

К.И. Байзакова , **Ф.Т. Кукеева** ,
Ф.К. Жанаштай* 

Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Алматы, Казахстан
*e-mail: zhanashtayf@mail.ru

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА В УСЛОВИЯХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ И РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНКУРЕНЦИИ ДЕРЖАВ

Статья посвящена исследованию стратегической устойчивости Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) в условиях нарастающей геополитической нестабильности и региональной конкуренции. Актуальность темы определяется растущей ролью ТМТМ как стратегической альтернативы традиционным путям, соединяющим Центральную Азию с Европой, что позиционирует Казахстан ключевым транзитным узлом в меняющемся геополитическом пространстве Евразии.

Целью исследования является комплексная оценка влияния внешнеполитических факторов на надёжность и устойчивость маршрута, а также выявление адаптационных механизмов, позволяющих повысить его конкурентоспособность. Новизна работы заключается в междисциплинарном подходе, объединяющем геополитику, международные отношения и транспортную логистику, что позволяет глубже раскрыть взаимосвязь между политическими рисками и функционированием инфраструктуры.

Методология базируется на системном и сравнительном анализе, охватывающем политико-экономические детерминанты устойчивости маршрута и интересы ключевых акторов – Китая, России, ЕС, Турции, Ирана и США. Особое внимание уделено сопоставлению Транскаспийского международного транспортного маршрута с альтернативными маршрутами через Россию и Иран, а также институциональным инициативам и инвестиционным проектам Казахстана.

В заключение сформулированы рекомендации по укреплению стратегической устойчивости маршрута, включая расширение многостороннего сотрудничества, цифровизацию логистических процессов и диверсификацию транспортных связей.

Ключевые слова: Транскаспийский международный транспортный маршрут, стратегическая устойчивость, Центральная Азия, Казахстан, транспортные коридоры, геополитика.

K.I. Baizakova, F.T. Kukeyeva, F.K. Zhanashtay*
Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan
*e-mail: zhanashtayf@mail.ru

Strategic Sustainability of the Trans-Caspian International Transport Route in the Context of Geopolitical Instability and Regional Power Competition

The article is devoted to the study of the strategic stability of the Trans-Caspian International Transport Route (TITR) against the backdrop of growing geopolitical instability and regional competition. The relevance of the topic is determined by the growing role of the TITR as a strategic alternative to traditional routes connecting Central Asia with Europe, thereby positioning Kazakhstan as a key transit hub in Eurasia's evolving geopolitical landscape.

The purpose of the study is to provide a comprehensive assessment of the impact of foreign policy factors on the reliability and stability of the corridor, as well as to identify adaptation mechanisms to enhance its competitiveness. The novelty of this study stems from an interdisciplinary approach combining geopolitics, international relations, and transport logistics, which allows for a deeper understanding of the relationship between political risks and infrastructure functioning.

The methodology is based on a systematic and comparative analysis encompassing the political and economic determinants of corridor sustainability and the interests of key actors – China, Russia, the EU, Turkey, Iran, and the United States. Particular attention is given to comparing the Trans-Caspian International Transport Route with alternative routes through Russia and Iran, as well as Kazakhstan's institutional initiatives and investment projects.

In conclusion, recommendations are formulated to strengthen the strategic sustainability of the corridor, including the expansion of multilateral cooperation, digitalization of logistics processes, and diversification of transport links.

Keywords: Trans-Caspian International Transport Route, strategic stability, Central Asia, Kazakhstan, transport corridors, geopolitics.

К.И. Байзакова, Ф.Т. Кукеева, Ф.К. Жанаштай*

Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Алматы, Қазақстан
e-mail: zhanashtayf@mail.ru

Геосаяси тұрақсыздық және державалардың аймақтық бәсекелестігі жағдайында Транскаспий халықаралық көлік маршрутының стратегиялық тұрақтылығы

Мақала өсіп келе жатқан геосаяси тұрақсыздық пен аймақтық бәсекелестік жағдайында Транскаспий халықаралық көлік маршрутының (ТХКМ) стратегиялық тұрақтылығын талдауға арналған. Тақырыптың өзектілігі Орталық Азияны Еуропамен байланыстыратын дәстүрлі маршруттарға стратегиялық балама ретінде ТХКМ-нің өсіп келе жатқан рөлімен айқындалады, бұл Қазақстанды Еуразияның өзгермелі геосаяси кеңістігіндегі негізгі транзиттік торапқа айналдырады.

Зерттеудің мақсаты – сыртқы саяси факторлардың маршруттың сенімділігі мен тұрақтылығына әсерін кешенді бағалау, сондай-ақ оның бәсекеге қабілеттілігін арттыруға мүмкіндік беретін бейімделу тетіктерін анықтау. Жұмыстың жаңалығы геосаясат, халықаралық қатынастар және көлік логистикасын біріктіретін пәнаралық тәсілде жатыр, бұл саяси тәуекелдер мен инфрақұрылымның жұмыс істеуі арасындағы байланысты тереңірек ашуға мүмкіндік береді.

Әдістеме маршруттың тұрақтылығының саяси-экономикалық детерминанттарын және негізгі актерлердің – Қытай, Ресей, ЕО, Түркия, Иран және АҚШ мүдделерін қамтитын жүйелік және салыстырмалы талдауға негізделген. Транскаспий халықаралық көлік бағыты Ресей мен Иран арқылы өтетін баламалы маршруттармен, сондай-ақ Қазақстанның институционалдық бастамалары мен инвестициялық жобаларымен салыстырылды.

Қорытындылай келе, көпжақты ынтымақтастықты кеңейту, логистикалық процестерді цифрландыру және көлік байланыстарын әртараптандыруды қоса алғанда, маршруттың стратегиялық тұрақтылығын нығайту бойынша ұсыныстар тұжырымдалды.

Түйін сөздер: Транскаспий халықаралық көлік маршруты, стратегиялық орнықтылық, Орталық Азия, Қазақстан, көлік дәліздері, геосаясат.

Введение

Современный глобальный ландшафт характеризуется беспрецедентной геополитической нестабильностью, региональными конфликтами и пересмотром устоявшихся экономических связей. Эти факторы оказывают глубокое влияние на международные транспортные и логистические системы, вынуждая государства и транснациональные компании искать новые маршруты, способные обеспечить надёжность и устойчивость глобальных цепочек поставок.

Реализация транзитного потенциала региона является новым трендом экономической сферы региональных государств. На рубеже нового этапа социально-экономической модернизации приоритетной задачей для Казахстана в области развития национального транспортно-коммуникационного комплекса является обеспечение его конкурентоспособности на мировом рынке услуг и, соответственно, стимулирование роста торговых потоков через территорию республики.

Сегодня Республика Казахстан находится в процессе активного выстраивания своей тран-

зитной политики, совершенствования ее направлений и формирования новых векторов. Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев в интервью национальной газете «Turkistan» отмечал, что «Для нашей страны укрепление ее транзитно-логистического потенциала – задача стратегического значения. Не имеющий прямого выхода к морю, Казахстан, тем не менее, расположен в центре Евразийского континента на пересечении большинства транзитных магистралей. Это большое преимущество, которым мы обязаны умело воспользоваться с пользой для страны» (Токаев, 2026).

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) – очень важный для Казахстана проект. Страна нуждается в диверсификации транспортно-логистического потенциала, особенно на фоне войны в Украине и связанных с ней перебоями поставок. В этих условиях Транскаспийский маршрут, проходящий через Центральную Азию, Каспийское море, Кавказ и далее в Европу, приобретает стратегическую значимость как альтернатива традиционным сухопутным и морским путям. Его развитие опре-

деляется не только экономическими интересами, но и стремлением к снижению геополитических рисков. В связи с этим, анализ вызовов и перспектив развития коридора приобретает сегодня особую актуальность.

