

Some Geopolitical Aspects Of The Development Of International Transport Corridors And Their Impact On Central Asia

Azimov Khazrat, PhD student, Tashkent State University of Oriental Studies

Abstract: The article is devoted to the analysis of geopolitical aspects of the development of international transport corridors (ITC) and their impact on the countries of Central Asia. The article examines current trends in global trade and transregional logistics caused by geopolitical instability, crises of traditional routes and strategic rivalry of world powers. Particular attention is paid to land transport arteries, such as the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan international transport corridors and the Trans-Caspian route, which are acquiring strategic importance for diversifying supplies and reducing transport risks. The article analyzes the economic, political and infrastructural challenges facing the Central Asian states, as well as the prospects for integrating the region into global logistics chains. It is concluded that the successful implementation of transport corridors requires a combination of economic feasibility, geopolitical strategy and international cooperation.

Keywords: International transport corridors, Central Asia, geopolitics, logistics, transport infrastructure, China-Kyrgyzstan-Uzbekistan, Trans-Caspian route, global trade, geoeconomics, transport security.

Некоторые Геополитические Аспекты Развития Международных Транспортных Коридоров И Их Влияние На Центральную Азию

Азимов Хазрат, соискатель Ташкентского государственного Университета Востоковедения

Аннотация: статья посвящена анализу геополитических аспектов развития международных транспортных коридоров (МТК) и их влиянию на страны Центральной Азии. Рассматриваются современные тенденции глобальной торговли и трансрегиональной логистики, вызванные геополитической нестабильностью, кризисами традиционных маршрутов и стратегическим соперничеством мировых держав. Особое внимание уделяется наземным транспортным артериям, таким как международные транспортные коридоры Китай–Кыргызстан–Узбекистан и Транскаспийский маршрут, которые приобретают стратегическое значение для диверсификации поставок и снижения транспортных рисков. В статье анализируются экономические, политические и инфраструктурные вызовы, стоящие перед государствами Центральной Азии, а также перспективы интеграции региона в глобальные логистические цепочки. Сделан вывод о том, что успешная реализация транспортных коридоров требует сочетания экономической целесообразности, геополитической стратегии и международного сотрудничества.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, Центральная Азия, геополитика, логистика, транспортная инфраструктура, Китай–Кыргызстан–Узбекистан, Транскаспийский маршрут, глобальная торговля, геоэкономика, транспортная безопасность.

Согласно оценкам Всемирного Банка, текущие инициативы и предложения по строительству транспортных коридоров в ближайшем будущем могут потребовать триллионы долларов, значительно превышая возможности государственных финансов. Такие инициативы, снижая транспортные издержки, как правило, направлены на повышение эффективности региональной и трансрегиональной торговли. Однако, помимо экономии времени в пути и эксплуатационных затрат на транспортные средства, они также стремятся обеспечить чистые выгоды для компаний и, в конечном итоге, для домохозяйств за счет расширения экономических возможностей, которые могут создать транспортные

коридоры.¹ Тем не менее, для реализации этих преимуществ национальным правительствам, частному сектору и международному сообществу в сфере развития необходим четкий экономический подход к определению приоритетов инвестиционных предложений по крупным транспортным проектам, а также надлежащая методология их оценки. Без такой методологии эти инвестиции могут оказаться несогласованными, что приведет к упущенным возможностям, к неэффективному использованию ограниченных государственных ресурсов, которые могли бы быть направлены, например, на улучшение образования и здравоохранения; к доминированию геополитических соображений над экономической целесообразностью; а также к возможным разногласиям между правительствами и международными организациями.

Одним из ключевых аспектов функционирования МТК является конкуренция между ведущими мировыми державами за контроль над основными транспортными маршрутами. В современных условиях транспортная инфраструктура становится не только объектом экономического сотрудничества, но и ареной соперничества государств, стремящихся обеспечить выгодные условия для своего экспорта и импорта, минимизировать транспортные риски и укрепить свою роль в глобальных логистических цепочках.

