

МРНТИ
82.15.23

СРЕДИННЫЙ КОРИДОР В СИСТЕМЕ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЛОГИСТИКИ: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСФОРМАЦИИ И РОЛЬ КАЗАХСТАНА В КОНТЕКСТЕ ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯС И ПУТЬ»

Таисия Мармونتова^{1*}
Манарбек Кабазиев²
Лина Кан³

^{1*} Ассоциированный профессор международного университета «Астана», кандидат исторических наук, Астана, Казахстан, e-mail: marmontova@mail.ru, ORCID: 0000-0001-9162-297X

² Заместитель председателя Правления Института внешнеполитических исследований при МИД РК, кандидат политических наук, Астана, Казахстан, e-mail: kabaziyev@mail.ru, ORCID: 0000-0002-2285-3421

³ Доцент Института региональных исследований Шэньсийского педагогического университета, PhD, Сиань, Китай, e-mail: kln414@snnu.edu.cn, ORCID: 0009-0000-5036-6105

<https://doi.org/10.52536/2415-8216.2026.114.3.001>

Аннотация. Статья посвящена оценке развития Срединного коридора в системе евразийской логистики в контексте инициативы «Пояс и путь». Акцент сделан на анализ институциональных механизмов его функционирования и роли Республики Казахстан. Цель исследования состоит в определении факторов трансформации коридора из регионального транзитного маршрута в устойчивый элемент евразийских транспортно-логистических связей. Методология исследования основана на применении неинституционального и геоэкономического подходов, дополненных элементами сценарного анализа. Эмпирическую базу составили статистические, аналитические и институциональные материалы преимущественно за 2021–2025 гг. Результаты исследования показывают, что развитие Срединного коридора определяется сочетанием инфраструктурных, институциональных и геополитических факторов. Институциональная координация рас-

сматривается как одно из условий повышения предсказуемости и устойчивости перевозок. Казахстан в формирующейся системе выступает не только как транзитная территория, но и как один из инфраструктурных и институциональных узлов коридора.

Ключевые слова: *Срединный коридор, евразийская логистика, институционализация, транспортные коридоры, контейнеризация, глобальные цепочки поставок, инициатива «Пояс и путь», транзитный потенциал Казахстана, геоэкономика.*

ЕВРАЗИЯЛЫҚ ЛОГИСТИКА ЖҮЙЕСІНДЕГІ ОРТА ДӘЛІЗ: ИНСТИТУЦИОНАЛДЫҚ ТРАНСФОРМАЦИЯЛАР ЖӘНЕ «БІР БЕЛДЕУ, БІР ЖОЛ» БАСТАМАСЫ АЯСЫНДАҒЫ ҚАЗАҚСТАННЫҢ РӨЛІ

Таисия Мармونتова^{1*}, Манарбек Қабазиев², Лина Кан³

^{1*}«Астана» халықаралық университетінің қауымдастырылған профессоры, тарих ғылымдарының кандидаты,

² ҚР СІМ жанындағы Сыртқы саяси зерттеулер институты Басқарма төрағасының орынбасары, саяси ғылымдардың кандидаты,

³ Шэньси педагогикалық университетінің Аймақтық зерттеулер институтының доценті, PhD.

Аңдатпа. Мақала «Бір белдеу, бір жол» бастамасы шеңберіндегі еуразиялық логистика жүйесіндегі Орта дәліздің дамуын бағалауға арналған. Оның жұмыс істеуінің институционалдық тетіктерін және Қазақстан Республикасының рөлін талдауға ерекше назар аударылған. Зерттеудің мақсаты — дәліздің аймақтық транзиттік бағыттан еуразиялық көліктік-логистикалық байланыстардың тұрақты элементіне айналу (трансформациялану) факторларын анықтау. Зерттеу әдіснамасы сценарийлік талдау элементтерімен толықтырылған неоинституционалдық және геоэкономикалық тәсілдерді қолдануға негізделген. Эмпирикалық базаны негізінен 2021–2025 жылдардағы статистикалық, талдамалық және институционалдық материалдар құрады. Зерттеу нәтижелері Орта дәліздің дамуы инфрақұрылымдық, институционалдық және геосаяси факторлардың жиынтығымен айқындалатынын көрсетеді. Институционалдық үйлестіру тасымалдың болжамдылығы мен тұрақтылығын арттырудың басты шарттарының бірі ретінде қарастырылады. Қалыптасып жатқан жүйеде Қазақстан тек транзиттік аумақ ғана емес, сонымен бірге дәліздің инфрақұрылымдық және институционалдық тораптарының бірі ретінде де көрінеді.

