
В МИРЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ОТНОШЕНИЙ

МЕЖДУНАРОДНО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ МИРОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ*

Абылгазиев И. И., Васецова Е. С., Саркисян М. А.**

Цель статьи – определение международно-политических аспектов развития мировых транспортных коммуникаций. Методологическую базу статьи составил геополитический подход, определивший значимость мировых транспортных коммуникаций, выступающих ресурсом и целью борьбы влиятельных мировых субъектов. Проведенное исследование свидетельствует о том, что международно-политические аспекты развития мировой системы логистики являются в ней доминирующими и определяют ее процессы и общие тенденции. Развитие единого европейского и евразийского пространств обуславливает этапы не только политической, но и сопровождающей ее транспортно-логистической системы.

Ключевые слова: политическая система, международные организации, интеграционные проекты, торговая логистика, мировые транспортные коммуникации.

INTERNATIONAL POLITICAL ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF GLOBAL TRANSPORT COMMUNICATIONS

The purpose of the article is to define the international political aspects of the development of global transport communications. The methodological basis of the

* **Для цитирования:** Абылгазиев И. И., Васецова Е. С., Саркисян М. А. Международно-политические аспекты развития мировых транспортных коммуникаций // Век глобализации. 2026. № 1. С. 77–85. DOI: 10.30884/vglob/2026.01.07.

For citation: Абылгазиев И. И., Васецова Е. С., Саркисян М. А. International Political Aspects of the Development of Global Transport Communications // Vek globalizatsii = Age of Globalization. 2026. No. 1. Pp. 77–85. DOI: 10.30884/vglob/2026.01.07 (in Russian).

** Абылгазиев Игорь Ишеналиевич – д. и. н., профессор кафедры политологии Востока факультета глобальных процессов МГУ имени М. В. Ломоносова. E-mail: abylgaziev_ii@mail.ru.

Igor I. Abylgaziev – Dr. Hist., Professor of the Department of Political Science of the East, Faculty of Global Processes, Lomonosov Moscow State University. E-mail: abylgaziev_ii@mail.ru.

Васецова Елена Сергеевна – к. полит. н., доцент кафедры политологии Востока факультета глобальных процессов МГУ имени М. В. Ломоносова. E-mail: vasetsova.es@yandex.ru.

Elena S. Vasetsova – Ph.D. in Political Sciences, Associate Professor of the Department of Political Science of the East, Faculty of Global Processes, Lomonosov Moscow State University. E-mail: vasetsova.es@yandex.ru.

Саркисян Мгер Араратович – аспирант кафедры политологии Востока факультета глобальных процессов МГУ имени М. В. Ломоносова. E-mail: mger-s@yandex.ru.

Mger A. Sarkisyan – postgraduate student at the Department of Political Science of the East, Faculty of Global Processes, Lomonosov Moscow State University. E-mail: mger-s@yandex.ru.

Век глобализации 1/2026 77–85

DOI: 10.30884/vglob/2026.01.07

article was formed by a geopolitical approach that determined the importance of global transport communications, acting as a resource and goal of the struggle of influential global actors. The conducted research indicates that the international political aspects of the development of the global logistics system are dominant in it and determine its processes and general trends. The development of the single European and Eurasian spaces determined not only the stages of the political, but also the transport and logistics system accompanying it.

Keywords: *political system, international organizations, integration projects, trade logistics, global transport communications.*

Актуальность темы статьи обусловлена фундаментальностью трансформаций, происходящих в структуре современного миропорядка. В условиях изменений системы современной геополитики: ролей и статусов ее субъектов, ресурсов, которыми они обладают, особое значение приобретают новые сети коммуникации, связывающие ключевых международных акторов.

В этом контексте мировые транспортные коммуникации, в частности те, которые обеспечивают глобальный рынок и цепочки торговли в нем, приобретают политическое значение и обусловленность. Они связаны с развитием и деятельностью международных организаций и объединений, приобретающих все большее значение в системах мировой политики и экономики. Среди таких объединений на сегодняшний день в первую очередь стоит обозначить коллективных субъектов евразийского пространства, таких как ЕАЭС, АСЕАН, ЕС. Также важную объединяющую функцию выполняют проекты национальных государств, направленные на формирование единой коммуникационной системы. Одним из наиболее известных проектов является в данный момент инициатива КНР «Один пояс – один путь» (ОПОП).

Развитие международных объединений и реализация интеграционных инициатив приводят к переформатированию и трансформации мировых транспортных коммуникаций, обретающих весомое политическое значение в меняющейся международной системе.

Актуальность обусловила цель статьи, заключающуюся в выявлении международно-политических аспектов развития мировых транспортных коммуникаций.