С начала 2023 года мировая торговая система сталкивается с масштабными изменениями, обусловленными геополитической нестабильностью и кризисом традиционных транспортных маршрутов. Ситуация в Украине, эскалация напряженности в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также нестабильность в Красном море привели к серьезным вызовам для глобальной логистики. Нарушение устойчивости морских торговых путей усилило неопределенность в международной экономике, способствуя поиску альтернативных транспортных коридоров и адаптации стратегий ведущих торговых держав к новой геоэкономической реальности.²

В условиях дестабилизации традиционных маршрутов мировая экономика вынуждена адаптироваться к новым логистическим реалиям. Перебои в функционировании основных морских путей, таких как Суэцкий канал и Ормузский пролив, обусловленные как военными действиями, так и усилением пиратской активности, привели к значительному удорожанию перевозок и увеличению сроков доставки грузов. Это, в свою очередь, стимулировало пересмотр транспортных стратегий ключевых акторов глобального рынка, включая международные корпорации и национальные правительства. Стремление к снижению зависимости от рисков, связанных с морской логистикой, способствовало диверсификации торговых маршрутов и усилению интереса к континентальным транспортным коридорам.

Одним из ключевых направлений этой перестройки стало развитие наземных транспортных артерий, таких как Евразийские мультимодальные маршруты, включая международные транспортные коридоры. В этом контексте страны Центральной Азии оказались в фокусе глобальных экономических процессов, так как их географическое положение позволяет формировать альтернативные пути доставки грузов между Европой и Азией. Такие проекты как Транскаспийский международный транспортный маршрут и расширение возможностей ж/д Китай–Кыргызстан –Узбекистан, приобретают стратегическое значение, так как обеспечивают стабильность и предсказуемость поставок, снижая зависимость от кризисных зон.

В конце декабря 2024 года было подписано первое полноценное Соглашение о реализации данного стратегического трансрегионального проекта, и состоялся официальный запуск строительства железнодорожной магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Ожидается, что ежегодный объем грузоперевозок по данному маршруту составит до 15 миллионов тонн. В результате его функционирования расстояние и сроки доставки грузов из Китая в страны Европы сократятся на несколько тысяч километров и почти на неделю. Кроме того, появится возможность организации регулярных пассажирских перевозок. В перспективе сопряжение данной железнодорожной линии с Трансафганским коридором позволит значительно повысить транспортно-коммуникационную

¹ World Bank. Transport Corridors and Their Wider Economic Benefits A Critical Review of the Literature Mark Roberts Martin Melecky Théophile Bougna Yan (Sarah) Xu. South Asia Region Office of the Chief Economist January 2018.

² Dr. Hüseyin Korkmaz, Nariman Mehdiyev. Торговые маршруты в 2025 году: Геополитика коридоров и новая динамика. 25.12.2024

связанность Китая, Центральной и Южной Азии, обеспечив эффективное логистическое сообщение между регионами.³

Эскалация напряженности в регионе Ближнего Востока, вызванная как ростом военных действий, так и участвовавшими нападениями на суда в районе Суэцкого канала, привела к серьезному ухудшению безопасности данного маршрута. Суэцкий канал, обеспечивающий свыше 12% мирового товарооборота⁴, оказался в зоне повышенных рисков, что вынудило судоходные компании искать альтернативные пути доставки грузов. В результате этого часть грузопотоков была перенаправлена через обходные маршруты, например, вокруг мыса Доброй Надежды, что увеличило транспортные расходы и логистические издержки для бизнеса. Параллельно с кризисом на традиционных маршрутах на глобальные цепочки поставок продолжает оказывать влияние стратегическое соперничество между США и Китаем. Вашингтон предпринимает меры по снижению зависимости от китайской промышленности, что привело к активному развитию производственных мощностей в странах Юго-Восточной Азии, таких как Индия, Вьетнам и Индонезия. Эти страны привлекают транснациональные корпорации своими более низкими производственными затратами, благоприятной инвестиционной средой и растущей внутренней потребительской базой. Однако, несмотря на процесс диверсификации, Китай остается крупнейшим логистическим узлом и продолжает экспансию в рамках глобальной инициативы «Пояс и путь», укрепляя свою роль в мировой торговле.

Продолжающаяся геополитическая нестабильность и изменения в мировой торговле формируют новые логистические приоритеты. Развитие альтернативных транспортных коридоров и перераспределение производственных мощностей в сторону Юго-Восточной Азии отражает адаптацию мировых экономических центров к новым реалиям. В этих условиях страны, обладающие развитой инфраструктурой и благоприятными географическими условиями, получают возможность интеграции в формирующуюся глобальную логистическую систему и укрепления своих позиций в мировой экономике.