Түйін сөздер: *Орта дәліз, еуразиялық логистика, институционализация, көлік дәліздері, контейнерлеу, жаһандық жеткізу тізбегі, «Бір белдеу, бір жол» бастамасы, Қазақстанның транзиттік әлеуеті, геоэкономика.*

THE MIDDLE CORRIDOR IN THE EURASIAN LOGISTICS SYSTEM: INSTITUTIONAL TRANSFORMATIONS AND KAZAKHSTAN'S ROLE IN THE CONTEXT OF THE “BELT AND ROAD” INITIATIVE

Taissiya Marmontova^{1*}, Manarbek Kabaziyev², Lina Kang³

^{1*}Associate Professor, Astana International University, Candidate of Historical Sciences,

² Deputy Chairman of the Board of the Foreign Policy Research Institute Under the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Kazakhstan, Candidate of Political

Abstract. The article examines the growing role of the Middle Corridor in the Eurasian logistics system in the context of the Belt and Road Initiative. The analysis focuses on the institutional mechanisms that support the corridor and on Kazakhstan's role in its development. The research question concerns the factors behind the transformation of the Middle Corridor from a regional transit route into an established part of Eurasian transport and logistics networks. The research methodology is based on a combination of neo-institutional and geo-economic approaches with elements of scenario analysis. The empirical basis includes statistical data, analytical reports, and institutional documents, mainly covering the period from 2021 to 2025. The results show that the development of the Middle Corridor depends on a combination of infrastructural, institutional, and geopolitical factors. Institutional coordination is important for making transport operations more predictable and stable. In this emerging system, Kazakhstan is not only a transit country but also an important infrastructural and institutional hub of the corridor.

Keywords: *Middle Corridor, Eurasian logistics, institutionalization, transport corridors, containerization, global supply chains, Belt and Road Initiative, Kazakhstan's transit potential, geoeconomics.*

Введение

Выступая Геополитическая нестабильность середины 2020 х годов привела к изменению конфигурации глобальных цепочек поставок и усилила стратегическое значение евразийской логистики. Конфликты, санкции и другие риски безопасности побудили грузоотправителей активно диверсифицировать маршруты поставок. В итоге к 2025 году объем логистического рынка Евразии оценивается аналитиками в десятки миллиардов долларов США [1]. КНР выступает не только крупнейшим генератором грузопотоков, но и ключевым участником формирования новых транспортных режимов и инфраструктурных связей [2]. Нестабильность в акватории Красного моря и рост рисков на традиционных маршрутах побудили грузоотправителей к поиску безопасных альтернатив. Это способствовало тому, что Срединный коридор из вспомогательного регионального маршрута превратился в один из самых быстрорастущих транспортных направлений Евразии. Расположение Казахстана на пересечении направлений Север–Юг и Восток–Запад усиливает значение республики как ключевого транзитного и логистического узла Евразии. Процесс развития Срединного коридора определяется не только модернизацией инфраструктуры, но и формированием механизмов координации между участниками. Рост грузопотока, развитие транспортной инфраструктуры, появление фидерных линий свидетельствуют о постепенном формировании более институционализированной модели евразийской логистики.

В настоящей статье используется термин «Срединный коридор» (Middle Corridor), хотя в русскоязычной литературе также используется наименование «Средний коридор». Оба обозначения относятся к транскаспийскому направлению перевозок между Китаем и Европой через Центральную Азию, Каспийское море, Южный Кавказ и Турцию. Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) - это основная операционная транспортно-

логистическая конфигурация Срединного коридора.

Цель данной статьи состоит в анализе институциональной трансформации Срединного коридора в условиях изменения архитектуры евразийской логистики и реализации инициативы «Пояс и путь», а также в определении роли Казахстана в формировании системы транспортно-логистических связей. Исследование исходит из предположения о том, что устойчивость коридора определяется как уровнем инфраструктурного развития, так и качеством институциональной координации.

Для достижения поставленной цели предполагается решение следующих задач:

- проанализировать положение Срединного коридора в формирующейся системе трансевразийских транспортно-логистических связей в контексте инициативы «Пояс и путь»;
- изучить динамику основных показателей функционирования ТМТМ и оценить процесс трансформации коридора из регионального транзитного маршрута в элемент регулярной евразийской логистики;
- определить значение институциональной координации для повышения устойчивости и предсказуемости функционирования коридора;
- оценить роль Казахстана в развитии Срединного коридора и его потенциал как одного из ключевых транспортно-логистических узлов Евразии.

Литературный обзор

Исследование основано на ряде научных и аналитических источников, посвященных развитию Срединного коридора и трансформации евразийской логистики. В научной литературе развитие коридора рассматривается главным образом в контексте региональной интеграции и геоэкономических трансформаций. Большая часть исследований сосредоточена на оценке эффектов развития ТМТМ, который рассматривается как инструмент диверсификации маршрутов и усиления региональной связанности. Т. Мармونتова и А. Шукужанова делают вывод, что при сохранении инфраструктурных ограничений Срединный коридор способен обеспечить диверсификацию грузопотоков и усилить транзитную функцию Казахстана [3]. Отдельное направление исследований связано с институциональными и организационными условиями функционирования ТМТМ. Т. Кендердайн и П. Бучски анализируют функционирование Срединного коридора с точки зрения транспортной политики, торгового потенциала и необходимости согласования действий государств и операторов маршрута [4]. Казахский аспект развития Срединного коридора исследуют А. Еремекбаевым, Л. Деловаровой и А. Калиевой. Авторы детально проанализировали возможности и ограничения маршрута, а также значение Казахстана в его дальнейшем развитии [5]. Эти работы позволяют выйти за пределы собственно инфраструктурного подхода к Срединному коридору и рассматривать его как систему взаимодействия государств, транспортных операторов и институтов.