Так, о важности Транскаспийского международного транспортного маршрута Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев во время форума в Ашхабаде в декабре 2025 г. заявил, что Казахстан придает должное значение развитию: «Активно участвуем в разработке Комплексной стратегии развития транспортной системы Центральной Азии с целью формирования устойчивых логистических маршрутов. Совместными усилиями мы в конечном счете сможем на взаимовыгодных условиях сформировать современную транспортно-логистическую архитектуру всей Евразии в тесном сотрудничестве с Россией, Китаем, Ираном, Турцией, Азербайджаном, Арменией, Грузией и другими заинтересованными странами» (Токаев, 2025).

Исходя из этого, цель исследования заключается в комплексной оценке стратегической устойчивости ТМТМ в условиях современной геополитической нестабильности и конкуренции держав. Маршрут демонстрирует повышенную стратегическую устойчивость, становясь перспективной альтернативой традиционным направлениям, несмотря на сохраняющиеся инфраструктурные и финансовые вызовы. Его конкурентное преимущество связано с ростом перевозок, сокращением времени транзита, политической поддержкой и обходом зон риска. Казахстан, используя многовекторную внешнюю политику и выгодное географическое положение, играет ключевую роль в укреплении устойчивости ТМТМ и повышении своей переговорной позиции в Евразии, что усиливает его транзитный суверенитет.

Анализ стратегической устойчивости Транскаспийского международного транспортного маршрута через призму национальных и региональных подходов позволит рассмотреть развитие региональных и международных транспортных коммуникаций в Центральной Азии, которые взаимосвязаны с ростом экономики и международного туризма в регионе.

Обзор литературы

Обзор литературы отражает эволюцию подходов к изучению Транскаспийского международного транспортного маршрута. Первоначально внимание исследователей, как М. Классовская

(Klassovskaya, 2023: 3) и Бахри Шахин (Sahin et al., 2009: 6), было сосредоточено на экономической эффективности и инфраструктурных аспектах. В начале 2020-х годов авторы Палу и Хилмолла (Palu et al., 2023: 7), Исматуллаев (Ismatullaev et al., 2023: 2) и Верескун (Vereskun et al., 2023: 383) начали акцентировать внимание на растущем потенциале маршрута в контексте инициативы «Один пояс, один путь» и диверсификации транспортных связей. Позднее работы Акчай (Akçay et al., 2023: 68), Кендердайн и Буцки Т. (Kenderdine et al., 2021) осветили его роль в турецкой и китайской стратегиях. После 2022 года, когда геополитические риски резко усилились, акценты сместились. Исследования Рашивалова (Rashyvalov et al., 2024: 5) показали, что факторы надёжности и безопасности стали приоритетнее минимизации затрат. Анализ Тео Ноттебома (Notteboom, 2024: 16) кризисов в Красном море и Суэцком канале подтвердил уязвимость морских маршрутов, а работы исследователя Ли (Li et al., 2023), о северных путях – поиск альтернативных решений. Так, всё больше внимания уделяется стратегической роли ТМТМ и Казахстана, в частности. Такой сдвиг показывает формирование нового академического консенсуса: устойчивость, цифровизация и институциональная координация становятся ключевыми метриками успеха.

При наличии большого числа публикаций вопрос стратегической устойчивости ТМТМ в условиях после 2022 года, когда традиционные маршруты столкнулись с беспрецедентным давлением, остаётся недостаточно исследованным. Конфликт в Украине и санкции против России подорвали привлекательность Северного коридора, а кризисы в Красном море и климатические вызовы в Панамском канале выявили уязвимость морских перевозок. Эти обстоятельства поставили под сомнение привычные логистические модели и усилили необходимость поиска альтернатив. Транскаспийский международный транспортный маршрут предложил один из таких вариантов, но его устойчивость требует комплексной оценки с учётом как экономических, так и политических факторов.

Материалы и методы

Методология исследования опирается на междисциплинарный подход, объединяющий элементы геополитического анализа, теории международных отношений и транспортной логистики. Такой синтез позволяет рассматривать

Транскаспийский международный транспортный маршрут одновременно как инфраструктурный проект и как инструмент геополитической конкуренции.

Исследование сосредоточено на функционировании и развитии ТМТМ в контексте евразийского транспортного пространства. Особое внимание уделяется периоду после февраля 2022 года, когда вооружённый конфликт в Украине и санкционное давление на Россию существенно изменили конфигурацию глобальных логистических потоков и стимулировали поиск альтернативных направлений транзита между Азией и Европой. Географические рамки охватывают Центральную Азию, Каспийский регион, Кавказ, Турцию и Европейский Союз, при этом Казахстан рассматривается как ключевое звено маршрута и центральный транзитный хаб. В фокусе анализа находятся стратегически важные узлы, включая порты Актау и Курык в Казахстане, порт Баку в Азербайджане, а также трансграничные переходы, определяющие пропускную способность коридора. Условия проведения исследования характеризуются высокой динамичностью международной обстановки, интенсивным развитием инфраструктуры и усиливающейся конкуренцией за транзитные потоки, что делает оценку устойчивости маршрута особенно актуальной.

Теоретическую основу составляют три ключевые концепции. Во-первых, теория стратегической устойчивости, применяемая к транспортным коридорам, акцентирует внимание на способности системы сохранять функции и адаптироваться в условиях кризисов и шоков (Sahin et al., 2009: 9). Во-вторых, геоэкономический подход рассматривает экономические механизмы – торговые пути, инфраструктурные проекты, инвестиции – как инструменты внешнеполитического влияния. В-третьих, концепция комплексной взаимозависимости помогает объяснить, как развитие ТМТМ укрепляет региональные связи и формирует новые формы сотрудничества в Евразии (Keohane & Nye, 1977: 231). Дополнительно используется институциональный подход, позволяющий проанализировать роль правил, соглашений и реформ в повышении надёжности маршрута.

Методы исследования включают исторический подход для анализа эволюции маршрута, сравнительный метод для сопоставления ТМТМ с альтернативными направлениями (через Россию, Иран и морские пути), системный метод для оценки маршрута как комплексной социо-

технической системы и логический метод для установления причинно-следственных связей между геополитическими событиями и динамикой перевозок. Специальные методы включают контент-анализ стратегических документов (инициативы Belt and Road, Global Gateway, «Срединный коридор») и количественный анализ статистических данных (тонны, TEU, транзитное время). Для оценки будущих перспектив применялся сценарный анализ, основанный на прогнозах, которые предполагают утроение грузопотоков к 2030 году при условии целевых инвестиций и реформ (World Bank, 2023).

Таким образом, выбранная методология сочетает проверенные теоретические рамки и официальные эмпирические данные, что обеспечивает целостный и практико-ориентированный анализ стратегической устойчивости ТМТМ в условиях современной геополитической нестабильности.

Результаты

Транскаспийский международный транспортный маршрут представляет собой стратегически важный логистический путь, соединяющий Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию, Турцию и далее в Европу. Он служит альтернативой традиционным маршрутам через Россию и Суэцкий канал, обеспечивая более быстрые и безопасные пути доставки товаров между Азией и Европой.

После 2022 года ТМТМ значительно повысил свою стратегическую устойчивость. Это связано с геополитическими изменениями, такими как конфликт в Украине и введение международных санкций против России, что привело к необходимости диверсификации логистических путей. Казахстан, в частности, столкнулся с вызовами в транспортировке товаров через территорию России, что побудило к активному развитию альтернативных направлений, включая данный маршрут.

