

<sup>1</sup>Мармонтова Т.В\*.  <sup>2</sup>Шукыжанова А.Н.\*. 

<sup>1</sup>Международный университет «Астана», Астана, Казахстан

<sup>2</sup>Казахский университет международных отношений и мировых языков  
им. Абылай хана, Алматы, Казахстан.

E-mail: <sup>1</sup>[marmontova@mail.ru](mailto:marmontova@mail.ru), <sup>2</sup>[aiym.shukizhanova@gmail.com](mailto:aiym.shukizhanova@gmail.com)

## ОТ ТРАНЗИТНОГО МАРШРУТА К ЭКОНОМИЧЕСКОМУ КОРИДОРУ: «СРЕДИННЫЙ КОРИДОР» КАК ФАКТОР ПЕРЕОСМЫСЛЕНИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ КАЗАХСТАНА И КИТАЯ

**Аннотация.** Статья анализирует Срединный коридор как фактор переосмысления логистического взаимодействия Казахстана и Китая в условиях трансформации евразийской геоэкономической архитектуры. Цель — выявить его структурную роль в маршрутах «Восток–Запад» и «Север–Юг» и оценить влияние на позиционирование Центральной Азии как транзитного узла. Коридор рассматривается как инструмент перераспределения влияния между Китаем, ЕС, Россией и странами региона. Научная новизна состоит в смещении фокуса с инфраструктуры на институциональное и геоэкономическое измерения: Срединный коридор трактуется как формирующийся экономический коридор, интегрирующий транспортные, нормативные и торгово-политические компоненты. Для этого в статье исследуется динамика грузопотока и определяются причины возникновения «бутылочных горлышек». Данное исследование имеет практическую значимость, определяемую важностью понимания геополитических и геоэкономических условий, при которых возможно развитие коридора до уровня экономического пространства. Методологически решение задач осуществлялось посредством применения метода сравнительного анализа, контент-анализа, оценки достоверности источников. Проведенный анализ показывает, что происходит последовательное развитие и диверсификация функций коридора, что положительно влияет на транзитную функцию Казахстана. Но в долгосрочной перспективе эффективность принимаемых решений будет зависеть от координации, цифровизации и диверсификации грузовой базы.

**Ключевые слова:** Китай, Казахстан, логистика, транзит, хаб, Транскаспийский коридор, геополитика, геоэкономика

### Введение

Логика развития системы международных отношений актуализирует запрос на поиск новых логистических маршрутов, способных обеспечить безопасность транзита грузов. По данным Всемирного совета по судоходству ежегодно морем перевозится 250 миллионов контейнеров с товарами общей стоимостью свыше 7 триллионов долларов ([www.worldshipping.org/a-competitive-industry](http://www.worldshipping.org/a-competitive-industry), 2025). Логистическая отрасль в текущей системе координат подвержена влиянию геополитики, в пользу этого аргумента говорит факт того, что после 2023 года, когда хуситы стали обстреливать и нападать на торговые суда в Красном море, транспортные компании стали активно менять маршруты в пользу более безопасных. Оценить стоимость таких изменений можно если, учесть, что в этом же году через Суэцкий канал прошло 24 000 судов, т. е. около 10% от общего объема мировой торговли. Все эти факторы сыграли свою роль в активизации освоения Китаем, одним из основных грузоотправителей в мире Арктического маршрута. 13 октября 2025 г. в британский порт Феликстоу прибыло первое контейнерное судно под китайским флагом, прошедшее Северным морским путём. Время прохождения через Арктику составило около 20 дней, что почти в два раза быстрее традиционного пути через Суэц. Ограничением этого

маршрута является высокая стоимость перевозки и потенциальные геополитические противоречия, связанные с тесной его привязкой к России (www.ria.ru, 2025). Соответственно на этом фоне сухопутные маршруты, проходящие через Казахстан, становятся рациональным выбором между ценой и временем доставки. По прогнозам аналитиков ЕАБР, сделанных в аналитическом докладе «Евразийский транспортный каркас», к 2030 году объём перевозок по ключевым коридорам Центральной Азии вырастет в 1,5 раза до 95 млн тонн, а контейнерный трафик увеличится почти на две трети — до 1,7 млн TEU (www.eabr.org, 2025). Кроме того, в документе было отмечено, что несмотря на отсутствие прямого выхода к мировому океану, регион располагает уникальным транзитным положением, соединяя Китай и Россию с Южным Кавказом, Турцией, странами Аравийского полуострова, Афганистаном и Пакистаном. Соответственно Республика Казахстан становится ключевым узлом пересечения маршрутов Восток–Запад и Север–Юг, усиливая свою стратегическую значимость главного транзитного хаба и проводника новой логистической архитектуры Евразии. Для КНР транзит через Казахстан, становятся важным, потому что путь через Красное море несмотря на быстроту стал небезопасным, Арктика дорогая и политически чувствительная альтернатива. Срединный коридор соединяющий Китай со странами Европы трансформируется в самостоятельный элемент евразийской логистической архитектуры.

Актуальность исследования обусловлена тем, что «Срединный коридор» рассматривается преимущественно через призму общеевразийских транспортных проектов, без должного акцента на специфику казахстанско-китайского взаимодействия. Цель настоящей статьи заключается в анализе маршрута как фактора переосмысления логистического взаимодействия Казахстана и Китая в условиях меняющейся конъюнктуры. Научная новизна состоит в смещении аналитического фокуса с оценки пропускной способности и технических параметров маршрута на исследование его структурного значения для регионального взаимодействия. «Срединный коридор» рассматривается как механизм институционализации новых форм сотрудничества между Казахстаном и Китаем.

### **Материалы и методы исследования**

Методологическую основу исследования составили общенаучные и специальные международно-политического анализа. Исследовательскими инструментами стали системный и структурно-функциональный подходы, которые позволяют определить место Срединного коридора как в архитектуре евразийской логистики, так и региональной подсистеме «Казахстан – Китай».

Эмпирическую базу анализа составили международные и национальные статистические данные о динамике перевозок по ключевым евразийским коридорам, официальная отчётность профильных министерств и транспортных операторов. В качестве отдельной группы источников использованы аналитические отчёты международных финансовых институтов (ЕАБР, Всемирный банк, Halyk Finance, специализированные консалтинговые центры), которые позволили уточнить параметры пропускной способности, «узкие места» инфраструктуры и сценарные прогнозы развития коридора. Медиаресурсы и прикладные экспертные заметки дают возможность фиксировать текущие события, такие как запуск новых сервисов, подписание соглашений, динамику, публичные заявления чиновников и бизнес-актеров и используются как вторичные ресурсы.