Мелина Торус рассматривает ТМТМ как элемент развивающейся евразийской взаимосвязанности и инструмент диверсификации цепочек поставок [6]. Несмотря на достаточно высокий уровень проработки инфраструктурных и геоэкономических аспектов коридора, механизмы институциональной координации его участников остаются менее изученными.

Академические исследования дополняются аналитическими докладами

международных организаций. Вопросы практической координации транкаспийских перевозок, включая развитие мультимодального сообщения и согласование процедур между участниками, рассматриваются в материалах Европейской экономической комиссии ООН [7]. В материалах ЕАБР фиксируется рост транспортной связанности и подчеркивается значимость диверсификации маршрутов по направлениям «Восток–Запад» и «Север–Юг» [8]. Эксперты UNCTAD обращают внимание на замедление роста морских перевозок, увеличение сроков доставки и рост стоимости фрахта [9]. В экспертной литературе инициатива «Пояс и путь» рассматривается как инструмент расширения транспортной связанности и укрепления внешнеэкономического присутствия КНР [10].

Научная новизна исследования состоит в рассмотрении Срединного коридора как развивающейся системы институционального взаимодействия участников евразийской логистики. В данной работе институциональная координация выделяется в самостоятельное направление анализа и рассматривается посредством институционального анализа, объектом которого выступают согласование тарифных и транспортных процедур, цифровизация документооборота, организация мультимодального взаимодействия и регулярность перевозок. Новизну дополняет рассмотрение роли Республики Казахстан не только как территории транзита, но и как одного из институциональных узлов формирующейся системы ТМТМ в контексте ее функционального сопряжения с инициативой «Пояс и путь».

Методы исследования

Методология исследования основана на сочетании неинституционального и геоэкономического подходов с элементами сценарного анализа. В рамках неинституционального подхода Срединный коридор рассматривается как система взаимодействия участников, в которой формальные правила и организационные практики составляют основу координации действий. В качестве аналитических категорий рассматриваются согласование тарифной политики, унификация транспортных и таможенных процедур, цифровизация документооборота, организация мультимодальных перевозок и регулярность транспортного сообщения. Для анализа положения коридора в системе трансевразийских транспортных связей применяется геоэкономический подход. В рамках данного подхода анализируются динамика грузопотоков, контейнеризация, пропускная способность инфраструктуры, диверсификация транспортных направлений и изменение роли Казахстана в евразийской логистике.

Эмпирическую базу исследования составляют статистические, аналитические и институциональные материалы, характеризующие функционирование Срединного коридора преимущественно в 2021–2025 гг. Критериями отбора источников выступали релевантность исследуемых параметров, сопоставимость данных и возможность их верификации на основе официальных данных. Обработка эмпирических материалов осуществлялась посредством сравнительного анализа динамики количественных показателей и качественного анализа институциональных механизмов функционирования коридора.

Сценарный анализ используется как инструмент систематизации возможных траекторий развития коридора при различном сочетании факторов. Для структурирования сценариев выделены следующие параметры: время и объем перевозок, надежность, уровень институциональной координации и инвестици-

онная обеспеченность. Сценарии имеют аналитический характер и не рассматриваются как количественный прогноз развития коридора.

Результаты исследования: Срединный коридор в системе устойчивых транспортно-логистических связей

Динамика развития мирового логистического рынка имеет тенденцию к снижению, на это повлияли, как ситуация в целом, так и частые конфликты на глобальных морских путях. Риски, связанные с нестабильностью, повлияли на рост стоимости фрахта по части ключевых линий. Время доставки товаров увеличилось на 7–14 дней [9]. Непредсказуемость ситуации заставила страховые компании повысить стоимость страховки судов. Ответом грузоперевозчиков стали поиск альтернативных маршрутов и более широкое использование мультимодальных схем. В 2025 году объем рынка морских перевозок и экспедирования оценивался более чем в 208 млрд долларов США [11]. Однако его рост по сравнению с 2024 годом составил только 0,5%, контейнерные перевозки выросли на 1,4%. В балкерных перевозках мировой объем в 2025 году составил около 5,7 млрд тонн, при росте рынка всего на 2% по сравнению с 2024 г [9].

