

DOI 10.24412/1829-0450-2024-4-79-97
УДК 32

Поступила: 20.11.2024г.
Сдана на рецензию: 26.11.2024г.
Подписана к печати: 22.12.2024г.

ПОЛИТИЧЕСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВА

Н.И. Маргарян

*Российско-Армянский (Славянский) университет
nina-markaryan@yandex.com
ORCID: 0000-0002-7369-116X*

АННОТАЦИЯ

Данная статья посвящена анализу проблем, связанных с определением понятия «транспортно-логистическая система» государства, а также необходимости рассмотрения вопросов, связанных с транспортно-логистической системой, сквозь призму внутривнутриполитических и внешнеполитических вызовов и угроз, что обусловлено ролью транспортно-логистической системы в функционировании государства в целом. В статье обосновывается тезис о том, что тенденция рассмотрения вопросов, связанных с транспортно-логистической системой государства, исключительно с позиций процессов экономического характера, не позволяют в полной степени оценить и прогнозировать вызовы и угрозы, порождаемые в сферах политики и международных отношений, в то время как проблемы транспортно-логистического характера зачастую оказывают непосредственное влияние на протекающие внутривнутриполитические и внешнеполитические процессы.

Ключевые слова: транспортная сфера, транспортно-логистическая система, национальная безопасность, политика в сфере транспорта.

Введение

Восприятие государства как синхронизированного механизма отражающих различные сферы жизнедеятельности общества элементов государственного управления (асинхронность функционирования которых порождает риски социально-политического, экономического, правового характера) с неизбежностью приводит к необходимости рассмотрения отдельных элементов системы сквозь призму структурно-функционального подхода к исследованию роли элементов в функционировании системы (но не сводимо к ним), что позволяет не только эффективным образом прогнозировать и минимизировать риски, порождаемые в связи с дисфункциональностью отдельных элементов системы, определив их место и роль в обеспечении эффективности деятельности системы в целом, но и, в случае необходимости, оптимальным

образом перераспределять ресурсы государства для поддержки и развития отдельного элемента системы с целью оптимизации деятельности системы и ее развития в целом.

Одной из важнейших подсистем государственного управления является транспортно-логистическая система, которая, согласно формулировке В.И. Якунина: «подобно нервной системе» [1] обеспечивает устойчивое развитие социальной, экономической подсистем государства, а также неразрывно связана с вопросами стабильного, эффективного функционирования системы национальной безопасности государства в целом.

При этом, несмотря на довольно весомый пласт работ, посвященных изучению отдельных проблем, связанных с функционированием транспортно-логистической системы государства, в научной литературе нет единого подхода к определению понятия «транспортно-логистическая система», а в некоторых случаях происходит отождествление понятий «транспортно-логистическая система» и «транспортная система», что, на наш взгляд, некорректно ввиду несводимости в полном объеме понятия «транспортно-логистическая система» к «транспортной системе», как и, в ряде случаев, отождествление данного понятия с понятием «транспортная логистика» ввиду того, что, исходя из структурно-функционального подхода к рассмотрению системы, различные ее элементы, выстраивая определенные связи между другими элементами системы, могут порождать качественно иное явление или объект, нежели при самостоятельном функционировании.

Данное обстоятельство порождает необходимость в первую очередь теоретического осмысления содержания понятия «транспортно-логистическая система государства» и его разграничения от вышеотмеченных понятий, без чего, на наш взгляд, невозможно полноценное рассмотрение связанных с данной подсистемой механизма государственного управления проблем, ряд которых, в частности, обусловлен протекающими внутривнутриполитическими и внешнеполитическими процессами, как и осмысление места и роли транспортно-логистической системы в вопросах влияния на сферу политики.

К вопросу о разграничении понятий «транспортная система», «транспортная логистика» и «транспортно-логистическая система»

При анализе научной литературы, а также ряда официальных документов государств и международных объединений можно выделить несколько подходов к определению понятия «транспортная система», отличающихся, в частности, совокупностью элементов, включенных в понятие, а также представлением о функциональном наполнении данных элементов.

Так, согласно закону Республики Армения «О транспорте», понятие «транспортная система» определяется как: «технологически взаимосвязанная система транспортных средств и путей, независимо от формы собственности»

[2], и включает в себя весь спектр транспортных средств, услуги, связанные с обслуживанием пассажиров и эксплуатацией транспортных средств и путей сообщения, а также инфраструктурные объекты. Таким образом, согласно данному определению, систему составляют: железнодорожные станции и станции метро, аэропорты, туннели, мосты, порты, канатные дороги, автовокзалы, транспортные парки, ремонтные и другие вспомогательные объекты, необходимые для погрузочно-разгрузочных работ. Модельный закон «О транспортной деятельности», принятый Межпарламентской Ассамблеей государств-участников СНГ, определяет транспортную систему как «технологически взаимосвязанную систему транспортных средств, транспортных коммуникаций, транспортной инфраструктуры независимо от формы собственности, системы регулирования их взаимодействия» [3]. В докладе, подготовленном для Комитета Европейского парламента по транспорту и туризму, понятие «транспортная система» рассматривается как совокупность транспортного сектора и транспортной инфраструктуры [4]. При этом, данные подходы к определению понятия ограничиваются лишь перечислением совокупности элементов системы, не отражая, при этом, функциональные особенности отмеченной системы, в то время как именно функциональные связи между элементами определяют систему.

Данный недостаток был учтен в работах ряда авторов, обращающих внимание также на функциональные особенности транспортной системы. В частности, Е.А. Панкратова определяет «транспортную систему» как: «совокупность согласованно функционирующих транспортных средств и путей сообщения, обеспечивающих перевозки грузов и пассажиров и погрузочно-разгрузочные работы» [5]. Нг. А. Кой Ёю, Ч. Янг, П. Ларсон и др. определяют транспортную систему как «реализацию пространственной сети, структуры связанных инфраструктур, которая обеспечивает поток людей и/или товаров» [6].