Анализ количественных показателей Транскаспийского международного транспортного маршрута свидетельствует о значительном росте его операционной активности после 2022 года. Общий объем грузоперевозок по коридору в 2023 году достиг 2,8 миллиона тонн, что на 65% превышает показатель 2022 года (1,7 млн тонн) (Paparva, 2025: 7). Эта тенденция ускорируется в 2024 году, когда по итогам 11 месяцев объем перевозок составил 4,1 млн тонн, а итоговый годовой показатель достиг 4,5 млн тонн, показав

рост на 62% по сравнению с 2023 годом. Особенно показательным является рост контейнерных перевозок. После спада в 2023 году, когда объем составил 20,2 тыс. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент), в 2024 году произошел скачок: за 11 месяцев было перевезено 50,5 тыс. ДФЭ, что в 2,6 раза превышает показатели предыдущего года. Прогнозируемый объем по итогам года составил около 55 тыс. ДФЭ. Драйвером этого роста стал транзит из Китая, который за тот же период увеличился более чем в 14 раз (Официальный информационный ресурс Премьер-министра Республики Казахстан, 2025).

Этот впечатляющий рост является следствием того, что Транскаспийский международный транспортный маршрут функционирует как мультилатеральный институциональный комплекс, эффективно объединяющий контейнерные железнодорожные грузовые сети Китайской Народной Республики и Европейского Союза. Коридор начинается в Китае и Юго-Восточной Азии и следует в Европу через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан и Грузию. Такое развитие обеспечивает альтернативный транспортный коридор, не проходящий через Россию, что отвечает потребностям западного мира в условиях сокращения цепочек поставок из России. До 2022 года ТМТМ оставался относительно маргинальным маршрутом, однако резкий сдвиг в геополитическом ландшафте вынудил многих грузоотправителей пересмотреть свои логистические стратегии.

Основной рост потоков контейнерных грузов в мире приходится на товарооборот между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом, при этом значительная доля проходит через страны СНГ, что создает благоприятные условия для развития маршрута. В целом, развитие международных транспортных коридоров становится точками роста не только для национальных экономик, но и для крупных регионов. Увеличение объемов перевозок напрямую связано с поиском «транзитного суверенитета» странами Центральной Азии, которые стремятся уменьшить свою зависимость от одного направления или региона. Казахстан, как крупная транзитная страна, активно инвестирует в развитие портов на Каспии и железнодорожной инфраструктуры, чтобы увеличить пропускную способность и стать надежным мостом между Востоком и Западом (European Investment Bank, 2024). Для стран, не имеющих выхода к морю ТМТМ предоставляет новые возможности для интеграции в глобальную торговлю, стимулируя экономиче-

ский рост и диверсификацию экспорта, а также укрепляя их геополитическое влияние.

На сегодняшний день Транскаспийский международный транспортный маршрут уже обрабатывает значительные объемы товаров, включая нефтепродукты, зерно, металлы, химическую продукцию и контейнерные грузы, что свидетельствует о его многофункциональности и способности адаптироваться к различным потребностям рынка. Параллельно с ростом объемов ключевым фактором конкурентоспособности Транскаспийского маршрута становится сокращение сроков доставки. Заявленная цель – обеспечить транзит между Европой и Китаем в среднем за 15 дней, при этом фактическая доставка до портов Грузии уже занимает около 12 дней (Официальный информационный ресурс Премьер-министра Республики Казахстан, 2025). Практика показывает, что эта цель достижима: в мае 2024 года поезд из китайского Сианя прибыл в Баку всего за 8 дней (Азербайджанское Государственное Информационное Агентство, 2019).

Эффективность Транскаспийского международного транспортного маршрута обусловлена его мультимодальным характером, который сочетает железнодорожные и морские перевозки. Преимущество сухопутных путей по скорости над морскими является давно установленным фактом: если контейнер доставляется из Китая в Европейский Союз по морю за 30–35 дней, то по железной дороге это занимает около 14 дней. Для данного маршрута, несмотря на наличие морского участка, общая скорость сохраняется на уровне 12–15 дней, что значительно превосходит традиционные морские маршруты (Министерство транспорта Республики Казахстан, 2024). Это особенно важно для таких категорий товаров, как электроника, фармацевтика и другие продукты с коротким жизненным циклом или высокой стоимостью.

Нестабильность традиционных морских путей дополнительно подчеркивает ценность скоростных сухопутных альтернатив. Блокировка Суэцкого канала в марте 2021 года контейнеровозом «Ever Given» вызвала задержку сотен судов и обошлась мировой торговле в миллиарды долларов. Более поздние события, такие как кризис в Красном море, привели к сокращению транзита через Суэцкий канал на 42% и вынудили суда обходить Африку, что добавило до двух недель к их пути и увеличило топливные расходы примерно на 1 миллион долларов за рейс в одну сторону (Li et al., 2023).

Такие сбои делают Транскаспийский международный транспортный маршрут стратегически важным для обеспечения бесперебойности поставок. Ассоциация ТМТМ предпринимает активные шаги по улучшению скорости и эффективности коридора, включая усилия по оптимизации потоков, гармонизации тарифов и устранению «узких мест», что является непрерывным процессом.

Несмотря на очевидные преимущества данного маршрута в скорости, анализ стоимости перевозок показывает, что коридор является более дорогим по сравнению с традиционными морскими путями. Согласно данным, стоимость перевозки одного контейнера по маршруту составляет примерно \$7,000–\$8,000 USD, тогда как морская перевозка обходится в \$4,000–\$5,000 USD (Министерство транспорта Республики Казахстан, 2024). Однако этот ценовой разрыв становится менее критичным в условиях возрастающей глобальной неопределенности, где фактор надежности приобретает первостепенное значение.

Устойчивое развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута критически зависит от постоянной модернизации его инфраструктуры. Несмотря на прогресс, остаются узкие места, особенно в портах Каспийского моря и на железнодорожных сетях. Однако активные инвестиционные программы и международное сотрудничество направлены на устранение этих проблем.

Европейский Союз активно поддерживает развитие ТМТМ в рамках своей стратегии Global Gateway. На Форуме инвесторов для транспортной взаимосвязанности ЕС и Центральной Азии

было объявлено о выделении 10 миллиардов евро на развитие коридора. Конкретные обязательства включают 1,47 миллиарда евро от Европейского инвестиционного банка (ЕИБ) и 1,5 миллиарда евро от Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) для проектов в Казахстане (Букеева, 2024). Эти средства направляются на модернизацию портов, электрификацию железных дорог и строительство автомагистралей.

Казахстан, являясь ключевым участником, также активно инвестирует в развитие своей транспортной инфраструктуры. Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (КТЖ) планирует построить 5000 км новых и отремонтировать 11 000 км существующих железнодорожных путей к 2029 году (Токаев, 2025).

Знаковым событием стало заключение контракта с американской компанией Wabtec на сумму 4,2 миллиарда долларов на поставку локомотивов нового поколения. Каспийские порты Актау и Курык трансформируются в единый логистический кластер с целью увеличения пропускной способности до 30 миллионов тонн к 2028 году (Министерство транспорта Республики Казахстан, 2024).

Ключевым результатом анализа геополитической обстановки является вывод о том, что риски для традиционных морских путей заставляют переоценивать логистические модели. Как отмечается в отчете Европейского совета по международным отношениям, «импакт геополитических рисков на морские цепочки поставок приводит к экономическим, логистическим и безопасным вызовам», что напрямую повышает стратегическую ценность альтернативных коридоров (Rizzi, 2024).

Таблица 1. Ключевые инвестиционные проекты в инфраструктуру ТМТМ

Проект/локация	Инвестор/Инициатива	Сумма инвестиций	Цель
Развитие транспортной связности в ЦА	ЕС (Global Gateway), МФИ	10 млрд	Комплексное развитие ТМТМ
Модернизация ж/д и портов Казахстана	ЕБРР	1,5 млрд	Увеличение пропускной способности
Модернизация ж/д парка КТЖ	Wabtec Corp.	4,2 млрд	Повышение эффективности и надежности
Модернизация портов Актау и Курык	Правительство РК, частные инвесторы	3,7 млрд	Создание логистического хаба

Источник: Составлено автором на основе официальных сообщений ЕС, ЕБРР, КТЖ.