Среднее время доставки грузов из КНР в Европу по Срединному коридору составляет 18–23 дня, это сопоставимо с коридором «Север-Юг» и быстрее пути через Суэцкий канал. В текущих условиях коридор становится одним из значимых альтернативных маршрутов в системе евразийской логистики. Согласно прогнозу ЕАБР, к 2030 году перевозки через ключевые транспортные коридоры Центральной Азии вырастут в 1,5 раза — до 95 млн тонн, а грузопоток по Срединному коридору может достигнуть 20 млн тонн. Контейнерный трафик составит почти две трети от общего — до 1,7 млн TEU [8]. Благодаря своему географическому положению Казахстан является одним из основных узлов пересечения направлений Восток–Запад и Север–Юг, что усиливает его значение в евразийской логистике. До 2022 года Срединный коридор сохранял преимущественно региональное значение и характеризовался относительно небольшими объемами перевозок. Последующее изменение геэкономической конъюнктуры сопровождалось резким ростом грузопотока: в 2021–2024 гг. объем перевозок по Транскаспийскому маршруту увеличился более чем в пять раз — примерно с 0,8 до 4,5 млн тонн в год [12]. По итогам 2025 года совокупный объем транзитных перевозок через территорию Казахстана достиг 36,9 млн тонн, что на 6,6 % больше показателя 2024 года. До 80% общего объема перевозок по ТМТМ составляют грузы из Казахстана, сырая нефть (55%), нефтепродукты (20%), минеральные удобрения и химикаты (11%), цветные металлы (6%). Крупными логистическими операторами коридора выступают АО «КТЖ», Eurasian Bridge Kazakhstan, SYNEX Logistics и др.

Рост контейнеризации свидетельствует, что грузоотправители переходят к системному использованию маршрута. Стабильные контейнерные перевозки означают более высокую добавленную стоимость в сравнении с балкерными. Таким образом, Срединный коридор постепенно трансформируется в элемент регулярной логистической системы. За последние десять лет инициатива «Пояс и путь» стала одним из ключевых факторов расширения транспортной связанности Евразии, к сотрудничеству присоединились более 150 стран, реализовано свыше 3000 проектов. Для КНР развитие Срединного коридора связано с задачами диверсификации маршрутов и повышения устойчивости цепочек поставок [10]. Для партнёров — это возможность стать активными участниками новой

логистической системы. Связь Срединного коридора с инициативой «Пояс и путь» не предполагает его прямого включения в единую структуру BRI. Корректнее говорить о функциональном сопряжении коридора с инициативой. Срединный коридор соответствует основным задачам инициативы «Пояс и путь», особенно задачам развития связанности Евразии, диверсификации маршрутов и расширения трансграничной инфраструктуры. Для Казахстана такое сопряжение позволяет укреплять многовекторность внешних связей, используя потенциал китайской инициативы и одновременно расширяя сотрудничество с государствами Южного Кавказа, Турцией и европейскими странами.

Рост контейнерных перевозок по Срединному коридору формирует условия для развития цифрового транспортного пространства. Цифровизация дает возможность сокращать время простоя грузов в портах и на пограничных переходах. Ключевую роль здесь играют сквозной электронный документооборот и интеграция ИТ-систем операторов коридора. Китай, Казахстан, страны Южного Кавказа, Турция и государства ЕС ведут совместную работу по унификации и гармонизации таможенных и транзитных процедур, стандартизации сервисов сопровождения грузов и внедрению инструментов eTIR, e-CMR и электронных разрешений.

Одновременно с цифровизацией усиливается физическая инфраструктура коридора. В 2025 году через порты Актау и Курык по фидерной линии перевезено 59,4 тыс. TEU (+15 % к 2024 году), а по всему маршруту прошло около 77 тыс. TEU [13]. В порту Актау идет строительство казахстанско-китайского контейнерного хаба, реализация которого позволит увеличить пропускную способность терминала до 240-300 тыс. TEU в год; в ближайшие годы также планируются дноуглубительные работы [14]. В порту Курык запущен новый зерновой терминал мощностью 1 млн тонн в год, внедрена система управления движением судов, расширяются причалы, закупаются и обновляются паромы. Эти меры позволили уже в 2024-2025 гг. нарастить паромный транзит на 22 % и усилить роль Каспийского транспортного узла [15].

Таким образом, развитие цифровых механизмов и транспортной инфраструктуры происходит параллельно и способствует повышению связанности Срединного коридора. Одновременно его развитие расширяет многостороннее взаимодействие Казахстана с КНР, государствами Южного Кавказа, Турцией и Европейским Союзом.

Обсуждение: Институционализация Срединного коридора: формирование устойчивой модели евразийской логистики

Республика Казахстан играет одну из ключевых ролей в развитии Срединного коридора благодаря своему географическому положению и участию в организации транзитных перевозок между Китаем и Европой. Развитие ТМТМ расширяет возможности диверсификации грузопотоков, что создает условия для формирования гибкой системы евразийских транспортных связей [3; 6]. Факторами, ограничивающими развитие маршрута, выступают ограниченная пропускная способность отдельных участков, дефицит судов на Каспии и конкуренция со стороны других транспортных направлений. В более широкой системе проектов «Пояса и пути» Срединный коридор представляет собой одну из транспортных артерий наряду с северными маршрутами через Россию, южными направлениями через Иран и Пакистан и морскими путями. Наличие нескольких направлений создает возможности для перераспределения грузопото-

ков и повышает гибкость евразийской транспортно-логистической системы.

