

MPHTI: 11.25.91; 72.23.15

JEL Classification: F50

DOI: <https://doi.org/10.52821/2789-4401-2026-1-6-18>

ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА ДЛЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Г. К. Хасанов^{1*}

¹Казахстанско-Немецкий Университет, Алматы, Республика Казахстан

АННОТАЦИЯ

Цель настоящего исследования заключается в выявлении и оценке геополитической значимости Транскаспийского международного транспортного маршрута для Казахстана. При этом особое внимание уделяется анализу его потенциала для формирования устойчивых стратегических и экономических связей, а также возможности сокращения зависимости от традиционных маршрутов. Объектом исследования является сам транспортный коридор как инфраструктурная и логистическая система, а предметом роль, которую транспортный коридор может сыграть в усилении внешнеполитических позиций Республики Казахстан.

Методологическая база исследования включает смешанный подход, - соответственно качественные, количественные и сравнительные методы анализа. Такой подход позволил рассмотреть Транскаспийский маршрут (ТМТМ) не только как часть транспортной системы, но и как элемент внешнеполитической стратегии Казахстана.

Оригинальность/ценность исследования заключается в анализе геополитического значения Транскаспийского международного транспортного маршрута для Республики Казахстан в контексте диверсификации внешнеэкономических связей. Исследование является вкладом в научную дискуссию о роли Казахстана в формирующейся архитектуре евразийской логистики и предлагает оценку потенциала ТМТМ как инструмента укрепления региональной устойчивости и транспортной безопасности.

Результаты исследования подчеркивают, что развитие Транскаспийского транспортного направления может стать катализатором для формирования новых экономических связей, способствующих устойчивому росту и расширению международного сотрудничества. Выявлено, что независимое развитие транспортного коридора имеет потенциал для изменения существующих логистических схем, что в свою очередь позволяет снизить зависимость от традиционных маршрутов и стимулировать интеграцию между странами Центральной Азии, Кавказа и Ближнего Востока. Новизна труда заключается в системном рассмотрении транспортного коридора как многостороннего институционального образования, способного в будущем изменить торгово-логистические процессы в регионе Средней Азии и Южного Кавказа, что представляет значимый вклад в развитие теоретических и практических аспектов международных транспортных систем.

Ключевые слова: Казахстан, транскаспийский маршрут, региональная интеграция, экономическая безопасность, логистика, транспортный коридор

ВВЕДЕНИЕ

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ или Срединный коридор) является амбициозным логистическим проектом, призванным соединить Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузию и далее Турцию и страны ЕС единым маршрутом, став альтернативой другим традиционным маршрутам.

Актуальность рассматриваемой темы определяется несколькими факторами. Во-первых, современные вызовы мировой экономики, такие как санкционное давление на Россию (что конечно же влияет на Казахстан) и перестройка глобальных цепочек поставок, требуют от Казахстана разработки альтернативных стратегий развития транспортной инфраструктуры. Во-вторых, Транскаспийский маршрут

рассматривается как инструмент для усиления экономической интеграции между странами близлежащих регионов, что особенно важно для Казахстана, стремящегося оптимизировать свои международные связи. В-третьих, относительная безопасность и стабильность маршрута по сравнению с путями через Аденский залив и далее в Суэцкий канал, на котором активизировались хуситы и издавна промышляют сомалийские пираты, а из-за санкционных ограничений ЕС и Китай испытывают сложности в грузоперевозках через территорию РФ. Поэтому в развитии ТМТМ заинтересован не только Казахстан, но и зарубежные акторы.

Новизна исследования заключается в интегративном подходе, который сочетает анализ экономических, логистических и политических факторов, влияющих на развитие транспортного коридора. Использование современных методик анализа позволяет не только оценить текущее состояние инфраструктуры, но и выявить перспективы её модернизации с учетом национальных интересов Казахстана.

Гипотеза работы утверждает, что реализация комплекса мер по развитию и оптимизации транспортного маршрута способна существенно укрепить геополитическую позицию страны за счет привлечения инвестиций, расширения торговых связей и повышения эффективности международных перевозок.

Кроме того, данное исследование направлено на решение ряда проблем, которые ранее не получили должного внимания в научной литературе: несовершенство механизмов координации между участниками транспортной системы, а также необходимость учета институциональных ограничений и специфики региональной инфраструктуры. В этом контексте работа представляет собой попытку восполнить существующие пробелы в исследованиях и внести новый взгляд на роль Транскаспийского маршрута как фактора, способного увеличить экономический, логистический и дипломатический вес Казахстана в регионе.

Обзор литературы. Научное осмысление развития Транскаспийского международного транспортного маршрута активно формируется в ответ на растущую необходимость диверсификации транзитных потоков в Евразийском регионе. Одним из первых исследователей, обративших внимание на значимость альтернативных логистических путей, выступает Пархомчик Л. [1]. В ее работе подчеркивается, что трансформация транзитной политики Казахстана обусловлена не только экономическими выгодами, но и стремлением к большей геополитической автономии.

Бекмагамбетова Г. [2] предлагает институциональный анализ ТМТМ, уделяя внимание вопросам координации между различными национальными структурами и недостаточной синхронизации внутриэкономических механизмов. Автор акцентирует внимание на необходимости выстраивания общего логистического пространства, при этом подчеркивая роль публичных инвестиций и управленческих инициатив в успешной реализации транспортного проекта.

Работа Кегенбекова Ж. К., Гамидовой Ю. А. и Бектуровой Д. Т. [3] представляет собой системный анализ проблем и перспектив маршрута. Исследователи рассматривают ключевые вызовы, от несогласованности технических стандартов до отсутствия единого цифрового интерфейса между странами участниками. Предлагаются меры по оптимизации логистической архитектуры, включая создание совместных операторов и платформ для онлайн обмена данными, а также гармонизацию тарифной политики.