Развитие «мягкой» инфраструктуры является ключевым элементом повышения эффективности Транскаспийского международного транспортного маршрута. Железнодорожные администрации Казахстана, Азербайджана и Грузии создали совместное предприятие для гармонизации управления, унификации тарифной политики и упрощения транзитных процедур. В 2024 году был запущен Единый координационный центр для централизованного управления операциями на маршруте (Қазақстан теміржолшысы, 2024).

Согласно результатам комплексной диагностики, проведенной Всемирным банком, полному раскрытию коммерческого потенциала коридора препятствует совокупность системных проблем (World Bank, 2023).

Эти барьеры носят многоуровневый характер, охватывая как физическую инфраструктуру, так и операционно-финансовые аспекты. Ключевые инфраструктурные ограничения начинаются на Каспийском море, где наблюдается дефицит судов-контейнеровозов, и продолжают в грузинском порту Поти, где эффективность снижается из-за интенсивного заиливания судоходного канала. На сухопутных участках наиболее загруженный железнодорожный переход Гардабани/Бёюк Кясик уступает по уровню развития другим узлам коридора, а его низкая пропускная способность ограничивает возможности для модернизации. Помимо физических ограничений, серьезным препятствием является неконкурентоспособная тарифная политика, особенно в портах Грузии. Стоимость захода контейнеровоза в Поти (\$38,800) более чем вдвое превышает аналогичный показатель Роттердама, а цена обработки контейнера (\$275) значительно выше, чем в портах Актау или Баку. Завершают картину регуляторные и операционные барьеры. Недостаточный уровень координации между участниками перевозок и отсутствие сквозных систем отслеживания наиболее ярко проявляются на азербайджано-грузинской границе. Здесь несогласованность таможенных процедур и отсутствие электронного документооборота вызывают простой продолжительностью от одного до четырех дней, подрывая общую надежность и предсказуемость маршрута.

Таким образом, анализ представленных данных выявляет фундаментальное противоречие: с одной стороны, Транскаспийский международный транспортный маршрут демонстрирует взрывной рост и пользуется мощной политиче-

ской поддержкой, а с другой – его операционная реальность отягощена глубокими инфраструктурными и регуляторными барьерами. Очевидно, что текущий всплеск интереса к маршруту в значительной степени обусловлен внешними геополитическими факторами, а не его внутренней коммерческой эффективностью. Это ставит ключевой вопрос для дальнейшего обсуждения: является ли нынешний рост устойчивым, и смогут ли страны-участницы капитализировать эту возможность, чтобы превратить ТМТМ из ситуативной альтернативы в долгосрочную, конкурентоспособную транспортную артерию.

Дискуссия

Настоящее исследование показывает, что недавнее возрождение Транскаспийского международного транспортного маршрута является не просто эволюцией коммерческой логистики, а прямым и фундаментальным следствием тектонического сдвига в геополитическом ландшафте Евразии. Активизация коридора – это не рыночный выбор в пользу оптимизации, а геополитический императив, продиктованный разрывом традиционных связей после полномасштабного вторжения России в Украину в 2022 году. Северный коридор, проходивший через территорию России и Беларуси и ранее обслуживавший более 86% железнодорожных грузоперевозок между Китаем и Европой, в одночасье превратился в «финансовое и политическое обязательство» для западных компаний из-за санкционных режимов (Valansi, 2025). Это вынудило мировых акторов в срочном порядке искать альтернативные маршруты, что и привело к резкому росту значимости данного маршрута.

Резкий всплеск трафика по ТМТМ следует интерпретировать не просто как коммерческое перенаправление грузов, а как физическое проявление новой геополитической реальности. Этот процесс отражает стратегическое переориентирование как региональных государств, так и внешних держав от традиционной, ориентированной на Россию модели евразийской связности. Таким образом, формируется мощная инерция развития: первоначальный реактивный сдвиг грузопотоков, вызванный геополитическим шоком, теперь закрепляется долгосрочными инвестиционными обязательствами. Например, Европейский Союз выделил 10 миллиардов евро в рамках своей инициативы «Global Gateway» на развитие инфраструктуры коридора, а Европей-

ский банк реконструкции и развития (ЕБРР) оценил немедленные инвестиционные потребности в 3,5 миллиарда евро капиталовложения создают новые основные фонды – модернизированные порты, расширенные железные дороги, цифровизированные таможенные системы, – которые представляют собой значительные необратимые издержки (European Investment Bank, 2024). Это означает, что даже в гипотетическом сценарии нормализации политической ситуации с Россией, вновь созданная и постоянно совершенствуемая инфраструктура Транскаспийского международного транспортного маршрута будет представлять собой конкурентоспособную альтернативу, которой не существовало в таком масштабе до 2022 года. Этот процесс необратимо изменяет стратегическую и экономическую географию Евразии, закрепляя новую карту торговых потоков.

Для стран Центральной Азии и Кавказа, не имеющих выхода к морю, коридор представляет собой нечто большее, чем просто транзитный маршрут; он становится «спасательным кругом» и важнейшим инструментом для диверсификации экономики и укрепления стратегической автономии. Развитие ТМТМ позволяет этим государствам снизить свою историческую зависимость от российской инфраструктуры и транзитных сетей, что, в свою очередь, дает им возможность проводить более уверенную «многовекторную» внешнюю политику, балансируя отношения с Россией, Китаем, ЕС и Турцией. Таким образом, участие в проекте Транскаспийского международного транспортного маршрута является для них актом стратегического хеджирования рисков, связанных с чрезмерной зависимостью от одного регионального гегемона.

В этом контексте проявляется парадоксальная двойственная природа коридора. Будучи порожденным крупным европейским конфликтом, он одновременно позиционируется некоторыми его сторонниками как «перекресток мира» (Valansi, 2025). Эта точка зрения предполагает, что общие экономические интересы в успехе маршрута могут способствовать укреплению регионального сотрудничества и стабильности, особенно на исторически нестабильном Южном Кавказе. Реализация совместных инфраструктурных проектов и гармонизация транзитных процедур создают экономические взаимозависимости, которые потенциально могут служить сдерживающим фактором для возникновения конфликтов между странами-транзитерами.

Следовательно, конечная стратегическая ценность коридора может заключаться не только в его логистической функции, но и в его способности трансформировать региональную динамику, заменяя геополитическое соперничество экономическим партнерством.

Анализ динамики развития Транскаспийского международного транспортного маршрута требует пересмотра устаревшей парадигмы «Новой большой игры» XIX века, которая рассматривала Центральную Азию как пассивную шахматную доску для великих держав. Представленные данные свидетельствуют о более сложной реальности, в которой региональные государства выступают не как «уязвимые призы», а как все более уверенные в себе «средние державы» (Балаубаева и др., 2016:99). Они активно используют маршрут для ведения «бизнеса на своих условиях», умело балансируя между конкурирующими интересами крупных игроков для максимизации собственного суверенитета и экономических выгод. ТМТМ становится для них главным инструментом стратегии «эмансипации» от традиционных сфер влияния.

Ключевые внешние игроки имеют общую тактическую цель – обойти Россию, – однако их стратегические взгляды на модель управления ТМТМ и контроль над его инфраструктурой глубоко расходятся. Фактически, идет борьба за то, чьи правила и стандарты лягут в основу будущих транспортных связей в Евразии.

Европейский Союз видит в коридоре прежде всего инструмент геополитического хеджирования. Его цели включают повышение устойчивости европейских цепочек поставок, диверсификацию источников энергии и снижение геоэкономической зависимости как от России, так и от Китая. Через свою инициативу «Global Gateway» ЕС стремится продвигать открытую, совместимую, рыночную модель связности, основанную на многосторонних соглашениях, прозрачности и верховенстве закона. Для Брюсселя данный маршрут – это не просто путь для товаров, а канал для экспорта европейских норм и стандартов в области устойчивого развития, управления и либерализации рынка.

