

## **Влияние международно-политических факторов на развитие мировой логистической системы**

**Научный руководитель – Абылгазиев Игорь Ишеналиевич**

*Саркисян Мгер Араратович*

*Аспирант*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет глобальных процессов, Образовательная программа «Международное гуманитарное сотрудничество», Москва, Россия

*E-mail: mger-s@yandex.ru*

На протяжении всей истории человечества существовали транспортные пути, позволявшие объединять регионы, стимулировать торговые и культурные обмены. На сегодняшний момент коммуникации развиваются очень быстро, мировая система характеризуется активной интеграцией, увеличением количества связей, нарастанием торговых потоков. Данное исследование посвящено попытке выделить основные этапы развития единого евразийского пространства через призму международно-политических факторов.

«Нулевой» или предварительный этап приходится на 1960-1980-е годы, это время, когда были сформированы предпосылки возникновения сети евразийской логистики. Важным событием было создание Отдела устойчивого транспорта при Европейской экономической комиссии, осуществлявшего работу по развитию транспортного сообщения в масштабах евразийского пространства.

Первый этап формирования сети евразийской логистики на фоне кризиса биполярной системы мироустройства пришелся, соответственно, на 1980-1990-е годы. Ключевыми моментами были заключение Единого европейского акта, предопределившего формирование общего европейского пространства, и создание СНГ после распада СССР и подписание в 1993 году Договора о создании Экономического союза, закрепляющего приверженность стран-участниц проводить согласованную политику в области развития транспорта и коммуникаций.

Второй этап приходится на 1993–1996 годы и характеризуется продолжением политической и транспортной интеграции европейского и постсоветского пространств. Одним из ведущих логистических коммуникационных проектов стал ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа – Азия – Кавказ, шедший в обход России). Продолжением интеграционных процессов на постсоветском пространстве стало подписание в 1995 г. Соглашения о Таможенном союзе.

Третий этап занимает временной промежуток с 1998 по 2006 годы, характеризуется активизацией всех тенденций, проявившихся на предыдущем этапе. Сотрудничество России и ЕС было нацелено на «содействие взаимодополняемости их транспортных секторов и постепенной интеграции транспортных сетей, устранение технических и административных препятствий и обеспечение возможности взаимодействия транспортных инфраструктур». В рамках договора о создании Союзного государства России и Беларуси (1999) предполагалось создание инфраструктуры для путей «Север – Юг» и «Запад – Восток».

Четвертый этап, пришедшийся на 2007-2014 годы, характеризуется появлением новых инициатив в рамках евразийской интеграции. Европейский союз продолжал процессы расширения. В рамках ЕврАзЭС в 2007 г. был утвержден «Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС», включивший два крупных мультимодальных коридора («Север – Юг» и Панъевропейский транспортный коридор №2). В 2011 г. в рамках ЕврАзЭС был создан

Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог. В 2013 г. прозвучало предложение Си Цзиньпина по организации инициативы ОПОП.

Пятый этап можно назвать переломным периодом (2015-2022). На фоне конфронтации между РФ и ЕС создан Евразийский экономический союз. Это стало одним из ключевых шагов по развитию евразийской интеграции. 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».

Современный этап, начавшийся в 2023 году, характеризуется активной адаптацией к тем коренным изменениям, которые прошли на предыдущем этапе. Примером успешной адаптации может служить, что на 2023 год портами РФ на Каспийском море было обработано на 29 % больше грузов (7,8 млн тонн), чем в предыдущем, что 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.

Таким образом, международно-политические факторы выступают доминирующими в развитии мировой логистической системы, определяя ее структурные характеристики и общие тенденции развития.

#### Источники и литература

- 1) Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества [Электронный ресурс] : Президент России. 2000. 9 октября. URL: [http://www.kremlin.ru/supplement / 3402](http://www.kremlin.ru/supplement/3402) (дата обращения: 01.04.2026).
- 2) Дорожные карты по четырем общим пространствам [Электронный ресурс]. URL: [https://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/rso/1751893/](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/rso/1751893/) (дата обращения: 30.03.2026).
- 3) Международные транспортные коридоры 2024 [Электронный ресурс]. URL: <https://sttlogistics.ru/information/omp/mezhdunarodnye-transportnye-koridory/> (дата обращения: 20.03.2026).
- 4) Соглашение стран СНГ от 20.01.1995 «О Таможенном союзе» [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/ cons\\_doc\\_LAW\\_6257/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_6257/) (дата обращения: 15.03.2026).