С внешнеполитической точки зрения интересный подход демонстрирует Дюсикеева А. К. [4]. Она рассматривает маршрут как элемент внешнеполитической стратегии Казахстана, способствующий укреплению его международного имиджа и баланса интересов между Востоком и Западом. Автор делает акцент на том, что инфраструктурные проекты могут стать основой для выстраивания новых многосторонних союзов и платформ сотрудничества, что особенно актуально в условиях быстро меняющейся геополитической обстановки. Позицию Дюсикеевой дополняет Мамедов А. В. [5], сосредоточившийся на роли Казахстана в каспийском субрегионе. Он подчеркивает, что ТМТМ усиливает влияние страны в рамках региональных интеграционных проектов и создает предпосылки для укрепления энергетических и транспортных связей с соседями. В его анализе маршрут рассматривается как часть долгосрочной стратегии инфраструктурной дипломатии.

Байгулова Н. Д. [6] делает акцент на значении маршрута для устойчивого роста Центральной Азии. В её работе подчеркивается, что коридор способен обеспечить более сбалансированное развитие региональных экономик и снизить избыточную зависимость от нестабильных рынков. Отдельно рассма-

триваются возможности для повышения экспортного потенциала Казахстана за счёт снижения логистических затрат и привлечения новых партнёров.

В эмпирическом исследовании Кобдиковой Ш., Рамазана Б. и Аримбековой П. [7] представлена детальная оценка казахстанского сегмента маршрута. Авторы анализируют показатели перевозок, уровень загрузки инфраструктуры и выявляют конкретные точки перегрузки, которые препятствуют эффективному функционированию. Делается вывод о необходимости обновления железнодорожной инфраструктуры и усиления координации между портовыми узлами.

Анализ проведённый Rentschler J., Reinhardt A., Elbert R. и Hummel D. [8], переносит фокус в сферу геоэкономики. Авторы рассматривают ТМТМ как фактор перестройки глобальных цепочек поставок и усиления конкуренции между транспортными инициативами. В частности подчёркивается, что политическая устойчивость маршрута и прозрачность его управления становятся ключевыми конкурентными преимуществами в глазах инвесторов и международных операторов.

Таким образом совокупность современных исследований подчёркивает многоуровневый характер ТМТМ, от логистики и нормативного обеспечения до стратегического планирования и международно-го позиционирования. В то же время сохраняется потребность в углубленном анализе влияния цифровизации, экологических стандартов и регионального управления на устойчивость маршрута в долгосрочной перспективе.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ ИССЛЕДОВАНИЯ

Создание Транскаспийского маршрута. Издревле, степной пояс Евразии соединял цивилизации запада и востока, позволяя перемещаться товарам, людям, технологиям и идеям, первая связь же возникла между Римской Империей и династией Хань, став Великим шелковым путем. Многие века он был источником власти, богатства и процветания сменявших друг друга государств, последним который стал - Улус Джучи (Золотая Орда). Общепринято, что одной из причин распада Золотой Орды кроме междоусобиц и внешних угроз, стала деградация Шелкового пути ввиду открытия новых морских путей в обход сухопутных. И в действительности Транскаспийский маршрут имеет четкую преемственность от Шелкового пути, повторяя его географию охвата и функцию. Для Казахстана он является не только экономическим, логистическим подспорьем, но и политически важным проектом, органически вписываясь в китайский глобальный план “Один пояс, один путь”, при этом являясь независимой инициативой Казахстана, Азербайджана и Грузии.

Развитие Транскаспийского транспортного коридора в Казахстане начинается с первых инициатив начала 2010х годов. В этот период Казахстан, обладая стратегическим положением в центре Евразии, осознал необходимость создания маршрута, способного дополнить имеющиеся ограниченные логистические коридоры, проходящие через другие государства. Уже 7 ноября 2013 года в рамках международного транспортно-логистического форума “Новый шелковый путь” в городе Астана между ж/д компаниями Казахстана, Азербайджана и Грузии было заключено соглашение, направленное на развитие мультимодального транспорта, что стало первым шагом к формированию единой транспортной системы в регионе. В 2014 году был создан координационный механизм в который вошли: АО “Грузинская железная дорога”, АО “НК Актауский международный морской торговый порт”, АО “НК Қазақстан темір жолы”, ЗАО “Азербайджанские железные дороги”, ЗАО “Азербайджанское Каспийское морское пароходство”, ЗАО “Бакинский международный морской торговый порт” и ООО “Батумский морской порт”, предусматривающий совместную модернизацию портовых узлов и железнодорожных линий, что позволило оптимизировать транспортировку грузов через Каспийское море. В том же году был издан президентский указ о государственной программе развития инфраструктуры транспортной системы Казахстана, в который входило также и решение о модернизации портов Актау и Курык. Важнейшим событием стал декабрь 2016 года, когда в Астане было учреждено объединение Международная ассоциация “Транскаспийский международный транспортный маршрут”. Это событие объединило государственные и частные структуры, нацеленные на реализацию комплексной программы развития коридора, что способствовало дальнейшему развитию инициативы [1], таким образом можно понять, что ТМТМ является сетью взаимосвязанных автомобильных, железнодорожных и

морских путей. На рисунке 1 отображена карта самого маршрута, где показывается весь транспортный путь, перевалочные пункты и порты от Китая до Европы, если быть точнее Ляньюньган – Сиань – Урумчи - Достык/Алтынколь - Актау/Курык – Баку/Говсан – Батуми/Поти – Турция/ Украина/Румыния/страны ЕС.

