного сотрудничества и получения общей выгоды» [10]. План развития китайской инициативы включает установление политической коммуникации, создание непрерывной инфраструктуры, формирование благоприятного финансового климата и организацию беспрепятственной международной торговли.

Учитывая глобальный характер обозначенных Си Цзиньпином проблем, правительство КНР выступило с инициативой создания международных и межрегиональных организаций, которые могли бы осуществлять свою деятельность на постоянной основе в режиме реального времени. Значимым механизмом многостороннего сотрудничества уже стала Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), играющая ведущую роль в формировании системы управления, механизма консультаций и строительства китайской инициативы [10]. За последние годы Китай создал систему консультаций с организациями и странами, расположенными вдоль маршрута, сформировал рациональную политику, согласующуюся с фактической ситуацией отдельно взятой страны, оказал содействие реализации проектов сотрудничества для совместного устранения «дефицита развития». В целях решения проблемы в сфере экологической защиты КНР совершила принципиальный разворот, отказавшись от стремления к высоким экономическим показателям за счет ухудшения состояния экологической

среды [7]. Сделан упор на продвижение концепции «зеленого» развития, что способствует формированию новой модели устойчивого развития. Призыв КНР совместно строить «стабильный, безопасный, процветающий, открытый, толерантный, чистый и красивый мир» был поддержан международным сообществом. Вклад КНР в решение «проблем дефицита» мира, доверия и управления, кроме очевидных и эффективных результатов взаимодействия, является важным этапом формирования институционального уровня национальной идентичности.

Таким образом, концепция национального развития Китая «Один пояс – один путь», предла-

гаемая КНР в качестве новой парадигмы международного и межрегионального взаимодействия, представляет собой не только масштабный план по интеграции глобализирующихся национальных сообществ, но и является мощным механизмом формирования национальной идентичности китайцев на инфраструктурном и институциональном уровне. Конструирование идентичности на этих уровнях эффективно, так как репрезентирует наиболее прагматичные и осязаемые результаты общенациональной деятельности, создавая пространство для новых культурных смыслов и ценностей, актуальных для формируемого национального сообщества.

Литература

1. Валеев А. Третий форум международного сотрудничества «Один пояс, один путь» прошел на высоком уровне [Электронный ресурс]. – URL: <https://rg.ru/2023/10/22/ot-plana-k-detaliyam.html> (дата обращения: 05.01.2024).
2. Драгунский Д. В. Национальная идентичность: инфраструктурно-институциональный подход // Проблемы идентичности в современной России. – М., 2004. – С. 32–40.
3. Дуванова Н. В. Категория культурного смысла и ее функционирование в художественной культуре // Вестник Кемеровского государственного университета культуры и искусств. – 2021. – № 54. – С. 66–73.
4. Ларин А. Г. К анализу сущности проекта ЭПШП и его сопряжения с ЕАЭС // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2016. – Т. 21, № 21. – С. 138–149.
5. Лузянин С. Г. «Один пояс, один путь»: Российская проекция и проблемы сопряжения // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2017. – Т. 22, № 22. – С. 27–36.
6. Макаров И. А., Соколова А. К. Сопряжение евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути: возможности для России // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. – 2016. – Т. 11, № 2. – С. 40–57.
7. Си Цзиньпин. Продвигая строительство инициативы «Один пояс – один путь» // Жэньминь жибао. – 15.05.2017.
8. Сыроежкин К. Л. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП // Россия и новые государства Евразии. – 2016. – № 2 (31). – С. 37–55.
9. Wilson J. L. The Eurasian Economic Union and China's silk road: implications for the Russian – Chinese relationship // European Politics and Society. – 2016. – Vol. 17, Issue Supplement 1. – P. 113–132.
10. 一带一路 (手册)。蔡昉著。北京中华人民共和国社会科学出版社, 2018. – 535页。Один пояс – один путь: сб. статей / под ред. Цай Фан. – Пекин: Издательство социологической литературы КНР, 2018. – 535 с.

References

1. Valeev A. *Tretiy forum mezhdunarodnogo sotrudnichestva "Odin poyas, odin put'" proshel na vysokom urovne* [The third forum of international cooperation "One Belt, One Road" was held at a high level]. (In Russ.). Available at: <https://rg.ru/2023/10/22/ot-plana-k-detaliyam.html> (accessed 05.01.2024).
2. Dragunskiy D.V. *Natsional'naya identichnost': infrastruktorno-institutsional'nyy podkhod* [National identity: an infrastructural and institutional approach]. *Problemy identichnosti v sovremennoy Rossii* [The problems of identity in modern Russia]. Moscow, 2004, pp. 32-40. (In Russ.).
3. Duvanova N.V. *Kategoriya kul'turnogo smysla i ee funktsionirovanie v khudozhestvennoy kul'ture*. [The category of cultural meaning and the functioning in artistic culture]. *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta kul'tury i iskusstv* [Bulletin of the Kemerovo State University of Culture and Arts], 2021, no. 54, pp. 66-73. (In Russ.).
4. Larin A.G. *K analizu sushchnosti proekta EPSHP i ego sopryazheniya s EAES* [To analyze the essence of the GIG project and its interface with the EAIS]. *Kitay v mirovoy i regional'noy politike. Istoriya i sovremennost'* [China in world and regional politics. History and modernity], 2016, vol. 21, no. 21, pp. 139-149. (In Russ.).