Китай, напротив, подходит к Транскаспийскому международному транспортному маршруту с позиций прагматичной диверсификации в рамках своей глобальной инициативы «Пояс и путь». События, такие как блокировка Суэцкого канала и санкции против России, наглядно продемонстрировали Пекину риски чрезмерной

зависимости от одного маршрута. Для Китая коридор – это способ обезопасить свои экспортные потоки на запад, расширить доступ к европейским рынкам и углубить экономическую интеграцию с Центральной Азией. Однако его подход сосредоточен на обеспечении эффективности и контроля, что часто реализуется через двусторонние соглашения, доминирование государственных предприятий и стремление получить контроль над ключевыми инфраструктурными узлами, такими как порты и железные дороги. Эта модель, ориентированная на создание сети «центр-периферия», вступает в прямое противоречие с многосторонним и нормативным подходом ЕС. Центральный вопрос, определяющий будущее соперничество, заключается в том, «какая из сторон будет контролировать критически важную инфраструктуру».

Турция использует коридор как краеугольный камень своей стратегии по превращению в центральный евразийский транзитный узел, максимально используя свое уникальное географическое положение. Проект укрепляет политические и экономические связи Анкары с тюркоязычными странами Центральной Азии и повышает ее геополитический статус как моста между Востоком и Западом. Маршрут физически воплощает растущее влияние Турции на Южном Кавказе и в Центральной Азии, позволяя ей проецировать свою мощь и формировать новую сферу интересов.

На этом фоне Россия, несмотря на свою вовлеченность в конфликт в Украине, сохраняет значительное влияние в регионе и, вероятно, будет рассматривать поддерживаемое Западом развитие коридора как угрозу своим интересам в «ближнем зарубежье», потенциально стремясь в будущем сорвать или кооптировать проект. Соединенные Штаты, напротив, по мнению многих аналитиков, в основном «остаются в стороне», что рассматривается как упущенная возможность уравновесить российское и китайское влияние в стратегически важном регионе (Valansi, 2025).

Несмотря на высокий политический интерес и оптимистичные прогнозы, исследование выявляет значительный «растущий разрыв между ожиданиями и реальной пропускной способностью Транскаспийского международного транс-

портного маршрута». В то время как Всемирный банк прогнозирует, что к 2030 году объемы грузоперевозок могут утроиться и достичь 11 миллионов тонн, текущая реальность характеризуется серьезными структурными ограничениями (World Bank, 2023:45).

Разрыв между амбициями и возможностями обусловлен рядом критических узких мест, которые носят не временный, а системный характер:

1) Транскаспийский морской переход. Этот сегмент единодушно признается самым серьезным препятствием на пути всего маршрута. Проблемы включают хроническую нехватку судов (паромов и контейнеровозов), устаревшую портовую инфраструктуру в портах Актау, Курык и Баку, медленные процессы погрузочно-разгрузочных работ и частые сбои в навигации из-за погодных условий, таких как сильные ветры и образование льда в зимний период. Долгосрочную угрозу представляет также обмеление Каспийского моря из-за изменения климата, что может еще больше ограничить тоннаж судов и пропускную способность морского плеча.

2) Дефицит железнодорожной инфраструктуры. Несмотря на реализацию таких важных проектов, как железная дорога Баку-Тбилиси-Карс (БТК), железнодорожные сети в Азербайджане и Грузии страдают от нехватки локомотивов и вагонов, что приводит к заторам и простоям. Кроме того, различие в ширине колеи на границе Китая (1435 мм) и Казахстана (1520 мм) требует трудоемкой и затратной по времени перегрузки контейнеров, что снижает общую скорость и эффективность маршрута.

3) Мультимодальная сложность. Сама природа данного направления, требующая многократных перегрузок (с поезда на судно и снова на поезд), создает дополнительную логистическую сложность, увеличивает риск задержек и повреждения грузов, а также повышает общую стоимость перевозки по сравнению с бесшовным железнодорожным маршрутом Северного коридора (World Bank, 2023:44).

Эти структурные ограничения напрямую влияют на конкурентоспособность Транскаспийского маршрута в сложном соотношении «время-стоимость». Как показано в Таблице – 2, ТМТМ сталкивается с серьезными вызовами на рынке евразийских перевозок.

Таблица 2. Сравнительный анализ ключевых евразийских транспортных коридоров

Коридор	Ключевые страны	Транзитное время (дни)	Ключевые преимущества	Ключевые вызовы
ТМТМ	Китай Казахстан Азербайджан Грузия Турция	18-30	Геополитическая диверсификация: Маршрут в обход России, что снижает санкционные риски. Высокая инвестиционная привлекательность: Активная поддержка со стороны ЕС, Китая и стран-участниц.	Мультимодальность и сложность: Необходимость двух морских переправ (rail-sea-rail) усложняет логистику и увеличивает издержки. bottleneck Инфраструктурные «узкие места» и недостаточная координация.
Северный (Транссиб)	Китай Россия Беларусь страны ЕС	14-20	Скорость: Наиболее быстрое сухопутное транзитное время. Единая инфраструктура: Маршрут проходит по единой железнодорожной системе с унифицированными таможенными правилами (ЕАЭС)	Высокие геополитические риски: Прямая зависимость от санкционного режима и политической обстановки в РФ. монополия Монополияная зависимость от одного транзитного государства.
Южный (через Иран)	Китай Страны ЦА Иран Турция	20-30	Стратегическое расположение: Потенциал для интеграции транспортных потоков из Южной Азии. Альтернативный сухопутный путь: Обеспечивает дополнительный маршрут, независимый от РФ и Каспийского моря.	Санкционные барьеры: Международные ограничения в отношении Ирана создают серьезные финансовые и операционные препятствия. Недостаточное развитие инфраструктуры на отдельных участках.
Морской (через Суэц)	Китай страны ЮВА Индия Египет страны ЕС	30-45+	Экономическая эффективность: Самая низкая стоимость перевозки единицы груза. Высокая пропускная способность: Возможность транспортировки сверхбольших объемов грузов.	Длительность: Самое продолжительное время доставки. Уязвимость «узких мест»: Высокая чувствительность к безопасности в стратегических проливах (Красное море, Суэцкий канал).

Источник: Составлено автором на основе комплексного анализа данных World Bank

Разрыв между заявленным потенциалом (транзит за 15 дней) и текущей реальностью (задержки до 40 дней) создает «ловушку доверия». Нынешний геополитический импульс вызвал огромный интерес и политическую волю, но этот капитал может быть быстро растрочен, если не будут достигнуты ощутимые улучшения в скорости, стоимости и, что самое главное, надежности. Частные инвесторы, чье участие критически важно для преодоления финансового дефицита, оцениваемого в 18,5 миллиардов евро, принимают решения на основе предсказуемой доходности и управляемых рисков. Постоянные задержки, непредсказуемые расходы и логистические сбои подрывают доверие и отпугивают столь необходимый частный капитал. Таким образом, коридор находится в гонке со временем: он должен использовать текущее окно политической поддержки для демонстрации конкретных операционных улучшений. В противном

случае он рискует попасть в порочный круг: низкая производительность отпугивает инвестиции, а отсутствие инвестиций увековечивает низкую производительность, в конечном итоге оставляя коридор нишевым, геополитически мотивированным маршрутом, а не коммерчески жизнеспособной артерией мировой торговли.

Анализ показывает, что наиболее серьезным долгосрочным препятствием на пути развития ТМТМ является не столько дефицит физической инфраструктуры («hard infrastructure»), сколько фрагментация его «мягкой инфраструктуры» («soft infrastructure»). Отчет Всемирного банка недвусмысленно указывает, что главное препятствие – это не технологии, а «различия в правовых и управленческих рамках». Коридор пересекает границы множества стран, каждая из которых имеет собственные таможенные процедуры, тарифные структуры и торговые регуляции, что создает огромное трение на каждом

пограничном переходе и значительно замедляет движение товаров.

