



THEORETICAL APPROACHES TO THE STUDY OF TRANSPORT CORRIDORS

Khazratkul Azimov

Researcher

Tashkent State University of Oriental Studies

Tashkent, Uzbekistan

ABOUT ARTICLE

Key words: transport corridors, geoeconomics, geopolitics, historical integration, Hanseatic League, rail networks, digital logistics, green logistics.

Received: 10.04.25

Accepted: 12.04.25

Published: 14.04.25

Abstract: This article explores key theoretical approaches to the study of international transport corridors. The author analyzes the geoeconomic, geopolitical, and dependency theories, emphasizing the historical development of trade routes—from the Hanseatic League to modern multimodal systems. The strategic role of transport infrastructure in global economic integration and regional cooperation is discussed. The paper also examines digitalization in logistics, the emergence of "green" corridors, and institutional frameworks regulating transport systems in the 21st century.

TRANSPORT KORIDORLARINI O'RGANISHNING NAZARIY YONDASHUVLARI

Xazratkul Azimov

mustaqil tadqiqotchisi

Toshkent davlat sharqshunoslik universiteti

Toshkent, O'zbekiston

MAQOLA HAQIDA

Kalit so'zlar: transport koridorlari, geoiqtisodiyot, geosiyosat, tarixiy integratsiya, Ganza ittifoqi, temiryo'l tarmoqlari, raqamli logistika, yashil logistika.

Annotatsiya: Mazkur maqolada xalqaro transport koridorlarini o'rganish bo'yicha asosiy nazariy yondashuvlar ko'rib chiqiladi. Muallif geoiqtisodiy, geosiyosiy va mustaqillik nazariyalari asosida transport yo'llarining shakllanishini, ularning tarixiy rivojlanishi va zamonaviy global integratsiyadagi o'rnini tahlil qiladi. Xususan, Ganza ittifoqi tajribasi, XIX–XX asrlardagi temiryo'l va kanal qurilishi, hamda XXI asrda transport tarmoqlarining raqamlashtirilishi va ekologik talablari yoritiladi. Maqolada

transport infratuzilmasining iqtisodiy hamkorlik, xavfsizlik, va hududlararo bog'liqlikni ta'minlashdagi strategik roli asoslanadi.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ИЗУЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Хазраткул Азимов

Соискатель

Ташкентского государственного университета востоковедения

Ташкент, Узбекистан

О СТАТЬЕ

Ключевые слова:	транспортные коридоры, геоэкономика, геополитика, интеграция, Ганзейский союз, железные дороги, цифровая логистика, экологический транспорт.	Аннотация:	В статье рассматриваются ключевые теоретические подходы к изучению международных транспортных коридоров. Автор анализирует геоэкономический, геополитический и зависимый подходы, уделяя особое внимание исторической эволюции транспортных маршрутов — от Ганзейского союза до современных мультимодальных систем. Освещается роль транспортной инфраструктуры в формировании глобальных экономических связей и регионального сотрудничества. Также анализируются процессы цифровизации логистики, развитие "зелёных" коридоров и институциональных механизмов регулирования транспортной сферы в XXI веке.
------------------------	--	-------------------	--

Теоретические подходы к изучению транспортных коридоров опираются на несколько ключевых концепций международных отношений. С точки зрения геоэкономики, транспортные коридоры представляют собой стратегические артерии, формирующие основу международной торговли и производства, что делает их объектом конкуренции между государствами. Геополитический анализ транспортных коридоров позволяет выявить их роль в перераспределении влияния между крупными державами, а теория зависимости акцентирует внимание на структурных дисбалансах, возникающих в результате неравномерного доступа стран к логистическим ресурсам.

Исторически транспортные коридоры формировались в зависимости от технологических возможностей и экономических приоритетов конкретных эпох. В древности важнейшие торговые маршруты, такие как Великий шелковый путь и Ганзейский союз, служили основой международных экономических связей, определяя вектор развития цивилизаций.