5. Luzyanin S.G. “Odin poyas, odin put’”: Rossiyskaya proektsiya i problemy sopryazheniya [“One belt, one way”: Russian projection and interface problems]. *Kitay v mirovoy i regional'noy politike. Istoriya i sovremennost' [China in world and regional politics. History and modernity]*, 2017, vol. 22, no. 22, pp. 27-36. (In Russ.).
6. Makarov I.A., Sokolova A.K. Sopryazheniye evraziyskoy integratsii i Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti: vozmozhnosti dlya Rossii [The interface of Eurasian integration and the Silk Road Economic Belt: opportunities for Russia]. *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsiy: obrazovanie, nauka, novaya ekonomika [Bulletin of International Organizations: education, Science, new Economy]*, 2016, vol. 11, no. 22, pp. 40-57. (In Russ.).
7. Si Tszinpin. Prodvigaya stroitel'stvo initsiativy “Odin poyas – odin put’” [Promoting the construction of the “One Belt – One Road” initiative]. *Zhenmin zhibao [People's Daily]*, 15.05.2017. (In Russ.).
8. Syroezhkin K.L. Sopryazhenie EAES i EPSHP [Coupling of NPP and EPP]. *Rossiya i novye gosudarstva Evrazii [Russia and the new states of Eurasia]*, 2016, vol. 2, no. 31, pp. 37-55. (In Russ.).
9. Wilson J.L. The Eurasian Economic Union and China's silk road: implications for the Russian – Chinese relationship. *European Politics and Society*, 2016, vol. 17, Issue Supplement 1, pp. 113-132. (In Engl.).
10. *Odin poyas – odin put': sb. statey [One belt, one way. Collection of articles]*. Ed. Cai Fan. Peking, Publishing House of Sociological Literature of the People's Republic of China, 2018. 535 p. (In Chin.).

УДК [008:39] (571.53-15)

Doi 10.31773/2078-1768-2024-66-33-38

ТРАНСФОРМАЦИЯ ТРАДИЦИЙ В СОВРЕМЕННЫХ РЕАЛИЯХ НА ПРИМЕРЕ ТРАДИЦИОННОЙ КУЛЬТУРЫ ТОФАЛАРИИ

Парфенова Арина Сергеевна, аспирант, Восточно-Сибирский государственный институт культуры (г. Улан-Удэ, РФ). E-mail: arinaangelina@yandex.ru

Современная реальность такова, что глобализация все глубже проникает во все сферы жизни человека. Сохранение и возрождение культуры национальных меньшинств в настоящее время, как никогда, актуально. Исчезновение традиций и бытового уклада коренных народов под напором массовой культуры и фактора ассимиляции малочисленных народов является неизбежным процессом современного общества. Возрождение богатств традиционной культуры, знаний об истории, обычаях, верованиях, этических и эстетических ценностях своего народа и передача их новому поколению в современных условиях – задача сложная и трудоемкая, требующая особого внимания и разнообразных форм ретрансляции. Основной целью статьи является анализ процесса видоизменения и замещения коренной культуры культурой более крупного этноса. Автор рассматривает процесс преобразования национальной картины мира, реновации этнокультурных ценностей с учетом современных социокультурных условий в тофаларских поселениях. Отличие России от многих других многонациональных государств заключается в том, что она стремится сохранить культурные традиции и уклад населяющих ее народов. Политика, направленная на сохранение культурного многообразия, особенно актуальна для малых народов, наиболее подверженных риску ассимиляции и утрате национальной идентичности. Валентин Распутин поэтично охарактеризовал землю, где проживает тофаларский народ, назвав ее «краем возле самого неба». На этих таежных диких землях с далеких времен проживают тофы, предками которых были древние кочевые племена, многими столетиями занимавшиеся оленеводством и охотой. Безусловно, реалии современной цивилизации коренным образом изменили жизненный уклад и обычаи представителей малых народов. Эти процессы требуют серьезного научного осмысления и изучения с тем, чтобы определить, в каком направлении развиваются малые народы, их обычаи и традиции, культура в целом. Эти вопросы в полной мере относятся и к коренным жителям Тофаларии. На основе вышесказанного автор данной статьи попытался критически осмыслить, проанализировать с научных позиций различ-