Координация коридора реализуется как на межгосударственном уровне, так и посредством взаимодействия транспортных операторов и унификации операционных процедур [4]. АО «НК „Қазақстан темір жолы“», порты Актау и Курык и связанные с ними логистические операторы формируют казахстанский сегмент коридора [5]. Практическим воплощением такой координации становится согласование тарифных и транзитных условий, сквозной электронный документооборот, внедрение eTIR, e-CMR и электронных разрешений, синхронизация процессов перевозок на суше и на море. Институционализация проявляется в последовательном продвижении к созданию согласованной мультимодальной цепочки, где координируются не только инфраструктурные мощности, но и правила, сроки и процедуры перевозки [7].

На региональном уровне развитие Срединного коридора способствует институциональному и инфраструктурному укреплению транзитного потенциала Казахстана, обеспечивая как транзит грузов, так и формирование элементов управляемой транспортной среды. Для КНР развитие Срединного коридора связано с задачами обеспечения устойчивости сухопутных цепочек поставок и расширения транспортной связанности. Формируемый мультипликативный эффект выражается в росте спроса на терминальные и портовые услуги, активизации частных инвестиций и расширении инфраструктурной базы.

Дальнейшая эффективность ТМТМ будет определяться его трансформацией в полноценный экономический коридор. Казахстан реализует ряд инфраструктурных проектов, направленных на устранение «узких мест» Транскаспийского маршрута. Обеспечить более быстрое прохождение грузов будет способствовать строительство и модернизация вторых путей на участке Достык - Мойынты (836 км) и других ключевых направлениях. В процессе реализации находится проект Алматы Railway Bypass с привлечением финансирования международных партнеров. Успешное завершение этого проекта позволит переориентировать грузопотоки на магистраль Жетыген-Казыбек-бек, минуя перегруженный узел Алматы-1. Это позволит снизить загрузку крупнейшего железнодорожного узла страны на 40%, что в перспективе сократит задержки и повысит надежность ключевых логистических маршрутов, усиливая транзитный потенциал Казахстана в Евразии [16]. Роль Казахстана тут выходит за рамки транзитной территории. Страну можно рассматривать как один из институциональных узлов ТМТМ, так как республика сочетает развитую железнодорожную инфраструктуру, портовую инфраструктуру Каспия, а казахстанские операторы принимают участие в согласовании мультимодальных процедур [5].

Предсказуемость и меньшая подверженность внешним геополитическим шокам повышают устойчивость Срединного коридора в долгосрочной перспективе. Для анализа вариантов дальнейшего развития был применен сценарный анализ с учетом сочетания геополитических, инфраструктурных и институциональных факторов.

Таблица 1 включает основные переменные, которые используются для формирования сценариев развития коридора. Переменные сгруппированы по трем основным блокам: геополитическому, инфраструктурному и институциональному. Эта группировка используется для структурирования факторов, влияющих на функционирование ТМТМ. Особое внимание уделяется институциональным параметрам, характеризующим условия координации участников в рамках общей логистической системы.

Таблица 1

Переменные формирования сценариев развития ТМТМ

Факторы	Параметр	Содержание	Влияние на устойчивость
Геополитика	Степень конфликтности	Риски возникновения конфликтов, санкционное давление, ситуация в Красном море	Спрос на альтернативные маршруты
Геополитика	Действия ключевых авторов	ЕС, КНР, Турция	Степень загрузки коридоров
Инфраструктура	Мощность инфраструктуры	Порты Актау, Курык, Алят	"Узкие места" отрицательно влияют на масштабирование
Инфраструктура	Уязвимые участки	Порты на Каспии	Риски задержек, увеличение срока доставки EDI, tracking
Институциональная составляющая	Страновые взаимодействия в рамках логистического поля	Координация между участниками	Уменьшение транзакционных издержек
Институциональная составляющая	Гармонизация тарифов	Единые правила транспортировки	Рост предсказуемости
Институциональная составляющая	Цифровизация	EDI, tracking	Более высокая скорость обработки грузов
Институциональная составляющая	Ритмичность перевозок	Поезда, фидерные линии	Обеспечивает стабильность

Суммируя факторы, представленные в таблице 1, можно сделать вывод о значимости институциональной координации наряду с геополитическими и инфраструктурными условиями функционирования маршрута. Гармонизация действий и процедур формирует предпосылки для повышения предсказуемости перевозок и формирования более устойчивой модели функционирования Среднего коридора.