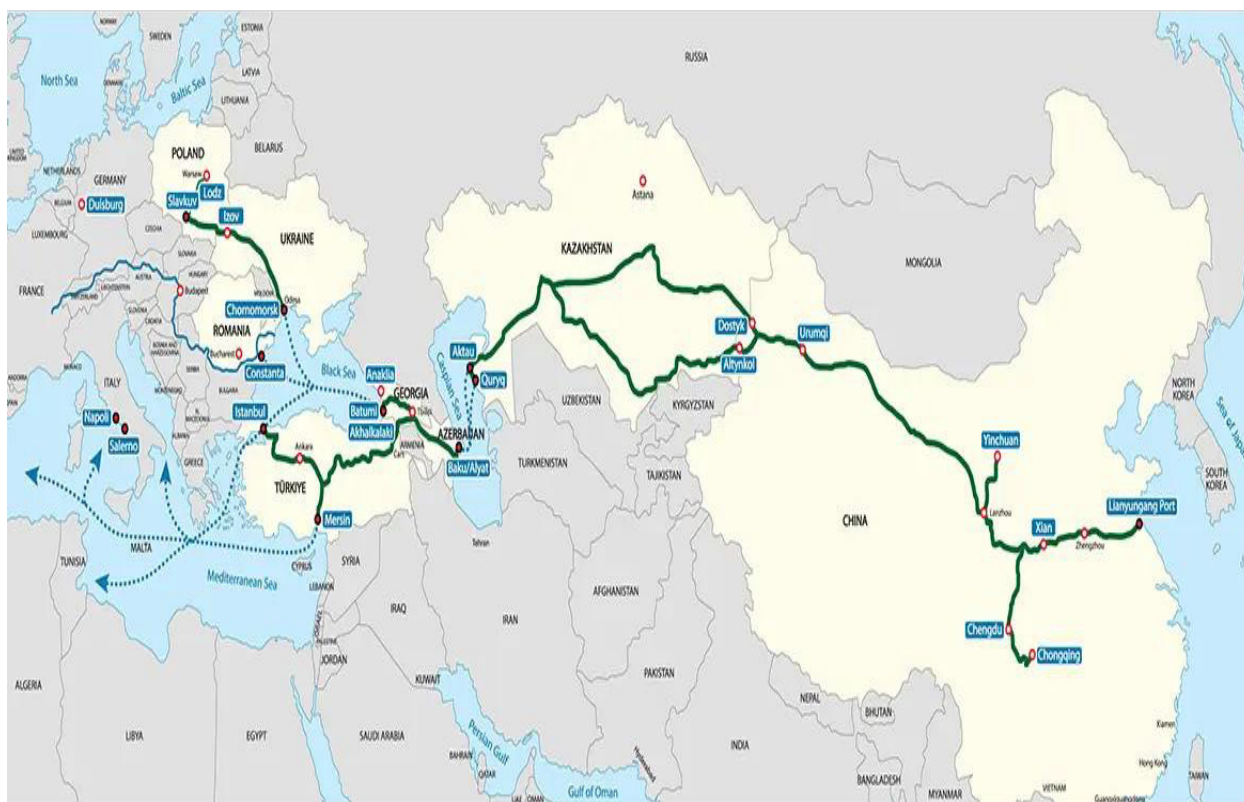


Рисунок 1. Карта ТМТМ

Примечание – взято из открытых источников (сайта ТМТМ)

Особое значение имеет и подписание ряда нормативных документов, таких как постановление Правительства Республики Казахстан от 14 октября 2023 года №911, которое закрепило рамки для расширения сотрудничества с КНР и другими партнёрами [9]. Эти меры, дополненные результативными инвестиционными программами и регулярными международными саммитами, создали прочную основу для дальнейшей модернизации транспортной инфраструктуры. Современные исследования отечественных и зарубежных специалистов подчеркивают, что комплексный подход к совершенствованию логистических процессов способствует повышению эффективности перевозок и укреплению геополитической позиции Казахстана.

Логистические возможности и организационные вызовы развития ТМТМ для Казахстана. Развитие Транскаспийского транспортного маршрута создает уникальные логистические возможности для Казахстана, что подтверждается значительным ростом грузоперевозок за последние годы.

Так в 2023 году общий объем перевозок по маршруту достиг 2,7 млн тонн, что на 64% превышало показатели предыдущего года, однако как можно увидеть на следующем рисунке, контейнерные перевозки упали до 20,5 тыс. TEU (около 420000 тонн) [3], связано это с началом масштабных ремонтных работ железнодорожных путей, так как достиг критический уровень их износа, а когда проводится капитальный ремонт, то транспортировка частично осложняется. В конце 2023 года на тот момент премьер-министр Алихан Смаилов дал официальный старт запуску большой стройки, реконструкции участка Достык-Мойынты, это почти 830 км.

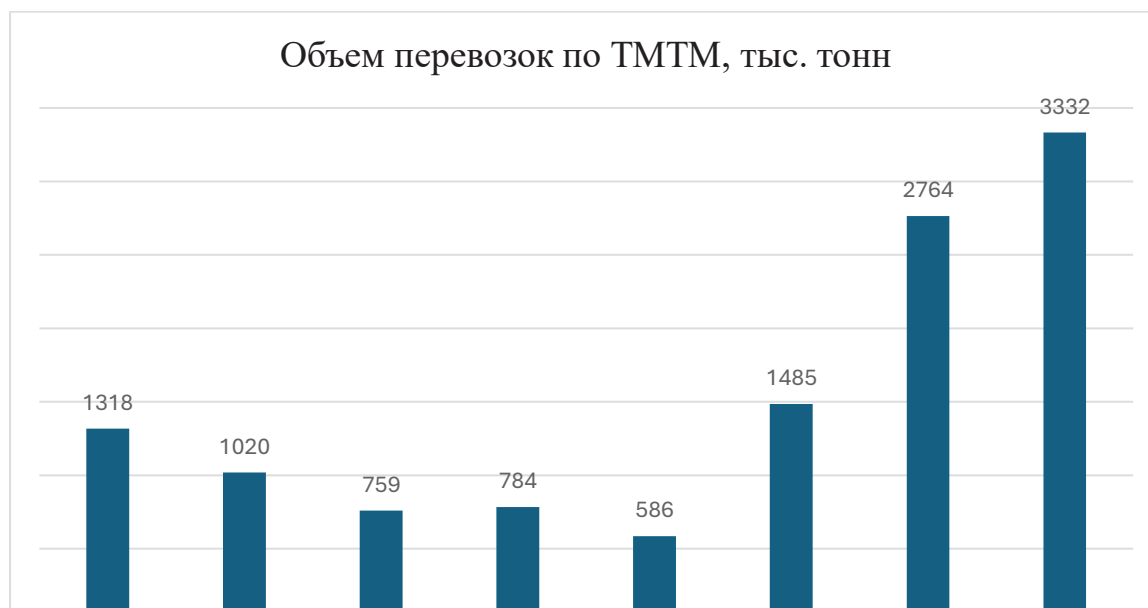


Рисунок 2. Объем перевозок по ТМТМ, тыс. тонн
Примечание – взято из открытых источников (сайта ТМТМ)



Рисунок 3. Объем контейнерных перевозок по ТМТМ, тыс. ДФЭ
Примечание – взято из открытых источников (сайта ТМТМ)

Но уже с января 2024 года ситуация начала улучшаться, было отремонтировано более 1500 км железнодорожного полотна и работы все еще бесперебойно ведутся, от чего объем перевозок увеличился в 2,5 раза, при этом транзит китайских контейнеров вырос в три раза, что свидетельствует о возрастании спроса на этот коридор. Казахстан занимает ключевое место в логистической сети ТМТМ, на его территории сосредоточена более 80% сухопутного транзита, а порты на побережье Каспийского моря,

демонстрируют значительный потенциал, например мощность порта Актау составляет около 3,2 млн тонн сухогрузов и до 12,5 млн тонн сырой нефти в год [2]. Потенциал маршрута может быть расширен до 10 млн тонн в год, с дальнейшим ростом до 26 млн тонн к 2040 году при привлечении инвестиций в размере 18,5 млрд евро [3].