В основу анализа положены статьи из рецензируемых отечественных и зарубежных журналов, благодаря работам Ж. Кегенбекова, Ю. Гамидовой и Д. Бектуровой стало возможным перейти от уровня описания к оценке роли Срединного коридора в рамках текущих геоэкономических и политических процессов в регионе (Кегенбеков, Гамидова, Бектурова, 2024: 149–157). В указанном труде интерес представляет оценка перспектив развития Транскаспийского международного транспортного маршрута, предложение просчитанных сценариев наращивания пропускной способности для преодоления проблем

«бутылочных горлышек». Статья Тумбаева З., Абдыманапова В. и Омаров А. дополняет этот подход факторным анализом, вычлняя инфраструктурные, институциональные и рыночные детерминанты роста транзитного трафика по Транскаспийскому маршруту (Тумбаева, Abdimanapov, Omarov, 2025: 31–36.). Обращает внимания работы Джакубаевой С. и соавторов, где Казахстан и Срединный коридор рассматриваются как новый вектор региональной интеграции и перераспределения ролей в геополитике Центральной Азии (Джакубаева, Жекенов, Мухаметжан, 2025: 17–28). В статье Рахметулиной А. и Абылайхановой Т. проведено сопоставления процессов модернизации транспортного каркаса Казахстана и аналогичных кейсов зарубежных партнеров. В результате можно говорить о ситуации Срединного коридора в контексте идущих процессов диверсификации транзитных маршрутов (Рахметулина, Абылайханова, 2023: 259–271). Китайский взгляд на проблемы Срединного коридора представлен работами Кун Сянюя (Кун Сянюй, 2025: 80–89) и Ди На (Ли На, 2018: 382–392). В первом случае фокус направлен на оценку геополитических рисков и силы их влияния на евразийские коридоры. Во второй инициатива «Пояс и Путь» оценивается как модель системного взаимодействия КНР и региона Центральной Азии и РФ. Такой подход важен при определении стратегической рамки анализа возможной синергии Среднего коридора и логики ОПОП, в контексте растущего геополитического давления на страны евразийского пространства. Т.о. историографическая база работы позволяет трактовать Срединный коридор как полноформатный геоэкономический и политический проект.

### Обсуждение

Китайская глобальная инициатива «Пояс и Путь» может свободно задавать ориентиры развития транспортной системы Евразии, на сегодняшний день в ней задействованы 152 страны и 32 международные организации. Логистическая составляющая инициативы включает 6 международных экономических коридоров: Китай - Монголия – Россия; Новый Евразийский континентальный мост; Китай - Центральная Азия - Западная Азия; Китай - полуостров Индокитай; Китай - Пакистан; Бангладеш - Китай - Индия – Мьянма. «Морской Шелковый путь XXI века является отдельным проектом «Пояса и пути» (Ли На, 2018: 383). Аналитики группы Всемирного банка в 2019 году подсчитали, что транспортные проекты «Пояса и Пути» способствовали увеличению объемов торговли между странами, по территории которых они проходят на 2,8–9,7% процентов, также ими доказано, что время в пути товаров для стран, расположенных вдоль таких коридоров, сократилось на 12 % ([www.openknowledge.worldbank.org](http://www.openknowledge.worldbank.org), 2025). Суммарно в период 2013–2023 гг. КНР инвестировала в страны-участницы инициативы около триллиона долларов США, ВВП стран с низкими доходами благодаря «Поясу и Пути» вырос на 3,4% ([www.dknews.kz](http://www.dknews.kz), 2023). На региональном уровне влияние инициативы институционализируется через развитие комплексных транспортно-логистических моделей. Для Казахстана развитие собственного транспортного и логистического потенциала является важным фактором для диверсификации экономики. Потенциал экономического роста Срединного коридора к 2030 году оценивается в 20 млн тонн грузов в год. Соответственно маршрут можно уверенно назвать ключевым звеном в процессе углубления сотрудничества как со странами Европы, так и с Китаем (Калдаров, Курманбеков, Кабжалялова, 2023:5).

До февраля 2022 года Срединный коридор в рамках проекта TRACECA, инициированного ЕС в 1993 году при участии стран Центральной Азии и Кавказа, несмотря на его формальное сопряжение с китайской инициативой «Пояс и путь» и поддержку со стороны заинтересованных государств и международных институтов развития, сохранял статус маршрута регионального значения с ограниченной экономической отдачей. После начала российско-украинского конфликта объем грузоперевозок увеличился в 2,5 раза, при этом доля Республики Казахстан в грузоперевозках увеличилась в 6,5 раза по сравнению с

2021 годом (www.forbes.kz, 2024). К концу 2025 года ТМТМ представляет собой мультимодальную транспортную сеть, соединяющую Китай с Европой через Казахстан, Каспийское море, Туркменистан, Иран, Турцию и Азербайджан. Стыковочными точками коридора являются китайско-казахстанская граница, где имеет место смена колеи с 1435 на 1520 мм. Выход к турецкой и далее европейской железнодорожной сети обеспечивают каспийские паромные переправы и железнодорожная магистраль Баку — Тбилиси — Карс (www.qra-centre.kz, 2025). Казахстан стал одним из важных звеньев в логистике Срединного коридора, отправляя по нему более 80% от общего объема перевозок, отправляются такие номенклатуры, как сырая нефть (55%), нефтепродукты (20%), минеральные удобрения и химикаты (11%), цветные металлы (6%). Подобная структура грузопотока отражает устойчивый транзитно-экспортный потенциал Казахстана в системе евразийских транспортных связей. Усиление роли Казахстана в Срединном коридоре сопровождается институционально-технологической трансформацией маршрута, на практике это выражается во внедрении электронных транспортных документов (e-CMR, e-CIM/SMGS), систем электронного обмена данными (EDI), предзаполненных таможенных деклараций и механизмов «единого окна». Важным направлением является цифровизация портовых сервисов (Port Community Systems) и синхронизация расписаний железнодорожных и паромных перевозок, что позволяет минимизировать задержки при мультимодальных перегрузках (www.ptc-holding.kz, 2025).

По данным отраслевых индексов, в 2024 г. средний железнодорожный фрахт Китай–Европа держался в пределах \$ 3240 за FEU и в среднем был ниже морских на 59% по состоянию на конец 2024 г. (www.searates.com, 2024) В условиях роста геополитической неопределённости и уязвимости морских маршрутов стратегический фокус логистической политики Китая сместился в сторону развития наземной железнодорожной инфраструктуры, рассматриваемой как инструмент оптимизации перевозок и механизм повышения устойчивости внешнеэкономических связей. В этой логике Срединный коридор формируется как компромиссное решение, балансирующее между политическими рисками, инфраструктурными ограничениями и задачами стратегической диверсификации. Сравнительные параметры ключевых вариантов Срединного коридора представлены в таблице 1.

Таблица 1

Сравнительная характеристика вариантов Срединного коридора

Маршрут	Преимущества	Ограничения	Стратегический интерес Китая
Китай - Казахстан - Каспий - Азербайджан - Турция – Европа	Имеет поддержку на уровне институциональных структур ЕС и Турции. Возможности транзита как выгода РК. Срок прохода маршрута (18–23 дня) дает выгоды в плане скорости поставки. Возможности обхода подсанкционных территорий.	Чувствительность к политике стран Запада. Проблема низкой пропускной способности сегмента через Каспий.	Дает возможности нивелировать риски санкций и задержки в пути. Диверсификация транспортных и товарных потоков. Возможность вложений в инфраструктуру коридора, влияние на формирование тарифа.
Китай - Кыргызстан - Узбекистан	Дает возможность прямого транзита по маршруту СУАР-Ферганская долина, способствует росту	Обладает высокой стоимостью, в связи со сложным рельефом местности, где планируется строить.	Китай получает рост своего присутствия в ЦА через расширение своего участие в развитии экономики Ферганского региона. При

	торгового обмена с РК и РУз.	Необходимо помнить о разности в ширине ж/д колеи.	этом данный маршрут позволит в перспективе снизить зависимость от российских транспортных коридоров.
Китай - Казахстан - Туркменистан - Иран - Турция – -Европа	Возможности сопряжения с коридором «Север–Юг». На перспективу сухопутный доступ к рынкам Ближнего Востока.	Высокие риски санкций и политической нестабильности. Риск для инвесторов.	Это усиливает сотрудничество КНР и Ирана, и играет на поддержание стратегического баланса в условиях роста давления США.
Примечание: составлено автором на основе отраслевых аналитических материалов (www.eurasiareview.com, 2025), (www.cronos.asia,2025).			