Как известно, Ганзейский союз (Hanseatic League) представлял собой мощное торговое объединение североευропейских городов, существовавшее с XIII по XVII века. Это объединение возникло как ответ на необходимость защиты торговых интересов и обеспечения безопасных маршрутов для купцов, перевозивших товары по Балтийскому и Северному морям. В отличие от централизованных государств, Ганза функционировала как децентрализованная конфедерация торговых городов, где решения принимались коллегиально на специальных собраниях — Ганзейских днях. Основной целью союза было создание единого экономического пространства, свободного от феодальных пошлин и пиратства. Для этого города-члены Ганзы заключали между собой соглашения, устанавливающие единые стандарты торговли, меры веса и тарифы. Союз охватывал более 200 городов, включая Любек, Гамбург, Бремен, Ригу, Таллин, Новгород и другие. Он способствовал развитию торговой инфраструктуры, строительству портов и складов, а также организации торговых представительств (контор) в стратегически важных точках Европы.

Одним из важнейших достижений Ганзейского союза стало создание надежной транспортной сети, объединявшей Северную Европу с ключевыми рынками Англии, Нидерландов, Франции и Скандинавии. Купцы Ганзы специализировались на экспорте древесины, рыбы, мехов, воска и зерна, импортируя текстиль, вино, металлы и специи. Эта торговая модель сделала союз экономической сверхдержавой своего времени, оказывая влияние не только на торговлю, но и на политику европейских монархий. Ганзейские города могли вводить торговые санкции, блокировать порты и даже финансировать военные кампании для защиты своих интересов. Однако к XVII веку, с усилением национальных государств и развитием альтернативных торговых маршрутов, влияние союза начало ослабевать, а к началу XVIII века он фактически прекратил свое существование. Ганзейский союз можно рассматривать как одну из ранних форм регионального сотрудничества в Европе. Хотя он не был союзом в политическом смысле, как современные интеграционные объединения, его деятельность способствовала экономической кооперации между городами и регионами, формированию единых торговых стандартов и развитию транспортной инфраструктуры. Во время своего существования Ганза фактически создала зону свободной торговли между сотнями городов Северной и Центральной Европы. Это объединение работало по принципу взаимных договоренностей, где города-члены обеспечивали друг другу льготные условия торговли, безопасность морских и сухопутных маршрутов, а также защищали коллективные экономические интересы. Таким образом, Ганзейский союз формировал нечто вроде экономического

пространства, предвосхищая идеи, реализуемые в современных региональных объединениях, таких как Европейский Союз.

Еще одним важным аспектом Ганзы как механизма регионального сотрудничества было создание институциональных структур для координации торговли. Например, Ганзейские съезды собирали представителей различных городов, где обсуждались вопросы торговли, безопасности и общих стратегий. Этот механизм напоминал современные межправительственные организации, обеспечивающие координацию экономической и политической деятельности в рамках региональных интеграционных процессов. Кроме того, Ганза развивала транспортные коридоры между своими членами, обеспечивая стабильность поставок товаров и формируя устойчивые маршруты, связывающие Северную Европу с Англией, Скандинавией, Русью и странами Западной Европы. Этот опыт показал, что торгово-экономическое сотрудничество может играть ключевую роль в формировании мирных и взаимовыгодных отношений между регионами, даже если они принадлежат разным государствам. Ганзейский союз, существовавший в Средние века, можно считать историческим примером успешного регионального сотрудничества. Хотя его структура и цели отличались от современных интеграционных проектов, он заложил основу для многих экономических принципов, используемых сегодня в международной торговле и транспортной логистике.

Развитие транспортных коридоров в XIX и XX веках стало ключевым фактором ускоренной глобализации и формирования современных экономических связей. Введение железнодорожного транспорта, строительство судоходных каналов и появление новых логистических маршрутов коренным образом изменили мировой транспортный ландшафт. Если в предыдущие эпохи передвижение товаров и людей зависело от природных условий и устоявшихся торговых маршрутов, то технологические достижения XIX века позволили не только преодолевать географические барьеры, но и значительно сокращать время и стоимость перевозок.