Несмотря на эти впечатляющие цифры, реализация потенциала ТМТМ сталкивается и с определенными организационными вызовами. Несогласованность национальных стандартов и необходимость интеграции информационных систем приводят к возникновению критических моментов, замедляющих логистические процессы. Сам маршрут является мультимодальным, то есть транспортировка производится разными видами транспорта (железнодорожным, автотранспортом и паромом), соответственно усложняя процесс, особенно если между странами региона отсутствует какая-либо унифицированная договорно-правовая база по тарифам и стандартам перевозки, из-за чего странам приходится договариваться лишь в двустороннем порядке, без общего диалога, что конечно же вредит интеграции. Поэтому создание совместных предприятий, таких как Middle Corridor Multimodal Ltd., и внедрение цифровых решений, например системы Tez Customs для электронного оформления грузов являются важными мерами, направленными на повышение эффективности перевозок и сокращение сроков доставки [1]. Эти шаги помогут обеспечить устойчивое развитие транспортного коридора и укрепят стратегическую роль Казахстана в международной логистике.

Внешнеполитическая значимость ТМТМ. Развитие Транскаспийского транспортного маршрута рассматривается как один из важнейших инструментов внешней политики Казахстана, способствующий усилению его роли на международной арене. В перспективе этот коридор может стать платформой для формирования новых дипломатических связей и расширения сотрудничества с партнерами из Европы и Азии. Казахстан, обладая стратегическим географическим положением, активно использует ТМТМ для реализации политики балансирования между ведущими мировыми державами и создания условий для устойчивой трансконтинентальной торговли [4].

Казахстан активно рекламирует о возможностях ТМТМ на всяческих международных площадках и официальных обращениях, оттого маршрут в какой-то степени политизирован, особенно с 2022 года на фоне обострения геополитической ситуации, вызванной войной в Украине и связанными с этим торговыми войнами, где маршрут оказался как никогда актуальным. На практике выгоды маршрута уже реализуются. Казахстан, один из ключевых участников ТМТМ, использует его не только как транзитный коридор для китайских грузов, но и как собственный экспортный канал. В частности, около 60% казахстанского урана для западных покупателей транспортируется по этому маршруту [10]. Подобное использование маршрута приносит выгоду как самим странам партнёрам, за счёт расширения рынков сбыта и создания новых рабочих мест, так и европейским государствам, получающим надёжный и безопасный доступ к стратегически важным ресурсам. Внешнеполитические инициативы, связанные с расширением сотрудничества в рамках транспортного коридора, способствуют не только увеличению объема грузоперевозок, но и укреплению позиций страны в двусторонних отношениях с КНР. Главы государств Казахстана и Китая часто контактируют и ежегодно подписывают все новые и новые соглашения и договоры, что в первую очередь важно для Казахстана, так как у Китая есть множество других альтернатив для доставки грузов по всему миру. Активно продвигается также позиция Казахстана в таких международных структурах и инициативах, как ЕАЭС, ВТО, ШОС и “Один пояс и один путь”. Это позволяет Казахстану не только привлекать инвестиции и технологии, но и вести активный диалог с мировыми лидерами по вопросам безопасности и экономической интеграции на удобных для себя условиях. Важной составляющей внешней политики становится создание эффективных механизмов взаимодействия с государствами-партнерами. Регулярные международные саммиты и переговоры, проводимые в Баку, Тбилиси и других городах региона, позволяют выработать общие стандарты и устанавливать льготные тарифы на грузоперевозки, что служит сигналом для международного сообщества о готовности Казахстана играть ведущую роль в трансформации глобальных логистических сетей [5]. Такие шаги укрепляют доверие инвесторов и партнеров, а также способствуют формированию устойчивой системы международного транзита.

В Центральноазиатском пространстве данный торговый путь может позволить выйти в рынки ЕС и Китая товарам и сырью из Узбекистана, Кыргызстана, Туркменистана и Таджикистана, что укрепит взаимодоверие и возможно ускорит экономическую интеграцию между государствами региона. Также активным игроком на мировой арене стал Афганистан, и международный бизнес активно инвестирует в него, Казахстан тоже не в стороне. Афганистан важен для Казахстана по нескольким причинам, во-первых, это вопрос безопасности, хотя и Казахстан не имеет границ с Афганистаном, но в страну попадает наркотрафик и опасные террористические течения, Казахстану будет легче пресекать такое, имея прямой диалог с Афганской стороной, с их ведомствами и спецслужбами. Во-вторых, миграционный вопрос, Афганистан это страна с 40 миллионным населением, большинство жителей которых имеют полуавтоматические и прочее оружие и несветские взгляды на жизнь, любой кризис там, будь это политический или продовольственный, чреват огромными потоками миграции в первую очередь в близлежащие страны, в том числе и в Казахстан. Таким образом будущее развитие ТМТМ через разветвление в Афганистан и далее в Пакистан и Индию не кажется чем-то несбыточным, вопрос актуален и также позволит выйти в южные порты.

Таким образом, ТМТМ выступает как важный инструмент многовекторной стратегии Казахстана, позволяющий стране укреплять свои позиции в Евразии, вести активное сотрудничество с ключевыми игроками мировой экономики и в конечном итоге, сформировать баланс сил в регионе.