Для структурирования сценарного анализа выделен ряд параметров (таблица 2), который включает время и объем перевозок, надежность, институциональную координацию и инвестиционную обеспеченность маршрута.

Таблица 2

Параметры сценарного анализа ТМТМ

Индикатор	Содержимое	Текущее состояние	Ориентир развития
Время доставки	Китай-Европа (дни)	18-23 дня	14-18 дней
Объем перевозок	Млн тонн/TEU	Примерно 77 тыс. TEU	До 1,7 млн TEU
Надежность	Разброс сроков	Ограниченная	Повышение предсказуемости
Координация	Уровень институциональной координации	Низкий/Средний	Высокий
Инвестиции	Инфраструктура	Растущие	Системные

**Примечание. Количественные параметры времени и объема перевозок приведены на основе опубликованных данных и прогнозных ориентиров [8;13]; качественные характеристики институциональной координации и инвестиционной обеспеченности используются в качестве аналитических параметров сценарного анализа и не являются результатом количественного расчета.*

Ключевой разрыв в развитии Срединного коридора связан не столько с физическими параметрами, сколько с качественными характеристиками системы. Для систематизации вероятных направлений развития ТМТМ были сформулированы три основных сценария, различающиеся характером изменения основных параметров функционирования коридора. В таблице 3 представлены их основные характеристики.

Таблица 3

Характеристики сценариев развития ТМТМ

Параметр	Инерционный	Негативный	Умеренно-оптимистический
Роль маршрута	Периферийная	Дисперсная	Комплексная
Рост объемов	Умеренный рост	Стагнация или снижение	Ускоренный рост
Время доставки	20-25 дней	25-35 дней	18-20 дней
Надежность	Недостаточная	Минимальная	Высокая
Координация	Недостаточная	Нарушение координации	Высокая
Инвестиции	Ограниченные	Снижение	Последовательный рост

Контейнеризация	Умеренная	Падение	Ускоренный рост
-----------------	-----------	---------	-----------------

**Примечание. Сценарная матрица сформирована авторами на основе обобщения фактических показателей функционирования ТМТМ, прогнозных ориентиров его развития и выделенных институциональных, инфраструктурных и геополитических факторов [8; 12; 13]. Представленные значения и качественные характеристики используются для описания возможных траекторий развития коридора и не являются расчетными пороговыми значениями или количественным прогнозом.*

В представленных сценариях уровень институциональной координации выступает как один из факторов, определяющих вероятные траектории развития ТМТМ. Высокий уровень координации может способствовать повышению предсказуемости перевозок даже при сохранении инфраструктурных ограничений. В условиях слабой координации рост объемов перевозок может увеличивать нагрузку на инфраструктуру и снижать эффективность инфраструктурных инвестиций. При умеренно-оптимистическом сценарии развитие институционального взаимодействия может повлечь за собой рост регулярности перевозок и контейнеризации. В этой связи качество институциональной среды наряду с развитием инфраструктуры может рассматриваться как значимое условие повышения устойчивости Срединного коридора.

Заключение

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что развитие Срединного коридора определяется сочетанием инфраструктурных, институциональных и геополитических факторов. Динамика геополитической ситуации привела к росту глобального интереса к альтернативным сухопутным маршрутам, а масштабная модернизация транспортной инфраструктуры способствовала формированию дополнительных возможностей для роста грузопотока. Институциональная координация приобретает существенное значение, так как способствует решению таких вопросов, как согласование тарифной политики, цифровизация документооборота, унификация транспортных процедур и обеспечение регулярности перевозок.

Анализ сценариев развития демонстрирует, что институциональная координация выступает как одно из условий повышения предсказуемости и устойчивости функционирования ТМТМ. При этом ее влияние не может рассматриваться изолированно от инфраструктурных возможностей, инвестиционной динамики и внешней геополитической среды. Соответственно, развитие коридора необходимо рассматривать с учетом взаимодействия нескольких групп факторов, относительное значение которых может изменяться в зависимости от внешних и внутренних условий.

Срединный коридор превращается в элемент евразийской транспортно-логистической системы. В пользу этого тезиса говорит растущая контейнеризация, развитие мультимодальных перевозок, модернизация портовой инфраструктуры и цифровизация логистических процедур. Дальнейшая эффективность коридора будет зависеть от способности государств-участников обеспечить переход к согласованной модели управления, основанной на институциональной координации и синхронизации логистических процессов.

