

ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПОНЯТИЯ “ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ” В НАШЕЙ СТРАНЕ

Сардор Бобоярович Нуриддинов

Ташкентский государственный транспортный университет

АННОТАЦИЯ

В данной статье с философско-политической точки зрения транспортные коридоры выступают средством институционализации его направляющих векторов, а мультимодальные логистические центры выступают «регулирующими клапанами», способными увеличивать или ограничивать движение по транспортным коммуникациям, играют важную роль в их регулирования и, следовательно, как средство конкуренции. На основании вышеизложенного представляется возможным определить зоны транспортных коридоров как территории массовых транспортных потоков, организованных на основе единой технической, управленческой и правовой инфраструктуры, важных с точки зрения социально-экономического развития и продвижения. и определить национальные интересы и геополитический ландшафт.

Ключевые слова: транспортные коридоры, грузопассажирские потоки, транспортная политика, мультимодальный маршрут, транспорт, торговые пути, транспортная интеграция, транспортно-логистическая инфраструктура.

Актуальность темы. Философско-теоретические и практические условия формирования и развития международных транспортных коридоров восходят к глубоким историческим корням. Еще в древности и в средние века формировались транспортные торгово-экономические коридоры, которые характеризовались широкой концентрацией грузо- и пассажиропотоков, периодичностью социально-экономических связей, взаимозависимостью Соединенных Штатов и континентов.

В истории существует множество межрегиональных торговых путей. В частности, одним из знаменитых исторических торговых путей является Великий Шелковый путь, соединивший страны Восточной Азии и Средиземного моря. Китайский учёный Хансен В. как уже отмечалось, «такие маршруты включают «Путь специй» из Индии, Островов специй и Восточной Африки в Средиземное море; «Янтарская дорога» — от побережья Балтийского моря до Средиземного моря; В качестве примера можно привести такую дорогу, как «Соляная дорога» — от порта Саларии до лагеря Трутн на побережье Адриатического



моря» [1, 320]. Разумеется, эти взгляды служат раскрытию интересных исторических фактов о культурных, социально-экономических отношениях древних народов. Каждый из исторических торгово-экономических коридоров представляет собой транспортно-коммуникационную сеть, обеспечивающую практическое политико-экономическое и социокультурное обоснование и концентрированный целевой поток, в рамках которого экономические ресурсы, полезные ископаемые и природные ресурсы, научно-технические достижения, знания и технологии, международный транзит -осуществляется приграничный обмен культурами.

Существующие проблемы с предметом. Известно, что торговые пути служили не только установлению экономических связей между обществами, государствами и народами, но и культурному обмену, обмену религиозно-нравственными ценностями, идеями, идеологиями.

Торгово-экономические транспортные коридоры древности и средневековья послужили основой и источником формирования современных международных транспортных коридоров, создали необходимые условия для строительства практических транспортных коммуникаций, ориентированных на современную практику, и стали уникальной моделью.

Здесь следует философски уточнить понятия «коридор» и «транспортный коридор». Термин «коридор» широко используется научным сообществом и практиками в различных областях, т.к. транспортные коридоры охватывают многие области знаний: транспорт, логистику, историю, политику, географию, международные отношения, технологии, финансы. В то же время «транспортный коридор» — новое понятие, возникшее в результате становления всех видов транспорта в ходе перехода к новым видам транспорта, когда в начале XX века сформировались железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт.

Русский учёный В. Даль определил этот термин так: «Понятие «дорога» — дорога, извилистая линия, маршрут и термин «коридор» — употреблялись как узкий проход от одной рекреации к другой для определения транспортных коммуникаций этой время» [1, 43]. К XX веку многие научные открытия, основанные на принципах удобства, скорости и безопасности в транспортной системе, обеспечили дальнейшее развитие социально-экономических связей между странами мира посредством транспорта.

Методы решения проблемы. В последние годы концепция «международного транспортного коридора» стала очень популярной в мировом научном сообществе. В настоящее время проводится множество исследований по



международным транспортным коридорам. Кроме того, среди них важное место занимают исследования ученых в области логистики, которые рассматривают это явление с точки зрения модальных перевозок. Однако нельзя не согласиться с мнением А.М. Гаджинского. «Транспортный коридор – часть национальной или международной транспортной системы, обеспечивающая перевозки крупных грузов между определенными географическими районами» [1, 228]. Прежде всего, мы считаем, что было бы неправильно трактовать транспортные коридоры таким кратким определением. А пока, прежде чем изложить свои взгляды на эту концепцию, было бы уместно проанализировать взгляды ряда других ученых.