Перспективы развития. До 2022 года более 86% контейнерных перевозок между Китаем и ЕС проходило через Транссибирскую магистраль и российскую инфраструктуру, тогда как на ТМТМ приходилось менее 1% объёма [11]. Однако после введения санкций против РФ, объём перевозок через Россию упал почти на 51% [12], в то время как по ТМТМ вырос на 89% в 2023 году [13] и на 70% в 2024 году [14].

Тем не менее по абсолютной мощности ТМТМ пока уступает конкурентам. На данный момент пропускная способность маршрута составляет до 5-6 млн тонн в год [15], в то время как у северного маршрута Китай-ЕС, которая пролегает через Россию превышает 100 млн тонн [16]. Транспортный коридор “Север-Юг” же через Иран оценивается примерно в 15 млн тонн, и оба подвержены геополитическим рискам [17]. Стоит добавить, что дорожная, портовая инфраструктура ТМТМ требует модернизации. Мультиmodalность маршрута, то есть необходимость менять виды транспорта несколько раз в ходе пересечения коридора, требует высокого уровня технической оснащённости, от чего ТМТМ проигрывает другим маршрутам по дороговизне, посему сейчас загруженность маршрута составляет всего лишь 30%, тем самым раскрывая риски и недоверие акторов, ТНК к данному проекту. Если говорить про перевозку нефти, то и тут Казахстан не может полностью довериться ТМТМ, львиная доля казахстанской нефти, примерно 60 млн тонн, все еще реализуется по КТК (Каспийский трубопроводный консорциум).

При этом у ТМТМ есть свои преимущества: он короче других путей, средняя продолжительность доставки с Китая до ЕС по маршруту составляет 14-18 дней, тогда как через Россию 19 дней, а морским путём через Суэц 22-37 дней [18]. Кроме того ТМТМ менее уязвим конфликтам на Ближнем Востоке, Восточной Европе или санкциям, что делает его надёжным вариантом для грузоотправителей.

Для усиления конкурентоспособности в ноябре 2022 года министры транспорта Казахстана, Азербайджана, Грузии и Турции согласовали пятилетний план модернизации железнодорожной инфраструктуры, в рамках которого запланировано удвоить пропускную способность до примерно 10 млн т/год к 2027 г [18], в июне того же года, на тот момент заместитель премьер-министра и одновременно министр иностранных дел РК Мухтар Тлеуберди и министр индустрии и инфраструктурного развития РК Каирбек Ускенбаев приняли участие в трехсторонней встрече министров иностранных дел и министров транспорта Казахстана, Азербайджана и Турции, а уже в августе Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев совершил официальный визит в Азербайджан, где стороны подписали Декларацию об углублении стратегического партнерства и союзнических взаимоотношений, что означает рост интереса и взаимодоверия стран друг к другу, что конечно же благоприятно влияет и на развитие транспортной инфраструктуры. К ключевым проектам относится углубление акватории порта Актау, уже к концу 2025 г. глубину увеличат на 1,5-2 м [19]. Одновременно Азербайджан и Грузия наращивают мощности своих портов и ж/д например, модернизирован ж/д пункт Бакинского порта, расширяются объекты в Потти и Батуми, а

Казахстан строит новые терминалы на Трансказахстанской магистрали. Значительно помогают и международные инвестиции в прошлом году ЕС, Всемирный банк, ЕБРР и АБИИ уже выделили около 10,8 млрд долларов на развитие ТМТМ [18]. С другой стороны, надо учитывать еще и транзитные перевозки постсоветского пространства. Например, Россия является одним из главных импортеров и экспортеров для Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана. А транспортировки через Казахстан осуществляются по старому советскому коридору через Актобе, Аральск, Шымкент, соответственно можно было бы в общую артерию Транскаспийского маршрута добавить ответвления между постсоветскими странами, что вызвал бы интерес к участию и развитию маршрута у России и других стран.

Можно сказать, что несмотря на существующие ограничения, маршрут показывает устойчивый рост и имеет все шансы стать важным направлением евразийской торговли в ближайшие годы.

ПОЛУЧЕННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ (ВЫВОДЫ)

Подводя итоги можно сказать, что развитие Транскаспийского транспортного маршрута стало не просто очередным инфраструктурным проектом, а настоящим катализатором перемен во внешнеэкономической и геополитической политике Казахстана. Исследование показало, что обновление транспортной системы способствовало значительному сокращению времени грузоперевозок до 14-18 дней, улучшению взаимодействия между странами региона и как следствие, укреплению транзитного потенциала Казахстана. Эти достижения не только отражают успешную реализацию поставленных целей, но и демонстрируют, как государство способно преобразовывать внешние вызовы в возможности для роста и стратегического влияния. Однако надо учитывать, что в настоящий момент бюджет Казахстана не сильно зависит от транзита, и не стоит ожидать сиюминутных результатов, любой транспортный проект является долгоиграющим, дающим в итоге не только экономические, но и политические плоды. Кроме этого, существуют актуальные вызовы и риски по отношению к целесообразности использования ТМТМ вместо других маршрутов, такие как недостаточная техническая оснащенность дорог/портов, дороговизна, малая пропускная способность до 5-6 млн тонн грузов в год, слабые организационные моменты вызывают скептицизм у других государств.

Сопоставляя полученные результаты с начальной целью работы, можно сделать вывод, что комплекс мер по модернизации коридора и активный диалог между странами создает прочную основу для устойчивого развития и укрепления национального суверенитета. Казахстан, используя своё уникальное географическое положение, превращается в ключевое звено в системе международного транзита, что открывает новые горизонты для дипломатического диалога и экономического сотрудничества с ведущими мировыми державами. В перспективе, при условии продолжения инвестиций в инфраструктуру и активного сотрудничества с международными партнерами, можно ожидать значительного увеличения эффективности перевозок, что дополнительно усилит геополитическую позицию Казахстана.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Пархомчик Л. Развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута // Евразийский обзор 2015: экономические, социальные и политические перспективы Евразии. - Алматы: Евразийский научно-исследовательский институт, 2016. - С. 169-172.
2. Бекмагамбетова Г. Стратегия развития Транскаспийского международного транспортного маршрута необходима // Транс-Logistics Казахстан. - 2023. - №2. - С. 46-51.
3. Кегенбеков Ж. К., Гамидова Ю. А., Бектурова Д. Т. Проблемы и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута // Вестник Казахской академии транспорта и коммуникаций имени М.Тынышпаева. - 2024. - №3 (132). - С. 149-157. - DOI: 10.52167/1609-1817-2024-132-3-149-157.
4. Дюсикеева А. К. Внешнеполитические аспекты реализации транспортной политики Казахстана: 7M03111. - Астана, 2023. - 52 с.
5. Мамедов А.В. Внешняя политика Казахстана в Каспийском регионе // Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир. - 2024. - №3 (41). - С. 125-134.
6. Байгулова Н. Д. Транскаспийский международный транспортный маршрут: путь к устойчивому экономическому развитию в Центральной Азии // Актуальные проблемы транспорта и энергетики:

пути их инновационного решения. - Астана: ЕНУ имени Л.Н.Гумилева, 2023. - С. 101-103.