Более полное определение понятия «транспортная система» приводят М.М. Ковалев [7], И.С. Фаткин [8] и ряд других авторов, включающих в определение «транспортная система», помимо вышеотмеченных элементов и функций, также такой важный элемент, как вовлеченные в обеспечение функционирования системы трудовые ресурсы, оказывающие существенное влияние на эффективность функционирования системы.

При этом, в англоязычной литературе (в том числе и в официальных документах ЕС, США и т.д.) вместо понятия «транспортная система» чаще используется понятие “transport network” («транспортная сеть»), которое, по сути, наполнено тем же содержанием, что и понятие «транспортная система» в русскоязычной литературе, с сохранением вышеотмеченной вариативности подходов к определению круга элементов, входящих в понятие.

Однако вышеотмеченные определения не отражают прямой корреляции между транспортной системой и вопросами, связанными с жизненно важными (помимо экономической сферы) интересами государства, его стабильным развитием и функционированием, вопросами национальной безопасности и иными сферами государства, а лишь констатируют форменное выражение транспортной системы, без сущностно-функционального наполнения, либо же привязывают успешность функционирования транспортной системы к вопросу экономического благосостояния, без обращения к иным сферам жизнедеятельности общества и государства в целом. В то время как справедливо отмечено в «Стратегии устойчивой и умной мобильности» ЕС (и с теоретической точки зрения применимо к государству как институту в целом) транспорт и возможность передвижения являются неотъемлемыми факторами экономической, социальной жизни государства, фактором укрепления «идентичности» (в данном документе – «европейской»), но утверждение справедливо и применительно к иным странам) и преодоления любого типа кризиса, а также залогом укрепления стратегической автономии и устойчивости государства [9] (в рамках вышеотмеченной Стратегии речь, разумеется, идет о ЕС, но, как и в случае вопроса, связанного с идентичностью, утверждение справедливо для государства как политического института в целом). Более того, как видно из вышеприведенных определений, в исследовательском сообществе нет единого подхода к определению элементов данной системы: так, ряд исследователей включает в определение транспортной системы также человеческие ресурсы, в то время как другая часть рассматривает транспортную систему лишь как совокупность транспортных средств и путей сообщения.

В связи с этим целесообразно рассмотреть такое понятие, как «транспортная логистика», которое отражает (хотя и не в полной степени) функциональные особенности транспортной системы государства, что позволяет определить место и роль транспортной системы в вопросах обеспечения эффективности функционирования государства как системы, а также спрогнозировать возможные вызовы и угрозы, порождаемые, в частности, политическими факторами, и влияющие на деятельность подсистем государства, в частности, транспортно-логистической подсистемы. При этом важно отметить, что само понятие «логистика» имеет множество определений, и рассматривать его отдельно – без привязки к конкретной области – в рамках данного научного исследования нецелесообразно.

М.М. Ковалев и др. определяют «транспортную логистику» как «комплексное и взаимосвязанное решение задач, связанных с организацией перевозки (перемещения) грузов, пассажиров и багажа, наиболее рациональная схема перемещения грузов от грузоотправителя к грузополучателю с использованием одного или нескольких видов транспорта» [10]. При этом, авторы

особо подчеркивают фактор оптимизации функционирования транспортных маршрутов в вопросе товарооборота и пассажирооборота.

Ряд европейских авторов, рассматривая понятие «транспортная логистика», трактуют его как: «часть цепочки поставок, которая, в сущности, призвана эффективным образом, результативно организовать, управлять, оптимизировать и, в конечном итоге, осуществлять физическое распределение товаров и информации по всей восходящей и нисходящей цепочке» [11]. При этом, как справедливо отмечают авторы статьи, несмотря на тот факт, что данное понятие широко используется не только в экспертной среде, но и в официальных документах (например, Евросоюза), нет единого теоретического осмысления понятия «транспортная логистика». Следует, тем не менее, отметить то обстоятельство, что в вышеуказанном исследовании также наличен ряд проблем, так как авторы, рассматривая различные подходы к трактовке понятия «транспортная логистика» и пытаясь сформулировать единый теоретический подход к определению, не в полной мере отражают привязку данного понятия к конкретной сфере приложения. Так, например, рассматривая официальные документы ЕС, авторы приводят определение «транспортной логистики», данное в «Плане действий по логистике грузовых перевозок» ЕС [12], не отмечая того, что понятие «транспортная логистика» в данном документе используется применительно к сфере именно грузовых перевозок, и речь идет о «грузовой транспортной логистике», в то время, как понятие «транспортная логистика» не ограничивается данным видом транспорта и намного шире, нежели вышеотмеченное понятие.

Шт. Аншютц трактует понятие «транспортная логистика» как «...специализированную область логистической отрасли, нацеленную на эффективное и результативное перемещение товаров из одного места в другое» [13], включающую не только сам процесс транспортировки товаров (то есть, их физического перемещения из точки «А» в точку «Б»), но также ряд процессов и действий, направленных на планирование, выполнение и контроль за осуществлением товарооборота.

Таким образом, как видно из вышеприведенных примеров, которые, по сути, исчерпывают подходы исследователей к трактовке понятия «транспортная логистика», в научной и экспертной среде также нет единого подхода к определению круга элементов, входящих в определение «транспортная логистика», так как часть исследователей делают упор лишь на вопросах оптимизации товарооборота, другие же включают в данное понятие также элемент пассажирооборота.

Однако ни одно из вышеперечисленных определений в полной мере не отражает системный характер транспортной сферы и ее роли как важнейшей подсистемы для эффективного функционирования государства как системы в целом. Более того, в выше рассмотренных определениях отсутствует ряд

элементов, которые придают транспортной сфере государства именно системный характер, каждый элемент которой связан строго определенными связями с другими элементами, что, в целом, и определяет систему.