Анализ данных в таблице 1 показывает, что Срединный коридор в сравнении с Северным имеет меньшую пропускную способность и требует большего числа перегрузок, при этом обеспечивает стратегическую диверсификацию потоков в условиях санкционного давления. В сопоставлении с Южным коридором Срединный коридор представляет более устойчивую и институционально подкрепленную за счёт договорённостей между Казахстаном, Азербайджаном, Грузией и Турцией альтернативу. Срединный коридор в его существующей в настоящий момент конфигурации обеспечивает доставку грузов из Китая в Европу за 18–23 дня, что сопоставимо с северным маршрутом и значительно быстрее морского пути через Суэцкий канал. Для Китайской Народной Республики Срединный коридор в геоэкономическом измерении формируется как совокупность взаимодополняющих маршрутов, обеспечивающих диверсификацию транспортных рисков и повышение устойчивости внешнеэкономических связей. В рамках данной конфигурации каспийское направление выступает рабочим ядром коридора, что во многом обусловлено выстроенными механизмами сопряжения транспортных систем Казахстана и Азербайджана, а также поступательным ростом уровня контейнеризации перевозок. Использование данного маршрута для выхода на европейские рынки из таких экономически развитых провинций Китая, как Шаньси, Гуандун и Чжэцзян, свидетельствует о расширении географического охвата Срединного коридора за пределы СУАР и его интеграции в общенациональную логистическую систему КНР. Одновременно альтернативные направления через Кыргызстан и Иран сохраняют статус перспективных проектов, потенциал которых определяется совокупностью инфраструктурных, институциональных и внешнеполитических факторов. Говоря о долгосрочном временно горизонте следует понимать, что их развитие поощряет процесс диверсификации сухопутных маршрутов Китая. Кроме того, происходит к тому, что Пекин перестают концентрировать транспортные потоки на каких-то конкретных направлениях. Такое поведение показывает инструменты адаптации, которые Пекин использует для минимизации влияния геополитической неопределённости на собственную экономику (Кегенбеков, Гамидова, Бектурова, 2024: 151-152). Анализ открытых данных показывает, что грузопоток в рамках каспийского направления Срединного коридора по итогам 2024 года составил порядка 4,5 млн т, рост по отношению к 2023 году порядка 62%, что является рекордным объемом перевозки грузов. В первом квартале 2025 года было перевезено 1,1 млн т (+6,3% к I кв. 2024) (The Trans-Caspian International Transport Route and Other Promising Corridors in Central Asia,2025). В пользу развития маршрута свидетельствует такой показатель, как контейнеризация, фактический грузопоток в 2022 году составил порядка 33 тыс. TEU, при потенциале коридора до 80 тыс. TEU/год. Рост доли контейнерных перевозок говорит о гибкости маршрута, перевозка грузов в контейнерах позволяет легко менять транспорт между морскими, железнодорожными и автомобильными способами

транспортировки, что в итоге влияет на сокращение времени логистической обработки, снижает повреждения и потери, уменьшает издержки и повышает предсказуемость доставки. Тенденция 2024–2025 года показывает, что при идущем росте, проблема «бутылочных горлышек» сохраняется, что отрицательно влияет на грузопотоки (www.astanatimes.com,2023). В аналитическом отчете группы Всемирного банка относительно говорится, что при устранении «узких мест» объёмы грузов, которые проходят через Каспий утратятся к 2030 г. и могут составить примерно 11 млн т/год, если проблему не решать, то улучшенный спрос будет на 35% ниже (Middle Trade and Transport Corridor, 2023). Основными логистическими маршрутами Евразии выступают три основных коридора, достоинства и особенности которых проанализированы в таблице 2

Таблица 2

Основные логистические маршруты Евразии

	<b>Северный коридор</b>	<b>Срединный коридор</b>	<b>Южный коридор</b>
Основное направление транзита	Из КНР до Европы, транзитом через РК/РФ, Беларусь	Из КНР до Европы через РК, Каспий до Азербайджана, Грузии в Турцию.	Открывает возможности участия в международном транзите из КНР на Ближний Восток через Туркменистан, Иран, Турцию. Китай/ЦА
Среднее время доставки	Минимально (от 12 до 15 дней)	Занимает от 18 до 23 дней	Самый длинный (ориентировочно от 20 до 25 дней)
Ключевой тип перевозок	В основном по железной дороге	Мультимодальные перевозки (ж/д-паром) преобладают	Мультимодальные сегменты имеются (ж/д-море), но есть и доля автомобильных перевозок
Пропускная способность в сравнении трех коридоров	Максимально высокая из всех трех маршрутов	Составляет примерно 2,5 млн т., ограничена в сравнении с северным коридором	Зависит от мощностей инфраструктуры в Иране
Ключевые узлы	Малашевичи, Брест,	Актау, Курык, Алят, Достык.	Чабахар, Серахс, Бендер-Аббас
Вероятные риски	Высокие экономические риски, обусловленные конфликтом РФ и стран Запада	Инфраструктура портов нуждается в развитии	Аналогично Северному маршруту, риски санкций и политической нестабильности.
Возможности роста	Ограничены, без развития сложно повышать грузопоток	Имеются, однако без решения проблем «бутылочных горлышек» перспективы роста невысоки	Выход к новым перспективным рынкам в Индии и регионе Персидского залива
Примечание: составлено автором на основе отраслевых аналитических материалов (www.astanatimes.com, 2024)			

Северный маршрут пока самый быстрый на территории Евразии, но зависим от текущей политической ситуации. Срединный коридор активно развивается, имеет поддержку со стороны ЕС и Турецкой Республики, при этом страдает от эффекта «бутылочных горлышек», которые возникают в портах, из-за малой пропускной способности. Южный маршрут безусловно перспективен, но также уязвим по причине высоких политических рисков. Соответственно, как для Китая, так и для Казахстана самым верным шагом в такой

ситуации становится развитие сразу нескольких коридоров. Так, за счет диверсификация маршрутов и транспортных потоков формируется «новый логистический каркас».

При этом грузообмен между КНР и РК в этом процессе играет ключевую роль, повышая сухопутную связность региона. За 2024 году объём железнодорожных перевозок по направлению Китай-Казахстан достиг 32 млн т, в сравнении с 2023 годом положительная динамика составила 13 %. Основной железнодорожный трафик идет через погранпереходы Достык–Алашанькоу и Хоргос–Алтынколь ([www.qazinform.com](http://www.qazinform.com), 2025). Важно упомянуть о сухом порте Khorgos Gateway (емкость около 540 тыс. TEU в год), который находится на территории СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». Этот проект создает условия для роста контейнерного трафика по коридору, что в итоге дает рост скорости прохождения грузов. Также начиная с 2024 года последовательно расширяется номенклатура перевозимых грузов, в т. ч. это происходит потому, что емкость станции Алашанькоу загружены зерном. ([www.kaztag.kz](http://www.kaztag.kz), 2024). Сравнительные данные, по поводу того, какую роль играет портовая инфраструктура в развитии ТМТМ представлены в таблице 3.

Таблица 3.