Достижение цели сопряжено с решением следующих исследовательских задач:

- 1) определить теоретико-методологическую базу политической обусловленности мировых транспортных коммуникаций;
- 2) выделить основные этапы развития современной системы мировой логистики;
- 3) охарактеризовать политические аспекты развития современной системы мировой логистики.

Объектом исследования выступает геополитическая система современного мира, а предметом – международно-политические аспекты развития мировых транспортных коммуникаций.

Методологическую базу статьи составил геополитический подход, определяющий значимость мировых транспортных коммуникаций, выступающих ресурсом и целью борьбы влиятельных мировых субъектов. В рамках данного подхода развитие международных объединений и реализация интеграционных проектов

рассматриваются в качестве важных стратегий данных субъектов в их борьбе за влияние в формирующемся миропорядке.

В исследовании также использовались структурно-диахронный, статистический метод и анализ нормативно-правовых документов, позволившие всесторонне исследовать этапы и политические аспекты трансформаций мировой транспортной системы. Общенаучные методы анализа, синтеза, сравнения и обобщения послужили основой статьи.

Теоретической базой статьи являются научные труды зарубежных и российских авторов, направленные на изучение политических основ и различных аспектов мировых трансформаций и роли транспортной системы в данном процессе.

Политическая обусловленность мировых транспортных коммуникаций выступала объектом исследований многих зарубежных и отечественных авторов. В частности, М. Закер и Э. Саттон в исследовании, направленном на изучение системы управления глобальными сетями, определяют в качестве основы развития современных мировых транспортных коммуникаций «взаимный интерес государств» [Zaker, Sutton 1998: 17]. В работе подчеркивается, что интерес государств является взаимным и объективным, а не «навязанной волей государств-лидеров или альянсов могущественных стран» [*Ibid.*]. Таким образом, основа мировой логистики ставится в зависимость от политических факторов, однако рассматривается как объективное состояние глобальной системы.

Подобная политизированность глобальных процессов также отмечена в коллективном исследовании, которое было проведено под руководством Д. Чепмэна [Chapman *et al.* 2003]. Аналогичную взаимозависимость системы мировой логистики и развития современных государств, а также отношений между ними рассматривают и обозначают в своих работах исследователи современного европейского пространства и развития ЕС. В их работах системы транспортных коммуникаций связываются с политическими процессами развития европейского пространства и сообщества, основываясь на взаимной обусловленности международно-политической и транспортно-логистической сфер [см., например: Opitz, Tellman 2015; Albrechts, Coppens 2003].

В работах российских авторов международно-транспортные коммуникации также часто изучаются во взаимосвязи с политическими процессами международной системы и внешнеполитическим процессом государств. Одним из примеров может выступать диссертационная работа О. А. Подберезкиной, направленная на изучение мировых транспортных коридоров в мировой системе [Подберезкина 2015].

В диссертационном исследовании И. С. Аббасалиева выявлено, что политическая воля выступает основой развития международных транспортных коммуникаций [Аббасалиев 2022]. Диссертант выделяет следующие три фактора политической обусловленности мировой системы логистики:

- внешнеполитический курс государств;
- управленческие решения политических лидеров и правительств стран;
- «геополитическая способность» международной логистической системы «сжимать» пространство [Аббасалиев 2022: 68].

В целом соглашаясь с обозначенными факторами, отметим их содержательную дискуссионность. Так, согласно мнению автора, зависимость от внешнеполи-

тических ориентаций в том числе определяется «открытым» или «закрытым» типом государства. Однако, как показывает практика, даже максимально закрытые системы, такие как КНДР, и весьма закрытые (например, Иран) в неменьшей степени заинтересованы в развитии транспортных инфраструктурных проектов, чем классические «открытые» системы (такие как западные государства), которые, напротив, могут иметь склонность закрывать свои коммуникации, ограничивая доступ конкурентным и нежелательным для них акторам международной системы (например, Российской Федерации, КНР).

Способность «сжатия» пространства также носит политический, неоднозначный характер. С одной стороны, с ее помощью обеспечивается межстрановой диалог, укрепляются региональные и глобальные связи. С другой стороны, она может приводить к усилению статусного неравенства, предоставлению дополнительных возможностей для более сильного актора оказывать воздействие на зависимых от него субъектов. Как пишет по этому вопросу К. Понтинг, именно транспортные коммуникации послужили объединению Европы, Азии и Северной Африки в единое понятие Евразии. При этом, по мнению автора, разделение Европы и Азии представляет собой не процесс объективной реальности, а отражение «определенного образа мысли, характерного для “Запада”» [Понтинг 2010: 20].