7. Кобдикова Ш., Рамазан Б., Аримбекова П. Анализ транзитных направлений железнодорожных коридоров на примере Транскаспийского международного транспортного маршрута на казахстанском участке // Вестник Казахской академии транспорта и коммуникаций имени М.Тынышпаева. - 2023. - №2 (125). - С. 129-137. – DOI: 10.52167/1609-1817-2023-125-2-129-137.

8. Rentschler J., Reinhardt A., Elbert R., Hummel D. The Trans-Caspian Corridor – Geopolitical implications and transport opportunities // Journal of Transport Geography. - 2025. - №125. – DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2025.104211.

9. Постановление Правительства Республики Казахстан от 14 октября 2023 года № 911 «О подписании Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута». [Электронный ресурс] // Әділет [web-портал]. – 2023. - URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2300000911> (дата обращения: 02.02.2025).

10. THE TRANS-CASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE AND OTHER PROMISING CORRIDORS IN CENTRAL ASIA [Электронный ресурс] // Eurasian Rail Alliance Index [web-портал]. – 2025. - URL: https://index1520.com/upload/medialibrary/c1a/h914jj1ibcbwxh7n7a9iix89eilcb8ta/en310125_TITR.pdf (дата обращения: 13.02.2025).

11. MIDDLE TRADE AND TRANSPORT CORRIDOR [Электронный ресурс] // World Bank Group [web-портал]. – 2023. - URL: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-b56-4783-ba1b-b7621abddcd9/content> (дата обращения: 22.02.2025).

12. Contrasting rail freight trends between China and Europe [Электронный ресурс] // Upply [web-портал]. – 2023. - URL: <https://market-insights.upply.com/en/contrasting-rail-freight-trends-between-china-and-europe> (дата обращения: 10.03.2025).

13. The Middle Corridor: trends and opportunities [Электронный ресурс] // ODI Global [web-портал]. – 2024. - URL: <https://odi.org/en/insights/the-middle-corridor-trends-and-opportunities/> (дата обращения: 10.03.2025).

14. Freight traffic on Middle Corridor picking up steam [Электронный ресурс] // Trend News Agency [web-портал]. – 2024. - URL: <https://en.trend.az/business/transport/3954998.html> (дата обращения: 10.03.2025).

15. Рост и развитие ТМТМ: объем перевозок грузов в 2024 году увеличился на 63%, превысив 4 млн тонн [Электронный ресурс] // Министерство транспорта Республики Казахстан [web-портал]. – 2024. - URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/904094?lang=ru> (дата обращения: 12.03.2025).

16. There’s an alternative to Russian-based trade routes—but it needs support from the US, EU, and Turkey [Электронный ресурс] // Atlantic Council [web-портал]. – 2024. - URL: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/turkeysources/theres-an-alternative-to-russian-based-trade-routes-but-it-needs-support-from-the-us-eu-and-turkey/> (дата обращения: 13.03.2025).

17. Международный транспортный коридор «Север — Юг» и его значение для Ирана [Электронный ресурс] // Торгово-промышленная палата Российской Федерации [web-портал]. – 2023. - URL: <https://iran-tpprf.ru/mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-sever-yug-i-ego-znachenie-dlya-irana/> (дата обращения: 06.04.2025).

18. The Middle Corridor: A Renaissance in Global Commerce [Электронный ресурс] // Rand [web-портал]. – 2024. - URL: <https://www.rand.org/pubs/commentary/2024/03/the-middle-corridor-a-renaissance-in-global-commerce.html> (дата обращения: 10.04.2025).

19. Дноуглубительные работы проведут в акватории порта Актау [Электронный ресурс] // Министерство транспорта Республики Казахстан [web-портал]. – 2025. - URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/992718?lang=ru> (дата обращения: 12.05.2025).

20. Устав объединения юридических лиц «Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут» [Электронный ресурс] // Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут [web-портал]. – 2023. - URL: https://middlecorridor.com/images/docs/%D0%A3%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%B2_Charter.pdf (дата обращения: 08.02.2025).

21. Положение о членстве в объединении юридических лиц «Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут» [Электронный ресурс] // Транскаспийский Между-

народный Транспортный Маршрут [web-портал]. – 2023. - URL: https://middlecorridor.com/images/docs/%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%BE_%D1%87%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B5_%D0%B2_%D0%9E%D0%AE%D0%9B_%D0%9C%D0%90_%D0%A2%D0%9C%D0%A2%D0%9C.pdf (дата обращения: 08.02.2025).

22. Кудьярова Ж. Т. Транскаспийский международный транспортный маршрут и его влияние на международную логистику // Наука, техника и образование. - 2016. - С. 71-75.

23. Tuba E. Russia's war on Ukraine and the rise of the Middle Corridor as a third vector of Eurasian connectivity: connecting Europe and Asia via Central Asia, the Caucasus, and Turkey // Stiftung Wissenschaft und Politik -SWP- Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit. - 2022. - №64.

24. Kenderdine T., Bucsky P. Middle corridor - policy development and trade potential of the Trans-Caspian International Transport Route // ADBI Working Paper Series. - 2021. - №1268.

REFERENCES

1. Parkhomchik, L. (2016). Razvitie Transkaspiskogo mezhdunarodnogo transportnogo marshruta. Evrazijskij obzor 2015: Ekonomicheskie, social'nye i politicheskie perspektivy Evrazii. Almaty: Evrazijskij nauchno-issledovatel'skij institute, pp. 169–172. (In Russian).