Ключевые параметры развития портовой инфраструктуры Каспийского бассейна в контексте Срединного коридора

	<b>Порт Актау</b>	<b>Порт Курык</b>	<b>Порт Баку (Алят)</b>
Специализация	Контейнерные и мультимодальные перевозки	Паромные перевозки.	Грузовые и контейнерные.
Грузооборот по состоянию на 2024 г.	Выросли на 84% контейнерные перевозки.	На 22% выросло число перевалок грузов.	Положительная динамика.
Позиция в Срединном коридоре	Основной узел	Дополнительный узел (в связке с портом Актау)	Ключевое транзитный хаб
Инфраструктурная составляющая	Необходимо продолжить развивать сервисы мультимодальных перевозок	Расширять паромную инфраструктуру	Развивать мощности терминалов для приема большего числа контейнеров
Приоритеты развития	Дноуглубление и развитие терминальной базы (2024–2028 гг.).	Модернизация паромного комплекса	Доведение пропускной способности до 25 млн т.
Перспектив	Повышение устойчивости транзитных цепочек	Рост значения в мультимодальных схемах	Необходимость расширения контейнерных мощностей к 2035 г.
Примечание: составлено автором на основе отраслевых аналитических материалов ( <a href="http://www.caspianpost.com">www.caspianpost.com</a> ,2024), ( <a href="http://www.transportevents.com">www.transportevents.com</a> ,2024), ( <a href="http://www.timesca.com">www.timesca.com</a> , 2025), ( <a href="http://www.tridge.com">www.tridge.com</a> ,2025)			

Сопоставление параметров портов показывает формирование функционально дифференцированной портовой системы Каспийского бассейна, в рамках которой контейнерные и паромные направления дополняют друг друга в обеспечении транзитной устойчивости коридора. Формирование новых транспортно-логистических конфигураций способствует постепенному преодолению структурных ограничений региональной связности стран Центральной Азии, исторически обусловленных ориентацией железнодорожных и трубопроводных сетей преимущественно по оси «Север–Юг».

Геополитические потрясения начала 2020-х годов, включая конфликт на Украине, выступили не столько первопричиной, сколько катализатором процессов, направленных на развитие альтернативных коридоров. В более широком контексте текущую диверсификацию логистики в Евразии следует рассматривать как продолжение и ускорение ранее сложившихся тенденций, в рамках которых инфраструктурные проекты регионального уровня приобретают статус приоритетных элементов долгосрочных стратегий пространственного развития. Срединный коридор сталкивается с определенными вызовами. Основные из них — это нехватка судов на Каспийском море, недостаточная пропускная способность морских портов, а также высокая конкуренция со стороны других транспортных коридоров. Однако по их преодолению реализуется ряд инфраструктурных решений. На стадии завершения и ввода в эксплуатацию находится ряд инфраструктурных проектов в Казахстане, Азербайджане и Грузии (Тумбаева, Abdimanapov, Omarov, 2025: 32–33). В сложившейся ситуации КНР становится основным звеном в развитии новой региональной транспортной сети, формируя своеобразное «кольцо влияния». Использование данного инструментария позволяет Пекину в рамках инициативы «Пояс и путь» реализовывать совокупность взаимодополняющих проектов, формирующих систему альтернативных транспортных маршрутов на евразийском пространстве. Роль этих проектов состоит в повышении уровня региональной взаимосвязанности, в том числе и через транспорт и логистику (Кун Сянюй, 2025: 83–84). География внешнеэкономических связей региона расширяется при развитии транзита через южные морские порты Ирана и Пакистана. (www.cabar.asia,2025), тем самым расширяя географию внешнеэкономических связей региона. Вместе с тем подобная конфигурация сопряжена с риском формирования в Центральной Азии замкнутой геоэкономической модели, в рамках которой регион функционирует преимущественно как ресурсная база и транзитный коридор, интегрированный в более широкую экономическую орбиту Китая. Осознание данных ограничений стимулирует государства Центральной Азии к выработке собственной транзитной повестки, ориентированной на диверсификацию внешних связей и повышение роли региональных акторов в управлении транспортными потоками (Рахметулина, Абылайханова, 2023: 262–264). Казахстан в описанной логистической системе для Китая выступает важной точкой опоры в продвижении идеи Си Цзиньпина о глобальной связанности за счет интеграции железнодорожных, портовых и мультимодальных элементов транзита. По оценкам отраслевых аналитических индексов к 2030 году грузопотоки по трём ключевым маршрутам могут вырасти в 1,5 раза до 95 млн тонн, а контейнерный трафик почти на две трети.

Внешние акторы усиливают динамику развития Среднего коридора, но в стратегическом измерении именно интересы Китайской Народной Республики выступают системообразующим фактором его трансформации. Для Китая данный маршрут представляет собой ключевой элемент сухопутного компонента инициативы «Пояс и путь», обеспечивающий диверсификацию евразийских транспортных направлений, снижение зависимости от северного коридора и повышение устойчивости цепочек поставок в условиях нарастающей геополитической фрагментации. Европейский союз и Турция выступают как комплементарные акторы, ЕС рассматривает Средний коридор через призму безопасности поставок и сокращения логистических издержек, связанных с нестабильностью традиционных морских маршрутов, Турция институционально закрепляет свою роль транзитного посредника между Азией и Европой, опираясь на инфраструктурную связку Баку — Тбилиси — Карс и портовые мощности Чёрного и Средиземного морей. Для России усиление Среднего и Южного коридоров означает постепенную переориентацию части грузопотоков вне её территории, что трансформирует её позицию в евразийской логистике и подталкивает к развитию альтернативных направлений, включая коридор Север–Юг и арктический маршрут. На уровне региональных эффектов развитие Срединного коридора

приводит к институциональному и инфраструктурному усилению транзитного потенциала Казахстана, который выступает ключевым опорным звеном сухопутной логистики Китая в Центральной Евразии. Казахстан не только обеспечивает транзит, но и формирует элементы управляемой транспортной среды, что соответствует интересам Китайской Народной Республики по стандартизации процедур и снижению транзакционных издержек. Для Китая Срединный коридор представляет собой инструмент институционального закрепления экономического присутствия и обеспечения устойчивости сухопутных цепочек поставок в условиях геополитической фрагментации. Формируемый мультипликативный эффект выражается в росте спроса на терминальные и портовые услуги, активизации частных инвестиций и расширении инфраструктурной базы, тогда как участие международных финансовых институтов усиливает финансовую состоятельность и долгосрочную реализуемость коридора как элемента евразийской логистической архитектуры Китая.

Дальнейшая эффективность ТМТМ будет определяться его трансформацией из преимущественно транспортного маршрута в полноценный экономический коридор, интегрированный в долгосрочные стратегические установки Китайской Народной Республики. Для этого требуется формирование реальных логистических механизмов с трансграничным мандатом, обеспечивающих согласованность тарифной политики, углублённая цифровизация процессов, а также диверсификация номенклатуры перевозимых грузов с акцентом на промышленную и агропромышленную продукцию стран Центральной Азии, что позволит снизить асимметричную зависимость маршрута от транзита китайских товаров и одновременно расширить экономическую базу сотрудничества с КНР. При благоприятном сценарии к 2030 году объёмы перевозок по Срединному коридору могут увеличиться втрое, а время доставки грузов из Китая в Европу сократиться до 15 дней, что будет соответствовать интересам Пекина по формированию устойчивых сухопутных цепочек поставок и одновременно закрепит за Центральной Азией статус полноправного участника международной торговли (Джакубаева, Жекенов, Мухаметжан, 2025:25–28).