Представляется, что перечисленные недостатки могли бы быть учтены в понятии более высокого уровня, а именно: «транспортно-логистическая система». Так, некоторые исследователи включают в понятие «транспортно-логистической системы» субъекты и объекты транспортной и логистической инфраструктуры, которые характеризуются материальными, финансовыми и информационными потоками между ними [14], и целью которых является осуществление хранения, транспортировки и распределения товаров, в совокупности с обеспечением правового и информационного обеспечения данных процессов.

Д.В. Яцкин и др. определяют транспортно-логистическую систему «как совокупность объектов и субъектов транспортной и логистической инфраструктуры, обеспечивающей транспортировку, хранение, распределение товаров» [15]. Как видим, данное определение в сущности совпадает с рядом вышеприведенных определений понятия «транспортная система», а в некоторых случаях и «транспортная логистика», что свидетельствует о недостаточной теоретической разработанности вопросов, связанных с транспортно-логистической системой государства, что, в свою очередь, создает ряд проблем методологического и практического характера, не позволяя всесторонне исследовать связь транспортно-логистической подсистемы с иными подсистемами государства, а следовательно, своевременно прогнозировать и выявлять возможные проблемы транспортно-логистической системы, которые с неизбежностью окажут влияние на иные, жизненно важные сферы государства.

Иного подхода к определению понятия «транспортно-логистическая система» придерживается Д.М. Антюшеня, рассматривающий данное понятие сквозь призму территориального сочетания путей сообщения, инфраструктурных компонентов, а также процесса организации перевозок [16]. При этом, важно подчеркнуть, что исследователь в своей работе особо подчеркивает факт выстраивания единой политики в вопросе функционирования элементов транспортной системы, что позволяет обеспечить стабильное функционирование экономической системы государства в целом.

Проблема недостаточной терминологической разработанности при исследовании проблем, связанных с транспортно-логистической системой государства, наблюдается также в исследованиях западных авторов, что объясняется, на наш взгляд, прагматичным подходом к рассмотрению проблем транспортно-логистической отрасли и необходимостью решения вопросов практического характера, направленных на оптимизацию системы товарооборота и сферы пассажирских перевозок, повышение эффективности вы-

страивания транспортно-логистической системы государства с учетом последних тенденций в данной отрасли (например, разработка и оптимизация систем так называемого «умного транспорта» (intelligent transport systems), мультимодальных моделей перевозок), а также глобальных вызовов, таких, как ухудшение экологической ситуации и т.д.

Более того, одной из основных проблем вышеперечисленных определений является рассмотрение транспортно-логистической системы сугубо сквозь призму экономической сферы, без отражения взаимосвязи с военной, социальной (данный аспект, например, отражен в ряде документов ЕС, например, в «Стратегии устойчивой и разумной мобильности» и т.д.), и иными сферами функционирования государства, что, на наш взгляд, не позволяет в полной мере оценить связанные с развитием транспортно-логистической системы государства риски и прогнозировать возможные последствия изменений транспортно-логистической картины государства.

Тем не менее, в рамках данного исследования мы будем исходить именно из понятия «транспортно-логистическая система», которое включает в себя не только объекты транспортно-логистической инфраструктуры, сопутствующее материально-техническое и информационное обеспечение, но также отражает фактор единой политики по обеспечению функционирования и стратегического развития отдельных элементов системы и системы в целом, и функциональные свойства данной подсистемы в осуществлении функционирования государства как единой системы.

Таким образом, *транспортно-логистическая система государства* представляет собой совокупность объектов и субъектов транспортной и логистической инфраструктуры государства, функционирующих на основе единой государственной политики по осуществлению эффективной транспортировки грузов и пассажиров, и направленных на обеспечение территориального единства, развитие межрегиональных связей и реализацию геополитического потенциала государства.

Политическое измерение транспортно-логистической системы государства

Отсутствие единого подхода к определению понятия «транспортно-логистическая система», равно как и чрезмерно узкое понимание ее места и роли в вопросах стабильного функционирования аппарата государственного управления, сводимое лишь к сфере экономического регулирования, не позволяют в полной мере оценить уровень взаимосвязи транспортно-логистической сферы с иными сферами государства, что порождает ряд непрогнозируемых вызовов и угроз отдельным сферам жизнедеятельности общества, национальной безопасности и стабильному функционированию государства в це-

лом. В то время как проблема поиска путей реализации и развития транспортно-логистического потенциала государства как неотъемлемого элемента его стабильного функционирования зачастую становилась причиной вооруженных конфликтов и крупномасштабных войн (наглядным примером могут служить события, разворачивающиеся вокруг Великого шелкового пути [17]), так как именно доступ к транспортным путям, развитость транспортного потенциала государства, в частности, является важнейшим ресурсом, определяющим уровень геополитического влияния государства на международной арене.

Проблема транспортного потенциала государства рассматривается в качестве одной из основополагающих для развития государства (и его политического и геополитического потенциала, в частности) в работах таких крупнейших геополитиков конца XIX-го – начала XX-го века, как Ф. Ратцель [18], рассматривающего транспортную систему государства в качестве важнейшего механизма, уровень развития которого оказывает непосредственное влияние на способность государства эффективным образом использовать имеющиеся у него ресурсы, что, в свою очередь, является основой для расширения территории (так называемого «жизненного пространства») и усиления политического влияния государства; Дж.Х. Маккиндер (в частности, в его работе «Географическая ось истории», большое внимание уделяется железнодорожному потенциалу страны), Ю.Р. Челлен [19], связывающий транспортно-логистический потенциал государства, его доступ к морским и сухопутным путям с политическим влиянием государства на международной арене и успешным функционированием его экономики, оборонной и иных сфер жизнедеятельности общества; К. Хаусхофер [20], который, как и отмеченные классики геополитических теорий, рассматривал транспортно-логистическую систему в качестве одного из основных элементов, позволяющего обеспечить территориальное единство государства, его стратегическое преимущество на международной арене, основу для создания геополитических блоков, а также инструмент политической экспансии.

