



MODERN STUDIES OF TRANSPORT CORRIDORS: A CONSTRUCTIVIST APPROACH

Khazratkul Azimov

Researcher

Tashkent State University of Oriental Studies

Tashkent, Uzbekistan

ABOUT ARTICLE

Key words: international transport corridors, constructivism, geopolitics, global discourse, social construction, infrastructure policy, BRI, Global Gateway.

Received: 10.04.25

Accepted: 12.04.25

Published: 14.04.25

Abstract: This article analyzes the theoretical foundations of the constructivist approach to the study of international transport corridors. The author emphasizes that the development of transport infrastructure requires consideration not only of economic interests, but also of social, ecological, and geopolitical factors. While classical neorealist and neoliberal theories interpret transport corridors merely as tools of economic integration, the constructivist view perceives them as complex social constructions shaped by national identity, global discourse, and ideological frameworks. The study highlights how modern transport initiatives are influenced by global competition, technological shifts, and political rivalries. The article uses China's "Belt and Road Initiative" and Western counterprojects such as "Global Gateway" to illustrate the geopolitical interpretations of transport corridors.

TRANSPORT KORIDORLARINI ZAMONAVIY TADQIQ ETISH: KONSTRUKTIVISTIK YONDASHUV

Xazratkul Azimov

mustaqil tadqiqotchisi

Toshkent davlat sharqshunoslik universiteti

Toshkent, O'zbekiston

MAQOLA HAQIDA

Kalit so'zlar: xalqaro transport koridorlari, konstruktivizm, geosiyosat, global diskurs, ijtimoiy konstruksiya, infratuzilma

Annotatsiya: Mazkur maqolada xalqaro transport koridorlarini o'rganishda konstruktivistik yondashuvning nazariy

siyosati, OPOY, Global Gateway.

asoslari tahlil qilinadi. Muallif transport infratuzilmasini rivojlantirishda faqat iqtisodiy manfaatlar emas, balki ijtimoiy, ekologik va geosiyosiy omillarni ham hisobga olish zarurligini ta'kidlaydi. Maqolada klassik neorealist va neoliberal nazariyalar transport yo'laklarini faqat iqtisodiy integratsiya vositasi sifatida talqin qilsa, konstruktivistik yondashuv ularni milliy identitet, xalqaro diskurs va ideologik qarashlar bilan bog'liq murakkab ijtimoiy konstruksiya sifatida ko'rib chiqadi. Xususan, muallif transport loyihalarining zamonaviy global raqobat, texnologik o'zgarishlar va siyosiy qarama-qarshiliklar fonida shakllanishini asoslaydi. Xitoyning "Bir belbog' – bir yo'l" tashabbusi va unga qarshi G'arb tashabbuslari misolida transport koridorlarining geosiyosiy talqini ochib beriladi.

СОВРЕМЕННЫЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ: КОНСТРУКТИВИСТСКИЙ ПОДХОД

Хазраткул Азимов

Соискатель

Ташкентского государственного университета востоковедения

Ташкент, Узбекистан

О СТАТЬЕ

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, конструктивизм, геополитика, глобальный дискурс, социальная конструкция, инфраструктурная политика, ОПОП, Global Gateway.

Аннотация: В данной статье анализируются теоретические основы конструктивистского подхода к изучению международных транспортных коридоров. Автор подчёркивает, что развитие транспортной инфраструктуры требует учёта не только экономических интересов, но также социальных, экологических и геополитических факторов. В то время как классические неореалистические и неолиберальные теории рассматривают транспортные коридоры исключительно как инструменты экономической интеграции, конструктивистский подход трактует их как сложные социальные конструкции, формируемые под влиянием национальной идентичности, международного дискурса и идеологических установок. В статье подчёркивается, что современные транспортные инициативы развиваются в условиях глобальной конкуренции, технологических изменений и политических противостояний. На примере

китайской инициативы «Один пояс — один путь» и западных альтернативных проектов, таких как «Global Gateway», раскрывается геополитическое измерение транспортных коридоров.

Современные исследования также подчёркивают, что развитие международных транспортных коридоров требует учёта не только экономических интересов, но и социальных и экологических аспектов. В условиях ускоренной урбанизации, технологической трансформации и климатических вызовов создание инфраструктурных проектов должно сопровождаться грамотным регулированием, направленным на снижение негативных последствий глобального транспортного расширения. Это включает в себя экологическую модернизацию транспортных маршрутов, сокращение выбросов CO₂, повышение безопасности грузоперевозок и использование инновационных технологий для мониторинга и управления транспортными потоками.