Таким образом, Срединный коридор одновременно выступает для Центральной Азии источником новых возможностей и пространством пересечения конкурирующих геэкономических стратегий, прежде всего связанных с интересами Китая. В текущей конфигурации маршрут остаётся инфраструктурно ограниченным и по пропускной способности уступает Северному направлению, во многом воспроизводя структурные проблемы, унаследованные от транспортного коридора TRACECA. Несмотря на активное его продвижение странами-участницами на международных площадках реализация планов по наращиванию грузооборота сталкивается с объективными ограничениями. Достижение целевых показателей свыше 10 млн тонн в год возможно лишь при значительных инвестициях в портовую и наземную инфраструктуру, а также при сохранении устойчивого интереса со стороны КНР ([www.eurasian-research.org](http://www.eurasian-research.org), 2025). В этой связи практическая реализация потенциала Срединного коридора во многом зависит от того, в какой степени он будет встроен в долгосрочные логистические и стратегические приоритеты Пекина в рамках евразийской транспортной архитектуры. Европейские и международные финансовые институты уже проинвестировали свыше 10,8 млрд долларов в развитие коридора. Дополнительный политический импульс создаёт формат C5+1, в ходе саммита в сентябре 2023 года обсуждалось расширение доступа американских компаний к рынку Казахстана через Средний коридор

### **Заключение**

Трансформация транспортного ландшафта Евразии отражает структурные изменения в глобальной геополитике и системе международной торговли. Усиление уязвимости морских маршрутов, сохраняющихся под стратегическим контролем США, а также последствия российско-украинского конфликта, нарушившие устойчивость Северного сухопутного

коридора, ускорили процесс диверсификации логистических цепочек. В этих условиях Китай последовательно расширяет сеть альтернативных сухопутных маршрутов, в рамках которой Срединный коридор рассматривается как менее конфликтное направление, способное повысить устойчивость евразийской связанности. Развитие Срединного коридора ведёт к переосмыслению роли Центральной Азии в системе евразийских коммуникаций. Казахстан и сопредельные государства начинают играть роль транзитно-логистических узлов, вовлечённых в формирование новой архитектуры связности по осям «Восток–Запад» и «Север–Юг». В геополитическом измерении это расширяет пространство манёвра стран региона между ключевыми центрами силы (КНР, ЕС, РФ и США) и усиливает их переговорные позиции. Одновременно сохраняются структурные ограничения ТМТМ, включая инфраструктурные «узкие места» каспийского сегмента, институциональную фрагментированность и конкуренцию со стороны альтернативных направлений. Это обуславливает необходимость трансформации маршрута из транспортного проекта в экономический и институционально оформленный коридор, предполагающий согласование тарифной и регуляторной политики, углублённую цифровизацию и развитие механизмов трансграничного управления.

Есть несколько сценариев развития Срединного коридора. В случае инерционного сценария маршрут остается вспомогательным для Северного коридора, рост грузопотока остается на умеренном уровне, ограничен инфраструктурно и институционально. При реализации негативного сценария на фоне роста геополитической напряженности и снижении притока инвестиций произойдет фрагментация маршрута, в итоге Китай и другие акторы потеряют к нему интерес. Вероятный сценарий носит умеренно оптимистический характер, когда рост вложений со стороны заинтересованных сторон, институционализация управления и согласование интересов участников приведут к тому, что Срединный коридор займет свое устойчивое место в транспортном каркасе Евразии.

#### Литература:

Букеева, 2025 – Букеева А. Как сделать Средний коридор экономически выгодным // *Forbes Kazakhstan*. 2025. URL: <https://forbes.kz/articles/kak-sdelat-sredniy-koridor-ekonomicheski-vygodnym> (дата обращения: 18.12.2025).

Джакубаева, Жекенов, Мухаметжан, 2025 – Джакубаева С., Жекенов Д., Мухаметжан А. Қазақстан және Орта дәліз: аймақтық интеграция мен жаһандық геосаяси динамикадағы жаңа бағдарлар // *Халықаралық қатынастар және халықаралық құқық сериясы*. 2025. № 3 (111). С. 17-28.

Евразийский транспортный каркас, 2025 – Евразийский транспортный каркас: аналитический доклад. Евразийский банк развития. 2025. URL: <https://eabr.org/analytics/special-reports/evrazijskij-transportnyj-karkas/> (дата обращения: 11.12.2025).

Калдаров, Курманбеков, Кабжалялова, 2023 – Калдаров С., Курманбеков А., Кабжалялова М. Казахстан и Средний коридор: проблема и перспективы. Алматы: Аналитический центр Nalyk Finance, 2023. 6 с.

Кегенбеков, Гамидова, Бектурова, 2024 – Кегенбеков Ж., Гамидова Ю., Бектурова Д. Проблемы и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута // *Вестник КазАТК*. 2024. № 3 (132). С. 149-157.

Кун Сянюй, 2025 – Кун Сянюй. Геополитические риски и устойчивость транспортных коридоров Евразии: влияние санкций и конфликтов // *Конфликтология / nota bene*. 2025. № 2. С. 80–89.

Кыдырбек, 2025 – Кыдырбек Ф. Развитие среднего коридора: Казахстан как стратегический транзитный узел в глобальной логистике // *QRA-Centre*. URL: <https://qra->

centre.kz/ru/mnenie/razvitiie-srednego-koridora-kazahstan-kak-strategicheskij-tranzitnyj-uzel-v-globalnoj-logistike (дата обращения: 17.12.2025).

Ли На, 2018 – *Ли На*. Инициатива «Один пояс, один путь» как новая модель сотрудничества КНР с Россией и странами Центральной Азии // *Вестник РУДН. Серия: Всеобщая история*. 2018. № 4. С. 382-392.

Новый этап..., 2024 – Новый этап в логистике Среднего коридора // *PTC Holding*. URL: <https://ptc-holding.kz/press-center/novuj-etap-v-logistike-srednego-koridora/> (дата обращения: 17.12.2025).

Первый транзитный рейс..., 2025 – Первый транзитный рейс из Китая в Европу прошёл по Северному морскому пути // *РИА Новости*. URL: <https://ria.ru/20251014/rejs-2048105389.html> (дата обращения: 08.12.2025).

Рахметулина, Абылайханова, 2023 – *Рахметулина А.А., Абылайханова Т.А.* Основные тренды развития транспортной инфраструктуры: казахстанский и зарубежный опыт // *Вестник университета «Туран»*. 2023. № 2. С. 259-271.

Страны Центральной Азии..., 2025 – Страны Центральной Азии в борьбе за диверсификацию транспортных маршрутов // *CABAR.asia*. URL: <https://cabar.asia/ru/strany-tsentralnoj-azii-v-borbe-za-diversifikatsiyu-transportnyh-marshrutov> (дата обращения: 21.12.2025).

Торговый поворот..., 2025 – Торговый поворот: от Северного к Среднему коридору // *Eurasian Research Institute*. URL: <https://www.eurasian-research.org/publication/43261/?lang=ru> (дата обращения: 22.12.2025).

Торебаева, 2025 – *Торебаева М.* Железнодорожные перевозки Китай - Казахстан 2025: соглашение КТЖ и China Railway укрепит Срединный коридор // *Cronos Asia*. URL: <https://cronos.asia/ekonomika/soglashenie-kitay-kazahstan-2025> (дата обращения: 19.12.2025).

Чжан Сяо, 2025 – *Чжан Сяо*. 10 лет инициативе «Один пояс и один путь»: достижения и новые горизонты сотрудничества Китая и Казахстана // *DKnews.kz*. URL: <https://dknews.kz/ru/shelkovyy-put/301042-10-let-iniciative-odin-poyas-i-odin-put-dostizheniya> (дата обращения: 18.12.2025).

