

## ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

*С.Б. Нуриддинов, Б.К. Авазов, К.Т. Каршиев, И.Б. Курбонов, Ф.Ф. Хасанов,  
ассистент, Ташкентский государственный транспортный университет,*

**Аннотация:** Данная статья называется «Политико-экономическое значение транспортных коридоров» и представляется возможным определить транспортные коридоры как пространства массовых транспортных потоков, организованных на основе единой технической, управленческой и правовой инфраструктуры, которые важны с точки зрения социально-экономического развития и продвижения регионов, национальных интересов и определяет геополитический ландшафт.

**Ключевые слова:** транспортные коридоры, грузопассажирские потоки, Великий шелковый путь, мультимодальный маршрут, транспорт, торговые пути, континентальная блокада.

### **POLITICO-ECONOMIC ESSENCE OF TRANSPORT CORRIDORS**

*S.B. Nuriddinov, B.K. Avazov, K.T. Karshiev, I.B. Kurbonov, F.F.  
Xasanov, Assistant, Tashkent State Transport University*

**Annotation:** This article is called "Political and economic significance of transport corridors" and it seems possible to define transport corridors as spaces of mass traffic flows organized on the basis of a unified technical, managerial and legal infrastructure, which are important in terms of socio-economic development and promotion of regions, national interests and determines the geopolitical landscape.

**Key words:** transport corridors, cargo and passenger flows, the Great Silk Road, multimodal route, transport, trade routes, continental blockade.

Теоретические и практические условия формирования и развития международных транспортных коридоров восходят к глубоким историческим корням. Еще в древности и в средние века формировались транспортные и торгово-экономические коридоры, которые характеризовались широкой концентрацией грузовых и пассажирских

потоков, периодичностью торгово-экономических связей, взаимозависимостью соединенных штатов и континентов. В истории было много межрегиональных торговых путей. В частности, одним из известных исторических торговых путей является Великий шелковый путь, соединявший страны Восточной Азии и Средиземного моря. Кроме того, такие исторические коридоры включают «Путь пряностей» из Индии, Островов пряностей и Восточной Африки к Средиземному морю; «Янтарская дорога» — от Балтики до Средиземного моря; «Соляной путь» — от порта Салария до лагеря Трутн на побережье Адриатического моря, например[1].

Здесь следует уточнить термины «коридор» и «транспортный коридор». Термин «коридор» широко используется научным сообществом и практиками в различных областях, поскольку транспортные коридоры охватывают многие области знаний: транспорт, логистику, историю, политику, географию, международные отношения, технологии, финансы. При этом «транспортный коридор» - это новое понятие, возникшее в результате становления всех видов транспорта при переходе к новым видам транспорта, когда в начале XX века сформировались железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт. Для обозначения транспортных коммуникаций того времени использовалось понятие «дорога» - дорога, извилистая линия, маршрут и термин «коридор» - как узкий переход от одной рекреации к другой[2,3,4].

В современной литературе существуют различные взгляды и подходы к определению «международных транспортных коридоров» как политического и экономического явления. Так, в русскоязычной литературе ученые В.А. Дергачев, О.В. Внукова, М.О. Тураева, Л.Б. Исследования проводили Вардомский, Кузнецова Е.М., специалисты Евразийского банка развития - Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А., а также ряд других специалистов.

В.А. По определению Дергачева, под МТК понимается «концентрация на основных направлениях общеупотребительного транспорта (железнодорожного, автомобильного, морского, трубопроводного) и телекоммуникаций»[3,5].

По определению, данному О. В. Внуковой и В. А. Никифоровым, ТЗ определяется как «совокупность основных транспортных коммуникаций различных видов транспорта, имеющих соответствующую инфраструктуру и обеспечивающих перевозки в международном сообщении по более концентрированным направлениям».

**Результаты и обсуждения:** Таким образом, исходя из определения вышеизложенного, стало ясно, что ТЗ – это сбалансированная коммуникационная модель, связывающая страны и способствующая увеличению внешнеторговых и транзитных ценностей, то есть является не только частью инфраструктуры, но и гармонизированная траектория развития международного сообщения, основой которой является рационализация транспортно-логистических процессов и оптимизация.