Эта проблема усугубляется так называемыми «изолированными операциями». Государственные органы и частные стейкхолдеры в странах-участницах часто действуют в «информационных бункерах», без должной координации и обмена данными. Такая фрагментация ответственности приводит к неэффективным информационным потокам, усложняет сквозное отслеживание грузов и препятствует оптимизации всей логистической цепочки. Отсутствие единого наднационального институционального механизма, наделенного полномочиями по гармонизации процедур и обеспечению соблюдения единых стандартов на всем протяжении маршрута, представляет собой критический пробел в управлении.

Преодоление этих барьеров необходимо для реализации стратегической цели, которую продвигают такие институты, как Всемирный банк и ОЭСР. Это подразумевает не просто перемещение товаров через регион, но и стимулирование торговли, инвестиций и промышленного развития внутри региона. Успешный экономический коридор будет создавать добавленную стоимость на местах, генерировать рабочие места и способствовать экономической диверсификации стран-участниц, превращаясь в двигатель региональной интеграции, а не просто в обходной путь для внешних держав (World bank, 2023:43).

В этом процессе технические и операционные императивы повышения эффективности маршрута становятся мощным катализатором для беспрецедентного уровня трансграничного сотрудничества и институциональной интеграции в регионе. Необходимость гармонизировать таможенные правила, цифровизировать документооборот, координировать расписания движения судов и поездов прагматически подталкивает страны к созданию наднациональных структур управления. Для внедрения предложенных Всемирным банком и ЕБРР решений, таких как единые цифровые документы и общие платежные платформы, от стран-участниц (Казахстана, Азербайджана, Грузии и других) потребуется делегировать часть своего национального суверенитета в области таможенного и транспортного регулирования общему, на уровне всего коридора, механизму или «обязывающей структуре» (World Bank, 2023: 45).

Это запускает эффект функционального «перетекания»: сотрудничество в технической

сфере транспортной логистики порождает необходимость в создании общих политических и правовых институтов для управления этим сотрудничеством. Таким образом, усилия по решению логистических проблем непреднамеренно создают каркас для более глубоко интегрированного экономического и, возможно, политического блока в Центральной Азии и на Кавказе. Успех маршрута одновременно зависит от этого зарождающегося регионализма и является его движущей силой.

Заключительный анализ долгосрочной устойчивости Транскаспийского международного транспортного маршрута должен основываться на концепции «сужающегося окна возможностей». Нынешний всплеск интереса к коридору является результатом специфического и, возможно, временного геополитического расклада: санкции против России и нестабильность на морских путях в Красном море. Его долгосрочная жизнеспособность зависит от способности достичь критической массы инфраструктурных инвестиций и операционной эффективности до того, как это окно закроется – например, в случае, если Северный коридор снова станет приемлемым вариантом или если южный морской маршрут стабилизируется.

Наибольшую угрозу для будущего ТМТМ представляет геополитическая нестабильность на Южном Кавказе, которая является самым значительным политическим риском.

Политическая траектория Грузии. Растущая политическая изоляция Грузии от Запада, вызванная внутренними политическими процессами, ставит под угрозу финансирование ключевых инфраструктурных проектов, таких как глубоководный порт Анаклия, и подрывает ее репутацию как надежного транзитного партнера.

Конфликт между Арменией и Азербайджаном. Неурегулированный конфликт и хрупкий мирный процесс между Арменией и Азербайджаном остаются источником серьезной региональной напряженности. Любое возобновление боевых действий может напрямую угрожать ключевым объектам инфраструктуры и парализовать движение по маршруту. И наоборот, заключение прочного мира, который разблокирует транспортные коммуникации, включая так называемый Зангезурский коридор, может кардинально увеличить пропускную способность и эффективность всего маршрута.

Таким образом, анализ показывает, что, хотя Транскаспийский международный транс-

портный маршрут и обсуждается в контексте глобального соперничества великих держав, его самые непосредственные и серьезные угрозы носят локальный, внутрорегиональный характер. Грандиозные стратегические планы Брюсселя или Пекина могут быть полностью сорваны внутривосточным кризисом в Тбилиси или обострением ситуации вокруг Нагорного Карабаха. Эти проблемы не могут напрямую контролироваться внешними силами и зависят от внутренних политических расчетов лидеров в Баку, Ереване и Тбилиси. Это означает, что профиль долгосрочных рисков коридора определяется не столько «Новой большой игрой» между удаленными державами, сколько неурегулированными историческими противоречиями и политической хрупкостью самих стран-транзитеров. Это делает устойчивые долгосрочные частные инвестиции крайне рискованными, поскольку их успешность зависит от уровня региональной стабильности, который не всегда обеспечен.

Заключение

Авторы пришли к выводу, что основным препятствием для развития Транскаспийского международного транспортного маршрута является не дефицит физической инфраструктуры, а глубокая институциональная фрагментация. Отсутствие единого наднационального органа управления, гармонизированных тарифов и унифицированных пограничных процедур создает непредсказуемую операционную среду, которая снижает конкурентоспособность маршрута и отпугивает крупных логистических операторов.

Установлено, что, несмотря на первостепенность институциональных реформ, ТМТМ страдает от критических физических «узких мест», требующих целевых инвестиций. Наиболее значительным из них является транскаспийский морской переход, характеризующийся недостаточной пропускной способностью портов и дефицитом флота, а также отдельные однопутные участки железнодорожной сети на Кавказе.

Анализ показал, что цифровая трансформация является ключевым, но недостаточно используемым инструментом для повышения эффективности коридора. Создание единой цифровой платформы для сквозного отслеживания

грузов и внедрение электронного документооборота способны радикально сократить транзитное время и повысить прозрачность операций, обеспечив значительный прирост конкурентоспособности при относительно невысоких затратах.

Сделан вывод о том, что долгосрочное развитие маршрута финансово неустойчиво без привлечения масштабного частного капитала, что, в свою очередь, невозможно без фундаментальных реформ. Для этого необходимо не только создать предсказуемую регуляторную среду, но и разработать стандартизированные проекты государственно-частного партнерства и реформировать национальные транспортные компании в соответствии с современными принципами корпоративного управления.

Авторы отмечают, что Транскаспийский международный транспортный маршрут функционирует в условиях «сужающегося окна возможностей», обусловленного текущей геополитической конъюнктурой. Его долгосрочная жизнеспособность зависит от способности стран-участниц решить структурные проблемы до того, как внешние условия изменятся, при этом наибольшую угрозу представляют не внешние акторы, а внутренняя политическая нестабильность в транзитных регионах, особенно на Южном Кавказе.

В завершение, успех ТМТМ не предопределен и требует смены парадигмы – от фокуса на разрозненных инфраструктурных проектах к созданию единой, интегрированной и цифровой транзитной экосистемы. Это требует беспрецедентного уровня политической воли и готовности к глубокой институциональной интеграции. Будущее покажет, сможет ли этот амбициозный проект преодолеть внутренние противоречия и стать устойчивой артерией новой евразийской экономики или же он останется в истории как геополитически мотивированный, но коммерчески нереализованный потенциал.