Экономика ОПОП, 2019 – Экономика «Одного пояса, одного пути»: возможности и риски транспортных коридоров: аналитический доклад. Всемирный банк. Вашингтон, 2019. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/ba5f1e50-b511-58b5-a7fd-8ea29a12e1c0/content> (дата обращения: 18.12.2025).

Aguiar, 2025 – *Aguiar P.* The Middle Corridor: A Route Born of the New Eurasian Geopolitics // *Geopolitical Monitor*. 23 January 2025. URL: <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-route-born-of-the-new-eurasian-geopolitics/> (дата обращения: 20.12.2025).

Cargo Transportation..., 2023 – Cargo Transportation Along Middle Corridor Soars 88%, Reaches 2 million Tons in 2023 // *The Astana Times*. 2023. URL: <https://astanatimes.com/2023/12/cargo-transportation-along-middle-corridor-soars-88-reaches-2-million-tons-in-2023/> (дата обращения: 19.12.2025).

Kazakhstan and China agreed..., 2024 – Kazakhstan and China agreed on volume of transportation in 2024 - Khorgos will begin receiving grain for the first time // *KazTAG*. URL: <https://kaztag.kz/en/news/kazakhstan-and-china-agreed-on-volume-of-transportation-in-2024-khorgos-will-begin-receiving-grain-f> (accessed 20.12.2025).

Kazakhstan intends..., 2024 – Kazakhstan intends to increase the capacity // *Tridge News*. URL: <https://www.tridge.com/news/kazakhstan-intends-to-increase-the-capacity--llhxvw> (дата обращения: 22.12.2025).

Kazakhstan's Caspian ports..., 2024 – Kazakhstan's Caspian ports see cargo surge in 2024 // *Caspian Post*. URL: <https://caspianpost.com/politics/kazakhstan-caspian-ports-see-cargo-surge-in-2024> (дата обращения: 22.12.2025).

Kazakhstan's Caspian Sea ports..., 2024 – Kazakhstan's Caspian Sea ports increase cargo transportation // *TimesCA*. URL: <https://timesca.com/kazakhstans-caspian-sea-ports-increase-cargo-transportation> (дата обращения: 22.12.2025).

Liner shipping..., 2025 – Liner shipping - a global, competitive industry. World Shipping Council. URL: <https://www.worldshipping.org/a-competitive-industry> (дата обращения: 08.12.2025).

Middle Trade and Transport Corridor..., 2023 – Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. World Bank. Washington, DC, 2023. URL: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf> (дата обращения: 19.12.2025).

Oskrouchi, Garcia, 2025 – Oskrouchi A., Garcia Z. China's middle corridors and east-west connectivity analysis // *Eurasia Review*. URL: <https://www.eurasiareview.com/10092025-chinas-middle-corridors-and-east-west-connectivity-analysis/> (accessed 19.12.2025).

Port of Aktau, 2024 – Port of Aktau: presentation // Transport & Logistics Forum Constanța. 2024. URL: <https://www.transporevents.com/presentations/constanta2024/PortofAktau.pdf> (дата обращения: 22.12.2025).

Port of Baku, 2024 – Port of Baku: presentation // Transport & Logistics Forum Constanța. 2024. URL: <https://www.transporevents.com/presentations/constanta2024/PortofBaku.pdf> (дата обращения: 22.12.2025).

Sakenova, 2024 – *Sakenova S.* Kazakhstan to Increase Middle Corridor's Capacity to Ten Million Tons Annually // *The Astana Times*. 27 August 2024. URL: <https://astanatimes.com/2024/08/kazakhstan-to-increase-middle-corridors-capacity-to-ten-million-tons-annually/> (дата обращения: 20.12.2025).

Seilkhanov, 2025 – *Seilkhanov A.* Kazakhstan, China to increase railroad freight volume // *Qazinform*. 19 February 2025. URL: <https://qazinform.com/news/kazakhstan-china-to-increase-railroad-freight-volume-d2098b> (дата обращения: 20.12.2025).

Sharifli, 2022 – *Sharifli Y.* Middle Corridor: Potential Alternative to Russian Railways? // *Eurasia Daily Monitor*. 2022. Vol. 19. Issue 56. URL: <https://jamestown.org/middle-corridor-potential-alternative-to-russian-railways/> (дата обращения: 20.12.2025).

Shkuro, 2024 – *Shkuro S.* Eurasian Railway Corridor: overview of 2024 trends in rail freight from China to Europe // *SeaRates.com*. URL: <https://www.searates.com/blog/post/eurasian-railway-corridor-overview-of-2024-trends-in-rail-freight-from-china-to-europe> (дата обращения: 17.12.2025).

Trans-Caspian Route..., 2025 – The Trans-Caspian International Transport Route and Other Promising Corridors in Central Asia. Eurasian Rail Alliance. January 2025. URL: [https://index1520.com/upload/medialibrary/c1a/h914jj1ibcbwxh7n7a9iix89eilcb8ta/en310125\\_TITR.pdf](https://index1520.com/upload/medialibrary/c1a/h914jj1ibcbwxh7n7a9iix89eilcb8ta/en310125_TITR.pdf) (дата обращения: 19.12.2025).

Tymbayeva et al., 2025 – *Tymbayeva Z.M., Abdimanapov B.K., Omarov A.B.* Factors influencing the development of transit traffic along the Trans-Caspian transport route // *Journal of Energy, Mechanical Engineering and Transport*. 2025. № 2. P. 31-36.

#### References:

Aguiar, 2025 – *Aguiar P.* The Middle Corridor: A Route Born of the New Eurasian Geopolitics // *Geopolitical Monitor*. 23 January 2025. URL: <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-route-born-of-the-new-eurasian-geopolitics/> (accessed 20.12.2025).

Bukeeva, 2025 – *Bukeeva A. Kak sdelat' Srednii koridor ekonomicheski vygodnym // Forbes Kazakhstan. 2025. URL: <https://forbes.kz/articles/kak-sdelat-srednii-koridor-ekonomicheski-vygodnym> (accessed 18.12.2025). (in Rus.)*

Cargo Transportation..., 2023 – Cargo Transportation Along Middle Corridor Soars 88%, Reaches 2 million Tons in 2023 // *The Astana Times. 2023. URL: <https://astanatimes.com/2023/12/cargo-transportation-along-middle-corridor-soars-88-reaches-2-million-tons-in-2023/> (accessed 19.12.2025).*

Dzhakubaeva, Zhekenov, Mukhametzhan, 2025 – *Dzhakubaeva S., Zhekenov D., Mukhametzhan A. Qazaqstan zhane Orta daliz: aimaqtyq integratsiya men zhahandyq geosayasi dinamikadagy zhana bagdarlary // Khalyqaralyq qatynastar zhane khalyqaralyq quqyq seriyasy. 2025. No. 3 (111). P. 17–28. (in Kaz.)*

Economics of OBOR, 2019 – *Ekonomika “Odnogo poyasa, odnogo puti”: vozmozhnosti i riski transportnykh koridorov: analiticheskii doklad. World Bank. Washington, 2019. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/ba5f1e50-b511-58b5-a7fd-8ea29a12e1c0/content> (accessed 18.12.2025). (in Rus.)*

Euraziiskii transportnyi karkas, 2025 – *Euraziiskii transportnyi karkas: analiticheskii doklad. Eurasian Development Bank. 2025. URL: <https://eabr.org/analytics/special-reports/evrazijskij-transportnyj-karkas/> (accessed 11.12.2025). (in Rus.)*