Однако в дальнейшем акцент в рассмотрении транспортно-логистической системы в качестве одного из важнейших элементов политического влияния и расширения геополитической мощи государства был смещен в сторону экономикоцентризма, который на протяжении всего XXв. оказывал существенное влияние на восприятие роли транспортно-логистической системы в функционировании государства, не позволяя в полной мере определить место и роль транспортно-логистической сферы в системе государственного управления и влияния на сферы жизнедеятельности общества и государства, а также прогнозировать порождаемые данным влиянием вызовы и угрозы.

Одним из фундаментальных исследований, отражающим анализ влияния развития транспортной системы на рост экономики и процессы урбанизации и социальной мобильности, можно считать работу Р.В. Фогеля. В опубликованной в 1962 году в «Журнале экономической истории» статье «Количественный подход к изучению роли железных дорог в экономическом росте Америки: отчет о некоторых предварительных результатах» [21] американский экономист анализирует влияние фактора эксплуатации железной дороги на качественный рост американской экономики (не ограничиваясь отдельными показателями), социальной мобильности, а также развитие городов США. При этом, важность данной работы, на наш взгляд, заключается в том, что, несмотря на экономический анализ влияния развития железнодорожного сообщения как инновационного для того времени вида транспорта, в исследовании намечается тенденция к рассмотрению транспортно-логистической системы как фактора, оказывающего качественное влияние также на иные подсистемы государства, в частности, социальную сферу, а также показатель совокупной мощи государства.

Однако ни данное исследование, ни ряд подобных исследований середины XX – нач. XXI вв., так или иначе затрагивающих роль транспорта в развитии государства (например, исследования М. Кастельса [22] и т.д.) не учитывают политические аспекты взаимосвязи и взаимовлияния транспортной системы и сферы политики (как на внутригосударственном уровне, так и на уровне мировой политики).

Между тем, вопросы, связанные с функционированием транспортно-логистической системы, в частности, локального, регионального и международного уровня, были и остаются инструментом достижения политических целей (как на внутригосударственном уровне, так и в плоскости международных отношений), равно как и политические интересы оказывали и продолжают оказывать непосредственное влияние на транспортно-логистические проекты, что обусловлено самой природой транспортно-логистических систем различного уровня как важнейших связующих подсистем, их ролью в функционировании общества и государства в целом (своя призму обеспечения связей между различными территориальными единицами государства, что отражается не только на уровне экономического развития данных субъектов, но и обеспечивает определенный уровень мобильности населения, оказывающий непосредственное воздействие на формирование политического мировоззрения индивидов, а также является залогом успешного функционирования центральной власти), а также влиянием на характер межрегиональных связей (качестве важнейшего инструмента усиления регионального сотрудничества и региональной и межрегиональной интеграции).

Более того, процесс поиска путей эффективной реализации транспортно-логистического потенциала государства ввиду протекающих параллельно

процессов глобализации, с одной стороны, и регионального, а также трансрегионального «замыкания» - с другой, стал одной из основных проблем современных государств, так как реализация транспортно-логистического потенциала страны непосредственным образом влияет на эффективность осуществления внутренней социально-экономической политики (именно состояние транспортно-логистической системы, в частности, влияет на равномерное развитие отдельных районов и регионов страны, что необходимо рассматривать также в контексте мер по обеспечению национальной безопасности), а также оказывает влияние на политическое позиционирование государства на международной арене (в частности, путем вовлечения государства в функционирование тех или иных международных транспортных коридоров).

Указанные аспекты способствовали появлению ряда немногочисленных исследований, авторы которых предприняли попытку рассмотрения транспортно-логистических систем (как на уровне внутригосударственных, так и на уровне региональных и межрегиональных транспортных систем, таких, как МТК) сквозь призму политических процессов и явлений. Особый интерес представляет пласт работ авторов, исследующих проблемы взаимосвязи между политическими предпочтениями граждан и манифестируемой и проводимой той или иной политической силой транспортной политикой, работ, посвященных рассмотрению зависимости между проводимой транспортной политикой и находящейся у власти той или иной политической силой (к примеру, таких авторов, как П. Кристиансен, В. Кауфманн, Ф. Фишерт, Ж. Вон, Д. Сперлинг, К. Легаси, А. Эбзеев, О. Судоргин [23] и пр.), а также работ, исследующих проблемы взаимовлияния геополитических факторов и транспортно-логистических систем локального, регионального и международного уровня (напр., работы В. Лин, Х. Нурали, А. Ахмади, К. Фурсова, А. Вартумяна, В. Егорова [24]).

При этом, интерес к научному осмыслению вопросов рассмотрения транспортно-логистических систем сквозь призму политических и геополитических процессов обусловлен, в частности, множеством исторических эпизодов, демонстрирующих – как транспортная сфера становилась инструментом политического давления и борьбы как на внутривнутриполитическом уровне, так и в сфере международных отношений.

Данное утверждение наглядно подтверждают протекающие в европейских странах (в частности, в Великобритании, Франции, Германии, Пруссии, Дании, Австрии и т.д.) в 1840-х гг. внутривнутриполитические процессы (как результат, в частности, сложной экономической обстановки), а также обострившиеся на международной арене противоречия, отчасти обусловленные также попытками внутривнутриполитических сил решить вопрос собственной легитимности за счет инициирования внешнеполитических процессов.

При этом, на наш взгляд, именно обращение к историческим эпизодам, имевшим место в ряде стран, являющихся ключевыми игроками на международной арене, позволяет утверждать о взаимосвязи транспортно-логистической и политической систем как устойчивом явлении, а не носящим эпизодический характер, и, следовательно, необходимости системного рассмотрения проблем, связанных с транспортно-логистической системой сквозь призму политических процессов и явлений.