На протяжении истории человечества действовали транспортные и торговые пути, объединявшие регионы и разные части света. Их наиболее известными примерами выступали Великий шелковый путь, «Приморская» дорога вдоль Нила, Царская дорога в Вавилон, финикийский морской путь, Дорога благовоний, Индо-римский торговый путь, в дальнейшем «Золотой треугольник», соединивший Америку, Европу и Африку.

Современный период, начавшийся в конце XX в., привел к глобальному возрастанию динамики и интенсивности торгового межстранового взаимодействия. В свою очередь это привело к беспрецедентному росту мировых коммуникаций. Для его характеристики выделим ключевые этапы данного процесса.

Первый этап характеризует процессы конца 1980-х – начала 1990-х гг., когда была разрушена биполярная система мироустройства и определявшие ее мировые коммуникации начали существенно преобразовываться. При этом стоит учитывать, что предпосылки ее формирования начали закладываться на 10–20 лет раньше. Так, еще в 1960-х гг. Европейской экономической комиссией ООН, объединившей 56 государств, был создан Отдел устойчивого транспорта, осуществлявший работу по развитию транспортного сообщения в масштабах евразийского пространства.

К периоду 1980–1990-х гг. относится процесс заключения Единого европейского акта, предопределившего формирование общего европейского пространства [Single... 1986]. Ему предшествовало подписание Декларации Комитета министров транспорта, реализованное в 1983 г. и предполагавшее становление единой европейской логистической сети [Мобильность...]. Ключевым в рамках этого периода для Европы стало подписание Маастрихтского договора, определявшего формирование единого пространства безопасности, внешней политики, включая торговлю [Договор... 1992].

Ключевым событием, определившим развитие сети евразийской логистики, стал процесс распада СССР и создание в 1991 г. Содружества Независимых Госу-

дарств. На его основе в 1993 г. был подписан Договор о создании Экономического союза, в котором отдельное место отводилось торгово-экономическим отношениям, а также отмечалось, что страны-участницы будут проводить «согласованную политику в области развития транспорта и коммуникаций, направленную на осуществление эффективных перевозок грузов и пассажиров» [Договор о создании...].

Концептуальное оформление в этот период (начавшееся еще в 1970-х гг.) проходила внешняя политика Китая, основанная на «стратегии 24 иероглифов». К 1993 г. в ней были определены новые приоритеты, такие как ориентация на развитие технологий, а также на механизмы рыночной экономики, осознание ее глобального масштаба [Гулина 2015: 16]. Все это в дальнейшем сделало возможным выдвижение КНР инициативы ОПОП.

Второй период относится к 1993–1996 гг. В его рамках продолжалась политическая и определяемая ею транспортная интеграция европейского пространства. Одним из ведущих логистически-коммуникационных проектов стал ТРАСЕКА (Транспортный коридор «Европа – Кавказ – Азия»), направленный в обход территории РФ [TRASECA]. Политическая интеграция основывалась на заключении в 1997 г. Амстердамского договора [The Treaty...]. Укрепление взаимодействия с Россией нашло свое выражение в заключении в 1994 г. Соглашения о партнерстве и сотрудничестве, определявшего, в частности, принципы свободы транзита, перемещения товаров и торговли между сторонами договора [Соглашение... 1994].

Формирование общеевропейского пространства поддерживалось деятельностью международных организаций, в том числе таких как ЕЭК ООН. Продолжением интеграционных процессов на постсоветском пространстве стало подписание в 1995 г. Соглашения о Таможенном союзе, включившем Республику Беларусь, Российскую Федерацию и Казахстан [Соглашение... 1995]. В 1996 г. к нему присоединился Кыргызстан.

Третий период 1998–2006 гг. характеризовался активизацией процессов взаимодействия всех обозначенных ранее субъектов. Был принят Лиссабонский договор [Treaty...], произошло присоединение восьми новых членов, а также была утверждена Программа расширения главных транспортных путей ЕС [Транспортные...].

Сотрудничество России и ЕС было нацелено на «содействие взаимодополняемости транспортных секторов России и ЕС и постепенной интеграции транспортных сетей, устранение технических и административных препятствий и обеспечение возможности взаимодействия транспортных инфраструктур» [Дорожные...]. В 1999 г. был подписан договор о создании Союзного государства России и Беларуси, в рамках которого предполагалось создание инфраструктуры для путей «Север – Юг» и «Запад – Восток». Также было заключено Соглашение о порядке транзита через территории государств – участников СНГ [Соглашение...], а в 2003 г. – Меморандум об их сотрудничестве [Меморандум... 2003].