Неолиберальный подход, основанный на концепции взаимовыгодной кооперации в экономике, признаёт необходимость создания международных механизмов регулирования транспортных коридоров. Однако отсутствие глобального консенсуса в вопросах управления логистическими маршрутами, различия в интересах государств и их экономических стратегиях затрудняют формирование единых норм, регулирующих транспортные процессы на международном уровне. Это приводит к появлению различных моделей сотрудничества, в которых доминируют региональные интеграционные инициативы и многосторонние соглашения, ориентированные на обеспечение устойчивого развития логистики и торговли. В этой связи следует отметить, что с точки зрения неолиберальной школы, международные транспортные коридоры являются инструментами экономической взаимозависимости, свободной торговли и глобальной интеграции, однако их функционирование не может быть полностью отделено от политических факторов.

По мнению Е.Гончаренко, ключевым аспектом развития международных транспортных коридоров является их согласованная интеграция в евразийскую транспортную систему, что требует гармонизации инфраструктурных проектов и оптимизации логистических процессов. Эффективное функционирование таких коридоров должно обеспечивать свободное перемещение пассажиров и грузов через государственные границы, снижая административные и технические барьеры. Кроме того, особое внимание уделяется рациональному взаимодействию различных видов транспорта в рамках интермодальных логистических цепочек, что позволяет повысить эффективность транспортных операций, минимизировать затраты и улучшить качество перевозок.

Оптимизация транспортного процесса, согласно данному подходу, должна быть направлена на снижение доли транспортных расходов в конечной стоимости товаров, что способствует повышению конкурентоспособности продукции и развитию международной торговли. Важной задачей также является создание единого транспортного пространства, обеспечивающего устойчивое развитие региональных и глобальных логистических связей.

Однако по нашему мнению в современных условиях данный теоретический подход не в полной мере отражает сложность и многослойность развития международных транспортных коридоров, поскольку не учитывает трансформационные процессы в глобальной экономике, технологические изменения и эволюцию геополитического ландшафта. Современная международная логистика перестала быть исключительно инструментом экономической интеграции и оптимизации торговых потоков. Она всё в большей степени становится элементом стратегического планирования, обеспечения национальной безопасности.

Традиционные теоретические модели, ориентированные на развитие транспортных сетей через призму межгосударственной кооперации и экономической взаимозависимости, не учитывают факторы глобальной конкуренции, риски фрагментации международной торговли и новые вызовы, связанные с цифровизацией, киберугрозами и изменением характера глобальной логистики. В условиях нарастающей политизации транспортных маршрутов, усиления санкционной политики и стремления ведущих держав создавать альтернативные транспортные сети, независимые от геополитических конкурентов, требуется новый комплексный подход к анализу транспортных коридоров, включающий инструменты политического, экономического, технологического и экологического прогнозирования.

В этой связи современный этап развития международных транспортных коридоров требует пересмотра устоявшихся концепций, выработки гибридных методологических подходов, интегрирующих экономические, политологические, технологические и стратегические факторы, а также создания новых аналитических инструментов, позволяющих учитывать многовекторные изменения в глобальной транспортной системе.

По нашему мнению в современных условиях международные транспортные коридоры не могут рассматриваться исключительно как инструменты экономической интеграции. Их развитие всё чаще становится предметом геополитического соперничества, где государства используют контроль над транспортными маршрутами не только для укрепления своей экономической позиции, но и в качестве механизма стратегического давления на конкурентов и партнёров.

Конструктивистский подход предполагает, что государства, участвующие в развитии международных транспортных коридоров, руководствуются стремлением к укреплению своих национальных экономик и модернизации транспортной инфраструктуры, опираясь на устоявшиеся представления о собственных экономических возможностях и стратегических приоритетах. Особое влияние на формирование международной транспортной системы оказывают крупные державы, обладающие значительными ресурсами, мощными логистическими возможностями и выраженными геополитическими амбициями, которые стремятся закрепить своё присутствие в ключевых транспортных узлах и направить развитие коридоров в соответствии со своими долгосрочными целями. Основатель конструктивистского подхода А.Вендт акцентировал внимание на том, что международные структуры формируются не только под влиянием материальных факторов, но и через призму гуманитарных и социокультурных аспектов. Он подчёркивает двойственную природу политического процесса, где международная система, с одной стороны, создаёт устойчивые механизмы взаимодействия между государствами, обеспечивая стабильность, а с другой — не может оставаться неизменной, поскольку соотношение сил между странами постоянно трансформируется. В результате государства адаптируются к новым условиям, стремясь реализовать изменяющиеся национальные интересы, что приводит к перестройке международного порядка и формированию новых моделей взаимодействия в системе международных отношений.