Наглядным примером вышеизложенного утверждения являются события, разворачивающиеся в XIX в. в Европе, в частности, во Франции, оказавшие влияние на геополитические процессы и международную обстановку. Так, к 1842 г. власти Франции осознали, что существующая система строительства ж/д сети неэффективна и уступает английской (что было неприемлемо на фоне обострения англо-французских отношений), где, в отличие от Франции (350 миль), было проложено уже 1500 миль железнодорожного полотна [25]. В результате, был принят закон о сотрудничестве между государством и частными компаниями в вопросе строительства железной дороги, согласно которому отныне именно государство имело абсолютное право определения основных направлений прокладки железнодорожных путей, целесообразность их конструирования и т.д., что, согласно мнению члена Британского парламента, президента Института инженеров-строителей Джозефа Лока [26], в отличие от либерального подхода Англии в вопросе строительства железнодорожных путей, позволило Франции выстроить значительно более эффективную железнодорожную структуру, нежели Англии.

Принятие закона форсировало строительство французской железнодорожной сети, сопредельной границам Германского союза, что вызвало беспокойство Германии, переживавшей внутривнутриполитический кризис и проблемы внутри Германского Союза в целом. Волнения охватили также Пруссию, требовавшую от Германии обеспечить свою безопасность. В результате, было инициировано строительство сети стратегических железных дорог с целью оптимизировать движение военного контингента в случае необходимости. Однако, как пишет профессор, директор Института исследований Кембриджского университета Б. Симмс, Сейм согласился выделить деньги на строительство железной дороги только при условии политических уступок (либерального характера) со стороны монарха Фридриха Вильгельма: создания органа народного представительства при монархе, свободу евреев, проживающих в провинциях Пруссии, проведения конституционных реформ и т.д. [27] Таким образом, вопрос строительства стратегически важных железнодорожных путей стал инструментом внутривнутриполитической борьбы, оказав влияние на дальнейший характер осуществления власти в Пруссии.

Вопрос транспортного сообщения как инструмента политического влияния на международной арене был использован также канцлером Германской

империи О. фон Бисмарком, который, как пишет Б. Симмс, в вопросе противоречий с Францией и мобилизации международного сообщества для нейтрализации исходившей от нее угрозы, также использовал вопрос транспортных коммуникаций, «обратив внимание международного сообщества на попытки французов присвоить часть бельгийской железнодорожной сети» [28].

Другим примером приведенного ранее утверждения о необходимости осмысления роли транспортно-логистической системы сквозь призму политического являются процессы, развернувшиеся в середине XIX века вокруг идеи строительства Суэцкого канала, ставшей еще одним объектом конфронтации между Францией и Великобританией, а также поводом для решения внутривластных задач и внутривластной борьбы (между Консерваторами и Либералами) в самой Англии. Активно продвигаемая французским дипломатом Ф. де Лессепсом идея строительства Суэцкого канала, который, согласно его заявлениям, должен был быть экономически выгодным всем морским державам, в том числе Англии, так как значительно сокращался путь доставки товаров из Англии в Индию, встретила неуклонное сопротивление со стороны премьера-министра Великобритании Г. Дж. Палмерстона, усматривавшего в идее строительства канала сугубо политические и геополитические устремления Франции и считавшего, что таким образом Франция (в лице, в частности, Ф. Де Лессепса) пытается подорвать сообщение между Англией и колониальной Индией, облегчив тем самым доступ к колониальным владениям Англии третьим странам и сделав уязвимым любую операцию Великобританией в Индийском море [29], а также «сделать более легким отделение Египта от Турции» [30], что, по его мнению, противоречило условиям Парижского мирного договора, в рамках которого Великобритания, в частности, обязалась сохранять целостность Турецкой империи. Данная позиция Палмерстона была раскритикована его политическими оппонентами, в частности, в лице К. Гриффита и Дж. Робака, обвинивших Палмерстона и его сторонников в том, что они, игнорируя коммерческие интересы в условиях капиталистических отношений и продолжая уже устаревшую политическую линию, наносят непоправимый ущерб репутации Великобритании, представляя ее в глазах мира меркантильной и эгоистичной державой, которая готова ради своих узкогосударственных интересов «выступить против всеобщего человеческого блага» [31], в то время как строительство Суэцкого канала выгодно, в первую очередь, именно Великобритании. Против политической позиции Палмерстона и его сторонников выступил также английский философ и политик, член Либеральной партии Дж. С. Милль, в своей работе «Несколько слов о невмешательстве» подвергший критике внешнеполитическую линию Великобритании и обвинивший позицию Англии в лице Палмерстона и его сторонников в «малодушии и глупости», заявив, что одна страна: «не

может препятствовать всему человечеству в получении какого-либо великого блага» [32].

Таким образом, заявленный в качестве экономического проект Суэцкого канала, призванный сократить расстояние между Индийский океаном и Средиземным морем с целью оптимизации международного товарооборота ¹, стал инструментом политического и геополитического противоборства как внутри самой Англии, так и на международной арене.

Наглядным историческим примером противоречий, связанных с транспортно-логистическим каркасом Европы, порожденных результатами Первой мировой войны, является проблема так называемого «Польского» или Данцигского коридора, ставшего инструментом политического влияния в отношении Германии и Польши, а также «камнем преткновения» в отношениях Франции и Великобритании.

Подписанный по результатам Первой мировой войны Мирный договор с Германией (Версальский договор) от 28 июня 1919г. содержал ряд глав, отделов и отдельных статей (в частности, Ч.3, От. XI, Ч. XII, От. II, III, VI и т.д. [33]), регулирующих отношения государств в вопросах использования железнодорожных и морских путей (в частности, интернационализировался имеющих важное военно-стратегическое положение для Германии Кильский пролив, а ряд морских портов передавался в аренду Чехословакии), проходящих по территории Германии. Германию обязали обеспечить беспрепятственное передвижение грузов и пассажиров по транспортно-логистическим путям, проходящим по территории Германии, без осуществления досмотра с немецкой стороны и согласно установленным международным тарифам. Обеспечение надлежащего уровня технического состояния данных путей также возлагалось на Германию.