В ходе исследовательской работы предлагается интересный вариант отражения основных параметров «транспортных коридоров». Предлагается вариант построения иерархии взаимосвязанных элементов, которая является основой формирования ТК. Иерархия построена следующим образом: в рамках каждого вида транспортного процесса существует определенный «груз», который является единственным элементом системы - атомарным типом. Кроме того, транспортные потоки, добавляемые к «коридору», формируются из суммы всех процессов перевозки грузов всеми видами транспорта. Однако «коридор» функционирует больше как инфраструктурный объект и, в свою очередь, предопределяет возникновение транзита, то есть суммы всех транспортных процессов и операций, предопределяющих возникновение «транспортных (транзитных) коридоров». Далее в иерархии появляется межгосударственный транзит,

выражающийся в пересечении государственных границ и международном сотрудничестве в области транспорта.

В то же время существует ряд ограничений, связанных с транспортной инфраструктурой, которые отражают наличие определенных барьеров и требуют формирования целостного инновационно-модернизационного процесса. В качестве системы между Узбекистаном и Китаем имеются важные перспективы и возможности, а также определенные угрозы и риски при строительстве ВСК в рамках связующих транспортно-логистических комплексов. Особое внимание уделяется вопросам создания единой системы транспортных сообщений между государствами с целью установления согласованной оптимальной траектории экономического развития евразийского региона в рамках существующего сотрудничества. В данном случае ИКТ играет роль драйвера роста и развития полноценных и масштабных международных коммуникаций. Интересы субъектов политического пространства неизбежно вызывают конкуренцию в продвижении собственного направления транспортных коммуникаций. В то же время транспортные коридоры становятся мощным инструментом в этом противостоянии.

### **Заключение**

Таким образом, транспортные коридоры, создаваемые на национальном, региональном и международном уровнях, имеют важное и неотъемлемое геополитическое значение, помимо своей прямой цели - социально-экономического развития регионов и повышения уровня жизни населения. Транспортные коридоры, выводящие на качественно новый уровень сложности мирового геополитического ландшафта, вызывают две диалектически противоположные тенденции: «сжатие пространства» за счет увеличения интенсивности и скорости сообщения и расширение глобальной транспортной системы за счет объединения новых территорий. ТЗ с такими характеристиками становится эффективным инструментом

«конструирования» геополитического «проекта» цивилизационного пространства.

### Список литературы

1. Nuriddinov S. B., Baratov R. "One belt - one road" initiative - as a modern transport logistics". THE 1ST INTERNATIONAL CONFERENCE ON PROBLEMS AND PERSPECTIVES OF MODERN SCIENCE: ICPPMS-2021, AIP Conference Proceedings 2432, 030058 (2022); <https://doi.org/10.1063/5.0089703>
2. Нуриддинов С. "Бир макон - бир йўл" ташаббусида ўзбекистон-хитой ҳамкорлигининг устувор йўналишлари, KONSENSUS XALQARO JURNALI. INTERNATIONAL JOURNAL OF CONSENSUS, <http://dx.doi.org/10.26739/2181-0788-2020-2-16>
3. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и эко- номических вызовов / М.: 2018. – Стр. 66.
4. Внукова О.С., Никифоров В.А. Международные транспортные коридоры // Ученые записки Орловского государственного университета. 2015. - Стр. 193.
5. Нестерова Н.С. Методология проектирования мультимодальной транспортной сети дисс. Санкт-Петербург.2018г. – Стр.74.
6. Нуриддинов С.Б. Ўзбекистон республикасининг "бир макон - бир йул" лойихасидаги манфаатлари, "Транспорт соҳасида халқаро даражадаги мутахассис кадрлар тайёрлаш истиқболлари". -6, 2022-йил. <https://DOI:10.24412/2181-1385-2022-1-232-238>
7. Манукян М.А. Методический инструментарий создания и классификации транспортных коридоров. Дисс. Ростов-на-Дону-2015
8. Нуриддинов С.Б. Транспорт соҳасида халқаро ҳамкорлик масалалари ўзбекистон республикаси транспорт коридорлари салоҳияти, "Транспорт соҳасида халқаро даражадаги мутахассис кадрлар тайёрлаш истиқболлари". -6, 2022-йил. <https://DOI:10.24412/2181-1385-2022-1-707-713>
9. Kayumjonovich, T. N. (2022). DEVELOPMENT OF A METHOD FOR SELECTING THE COMPOSITIONS OF MOLDING SANDS FOR CRITICAL PARTS OF THE ROLLING STOCK. Web of Scientist: International Scientific Research Journal, 3(5), 1840-1847.
10. Kayumjonovich, T. N. (2022). NON-METALLIC INCLUSIONS IN STEEL PROCESSED WITH MODIFIERS. Web of Scientist: International Scientific Research Journal, 3(5), 1848-1853.