Kaldarov, Kurmanbekov, Kabzhalyalova, 2023 – *Kaldarov S., Kurmanbekov A., Kabzhalyalova M. Kazakhstan i Srednii koridor: problemy i perspektivy: analiticheskii doklad. Almaty: Analiticheskii tsentr Halyk Finance, 2023. 6 p. (in Rus.)*

Kazakhstan and China agreed..., 2024 – *Kazakhstan and China agreed on volume of transportation in 2024 - Khorgos will begin receiving grain for the first time // KazTAG. URL: <https://kaztag.kz/en/news/kazakhstan-and-china-agreed-on-volume-of-transportation-in-2024-khorgos-will-begin-receiving-grain-f> (accessed 20.12.2025).*

Kazakhstan intends..., 2024 – *Kazakhstan intends to increase the capacity // Tridge News. URL: <https://www.tridge.com/news/kazakhstan-intends-to-increase-the-capacity--llhxvw> (accessed 22.12.2025).*

Kazakhstan's Caspian ports..., 2024 – *Kazakhstan's Caspian ports see cargo surge in 2024 // Caspian Post. URL: <https://caspianpost.com/politics/kazakhstan-caspian-ports-see-cargo-surge-in-2024> (accessed 22.12.2025).*

Kazakhstan's Caspian Sea ports..., 2024 – *Kazakhstan's Caspian Sea ports increase cargo transportation // TimesCA. URL: <https://timesca.com/kazakhstan-caspian-sea-ports-increase-cargo-transportation> (accessed 22.12.2025).*

Kegenbekov, Gamidova, Bekturova, 2024 – *Kegenbekov Zh., Gamidova Yu., Bekturova D. Problemy i perspektivy Transkaspiskogo mezhdunarodnogo transportnogo marshruta // Vestnik KazATK. 2024. No. 3 (132). P. 149-157. (in Rus.)*

Kun Xiangyu, 2025 – *Kun Xiangyu. Geopoliticheskie riski i ustoichivost' transportnykh koridorov Evrazii: vliyanie sanktsii i konfliktov // Konfliktologiya / nota bene. 2025. No. 2. P. 80-89. (in Rus.)*

Kydyrbek, 2025 – *Kydyrbek F. Razvitie Srednego koridora: Kazakhstan kak strategicheskii tranzitnyi uzel // QRA-Centre. URL: <https://qra-centre.kz/ru/mnenie/razvitie-srednego-koridora-kazahstan-kak-strategicheskij-tranzitnyj-uzel-v-globalnoj-logistike> (accessed 17.12.2025). (in Rus.)*

Li Na, 2018 – *Li Na. Initsiativa “Odin poyas, odin put” kak novaya model' sotrudnichestva KNR s Rossiei i stranami Tsentral'noi Azii // Vestnik RUDN. Seriya: Vseobshchaya istoriya. 2018. No. 4. P. 382–392. (in Rus.)*

Liner shipping..., 2025 – *Liner shipping - a global, competitive industry. World Shipping Council. URL: <https://www.worldshipping.org/a-competitive-industry> (accessed 08.12.2025).*

Middle Trade and Transport Corridor..., 2023 – *Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. World Bank.*

Washington, DC, 2023. URL: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf> (accessed 19.12.2025).

Novyi etap..., 2024 – Novyi etap v logistike Srednego koridora // *PTC Holding*. URL: <https://ptc-holding.kz/press-center/novyj-etap-v-logistike-srednego-koridora/> (accessed 17.12.2025). (in Rus.).

Oskrouchi, Garcia, 2025 – *Oskrouchi A., Garcia Z.* China's middle corridors and east-west connectivity analysis // *Eurasia Review*. URL: <https://www.eurasiareview.com/10092025-chinas-middle-corridors-and-east-west-connectivity-analysis/> (accessed 19.12.2025).

Pervyi tranzitnyi reis..., 2025 – Pervyi tranzitnyi reis iz Kitaya v Evropu proshel po Severnomu morskomu puti // *RIA Novosti*. URL: <https://ria.ru/20251014/rejs-2048105389.html> (accessed 08.12.2025). (in Rus.).

Port of Aktau, 2024 – Port of Aktau: presentation // Transport & Logistics Forum Constanța. 2024. URL: <https://www.transportevents.com/presentations/constantia2024/PortofAktau.pdf> (accessed 22.12.2025).

Port of Baku, 2024 – Port of Baku: presentation // Transport & Logistics Forum Constanța. 2024. URL: <https://www.transportevents.com/presentations/constantia2024/PortofBaku.pdf> (accessed 22.12.2025).

Rakhmetulina, Abylaikhanova, 2023 – *Rakhmetulina A.A., Abylaikhanova T.A.* Osnovnye trendy razvitiya transportnoi infrastruktury: kazakhstanskii i zarubezhnyi opyt // *Vestnik universiteta "Turan"*. 2023. No. 2. P. 259–271. (in Rus.).

Sakenova, 2024 – *Sakenova S.* Kazakhstan to Increase Middle Corridor's Capacity to Ten Million Tons Annually // *The Astana Times*. 27 August 2024. URL: <https://astanatimes.com/2024/08/kazakhstan-to-increase-middle-corridors-capacity-to-ten-million-tons-annually/> (accessed 20.12.2025).

Seilkhanov, 2025 – *Seilkhanov A.* Kazakhstan, China to increase railroad freight volume // *Qazinform*. 19 February 2025. URL: <https://qazinform.com/news/kazakhstan-china-to-increase-railroad-freight-volume-d2098b> (accessed 20.12.2025).

Sharifli, 2022 – *Sharifli Y.* Middle Corridor: Potential Alternative to Russian Railways? // *Eurasia Daily Monitor*. 2022. Vol. 19. Issue 56. URL: <https://jamestown.org/middle-corridor-potential-alternative-to-russian-railways/> (accessed 20.12.2025).

Shkuro, 2024 – *Shkuro S.* Eurasian Railway Corridor: overview of 2024 trends in rail freight from China to Europe // *SeaRates.com*. URL: <https://www.searates.com/blog/post/eurasian-railway-corridor-overview-of-2024-trends-in-rail-freight-from-china-to-europe> (accessed 17.12.2025).

Strany Tsentral'noi Azii..., 2025 – Strany Tsentral'noi Azii v bor'be za diversifikatsiyu transportnykh marshrutov // *CABAR.asia*. URL: <https://cabar.asia/ru/strany-tsentralnoj-azii-v-borbe-za-diversifikatsiyu-transportnyh-marshrutov> (accessed 21.12.2025). (in Rus.).

Torebaeva, 2025 – *Torebaeva M.* Zheleznodorozhnye perevozki Kitai - Kazakhstan 2025: soglashenie KTZh i China Railway ukrepit Srednii koridor // *Cronos Asia*. URL: <https://cronos.asia/ekonomika/soglashenie-kitay-kazakhstan-2025> (accessed 19.12.2025).

Torgovyi povorot..., 2025 – Torgovyi povorot: ot Severnogo k Srednemu koridoru // *Eurasian Research Institute*. URL: <https://www.eurasian-research.org/publication/43261/?lang=ru> (accessed 22.12.2025). (in Rus.).

Trans-Caspian Route..., 2025 – The Trans-Caspian International Transport Route and Other Promising Corridors in Central Asia. Eurasian Rail Alliance. January 2025. URL: [https://index1520.com/upload/medialibrary/c1a/h914jj1ibcbwxh7n7a9iix89eilcb8ta/en310125\\_TIT\\_R.pdf](https://index1520.com/upload/medialibrary/c1a/h914jj1ibcbwxh7n7a9iix89eilcb8ta/en310125_TIT_R.pdf) (accessed 19.12.2025).