Помимо вышеотмеченного, в таможенные границы Польши был включен получивший, согласно Договору, статус Вольного (находящийся под протекторатом Лиги Наций) немецкий город Данциг [34], что предоставляло право Польше свободно использовать транспортно-логистическую систему Данцига (наземный и водный транспорт), а также распоряжаться сетью железных (кроме трамвайных путей) дорог, пролегающих в пределах Вольного города. Созданный же так называемый «Данцигский коридор», отделивший Германию от Восточной Пруссии, открывал выход Польше к Балтийскому морю.

Тем не менее, создание коридора не обеспечило полного суверенитета Польше, так как Германия оказывала пограничное давление на польское гос-

¹ Более того, в Англии сторонники строительства Канала заявляли, что прокладка Суэцкого канала значительно повысит мобильность военно-морских сил Великобритании в случае, если того потребует обстановка в британской части Индии.

ударство (так называемая польско-германская «таможенная война»), что позволяло выдвигать политические требования в отношении Польши, в частности, в вопросах расширения привилегий немецкого населения, проживавшего на территории Польши и т.д. В итоге, постепенное ухудшение социально-экономической ситуации в Польше привело к ощутимым политическим последствиям, итогом которых стал государственный переворот во главе с Ю. Пилсудским.

Политическое измерение вопросов, связанных с транспортно-логистическими системами, наглядно демонстрируют также протекающие на современном этапе на международной арене процессы.

Одним из масштабных примеров взаимозависимости транспортно-логистических вопросов и сферы политического являются процессы, связанные с функционированием, Ормузского пролива² (наряду с Малакским, Баб-эль-Мандебским и рядом других международных проливов), являющегося, по сути, не просто важнейшим транспортно-логистическим звеном в мировом товарообороте, в частности, в вопросе нефтеторговли, но и инструментом политического давления и стратегического сдерживания в ирано-израильском и ирано-американском противостоянии.

Так, согласно данным Управления энергетической информации США, в 2022 году и первой половине 2023 года объем транспортировки нефтепотоков через Ормузский пролив составил более четверти от общей мировой торговли [35]. Иран рассматривает данное обстоятельство в качестве дополнительной гарантии в вопросах обеспечения собственной безопасности, в частности, в ирано-американских и ирано-израильских отношениях, неоднократно заявляя на официальном уровне [36] о том, что в случае реальной угрозы нападения на территорию ИРИ со стороны вышеотмеченных государств, либо же ужесточения санкционной политики (в частности, в вопросе добычи и транспортировки нефти) со стороны США Иран будет вынужден перекрыть пролив. При этом, любые заявления, касающиеся принадлежности островов Абу-Муса, Большой и Малый Томб, являющихся причиной конфликта между ОАЭ и ИРИ и находящихся под фактической юрисдикцией Ирана, влекут за собой политические последствия, отражаясь на уровне внешнеполитических взаимоотношений Ирана с рядом стран, выступающих, в частности, в роли стратегических партнеров. Наглядным примером является разгоревшийся в июле 2023г. дипломатический скандал между официальной Москвой и Тегераном в связи с итоговым заявлением по результатам стратегического диалога Российской Федерации с Советом сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ), в котором был отражен пункт, касающийся урегулирования вопроса принадлежности вышеотмеченных островов. Иран

² Побережья которого находятся под юрисдикцией Ирана, ОАЭ, а также Омана.

усмотрел в данном заявлении угрозу территориальной целостности [37], отметив, что острова являются неотъемлемой частью Ирана, призвав РФ пересмотреть свою позицию по данному вопросу и не ставить под сомнение вопрос принадлежности островов. В экспертной среде Ирана заговорили о необходимости пересмотра отношений с официальной Москвой, усомнились в характере стратегического партнерства между ИРИ и РФ.

Ярко выраженный политический подтекст прослеживается также в вопросах соперничества таких транспортно-логистических проектов, как МТК «Север-Юг» и «TRASECA», вопросах разблокирования транспортных коммуникаций на Южном Кавказе, возобновления ж/д сообщения между Абхазией и Грузией, проектах расширения транспортно-логистических маршрутов РФ в обход Казахстана (особенно после февраля 2022г.), проект так называемого «Туранского коридора», транспортной составляющей китайской инициативы «Один пояс – один путь» и т.д.

Заключение

Вышеотмеченные и ряд иных исторических примеров (например, Ливерпульская всеобщая транспортная забастовка 1911г., проблема Сувальского коридора, взаимоотношения между Германией, Францией и Англией в вопросе прокладки Багдадской железной дороги, в контексте, в частности, сдерживания усиления влияния Турции и т.д.) наглядно подтверждают тезис о том, что при рассмотрении вопросов, связанных с транспортно-логистическими системами различного уровня (государственный, региональный, межрегиональный, международный) необходимо учитывать не только экономический и географический факторы, но и политические аспекты, влияющие на выстраивание и функционирование данных систем, а также их влияние на политические процессы как на внутригосударственном уровне, так и на уровне межрегионального и межгосударственного взаимодействия, что обусловлено, в частности, следующими факторами:

- уровень развитости транспортно-логистической системы государства, являющейся важнейшим элементом обеспечения межрегиональных связей, и, как следствие – формирования единого, интегрированного социально-экономического и политического пространства, а также залогом мобильности граждан (в частности, в цепочке «село-город»), оказывает опосредованное влияние на политическое мировоззрение граждан;

- вопросы, связанные с транспортом, являясь неотъемлемой частью повседневной жизни человека (особенно в условиях городской среды, где уровень развития транспортной инфраструктуры непосредственно обуславливает качество жизни населения, что порождает необходимость обеспечения

соответствующего уровня предоставляемых услуг, обеспечивающих беспрепятственную мобильность населения), могут оказывать прямое влияние на электоральные предпочтения граждан и уровень легитимности власти;

– транспортно-логистические структуры нередко выступают в качестве инструмента политического (внутригосударственный уровень) и геополитического влияния, что обусловлено их ролью в осуществлении международного товарооборота и пассажирооборота, транспортировки энергоносителей, а также реализации оборонного потенциала государства (вопросы маневренности и мобильности военной техники, эффективности доставки боеприпасов, переброски войск и т.д.).