2. Bekmagambetova, G. (2023). Strategiya razvitiya Transkaspiskogo mezhdunarodnogo transportnogo marshruta neobkhodima. Trans-Logistics Kazakhstan, No. 2, pp. 46–51. (In Russian).

3. Kegenbekov, Zh. K., Gamidova, Yu. A., Bekturova, D. T. (2024). Problemy i perspektivy Transkaspiskogo mezhdunarodnogo transportnogo marshruta. Vestnik Kazakhskoi akademii transporta i kommunikacij imeni M. Tynyshpaeva, Vol. 132 No. 3, pp. 149–157. DOI: 10.52167/1609-1817-2024-132-3-149-157. (In Russian).

4. Dyusikeeva, A. K. (2023). Vneshnepoliticheskie aspekty realizacii transportnoj politiki Kazakhstana: 7M03111. Astana. 52 p. (In Russian).

5. Mamedov, A. V. (2024). Vneshnyaya politika Kazakhstana v Kaspijskom regione. Vestnik Diplomaticheskoj akademii MID Rossii. Rossiya i mir, Vol. 41 No. 3, pp. 125–134. (In Russian).

6. Baigulova, N. D. (2023). Transkaspiskij mezhdunarodnyj transportnyj marshrut: put' k ustojchivomu ekonomicheskomu razvitiyu v Tsentral'noj Azii. Aktual'nye problemy transporta i energetiki: puti ikh innovacionnogo resheniya. Astana: ENU imeni L. N. Gumileva, pp. 101–103. (In Russian).

7. Kobdikova, Sh., Ramazan, B., Arimbekova, P. (2023). Analiz tranzitnykh napravlenij zheleznodorozhnykh koridorov na primere Transkaspiskogo mezhdunarodnogo transportnogo marshruta na kazakhstanskom uchastke. Vestnik Kazakhskoi akademii transporta i kommunikacij imeni M. Tynyshpaeva, Vol. 125 No. 2, pp. 129–137. DOI: 10.52167/1609-1817-2023-125-2-129-137. (In Russian).

8. Rentschler, J., Reinhardt, A., Elbert, R., Hummel, D. (2025). The Trans-Caspian Corridor – Geopolitical implications and transport opportunities. Journal of Transport Geography, No. 125. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2025.104211.

9. Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated October 14, 2023 No. 911 “O podpisanii Soglasheniya mezhdu Pravitel'stvom Respubliki Kazakhstan i Pravitel'stvom Kitajskoj Narodnoj Respubliki po razvitiyu Transkaspiskogo mezhdunarodnogo transportnogo marshruta” (2023), available at: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2300000911> (accessed: February 02, 2025) (In Russian).

10. The Trans-Caspian International Transport Route and Other Promising Corridors in Central Asia (2025). Eurasian Rail Alliance Index, available at: https://index1520.com/upload/medialibrary/c1a/h914jj1ibcbwxh7n7a9iix89eilcb8ta/en310125_TITR.pdf (accessed: February 13, 2025).

11. Middle Trade and Transport Corridor (2023). World Bank Group, available at: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abddcd9/content> (accessed: February 22, 2025).

12. Contrasting Rail Freight Trends between China and Europe (2023). Upply, available at: <https://market-insights.upply.com/en/contrasting-rail-freight-trends-between-china-and-europe> (accessed: March 10, 2025).

13. The Middle Corridor: Trends and Opportunities (2024). ODI Global, available at: <https://odi.org/en/insights/the-middle-corridor-trends-and-opportunities/> (accessed: March 10, 2025).

14. Freight Traffic on Middle Corridor Picking Up Steam (2024). Trend News Agency, available at: <https://en.trend.az/business/transport/3954998.html> (accessed: March 10, 2025).
15. Rost i razvitie TMTM: ob'em perevozok gruzov v 2024 godu uvelichilsya na 63%, prevysiv 4 mln tonn (2024). Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan, available at: <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/904094?lang=ru> (accessed: March 12, 2025). (In Russian).
16. There's an Alternative to Russian-Based Trade Routes—But It Needs Support from the US, EU, and Turkey (2024). Atlantic Council, available at: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/turkeysource/theres-an-alternative-to-russian-based-trade-routes-but-it-needs-support-from-the-us-eu-and-turkey/> (accessed: March 13, 2025).
17. Mezhdunarodnyj transportnyj koridor “Sever — Yug” i ego znachenie dlya Irana (2023). Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation, available at: <https://iran-tpprf.ru/mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-sever-yug-i-ego-znachenie-dlya-irana/> (accessed: April 6, 2025). (In Russian).
18. The Middle Corridor: A Renaissance in Global Commerce (2024). Rand, available at: <https://www.rand.org/pubs/commentary/2024/03/the-middle-corridor-a-renaissance-in-global-commerce.html> (accessed: April 10, 2025).
19. Dnoughlubitelnye raboty provedut v akvatorii porta Aktau (2025). Ministry of Transport of the Republic of Kazakhstan, available at: <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/992718?lang=ru> (accessed: May 12, 2025). (In Russian).
20. Ustav ob'edinenija juridicheskikh lic “Mezhdunarodnaya assotsiatsiya “Transkaspiskij mezhdunarodnyj transportnyj marshrut” (2023). Trans-Caspian International Transport Route, available at: https://middlecorridor.com/images/docs/%D0%A3%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%B2_Charter.pdf (accessed: February 8, 2025). (In Russian).
21. Polozhenie o chlenstve v ob'edinenii juridicheskikh lic “Mezhdunarodnaya assotsiatsiya “Transkaspiskij mezhdunarodnyj transportnyj marshrut” (2023). Trans-Caspian International Transport Route, available at: https://middlecorridor.com/images/docs/%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%BE_%D1%87%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B5_%D0%B2_%D0%9E%D0%AE%D0%9B_%D0%9C%D0%90_%D0%A2%D0%9C%D0%A2%D0%9C.pdf (accessed: February 8, 2025). (In Russian).
22. Kud`yarova, Zh. T. (2016) Transkaspiskij mezhdunarodny`j transportny`j marshrut i ego vliyanie na mezhdunarodnuyu logistiku. Nauka, texnika i obrazovanie, pp. 71-75. (In Russian)
23. Tuba, E. (2022) Russia's war on Ukraine and the rise of the Middle Corridor as a third vector of Eurasian connectivity: connecting Europe and Asia via Central Asia, the Caucasus, and Turkey. Stiftung Wissenschaft und Politik -SWP- Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit, №64.
24. Kenderdine, T., Bucsky P. (2021) Middle corridor - policy development and trade potential of the Trans-Caspian International Transport Route. ADBI Working Paper Series, №1268.