Одним из важнейших инфраструктурных проектов XIX века стало развитие железнодорожных сетей, которые сформировали основу новых транспортных коридоров. Прокладка Трансконтинентальной железной дороги в США (1869 год), Транссибирской магистрали (1891–1916 годы) и расширение железнодорожных линий в Европе создали условия для быстрого перемещения грузов и пассажиров на дальние расстояния. Эти проекты обеспечили глубокую экономическую интеграцию, так как позволили связывать промышленно развитые регионы с рынками сбыта и источниками сырья. В частности, Транссибирская магистраль сыграла стратегическую роль в формировании евразийских торговых связей, связывая Европу с Дальним Востоком, а железнодорожная сеть Европы

способствовала усилению экономической взаимозависимости между Францией, Германией, Великобританией и другими странами.

Параллельно с железными дорогами значительную роль в трансформации мировых транспортных маршрутов сыграло строительство крупных судоходных каналов, таких как Суэцкий (1869 год) и Панамский (1914 год). Открытие Суэцкого канала радикально изменило морскую логистику, позволив судам проходить из Средиземного моря в Индийский океан, минуя длительное плавание вокруг Африки. Это значительно сократило время транспортировки товаров между Европой и Азией, что способствовало расширению колониальной торговли и укреплению глобальных экономических связей. Аналогично, Панамский канал позволил соединить Атлантический и Тихий океаны, что значительно повысило эффективность торговых маршрутов между Северной Америкой, Азией и Южной Америкой.

XX век продолжил процесс усложнения и оптимизации международных транспортных коридоров. В этот период активное развитие получили воздушные перевозки, контейнеризация грузов и стандартизация логистических процессов. Появление авиационного транспорта обеспечило сверхбыструю доставку товаров и пассажиров на дальние расстояния, что особенно актуально для высокотехнологичных отраслей и стратегически важных грузов. Контейнеризация, внедренная в 1950-х годах, стала революцией в логистике, так как позволила стандартизировать транспортные операции, повысить их безопасность и снизить затраты на перегрузку товаров. К концу XX века транспортные коридоры стали включать мультимодальные логистические системы, объединяющие железнодорожные, морские, автомобильные и авиационные маршруты в единую глобальную сеть.

С началом XXI века транспортные коридоры вошли в новую фазу развития, обусловленную цифровизацией, инновационными технологиями и экологическими требованиями. Основные тенденции включают внедрение интеллектуальных транспортных систем, использование технологий блокчейн для контроля цепочек поставок, развитие «зеленых» коридоров и автоматизацию логистических процессов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. С.Тиллоев. Роль Великого Шелкового пути в формировании и развитии городов на территории современного Таджикистана во 11 в. до н.э. - XVI в.н.э.: автореферат дис. ... доктора исторических наук: 07.00.02. Институт истории, археологии и этнографии им.А.Дониша АН РТ.- Душанбе, 2014.

2. А.Кортунов. Ганзейский союз как прообраз грядущего миропорядка. 31 декабря 2019. <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ganzeyskiy-soyuz-kak-proob-raz-gryadushchego-mioporyadka/>
3. A. Kouzelis. Hanseatic league history & civilization. Kulturlandskapet 2020.
4. 10 мая 1869 года. Построена первая в мире трансконтинентальная железная дорога
5. 10.05.2017. <https://scientificrussia.ru/articles/may10-transcontinental-railroad>.
6. Л.Капустина. И.Меньшенина Развитие Транссибирской магистрали как евроазиатского транспортного коридора. <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-transsibirskoy-magistrali-kak-evroaziatskogo-transportnogo-koridora>.
7. История контейнерных перевозок. 05.01.2023. <https://container-trade.net/istoriya-kontejnernih-perevozok/>