Данные тезисы порождают необходимость системного подхода к рассмотрению вопросов, связанных с транспортной сферой государства сквозь призму политических процессов и явлений, что позволит повысить эффективность прогнозирования вызовов и угроз транспортно-логистического характера, которые могут носить критический характер для стабильного функционирования государства в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Якунин В.И.* Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития / В.И. Якунин. М.: ЗАО «Издательство “Экономика”», 2006. 432с. С. 6.
2. Закон Республики Армения «О транспорте» (принят: 03.02.1998г). URL: <http://www.parliament.am/legislation.php?sel=show&ID=1460&lang=rus>
3. Модельный закон «О транспортной деятельности» (постановление N 29-8 от 31 октября 2007 года). URL: <https://docs.cntd.ru/document/902092598>.
4. *Schroten, A., Van Grinsven, A., Tol, E., Leestemaker, L., Schackmann, P.P., Vonk-Noordgraaf, D., Van Meijeren, J., Kalisvaart, S.* Research for TRAN Committee – The impact of emerging technologies on the transport system, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels, 2020. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/652226/IPOL_STU\(2020\)652226_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/652226/IPOL_STU(2020)652226_EN.pdf)
5. *Панкратова Е.А.* Экономическая эффективность транспортной системы: методологические подходы к оценке / Е.А. Панкратова // Транспортное дело России, № 5, 2020. СС. 10–13. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=44622682>
6. *Koi Yu A. Ng, Jiang Ch., Larson P., Prentice B., Duval D.* Transport Nodal System, Elsevier, 2018. PP. 1–7: <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-811067-6.00001-8>.
7. *Ковалев М.М.* Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы: моногр. / М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дугина. Минск: Изд. центр БГУ, 2017. 327с. С. 13. URL: <https://elib.bsu.by/bitstream/>
8. *Фаткин И.С.* Об оценке эффективности транспортной системы, как открытой сложной системы / И.С. Фаткин, В.К. Зимин // «Вестник Российского государственного аграрного заочного университета», № 30 (35), 2018. СС. 44–50. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=40082068>
9. Sustainable and smart mobility strategy. Putting European transport on track for the future. URL: https://transport.ec.europa.eu/document/download/be22d311-4a07-4c29-8b72-d6d2-55846069_en?filename=2021-mobility-strategy-and-action-plan.pdf

10. Ковалев М.М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы: моногр. / М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина. Минск: Изд. центр БГУ, 2017. 327с. С. 13. URL: <https://elib.bsu.by/bitstream/>
11. Topolšek, D., Čičiūnienė, K., Cvahte Ojsteršek, T. Defining transport logistics: a literature review and practitioner opinion based approach. *Transport*, 33 (5), 1196–1203. URL: <https://journals.vilniustech.lt/index.php/Transport/article/view/6965/6106>
12. Freight transport logistics action plan. URL: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/freight-transport-logistics-action-plan.html>
13. Dr. Anschütz St. Fundamentals of Transport Logistics: An Overview. URL: <https://www.opheo.com/en/experts-blog/transport-logistics/>
14. Зеленков Г.А., Шевченко В.Н. Сущность транспортно-логистической системы, структура и принципы построения / «Экономический вектор», № 4 (11), 2017. С. 34.
15. Яцкин Д.В., Кочкаров А.А., Кочкаров Р.А. Моделирование транспортно-логистических систем и исследование их структурной устойчивости. *Управленческие науки = Management Sciences in Russia*. 2020;10(1):102-111. doi: 10.26794/2404-022X-2020-10-1-102-111.
16. Антюшеня Д.М. Транспортно-логистическая система Республики Беларусь: становление и развитие /Д.М. Антюшеня. Минск: БНТУ, 2016. 222с. С. 78. URL: https://rep.bntu.by/bitstream/handle/data/25766/Transportno_logisticheskaya.pdf?sequence=5&isAllowed=y
17. См., напр.: Хансен В. Великий шелковый путь: Портовые маршруты через Среднюю Азию. Китай-Согдиана-Персия-Левант / Пер. с англ. С.А. Белоусова. М., ЗАО Изд-во Центрполиграф, 2014. 477с.
18. Ратцель Ф. Область обитания и народ. К. Хаусхофер, Ф. Ратцель. Теория «Жизненного пространства» / Пер. И.Г. Усачев. М.: Изд-во «Алгоритм», 2019.
19. Челлен Р. Государство как форма жизни / Пер. с швед. и прим. Исаева М.А., предисл. и примеч. М.В. Ильина, Изд-во РОССПЭН, 2008. 319с.
20. См.: Хаусхофер К. О геополитике. Работы разных лет. М.: Изд-во Мысль, 2001. 426с.
21. Fogel R.W. A Quantitative Approach to the Study of Railroads in American Economic Growth: A Report of Some Preliminary Finding. *The Journal of Economic History*, Vol. 22, No. 2 (Jun., 1962). Published by: Cambridge University Press on behalf of the Economic History Association. PP. 163–197. URL: <http://www.jstor.org/stable/2114353>
22. Castells M. The network society: a cross-cultural perspective / ed. by Manuel Castells. MPG Books Ltd, Bodmin, Cornwall, Great Britain, 2004.
23. См.: Christiansen P., The effects of transportation priority congruence for political legitimacy, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 132, 2020. СС. 61–76; Kaufmann V., Jemelin Ch., Pflieger G., Pattaroni L. Socio-political analysis of French transport policies: The state of practice. *Transport Policy*, 15, 2008. PP. 12–22. Fichert F. Transport policy planning in Germany. An analysis of political programs and investment masterplans. *Eur. Transp. Res. Rev.* 9, 28 (2017). <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0247-7>; Wan Zh., Wang X., Sperling D. Policy and politics behind the public transportation systems of China's medium-sized cities: Evidence from the Huizhou reform, *Utilities Policy*, Volume 27, 2013. PP 1–8. Legacy C. De-politicising and re-politicising transport infrastructure futures. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 40(7), 2022. PP. 1535–1550. URL: <https://doi.org/10.1177/23996544221092920>. Эбзеев А.А., Судоргин О.А.,