Tymbayeva et al., 2025 – Tymbayeva Z.M., Abdimanapov B.K., Omarov A.B. Factors influencing the development of transit traffic along the Trans-Caspian transport route // *Journal of Energy, Mechanical Engineering and Transport*. 2025. № 2. P. 31–36. (in Rus.).

Zhang Xiao, 2025 – Zhang Xiao. 10 let initsiative “Odin poyas i odin put””: dostizheniya i novye gorizonty sotrudnichestva Kitaya i Kazakhstana // *DKnews.kz*. URL: <https://dknews.kz/ru/shelkovyy-put/301042-10-let-iniciative-odin-poyas-i-odin-put-dostizheniya> (accessed 18.12.2025). (in Rus.).

<sup>1</sup>Мармونتова Т.В., <sup>2</sup>Шукыжанова А.Н.

<sup>1</sup> «Астана» халықаралық университеті, Астана қ., Қазақстан

<sup>2</sup>Абылай хан атындағы Қазақ халықаралық қатынастар және әлем тілдері университеті, Алматы, Қазақстан

E-mail: <sup>1</sup>[marmontova@mail.ru](mailto:marmontova@mail.ru), <sup>2</sup>[aiym.shukizhanova@gmail.com](mailto:aiym.shukizhanova@gmail.com)

### ТРАНЗИТТІК МАРШРУТТАН ЭКОНОМИКАЛЫҚ КОРИДОРҒА ДЕЙІН: «ОРТА ДӘЛІЗ» ҚАЗАҚСТАН МЕН ҚЫТАЙ ӨЗАРА ӘРЕКЕТТЕСТІГІН ҚАЙТА ТҮСІНУДІҢ ФАКТОРЫ РЕТІНДЕ

**Аңдатпа:** Мақала Еуразия геоэкономикалық архитектурасының трансформация жағдайында Қазақстан мен Қытайдың логистикалық өзара әрекеттесуін қайта қараудың Орталық коридоры факторы ретінде талданады. Мақсат – оның «Шығыс–Батыс» және «Солтүстік–Оңтүстік» бағыттарындағы құрылымдық рөлін анықтау және Орталық Азияны транзиттік торап ретінде позициялауға әсерін бағалау. Коридор Қытай, ЕО, Ресей және аймақ елдері арасындағы ықпалды қайта бөлу құралы ретінде қарастырылады. Ғылыми жаңалығы инфрақұрылымнан институционалдық және геоэкономикалық өлшемдерге ауысуда: Орталық коридор көлік, нормативтік және сауда-саяси компоненттерді біріктіретін қалыптасып келе жатқан экономикалық коридор ретінде түсіндіріледі. Міндеттер жүк ағындарының динамикасын талдау, инфрақұрылымдық «тұйық жерлерді» анықтау, Қазақстанның рөлін бағалау және Қытайдың құрлық байланыстарын диверсификациялау стратегиясын түсіндіруді қамтиды. Практикалық маңызы дәліздің экономикалық кеңістікке өту шарттарын анықтаумен байланысты. Әдістеме жүйелі тәсілді, салыстырмалы талдауды және статистикалық және сарапшылық дереккөздердің контент-талдауын қамтиды. Эмпирикалық база статистикаға, халықаралық институттардың есептеріне және рецензиялаған зерттеулерге сүйенеді. Нәтижелер коридордың ағымдарды диверсификациялап, Қазақстанның транзиттік қызметін күшейтіп жатқанын көрсетеді, бірақ ұзақ мерзімді тиімділік координациядан, цифрландырудан және жүк базасын диверсификациялаудан байланысты. Қорытындыда дәліздің институционалдануы Орталық Азияның субъективтілігін арттырады және геосаяси шоктарға осалдықты төмендетеді деп негізделеді.

**Кілт сөздер:** Қытай, Қазақстан, логистика, транзит, хаб, Транскаспий көлік дәлізі, геосаясат, геоэкономика.

<sup>1</sup>Marmontova T.V., <sup>2</sup> Shukyzhanova A.N.

<sup>1</sup> Astana International University, Astana, Kazakhstan

<sup>2</sup>Kazakh Ablai Khan University of International relations and World Languages, Almaty, Kazakhstan

E-mail: <sup>1</sup>[marmontova@mail.ru](mailto:marmontova@mail.ru), <sup>2</sup>[aiym.shukizhanova@gmail.com](mailto:aiym.shukizhanova@gmail.com)

### FROM A TRANSIT ROUTE TO AN ECONOMIC CORRIDOR: THE MIDDLE CORRIDOR AS A FACTOR IN RETHINKING KAZAKHSTAN – CHINA INTERACTION

**Abstract:** This article analyzes the Middle Corridor as a key factor in rethinking logistical interaction between Kazakhstan and China amid the transformation of the Eurasian geoeconomic architecture. The aim of the study is to identify the structural role of the Middle Corridor within the East–West and North–South route systems and to assess its impact on positioning Central Asia as a transit and economic hub. The the corridor is examined as an instrument for redistributing influence among China, the European Union, Russia, and the countries of the region. The scientific novelty of the study lies in shifting the focus from purely infrastructural parameters to institutional and geoeconomic dimensions. The research objectives include analyzing freight flow dynamics; identifying bottlenecks in port and railway infrastructure; assessing the role of Kazakhstan as a system-forming transit hub; and interpreting China’s strategy of diversifying overland connectivity. The practical significance of the article consists in formulating the conditions under which the Middle Corridor can evolve from a transit route into a full-fledged economic space. The methodological framework is based on systemic and structural-functional approaches, comparative analysis and content analysis of of statistical and expert sources. The empirical base includes statistics, analytical reports of international institutions, and peer-reviewed studies. The main findings demonstrate that the Middle Corridor already provides qualitative diversification of freight flows and strengthens Kazakhstan’s transit function, however, its long-term effectiveness will depend on coordination mechanisms, digitalization, and diversification. The conclusion substantiates that successful institutionalization of the corridor can enhance Central Asia’s agency in global trade and reduce the region’s vulnerability to external geopolitical shocks.

**Keywords:** China, Kazakhstan, logistics, transit, hub, Trans-Caspian Corridor, geopolitics, geoeconomics.

Информация об авторах:

Мармонтова Таисия Викторовна, кандидат исторических наук, Международный университет «Астана», Астана, Казахстан.

Шукыжанова Айым Нуртасовна, ассоциированный профессор, PhD, КазУМОиМЯ имени Абылай хана, Алматы, Казахстан

Авторлар туралы мәлімет:

Мармонтова Таисия Викторона, тарих ғылымдарының кандидаты, «Астана» халықаралық университеті, Астана қ., Қазақстан.

Шукыжанова Айым Нуртасовна, қауымдастырылған профессор, PhD, Абылай хан атындағы ҚазХҚжӘТУ, Алматы, Қазақстан

Information about authors:

Marmontova Taissiya Viktorovna, Candidate of Historical Sciences, «Astana» International University, Astana, Kazakhstan.

Shukyghanova Aiyam Nurtasovna, Associate Professor, PhD, Kazakh Ablai Khan University of International relations and World Languages, Almaty, Kazakhstan

*Келіп түсті 8 қаңтар 2026 жыл  
Қабылданды 25 ақпан 2026 жыл*