2000 г. ознаменовался созданием Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), направленного на дальнейшую интеграционную динамику государств постсоветского пространства [Договор об учреждении...].

Важным событием стало получение официального статуса программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, включившей 11 азиатских государств и в дальнейшем поддержавшей проекты по строительству автомобильных дорог, железнодорожных путей и пр. [Программа...].

В четвертый период 2007–2014 гг. наряду с обозначившимися ранее тенденциями появились новые. Европейский союз (ЕС) продолжал процессы расширения и приобретения «международной правосубъектности» [Внешняя... 2018: 25]. В рамках ЕврАзЭС в 2007 г. был утвержден «Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС» [Решение... 2007], включивший два крупных мультимодальных коридора («Север – Юг» и Панъевропейский транспортный коридор № 2), а также пять железнодорожных. В 2011 г. был создан Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС [Комплексный...]. Также продолжали приниматься отраслевые документы в рамках СНГ. Все это свидетельствовало о значимости развития логистической системы постсоветского и – шире – евразийского пространства.

Значительным усилением азиатского вектора в данном пространстве стало предложение Си Цзиньпина по организации инициативы ОПОП, произошедшее осенью 2013 г. В рамках Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества ЦАРЭС к этому же году было поддержано 98 проектов по строительству транспортных коммуникаций и их инфраструктуры.

Следующий период 2015–2022 гг. стал переломным во многих аспектах международно-политических взаимоотношений, включая переформатирование торговой и в целом транспортной логистики. На фоне конфронтации между РФ и ЕС создание Евразийского экономического союза (ЕАЭС) стало одним из ключевых шагов по развитию евразийской интеграции. В документах по его формированию и отраслевому развитию были определены принципы единой транспортной политики стран – членов ЕАЭС, а также создан проект реализации экосистем мировых транспортных коридоров до 2025 г. [К 2025 году... 2020].

Была начата практическая реализация ОПОП, продолжена работа ЦАРЭС и других международных объединений, направленных на развитие мировой транспортной инфраструктуры. Ключевым в рамках рассматриваемого периода стало формирование двух евразийских транспортно-логистических путей: «Восток – Запад» и «Север – Юг».

Именно они в рамках нынешнего этапа 2023–2025 гг. определяют основные процессы развития мировых транспортных коммуникаций. Так, еще в конце 2021 г. впервые по коридору «Север – Юг» был отправлен контейнерный поезд, в 2022 г. между Россией, Азербайджаном и Ираном была подписана трехсторонняя декларация о развитии этого коридора. В 2023 г. портами РФ на Каспийском море было обработано на 29 % больше грузов (7,8 млн тонн), чем в предыдущем, что также свидетельствует о положительной динамике развития взаимодействия сторон. Через железнодорожные погранпереходы пути «Восток – Запад» в 2023 г. было перевезено на 36 % больше товаров, чем в 2022 г. Оборот дальневосточных портов на 4,5 % превысил показатели предшествовавшего года. Также в начале 2024 г. железнодорожные перевозки данного направления выросли в полтора раза [Международные... 2024].

Таким образом, в настоящее время мировые транспортные коммуникации продолжают поступательное развитие, демонстрируя устойчивую положительную динамику, выражающуюся, в частности, в расширении трансграничной перевозки товаров. Совокупность нормативных документов, принятых различными политическими субъектами за более чем тридцатилетний период, свидетельствует о тесной взаимосвязи политических и логистических процессов и позволяет сделать вывод о ключевой роли решений национальных государств и их руководителей в формировании и развитии глобальной системы коммуникаций.

Результаты проведенного исследования показывают, что международно-политические факторы выступают доминирующими в развитии мировой логистической системы, определяя ее структурные характеристики и общие тенденции развития. Формирование единого европейского и евразийского пространств обусловило не только этапы политической интеграции, но и сопутствующее становление транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающей прикладной уровень взаимодействия между их субъектами.

Глубинные трансформации современной Мир-Системы способствовали реформатированию существующих транспортных маршрутов, формированию новых направлений политического и экономического взаимодействия. Сохраняющаяся на сегодняшний день динамика данных процессов позволяет говорить о значительном потенциале дальнейшего развития мировой логистической системы.

Литература

Аббасалиев И. С. Эволюция международного сотрудничества в формировании транспортных коридоров в 1991–2020 гг.: на примере Евразии : дис. ... канд. ист. наук. М., 2022.

Внешняя политика и международные связи Европейского союза: осмысливая роль ЕС в мире / отв. ред. Л. О. Игумнова. Иркутск : Отгиск, 2018.