Данная статья подготовлена в рамках финансирования Министерства науки и высшего образования Республики Казахстан научного проекта AP26100515 «Стратегии управления рисками и укрепление внешней политики Казахстана в условиях геополитических вызовов и региональной нестабильности»

Литература

- Akçay, N., & Changgang, G. (2023). Türkiye's Middle Corridor and China's BRI: Identification and assessment. *Insight Turkey*, 63–74. <https://doi.org/10.25253/99.2023251.4>
- European Investment Bank. (2024). Global Gateway: EIB Global to support sustainable transport in Central Asia with co-financing of almost €1.5 billion. <https://www.eib.org/en/press/all/2024-028-global-gateway-eib-global-to-support-sustainable-transport-in-central-asia-with-co-financing-of-almost-eur1-5-billion>
- Ismatullaev, A., Azimov, F., Tashmatova, M., Kutlumuratov, J., & Tukhtaev, V. (2023). Features of the container accumulation factor in the terminal. *E3S Web of Conferences*, 402, 01009. 1–7. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202340201009>
- Kenderdine, T., & Bucskey, P. (2021). Middle Corridor – Policy development and trade potential of the Trans-Caspian International Transport Route. ADBI Working Paper, No. 1268. <https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential>
- Keohane, R. O., & Nye, J. S. (1977). *Power and interdependence: World politics in transition*. Little, Brown.
- Klassovskaya, M. (2023). Assessment of the impact of transport corridors on the economy of the Eurasian region. *SHS Web of Conferences*, 164, 00004. 1–5. <https://doi.org/10.1051/shsconf/202316400004>
- Li, Z., Ding, L., Huang, L., Ringsberg, J., Gong, H., Fournier, N., & Chuang, Z. (2023). Cost–Benefit Analysis of a Trans-Arctic Alternative Route to the Suez Canal: A Method Based on High-Fidelity Ship Performance, Weather, and Ice Forecast Models. *Journal of Marine Science and Engineering*, 11, 711. <https://doi.org/10.3390/jmse11040711>
- Notteboom, T., Haralambides, H. & Cullinane, K. The Red Sea Crisis: ramifications for vessel operations, shipping networks, and maritime supply chains. *Marit Econ Logist*, 26, 1–20 (2024). <https://doi.org/10.1057/s41278-024-00287-z>
- Palu, R., & Hilmola, O.-P. (2023). Future potential of Trans-Caspian corridor: Review. *Logistics*, 7(3), 39. 1–13. <https://doi.org/10.3390/logistics7030039>
- Papava, V. (2025). Transport corridors of Central Asia – Facing the challenges of confrontational globalization. *SSRN Electronic Journal*. 1–12. <https://doi.org/10.2139/ssrn.5189295>
- Rasshyvalov, D., Portnov, Y., Sigaieva, T., Alboshchii, O., & Rozumnyi, O. (2024). Navigating geopolitical risks: Implications for global supply chain management. *Multidisciplinary Reviews*, 7, 2024spe017.1–8. <https://doi.org/10.31893/multirev.2024spe017>
- Rizzi, A. (2024). Risk and reward: Why the EU should develop the Middle Corridor trade route. *European Council on Foreign Relations*. <https://ecfr.eu/article/risk-and-reward-why-the-eu-should-develop-the-middle-corridor-trade-route/>
- Sahin, B., Yilmaz, H., Ust, Y., Guneri, A. F., & Gulsun, B. (2009). An approach for analysing transportation costs and a case study. *European Journal of Operational Research*, Volume 193, Issue 1. 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2007.10.030>
- Valansi, K. (2025). Why the Middle Corridor matters amid a geopolitical reshaping. *Atlantic Council*. <https://www.atlanticcouncil.org/content-series/ac-turkey-defense-journal/why-the-middle-corridor-matters-amid-a-geopolitical-resorting/>
- Vereskun, V., Mamaev, E., & Sorokin, D. (2023). Assessment for the growth prospects in freight turnover of the international transport corridor 'North-south' in modern conditions. *E3S Web of Conferences*, 383, 03013. 1–12. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202338303013>
- World Bank. (2023). *Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030*. World Bank. <http://hdl.handle.net/10986/40626>
- Азербайджанское Государственное Информационное Агентство. (2019). Очередной блок-поезд из Китая прибывает в Азербайджан. Азербайджанское Государственное Информационное Агентство. https://azertag.az/ru/xeber/ochedrednoi_blok_poezd_iz_kitaya_pribyvaet_v_azerbaidzhan-1302385
- Балаубаева, Б. М., & Кожахметов, О. К. (2016). «Новая Большая игра» в Центральной Азии: роль США. *Вестник КазНУ. Серия международные отношения и международное право*, 72(4). 97–103. <https://bulletin-ir-law.kaznu.kz/index.php/1-mo/article/view/371>
- Букеева, А. (2024). Как сделать Средний коридор экономически выгодным. *Forbes.kz*. <https://forbes.kz/articles/kak-sdelat-sredniy-koridor-ekonomicheskii-vygodnym>
- Қазақстан теміржолшысы. (2024). Рост и развитие ТМТМ: Итоги года подвели в правительстве Казахстана. Газета «Қазақстан теміржолшысы». <https://rail-news.kz/ru/news/19392-rost-i-razvitie-tmtm-itogi-goda-podveli-v-pravitelstve-kazaxstana.html>
- Министерство транспорта Республики Казахстан. (2024). Минтранс разрабатывает Комплексный план развития морской инфраструктуры до 2030 года. <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/712418?lang=ru>
- Официальный информационный ресурс Премьер-министра Республики Казахстан. (2025). Премьер-министры Казахстана Олжас Бектенов и Грузии Ираклий Кобахидзе обсудили вопросы торгово-экономического сотрудничества. <https://primeminister.kz/ru/news/premer-ministry-kazakhstan-oljhas-bektenov-i-gruzii-iraklii-kobakhidze-obsudili-voprosy-torgovo-ekonomicheskogo-sotrudnichestva-29644>
- Токаев, К-Ж. (2025). Выступление Президента Казахстана Касым-Жомарта Токаева на общих дебатах 80-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН. Официальный сайт Президента Республики Казахстан. <https://akorda.kz/ru/vystuplenie-prezidenta-kazakhstan-kasym-zhomarta-tokaeva-na-obshchih-debatah-80-y-sessii-generalnoy-assamblei-onn-2481155>
- Токаев, К-Ж. (2025). О формировании современной транспортно-логистической архитектуры всей Евразии высказался Токаев. *Zakon.kz*. <https://www.zakon.kz/sobytiia/6500960-o-formirovanii-sovremennoy-transportnologicheskoy-arkhitektury-vsey-evrazii-vyskazalsya-tokaev.html>
- Токаев, К-Ж. (2026). Глава государства обозначил внешнеполитические приоритеты и реформы Казахстана на 2026 год. *GOV.KZ*. <https://www.gov.kz/memleket/entities/mfa-roma/press/news/details/1140700?lang=ru>