THE GEOPOLITICAL SIGNIFICANCE OF THE TRANS-CASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE FOR THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

G. K. Khassanov¹

¹Kazakh-German University, Almaty, Republic of Kazakhstan

ABSTRACT

The purpose of this research is to identify and assess the geopolitical significance of the Trans-Caspian International Transport Route (TITR) for the Republic of Kazakhstan. Special attention is given to analyzing the corridor's potential to foster stable strategic and economic partnerships, as well as its capacity to reduce dependence on traditional transit routes. The object of the study is the transport corridor itself as an infrastructural and logistical system, while the subject is the role this route can play in strengthening Kazakhstan's foreign policy positioning.

The methodological framework of the research is based on a mixed methods approach, combining qualitative, quantitative and comparative analysis. This allowed for the examination of the Trans-Caspian Route not only as a component of the transportation network but also as an instrument of Kazakhstan's foreign policy strategy. Content analysis was used to review academic literature, expert publications and official documents of the route's participants. This enabled the identification of prevailing perspectives on the TITR's role and the key themes within academic discourse.

The originality / value of the research lies in its analysis of the geopolitical importance of the Trans-Caspian International Transport Route for Kazakhstan in the context of diversifying its external economic ties. This study contributes to scholarly discourse on Kazakhstan's role in the emerging architecture of Eurasian logistics and evaluates the TITR's potential as a tool for enhancing regional resilience and transportation security.

The study's findings highlight that the development of this corridor could serve as a catalyst for building new economic linkages that support sustainable growth and expand international cooperation. It was revealed that the independent development of the TITR has the potential to transform existing logistics patterns, thereby reducing dependence on traditional transit routes and promoting integration among Central Asia, the Caucasus and the Middle East. The novelty of this work lies in its systemic analysis of the corridor as a multilateral institutional entity capable of reshaping global trade and logistics processes offering a meaningful contribution to the development of both theoretical and practical aspects of international transport systems.

Keywords: Kazakhstan, Trans-Caspian Route, regional integration, economic security, logistics, transport corridor

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҮШІН ТРАНСКАСПИЙ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ КӨЛІК ДӘЛІЗІНІҢ ГЕОСАЯСИ МАҢЫЗЫ

Ғ. Қ. Хасанов¹

¹Қазақ-Неміс университеті, Алматы, Қазақстан Республикасы

АНДАТПА

Осы зерттеудің мақсаты Транскаспий халықаралық көлік дәлізінің (ТХКД) Қазақстан Республикасы үшін геосаяси маңызын анықтау және бағалау. Бұл ретте әсіресе аталған көлік дәлізінің тұрақты стратегиялық және экономикалық байланыстарды қалыптастырудағы әлеуетіне, сондай-ақ дәстүрлі бағыттарға тәуелділікті азайту мүмкіндігіне ерекше назар аударылады. Зерттеудің объектісі көлік дәлізі инфрақұрылымдық және логистикалық жүйе ретінде, ал пәні осы бағыттың Қазақстан Республикасының сыртқы саяси ұстанымдарын күшейтуге ықпал ету мүмкіндігі.

Зерттеудің әдіснамалық негізі сапалық, сандық және салыстырмалы талдау әдістерін қамтитын аралас тәсілге сүйенеді. Бұл тәсіл Транскаспий бағытын тек көлік жүйесінің бір бөлігі ретінде ғана емес, сонымен қатар Қазақстанның сыртқы саяси стратегиясының құраушы ретінде қарастыруға мүмкіндік берді. Контент талдау әдісі арқылы ғылыми мақалалар, сараптамалық жарияланымдар және осы дәлізге қатысушы тараптардың ресми материалдары зерттелді. Бұл ТХКДның рөлін түсінудегі негізгі көзқарастарды анықтап, академиялық дискурстағы басты басымдықтарды айқындауға жол ашты.

Зерттеудің бірегейлігі / құндылығы Қазақстанның сыртқы экономикалық байланыстарын әртараптандыру контекстінде Транскаспий халықаралық көлік дәлізінің геосаяси мәнін сараптауында. Бұл жұмыс Еуразиялық логистиканың қалыптасып келе жатқан құрылымындағы Қазақстанның рөліне қатысты ғылыми пікірталасты толықтырып, ТХКД-ны аймақтық тұрақтылық пен көлік қауіпсіздігін нығайтудың тиімді құралы ретінде бағалауға мүмкіндік береді.

Зерттеу нәтижелері бұл көлік бағытын дамыту жаңа экономикалық байланыстарды қалыптастырудың катализаторына айналып, орнықты өсімді қамтамасыз етіп, халықаралық ынтымақтастықты кеңейтуге ықпал ететінін көрсетеді. Көлік дәлізін тәуелсіз дамыту қолданыстағы логистикалық құрылымдарды өзгерту әлеуетіне ие екені анықталды, бұл өз кезегінде дәстүрлі бағыттарға тәуелділікті

азайтып Орталық Азия, Кавказ және Таяу Шығыс елдері арасындағы интеграцияны ынталандырады. Зерттеудің жаңалығы көлік дәлізін жаһандық сауда логистикалық үдерістерді өзгертуге қабілетті көп-жақты институционалдық құрылым ретінде жүйелі түрде қарастыруында. Бұл халықаралық көлік жүйелерінің теориялық және практикалық аспектілерін дамытуға елеулі үлес қосады.

Түйін сөздер: Қазақстан, Транскаспий дәлізі, аймақтық интеграция, экономикалық қауіпсіздік, логистика, көлік дәлізі

ОБ АВТОРАХ

Хасанов Гасырлан Канатович - студент 4 курса, Казахстанско-Немецкий Университет, Алматы, Республика Казахстан, email: gasikk02@gmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-5626-4246>*