- Нестерчук О.А., Иванов В.Г.* Влияние политики на транспортную систему Российской Федерации. Управление, № 2, 2023. СС. 35–44. *Legacy C.* De-politicising and re-politicising transport infrastructure futures. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 40 (7), 2022. PP. 1535–1550. URL: <https://doi.org/10.1177/23996544221092920>.
24. См.: *Lin W.* Transport geography and geopolitics: Visions, rules and militarism in China's Belt and Road Initiative and beyond. *Journal of Transport Geography*, 81, 2019. URL: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.01.008>. *Noorali H., Ahmadi H.* Analysis of Iran's Geopolitical Role in International Corridors. *Human Geography Research*, 54 (3), 2022. СС. 1161–1187. URL: doi: 10.22059/jhgr.2022.331764.1008388. *Фурсов К.А.* Железные дороги как инструмент геополитики Второй мировой войны. Мир транспорта, №5, 2015. СС. 258–269. *Вартумян А.А.* Влияние транспортных артерий в Каспийском регионе на геополитическое положение в Астраханской области. Каспийский регион: политика, экономика, культура, №3(60), 2019. СС. 202–206. *Егоров В.Г.* Геополитика транспорта: актуальное прочтение. Обозреватель – Observer, № 9 (356), 2019. СС. 23–47.
25. *Huntington W.C.* Analysis of French railroad situation. Trade information bulletin, N17, 1922. P. 5. URL: <https://books.google.am/books?id=TTgbQdHsXH9C&lpg=PA4&ots=TevWCHCRFt&dq=law%20of%201842%20about%20french%20railways%20system&hl=ru&pg=PA4#v=onepage&q=law%20of%201842%20about%20french%20railways%20system&f=false>
26. *Locke J.* French and English railways. *Argus*, Melbourne, March 29, 1858. URL: <https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/7148844#>
27. *Симмс Б.* Европа. Борьба за господство [пер. с англ. В. Желнинова]. М.: Изд-во АСТ, 2017. С. 255.
28. Там же. С. 291.
29. Isthmus Of Suez Canal Volume 146: debated on Friday, 17 July, 1857. Hansard archive. Commons. URL: <https://hansard.parliament.uk/Commons/1857-07-17/debates/3dda64e7-6035-45cd-ab25-e852493b0e1f/IsthmusOfSuezCanal> (дата обращения 17.02.2024).
30. The Isthmus Of Suez Canal. Volume 146: debated on Tuesday, 7 July, 1857. Hansard archive. Commons. URL: <https://hansard.parliament.uk/Commons/1857-07-07/debates/bde43497-10e5-48ca-a953-32c5aa4b0b84/TheIsthmusOfSuezCanal> (дата обращения 17.02.2024).
31. The Isthmus Of Suez Canal. Volume 150: debated on Tuesday, 1 July, 1858. Hansard archive. Commons. URL: <https://hansard.parliament.uk/Commons/1858-06-01/debates/d1e2eab2-e210-478c-8384-17b605331985/IsthmusOfSuezCanal> (дата обращения 17.02.2024).
32. *Милль Дж.С.* Несколько слов о невмешательстве / Пер. А. Куманькова, Д. Чагановой. «Социологическое обозрение», Т. 19, №3, 2020. СС. 281–299.
33. Treaty of Versailles (June 28, 1919). *Treaties and other international agreements of the United States of America 1776–1949. Vol. 2, Multilateral (1918–1930).* University of Virginia, USA. URL: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uva.x004399666&seq=114&q1=map>
34. Там же. Ст. 102, 103, 104.
35. The Strait of Hormuz is the world's most important oil transit chokepoint. U.S. Energy Information Administration. URL: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61002#>

36. См., напр., «Иран может перекрыть Ормузский пролив» // Информационно-аналитическое агентство “SeaNews”. URL: <https://seanews.ru/2024/04/12/ru-iran-mozhet-perekryt-ormuzskij-proliv/>; «Иран пригрозил перекрыть Ормузский пролив из-за санкций США» // Сетевое издание «Интерфакс.ру». URL: <https://www.interfax.ru/world/658964>; “If Iran’s oil export is blocked, no other country in region will export oil either: Imam Khamenei”.
37. “FM: Iran Pulls No Punches over Its Territorial Integrity” // Tasnim News Agency. URL: <https://www.tasnimnews.com/en/news/2023/07/13/2925141/fm-iran-pulls-no-punches-over-its-territorial-integrity>

POLITICAL DIMENSION OF THE TRANSPORT-LOGISTIC SYSTEM OF THE STATE

N. Margaryan

Russian-Armenian (Slavonic) University

nina-markaryan@yandex.com

ORCID: 0000-0002-7369-116X

ABSTRACT

The article is devoted to the analysis of problems of definition of the concept of “transport-logistic system” of the state, as well as the need to consider issues related to the transport and logistics system through the prism of domestic and foreign policy challenges and threats, which is due to the role of the transport and logistics system in the functioning of the state as a whole. The article substantiates the thesis that the tendency to consider issues related to the transport-logistic system of the state exclusively from the standpoint of economic processes does not allow to fully assess and predict the challenges and threats generated in the spheres of politics and international relations, while transport and logistics problems often have a direct impact on ongoing domestic and foreign policy processes.

Keywords: transport sector, transport and logistics system, national security, transport policy.