Применение конструктивистского подхода даёт возможность глубже понять динамику развития международных транспортных коридоров в контексте глобальной системы международных отношений, поскольку этот теоретический подход рассматривает не только материальные факторы, но и идеи, идентичность и восприятие акторами своих интересов. В отличие от реалистического и неолиберального взглядов, которые акцентируют внимание на экономических и политических аспектах управления транспортными потоками, конструктивизм позволяет анализировать влияние социальных норм, международных дискурсов и восприятия странами своей роли в процессе формирования МТК. Одним из ключевых положений конструктивистского подхода является утверждение о том, что международные отношения не являются объективно детерминированными, а формируются в процессе взаимодействия между акторами. Это означает, что развитие международных транспортных коридоров не определяется исключительно экономическими потребностями или геополитическими интересами, но во многом зависит от идейных конструкций, доминирующих среди государств и международных организаций.

Конструктивистский подход также помогает объяснить различие в восприятии МТК разными государствами. Например, для Китая инициатива «Один пояс – один путь» является не только экономическим проектом, но и инструментом формирования новой глобальной идентичности Китая как ведущего центра евразийской торговли. В то же время, страны ЕС воспринимают этот проект через призму возможной зависимости от китайского капитала, что приводит к разработке альтернативных инициатив, таких как «Global Gateway». Это демонстрирует, что одно и то же явление – развитие транспортных коридоров – интерпретируется странами по-разному в зависимости от их идеологических и стратегических установок.

Кроме того, конструктивизм объясняет формирование новых транспортных стратегий в ответ на глобальные вызовы и угрозы. Изменение баланса сил в международной политике, рост напряжённости между крупными державами и изменения в мировой торговле приводят к пересмотру существующих транспортных маршрутов и созданию альтернативных путей доставки грузов. Например, после введения санкций против России и перераспределения грузопотоков из Азии в Европу через Транскаспийский международный транспортный маршрут, страны Центральной Азии адаптировали свои логистические меры, основываясь не только на экономических расчётах, но и на новой политической реальности.

Конструктивистская концепция взаимозависимости государств позволяет рассмотреть развитие транспортных коридоров как процесс формирования новых международных норм и стандартов. Международные организации, такие как ООН, Всемирный банк, ЕЭК ООН, Международный транспортный форум (ITF), активно участвуют в разработке правовых норм, регулирующих функционирование МТК, а также продвигают идеи «устойчивой логистики», «зелёных коридоров» и цифровой трансформации в сфере международных перевозок. В этом контексте конструктивизм позволяет анализировать, как создание новых международных норм и дискурсов влияет на поведение государств и развитие их транспортных стратегий. Ещё одним важным аспектом, который можно объяснить с позиции конструктивизма, является роль общественного восприятия и формирования идентичности стран-участниц транспортных инициатив. Государства не только формируют транспортные проекты на основе экономических факторов, но и используют их для укрепления своей международной репутации и влияния. Например, Китай активно продвигает свою инициативу ОПОП как «глобальный проект взаимовыгодного сотрудничества», тогда как США и ЕС пытаются

сформировать альтернативные дискурсы, критикуя проект за возможные риски долговой зависимости для стран-участниц.

В этой связи применение конструктивистского подхода позволяет глубже понять международные транспортные коридоры как явление, в котором пересекаются не только экономические и политические интересы, но и дискурсивные стратегии, социальные конструкции и представления стран о своей роли в глобальной системе. В условиях меняющегося баланса сил и стремления государств адаптироваться к новой международной среде особое значение приобретает изучение не только материальных факторов транспортной связанности, но и идеологических оснований, лежащих в основе глобальной инфраструктурной политики.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Keohane R.O., Nye J.S. (1977). Power and Interdependence: World Politics in Transition. Boston: Little, Brown and Company. World Bank. (2018). Trade and Transport Corridor Management Toolkit. Washington, DC.
2. OECD. (2021). The Role of Infrastructure in Global Value Chains. Paris.
3. UNCTAD. (2019). Measuring Transport Connectivity for Trade Facilitation. Geneva.
4. Asian Development Bank. (2020). Regional Connectivity and Economic Growth: The Role of Transport Corridors. Manila.
5. Гончаренко Е.С. Российские участки международных транспортных коридоров как объект экономического исследования. Дисс... канд. эк. н. М.: МГАВТ, 2014.
6. Wendt A. Constructing International Politics // International Security. 1995. Vol.20. №1. P.71-81. 3 Бирюков П.Э. Конфликты на пространствах международных транспортных коридоров и способы их решения // Этносоциум и межнациональная культура. 2018. №11 (125). URL: <http://etnosocium.ru/etnosotsium-%E2%84%9611-125-2018> (дата обращения: 31.01.2019).
7. Global Gateway. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en