По трактовке современных экспертов, «сегодня понятие «транспортный коридор» трактуется как воздушный, наземный или морской путь движения по определенному маршруту, при этом исключается такой обязательный компонент, как необходимость транзитного транспорта» [1, 13]. «Понятие транспортного коридора шире транзита, и не всякий транспортный коридор является транзитным, поскольку через него могут транспортироваться не только транзитные товары, но также внутренние и внешние торговые пути» [1, 26]. А.С. Зиневич стремился максимально широко подойти к транспортным коридорам в своих научных взглядах. Фактически мы поддерживаем идею о том, что функции транспортных коридоров не должны ограничиваться.

Видно, что понятие «транспортный коридор» находится под значительным влиянием международной терминологии, а в российской терминологии это понятие означает «дорога», «переулок».

В современной литературе существуют разные взгляды и подходы к описанию «международных транспортных коридоров» как философско-политического и экономического явления. В. А. Дергачев, О. В. Внукова, М. О. Тораева, Л. Б. Вардомский, Е. М. Кузнецова из ученых СНГ провели ряд научных исследований по «транспортным коридорам».

По определению В. А. Дергачева, «региональные транспортные коридоры определяются как сосредоточение общего транспорта (железнодорожного, автомобильного, морского, воздушного, трубопроводного) и основных линий телекоммуникаций» [1, 66].

Согласно определению, данному О. В. Внуковой и В. А. Никифоровым, «транспортные коридоры определяются как совокупность основных транспортных коммуникаций различных видов транспорта, имеющих соответствующую инфраструктуру и обеспечивающих перевозки в международном сообщении по более концентрированным направлениям» [1, 193].] . В научных



взглядах О. В. Внуковой и В. А. Никифорова можно увидеть подход транспортных коридоров как совокупности основных транспортных коммуникаций. Такой подход обычно рассматривается как односторонний подход. Это объясняется тем, что транспортные коридоры в зависимости от их функции и характера предназначены для самых разных целей.

По мнению одного из ученых стран СНГ В. Н. Морозова, транспортные коридоры представляют собой «организованную совокупность объектов инфраструктуры различных видов транспорта, которые соединяют разные страны и способствуют увеличению объемов экспортных, импортных и транзитных перевозок, образуя описывает организационно-экономически сбалансированную связь» [1, 74]. На наш взгляд, мы видим, что В.Н. Морозов подошел к транспортным коридорам экономически.

Научно обоснованные предложения и рекомендации. На основании приведенных выше определений было установлено, что ТЗ представляют собой сбалансированную коммуникационную модель, которая соединяет страны и способствует увеличению стоимости внешней торговли и транзита. Это не только часть инфраструктуры, но и представляет собой гармонизированную траекторию развития международных коммуникаций, и мы считаем, что ее основой является рационализация и оптимизация транспортно-логистических процессов.

С философско-политической точки зрения транспортные коридоры являются средством институционализации его направляющих векторов, а мультимодальные логистические центры выступают «регулирующими клапанами», способными увеличивать или ограничивать перемещения по транспортным коммуникациям, играют важную роль в их регулировании и, следовательно, , как средство конкуренции. На основании вышеизложенного представляется возможным определить зоны транспортных коридоров как территории массовых транспортных потоков, организованных на основе единой технической, управленческой и правовой инфраструктуры, важных с точки зрения социально-экономического развития и продвижения. и определить национальные интересы и геополитический ландшафт.



REFERENCES

1. Hansen V. The Silk Road: A New History : [англ.]. — Oxford University Press, 2012. — 320 p.
2. Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка. Т.3, ч.2, Т.2 – М.: 1980. – С. 543.
3. Гаджинский А. М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. — 2-е изд.— М.: 1999. — С. 228.
4. Что такое транспортный коридор? – АТИ- Медиа: Информационный портал о грузоперевозках и логистике: <http://www.ati.su>.
5. Зиневич А.С. Роль международных транспортных коридоров в организации и развитии транзитных перевозок // Известия Санкт-Петербургского Университета Экономики и Финансов. 2017 URL: https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/175367/1/zinevich_sbornik18.pdf.
6. Щербанин Ю.А. “Транспортные коридоры: еще модно?” // Транспорт Российской Федерации. 2006. №5. – С.7.
7. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов / М.: 2018. – С. 66.
8. Внукова О.С., Никифоров В.А. Международные транспортные коридоры // Ученые записки Орловского государственного университета. 2015. – С. 193.
9. Нестерова Н.С. Методология проектирования мультимодальной транспортной сети дисс... канд. филос. наук. Санкт-Петербург. 2018. – С.74.