Список литературы

1. Перспективы рынка логистики Евразии в 2025–2028: стратегический анализ

- // RBC Companies. – 2025. – 5 июня. – Режим доступа: <https://companies.rbc.ru/news/9lXirm31Bo/perspektivyi-ryinka-logistiki-evrazii-v-2025-2028-strategicheskij-analiz/> (дата обращения: 26.04.2026).
2. Китай наращивает торговлю через Казахстан: Средний коридор стал одним из самых быстрорастущих маршрутов Евразии // *SteppeNews.kz*. – 2026. – 12 марта. – Режим доступа: <https://steppenews.kz/aktualnoe/kitaj-narashhivaet-torgovlyu-cherez-kazahstan-srednij-koridor-stal-odnim-iz-samyh-bystrorastushhih-marshrutov-evrazii> (дата обращения: 26.04.2026).
 3. Мармونتова Т., Шукужанова А. От транзитного маршрута к экономическому коридору: «Срединный коридор» как фактор переосмысления взаимодействия Казахстана и Китая // *Казахстанское востоковедение*. – 2026. – № 1 (17). – С. 96–111. – DOI: 10.63051/kos.2026.1.96.
 4. Kenderdine T., Bucsky P. Middle Corridor – Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route // *ADB Working Paper Series*. – 2021. – No. 1268. – Режим доступа: <https://hdl.handle.net/10419/238625> (дата обращения: 29.08.2026).
 5. Yermekbayev A., Delovarova L., Kaliyeva A. Trans-Caspian International Transport Route: A Kazakhstani Perspective on Challenges, Opportunities, and Prospects // *International Journal*. – 2024. – Vol. 79, No. 2. – P. 312–329. – DOI: 10.1177/00207020241257636.
 6. Torus M. The Role of the Middle Corridor in Eurasian Connectivity // *Baku Dialogues*. – 2026. – 4 March. – Режим доступа: <https://bakudialogues.idd.az/articles/the-role-of-the-middle-corridor-in-eurasian-connectivity-04-03-2026> (дата обращения: 10.04.2026).
 7. Progress Report on Operationalization Efforts Taking Place in the Framework of the Economic Commission for Europe // *United Nations Economic Commission for Europe*. – Geneva, 2023. – 17 p. – Режим доступа: https://unece.org/sites/default/files/2023-07/ECE-TRANS-WP5-2023-01e_0.pdf (дата обращения: 29.08.2026).
 8. С востока на запад и с севера на юг: будущее евразийского транспортного каркаса // *Евразийский банк развития*. – 2024. – 27 июня. – Режим доступа: <https://eabr.org/press/releases/s-voštoka-na-zapad-i-s-severa-na-yug-budushchee-evraziyskogo-transportnogo-karkasa/> (дата обращения: 26.04.2026).
 9. Review of Maritime Transport 2025 (Overview) // *UNCTAD*. – 2025. – Режим доступа: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025overview_ru.pdf (дата обращения: 12.04.2026).
 10. How Is the Belt and Road Initiative Advancing China's Interests? // *ChinaPower (CSIS)*. – 2025. – Режим доступа: <https://chinapower.csis.org/china-belt-and-road-initiative/> (дата обращения: 06.04.2026).
 11. Перспективы рынка экспедирования грузов // *Research Nester*. – 2025. – Режим доступа: <https://www.researchnester.com/ru/reports/freight-forwarding-market/6074> (дата обращения: 18.04.2026).
 12. Грузопоток по Среднему коридору вырос в пять раз за три года // *Kazlogistics*. – 2025. – 19 июня. – Режим доступа: <https://kazlogistics.kz/en/news/new/1426> (дата обращения: 16.04.2026).
 13. Ключевые направления развития трансграничных хабов: приоритеты Казахстана на ближайшие 3–5 лет // *Институт экономических исследований*. – 2025. – 11 ноября. – Режим доступа: https://eri.kz/ru/Novosti_instituta/id=7853/arch=2025_531 (дата обращения: 26.04.2026).
 14. Сулейменова Н. Казахстан наращивает торговый флот и обновляет суда для перевозок по Каспию // *Liter.kz*. – 2026. – 5 января. – Режим доступа: <https://liter.kz/kazakhstan-narashchivaet-torgovyi-flot-i-obnovliaet-suda-dlia-perevozok-po-kaspiu-1767613145/> (дата обращения: 20.04.2026).
 15. Минтранспорта разрабатывает Комплексный план развития морской инфраструктуры до 2030 года // *Министерство транспорта Республики Казахстан*. – 2024. – 23 февраля. – Режим доступа: <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/712418?lang=ru> (дата обращения: 26.04.2026).
 16. Обводная железная дорога разгрузит Алматинский узел на 40% // *Rail-news.kz*. – 2025. – 3 июня. – Режим доступа: <https://rail-news.kz/ru/infrastructure/20754-obvodnaia-zeleznaia-doroga-razgruzit-almatinskii-uzel-na-40.html> (дата обращения: 26.04.2026).