Гулина Е. В. Концептуальное обновление китайской политики по обеспечению безопасности // Актуальные проблемы современных международных отношений. 2015. С. 15–22.

Договор о Европейском союзе (Маастрихт, 7 февраля 1992 г.) (в редакции Лиссабонского договора 2007 г.) [Электронный ресурс]. URL: <http://oceanlaw.ru/wp-content/uploads/2018/02/Договор-о-Европейском-Союзе.pdf> (дата обращения: 15.05.2025).

Договор о создании Экономического союза [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900462> (дата обращения: 16.05.2025).

Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества [Электронный ресурс] : Президент России. 2000. 9 октября. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/3402> (дата обращения: 18.05.2025).

Дорожные карты по четырем общим пространствам [Электронный ресурс]. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/rso/1751893/ (дата обращения: 18.05.2025).

К 2025 году в ЕАЭС создадут систему цифровых транспортных коридоров [Электронный ресурс] : Российская газета. 2020. 17 ноября. URL: <https://rg.ru/2020/11/17/k-2025-godu-v-eaes-sozdadut-sistemu-cifrovyyh-transportnyh-koridorov.html> (дата обращения: 20.05.2025).

Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в перечень транспортных маршрутов ЕвразЭС [Электронный ресурс].

URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2010/wp5/ECE-TRANS-WP5-GE2-05-pres03r.pdf> (дата обращения: 20.05.2025).

Международные транспортные коридоры 2024 [Электронный ресурс]. URL: <https://sttlogistics.ru/information/omp/mezhdunarodnye-transportnye-koridory/> (дата обращения: 20.05.2025).

Меморандум о сотрудничестве государств – участников СНГ в области международных транспортных коридоров от 18 сентября 2003 года [Электронный ресурс]. URL: https://base.spinform.ru/show_doc.fwx/show_doc.fwx?rgn=4749 (дата обращения: 19.05.2025).

Мобильность и транспорт [Электронный ресурс]. URL: https://transport.ec.europa.eu/index_en (дата обращения: 15.05.2025).

Подберезкина О. А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России: дис. ... канд. полит. наук. М. : МГИМО, 2015.

Понтинг К. Всемирная история. Новый взгляд. М. : Астрель, 2010.

Программа Регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.carecprogram.org/index.php?page=carec.countrnes> (дата обращения: 19.05.2025).

Решение межгосударственного совета Евразийского экономического сообщества от 18 апреля 2007 года [Электронный ресурс]. URL: https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=18136 (дата обращения: 20.05.2025).

Соглашение о партнерстве и сотрудничестве, учреждающее партнерство между Российской Федерацией, с одной стороны, и европейскими сообществами и их государствами-членами, с другой стороны. О. Корфу, 1994 [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1900668> (дата обращения: 18.05.2025).

Соглашение о порядке транзита через территории государств – участников Содружества Независимых Государств [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901781323> (дата обращения: 19.05.2025).

Соглашение стран СНГ от 20.01.1995 «О Таможенном союзе» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_6257/ (дата обращения: 15.05.2025).

Транспортные сети во имя мира и развития [Электронный ресурс]. URL: https://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/doc/2005_12_07_ten_t_final_report_ru.pdf (дата обращения: 18.05.2025).

Albrechts L., Coppens T. Megacorridors: Striking a Balance between the Space of Flows and the Space of Places // *Journal of Transport Geography*. 2003. Vol. 11. No. 3. Pp. 215–224.

Chapman D. Pratt D., Larkham P., Dickins I. Concepts and Definitions of Corridors: Evidence from England's Midlands // *Journal of Transport Geography*. 2003. Vol. 11. No. 3. Pp. 179–191.

Opitz S., Tellman U. Europe as Infrastructure: Networking the Operative Community // *South Atlantic Quarterly*. 2015. No. 1. Pp. 171–190.

Single European Act. 1986 [Электронный ресурс]. URL: http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/treaties_other.htm (дата обращения: 15.05.2025).

TRACECA [Электронный ресурс]. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/> (дата обращения: 17.05.2025).

The Treaty of Amsterdam Amending the Treaty on European Union, the Treaties Establishing the European Communities and Certain Related Acts [Электронный ресурс]. URL: <https://web.archive.org/web/20120829111957/>; <http://www.eurotreaties.com/amsterdamtreaty.pdf> (дата обращения: 17.05.2025).

Treaty of Lisbon Amending the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European [Электронный ресурс]. URL: Union <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2007:306:FULL&from=FI> (дата обращения: 18.05.2025).

Zacker M. W., Sutton A. *Governing Global Networks. International Regimes for Transportation and Communications.* Cambridge : Cambridge University Press, 1998.