References

- Akçay, N., & Changgang, G. (2023). Türkiye's Middle Corridor and China's BRI: Identification and assessment. *Insight Turkey*, 63–74. <https://doi.org/10.25253/99.2023251.4>
- European Investment Bank. (2024). Global Gateway: EIB Global to support sustainable transport in Central Asia with co-financing of almost €1.5 billion. <https://www.eib.org/en/press/all/2024-028-global-gateway-eib-global-to-support-sustainable-transport-in-central-asia-with-co-financing-of-almost-eur1-5-billion>
- Ismatullaev, A., Azimov, F., Tashmatova, M., Kutlumuratov, J., & Tukhtaev, V. (2023). Features of the container accumulation factor in the terminal. *E3S Web of Conferences*, 402, 01009. 1–7. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202340201009>
- Kenderdine, T., & Bucsky, P. (2021). Middle Corridor – Policy development and trade potential of the Trans-Caspian International Transport Route. ADBI Working Paper, No. 1268. <https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential>
- Keohane, R. O., & Nye, J. S. (1977). *Power and interdependence: World politics in transition*. Little, Brown.
- Klassovskaya, M. (2023). Assessment of the impact of transport corridors on the economy of the Eurasian region. *SHS Web of Conferences*, 164, 00004. 1–5. <https://doi.org/10.1051/shsconf/202316400004>
- Li, Z., Ding, L., Huang, L., Ringsberg, J., Gong, H., Fournier, N., & Chuang, Z. (2023). Cost-Benefit Analysis of a Trans-Arctic Alternative Route to the Suez Canal: A Method Based on High-Fidelity Ship Performance, Weather, and Ice Forecast Models. *Journal of Marine Science and Engineering*, 11, 711. <https://doi.org/10.3390/jmse11040711>
- Notteboom, T., Haralambides, H. & Cullinane, K. The Red Sea Crisis: ramifications for vessel operations, shipping networks, and maritime supply chains. *Marit Econ Logist*, 26, 1–20 (2024). <https://doi.org/10.1057/s41278-024-00287-z>
- Palu, R., & Hilmola, O.-P. (2023). Future potential of Trans-Caspian corridor: Review. *Logistics*, 7(3), 39. 1–13. <https://doi.org/10.3390/logistics7030039>
- Papava, V. (2025). Transport corridors of Central Asia – Facing the challenges of confrontational globalization. *SSRN Electronic Journal*. 1–12. <https://doi.org/10.2139/ssrn.5189295>
- Rasshyvalov, D., Portnov, Y., Sigaieva, T., Alboshchii, O., & Rozumnyi, O. (2024). Navigating geopolitical risks: Implications for global supply chain management. *Multidisciplinary Reviews*, 7, 2024spe017.1–8. <https://doi.org/10.31893/multirev.2024spe017>
- Rizzi, A. (2024). Risk and reward: Why the EU should develop the Middle Corridor trade route. *European Council on Foreign Relations*. <https://ecfr.eu/article/risk-and-reward-why-the-eu-should-develop-the-middle-corridor-trade-route/>
- Sahin, B., Yilmaz, H., Ust, Y., Guneri, A. F., & Gulsun, B. (2009). An approach for analysing transportation costs and a case study. *European Journal of Operational Research*, Volume 193, Issue 1. 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2007.10.030>
- Valansi, K. (2025). Why the Middle Corridor matters amid a geopolitical reshaping. *Atlantic Council*. <https://www.atlanticcouncil.org/content-series/ac-turkey-defense-journal/why-the-middle-corridor-matters-amid-a-geopolitical-reshaping/>
- Vereskun, V., Mamaev, E., & Sorokin, D. (2023). Assessment for the growth prospects in freight turnover of the international transport corridor 'North-south' in modern conditions. *E3S Web of Conferences*, 383, 03013. 1–12. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202338303013>
- World Bank. (2023). Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. *World Bank*. <http://hdl.handle.net/10986/40626>
- Azerbaydzhanskoe Gosudarstvennoe Informatsionnoe Agentstvo. (2019). Ocherednoy blok-poezd iz Kitaya pribyvaet v Azerbaydzhan. *Azerbaydzhanskoe Gosudarstvennoe Informatsionnoe Agentstvo*. https://azertag.az/ru/xeber/ocherednoi_blok_poezd_iz_kitaya_pribyvaet_v_azerbaidzhan-1302385
- Balaubaeva, B. M., & Kozhakhmetov, O. K. (2016). "Novaya Bol'shaya igra" v Tsentral'noy Azii: rol' SSHA. *Vestnik KazNU. Seriya mezhdunarodnye otnosheniya i mezhdunarodnoe pravo*, 72(4), 97–103. <https://bulletin-ir-law.kaznu.kz/index.php/1-mo/article/view/371>
- Bukeeva, A. (2024). Kak sdelat' Sredniy koridor ekonomicheskii vygodnym. *Forbes.kz*. <https://forbes.kz/articles/kak-sdelat-sredniy-koridor-ekonomicheskii-vygodnym>
- Qazaqstan temirzholsy. (2024). Rost i razvitie TMTM: Itogi goda podveli v pravitel'stve Kazakhstana. *Gazeta "Qazaqstan temirzholsy"*. <https://rail-news.kz/ru/news/19392-rost-i-razvitie-tmtm-itogi-goda-podveli-v-pravitelstve-kazaxstana.html>
- Ministerstvo transporta Respubliki Kazakhstan. (2024). Mintransporta razrabatyvaet Kompleksnyy plan razvitiya morskoy infrastruktury do 2030 goda. <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/712418?lang=ru>
- Ofitsial'nyy informatsionnyy resurs Premer-ministra Respubliki Kazakhstan. (2025). Premer-ministry Kazakhstana Olzhas Bektenov i Gruzii Irakliy Kobakhidze obsudili voprosy torgovo-ekonomicheskogo sotrudnichestva. <https://primeminister.kz/ru/news/premer-ministry-kazakhstana-olzhas-bektenov-i-gruzii-irakliy-kobakhidze-obsudili-voprosy-torgovo-ekonomicheskogo-sotrudnichestva-29644>
- Tokayev, K.-Zh. (2025). Vystuplenie Prezidenta Kazakhstana Kasym-Zhomarta Tokayeva na obshchikh debatakh 80-y sessii General'noy Assamblei OON. *Ofitsial'nyy sayt Prezidenta Respubliki Kazakhstan*. <https://akorda.kz/ru/vystuplenie-prezidenta-kazakhstana-kasym-zhomarta-tokayeva-na-obshchih-debatah-80-y-sessii-generalnoy-assamblei-oon-2481155>
- Tokayev, K.-Zh. (2025). O formirovaniy sovremennoy transportno-logisticheskoy arkhitektury vsej Evrazii vyskazalsya Tokayev. *Zakon.kz*. <https://www.zakon.kz/sobytiia/6500960-o-formirovaniy-sovremennoy-transportnologisticheskoy-arkhitektury-vsey-evrazii-vyskazalsya-tokayev.html>
- Tokayev, K.-Zh. (2026). Glava gosudarstva oboznachil vneshnepoliticheskie priority i reformy Kazakhstana na 2026 god. *GOV.KZ*. <https://www.gov.kz/memleket/entities/mfa-roma/press/news/details/1140700?lang=ru>

Информация об авторах:

Байзакова Куралай Иртысовна – д. и. н., профессор, кафедра международных отношений и мировой экономики Казахского национального университета имени аль-Фараби (Алматы, Казахстан, e-mail: kbaizakova@mail.ru).

Кукеева Фатима Тураровна – д. и. н., профессор, кафедра международных отношений и мировой экономики Казахского национального университета имени аль-Фараби (Алматы, Казахстан, e-mail: fturar@mail.ru).

Жанаштай Фатима Кенжебекқызы – докторант PhD кафедры международных отношений и мировой экономики КазНУ имени аль-Фараби (Алматы, Казахстан, e-mail: zhanashtayf@mail.ru).

Information about the authors:

Baizakova Kuralay Irtysovnova – Doctor of Historical Sciences, Professor, Department of International Relations and World Economy, Al-Farabi Kazakh National University (Almaty, Kazakhstan, e-mail: kbaizakova@mail.ru).

Kukeyeva Fatima Turarovna – Doctor of Historical Sciences, Professor, Department of International Relations and World Economy, Al-Farabi Kazakh National University (Almaty, Kazakhstan, e-mail: fturar@mail.ru).

Zhanashtay Fatima Kenzhebekkyzy – PhD student, Department of International Relations and World Economy, Al-Farabi Kazakh National University (Almaty, Kazakhstan, e-mail: zhanashtayf@mail.ru).

Авторлар туралы мәлімет:

Байзакова Куралай Иртысовна – т.г.д., профессор, Әл-Фараби атындағы ҚазҰУ халықаралық қатынастар және әлемдік экономика кафедрасы (Алматы, Қазақстан, e-mail: kbaizakova@mail.ru).

Кукеева Фатима Тураровна – т.г.д., профессор, Әл-Фараби атындағы ҚазҰУ халықаралық қатынастар және әлемдік экономика кафедрасы (Алматы, Қазақстан, e-mail: fturar@mail.ru).

Жанаштай Фатима Кенжебекқызы – Әл-Фараби атындағы ҚазҰУ халықаралық қатынастар және әлемдік экономика кафедрасының PhD докторанты (Алматы, Қазақстан, e-mail: zhanashtayf@mail.ru).

Поступила 22 декабря 2025 г.

Принята 3 марта 2026 г.