References

1. Perspektivy rynka logistiki Evrazii v 2025–2028: strategicheskii analiz [Perspectives of the Eurasian Logistics Market in 2025–2028: A Strategic Analysis] (2025). RBC Companies. Available at: <https://companies.rbc.ru/news/9IXirm31Bo/perpektivy-ryinka-logistiki-evrazii-v-2025-2028-strategicheskij-analiz/>.
2. Kitai narashchivaet trgovlyu cherez Kazakhstan: Srednii koridor stal odnim iz samykh bystrorastushchikh marshrutov Evrazii [China Expands Trade through Kazakhstan: The Middle Corridor Has Become One of the Fastest-Growing Routes in Eurasia] (2026). SteppeNews.kz. Available at: <https://steppenews.kz/aktualnoe/kitaj-narashhivaet-torgovlyu-cherez-kazakhstan-srednij-koridor-stal-odnim-iz-samyh-bystrorastushhih-marshrutov-evrazii>.
3. Marmontova T., Shukuzhanova A. (2026). Ot tranzitnogo marshruta k ekonomicheskomu koridoru: «Sredinnyi koridor» kak faktor pereosmysleniya vzaimodeistviya Kazakhstana i Kitaya [From a Transit Route to an Economic Corridor: The “Middle Corridor” as a Factor in Rethinking Kazakhstan–China Cooperation]. Shygystanu Journal. No. 1 (17). P. 96–111. DOI: 10.63051/kos.2026.1.96.
4. Kenderdine T., Bucsky P. (2021). Middle Corridor – Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route. ADBI Working Paper Series. No. 1268. Asian Development Bank Institute. Available at: <https://hdl.handle.net/10419/238625>.
5. Yermekbayev A., Delovarova L., Kaliyeva A. (2024). Trans-Caspian International Transport Route: A Kazakhstan Perspective on Challenges, Opportunities, and Prospects. International Journal. Vol. 79, No. 2. P. 312–329. DOI: 10.1177/00207020241257636.
6. Torus M. (2026). The Role of the Middle Corridor in Eurasian Connectivity. Baku Dialogues. Available at: <https://bakudialogues.idd.az/articles/the-role-of-the-middle-corridor-in-eurasian-connectivity-04-03-2026>.
7. Progress Report on Operationalization Efforts Taking Place in the Framework of the Economic Commission for Europe (2023). United Nations Economic Commission for Europe. Available at: https://unece.org/sites/default/files/2023-07/ECE-TRANS-WP5-2023-01e_0.pdf.
8. S vostoka na zapad i s severa na yug: budushchee evraziyskogo transportnogo karkasa [From East to West and from North to South: The Future of the Eurasian Transport Framework] (2024). Eurasian Development Bank. Available at: <https://eabr.org/press/releases/s-vostoka-na-zapad-i-s-severa-na-yug-budushchee-evraziyskogo-transportnogo-karkasa/>.
9. Review of Maritime Transport 2025 (Overview) (2025). UNCTAD. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025overview_ru.pdf.
10. How Is the Belt and Road Initiative Advancing China’s Interests? (2025). ChinaPower (CSIS). Available at: <https://chinapower.csis.org/china-belt-and-road-initiative/> (accessed: 06.04.2026).
11. Perspektivy rynka ekspedirovaniya gruzov [Prospects for the Freight Forwarding Market] (2025). Research Nestor. Available at: <https://www.researchnestor.com/ru/reports/freight-forwarding-market/6074>.
12. Gruzopotok po Srednemu koridoru vyros v pyat' raz za tri goda [Cargo Traffic along the Middle Corridor Increased Fivefold over Three Years] (2025). Kazlogistics. Available at: <https://kazlogistics.kz/en/news/new/1426>.
13. Klyuchevye napravleniya razvitiya transgranichnykh khabov: priority Kazakhstana na blizhaishie 3–5 let [Key Directions for the Development of Cross-Border Hubs: Kazakhstan’s Priorities for the Next 3–5 Years] (2025). Economic Research Institute. Available at: https://eri.kz/ru/Novosti_instituta/id=7853/arch=2025_531.
14. Suleimenova N. (2026). Kazakhstan narashchivaet trgovyi flot i obnovlyayet suda dlya perevozok po Kaspiyu [Kazakhstan Expands Its Merchant Fleet and Modernizes Vessels for Caspian Transport Operations]. Liter.kz. Available at: <https://liter.kz/kazakhstan-narashchivaet-torgovyi-flot-i-obnovlyayet-suda-dlia-perevozok-po-kaspiu-1767613145/>.
15. Mintransporta razrabatyvaet Kompleksnyi plan razvitiya morskoi infrastruktury do 2030 goda [The Ministry of Transport Is Developing a Comprehensive Plan for Maritime Infrastructure Development through 2030] (2024). Ministerstvo transporta Respubliki Kazakhstan [Ministry of Transport of the Republic of Ka-

zakhsan]. Available at: <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/712418?lang=ru>.

16. Obvodnaya zheleznaya doroga razgruzit Almatinskii uzel na 40% [The Bypass Railway Will Reduce the Load on the Almaty Railway Hub by 40%] (2025). Rail-news.kz. Available at: <https://rail-news.kz/ru/infrastructure/20754-obvodnaia-zheleznaia-doroga-razgruzit-almatinskii-uzel-na-40.html>.

Материал поступил в редакцию 16.05.2026

Утвержден к публикации 18.09.2026