В последние годы глобальная нестабильность и эскалация вооруженных конфликтов в ключевых регионах мира привели к переоценке стратегических транспортных инициатив, запущенных в последние годы. Одним из наиболее амбициозных проектов стала концепция экономического коридора Индия – Ближний Восток – Европа (ИМЕС), предложенная США и Индией в 2023 году.⁵ Первоначально этот маршрут рассматривался как стратегическая альтернатива китайской инициативе «Пояс и путь» и призван был укрепить транспортно-логистические связи между Азией, Ближним Востоком и Европой. Однако серия геополитических кризисов, включая обострение конфликта в Газе, эскалацию в Красном море и рост нестабильности в Йемене, привела к ослаблению позиций данного проекта. Ограничения, связанные с безопасностью и политической неопределенностью, существенно снизили привлекательность данного коридора для инвесторов и международных партнеров.

В целом геополитическая нестабильность последних лет не только дестабилизировала существующие транспортные коридоры, но и привела к поиску новых логистических решений, которые способны учитывать риски и геоэкономические реалии XXI века. В этих условиях Средний коридор приобретает все большее стратегическое значение, однако его успешная интеграция в глобальную логистическую систему требует существенных инвестиций, совершенствования инфраструктуры и гармонизации транспортной политики стран-участниц.

В долгосрочной перспективе перераспределение мировых торговых потоков и усиление роли Евразийских маршрутов могут привести к структурным изменениям в глобальной экономике. Если страны Центральной Азии смогут эффективно интегрироваться в международную логистическую систему, это повысит их экономическую устойчивость, привлечет новые инвестиции и укрепит их позиции как транзитного узла между Востоком и Западом. При этом важным остается вопрос баланса

³ Ш.Мирзиёев. Послание Президента Шавката Мирзиёева участникам церемонии, посвященной запуску строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан. 27.12.2024. <https://president.uz/ru/lists/view/7791>

⁴ Э.Имамкулиева. Суэцкий канал и альтернативные маршруты в системе международных грузоперевозок (на примере кнр–ес). DOI: 10.31696/2227-5568-2021-04-007-027

⁵ К.Фенин. Коридор и путь: конкуренция или конвергенция?. 25 октября 2023. <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/postsoviet/koridor-i-put-konkurentsia-ili-konvergentsiya/>

интересов между ключевыми мировыми игроками – Китаем, США, Европейским Союзом и странами Ближнего Востока, что будет определять перспективы устойчивого развития новых транспортных коридоров.

Текущий кризис глобальных транспортных маршрутов не только изменяет существующую систему международной торговли, но и открывает возможности для развития новых логистических решений. В этом процессе Центральная Азия играет ключевую роль, предоставляя альтернативные пути для соединения Европы и Азии. Однако успешность этих инициатив будет зависеть от стратегического планирования, координации между странами региона и эффективного использования международных финансовых и технологических ресурсов.

Среди альтернативных маршрутов, формирующихся на фоне геополитической нестабильности, Средний коридор демонстрирует наибольший потенциал и динамику развития. В 2025 году по Среднему коридору планируется перевезти 2,5 миллиона тонн грузов и 96 тысяч контейнеров.⁶ Для достижения этих показателей планируется улучшение инфраструктуры железных дорог и портов, увеличение грузовых терминалов и оптимизация логистических процессов, что позволит не только выполнить, но и превысить запланированные объемы перевозок. Соединяя Китай с Европой через Центральную Азию, Кавказ и Турцию, этот маршрут превратился в стратегически важную транспортную артерию, особенно в условиях военных конфликтов в разных регионах мира, которые ограничили традиционные пути доставки грузов.

Средний коридор продолжает набирать стратегическую значимость в условиях глобального изменения логистической архитектуры. Прогнозируется, что к 2027 году использование Среднего коридора позволит сократить время доставки грузов из Китая в Европу до 10–12 дней⁷, что сопоставимо с альтернативными маршрутами через Россию. Кроме того, тарифная политика стран-участниц направлена на удешевление перевозок, что может сделать этот маршрут более конкурентоспособным. По оценкам Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, снижение логистических издержек по Среднему коридору может составить до 30% при условии унификации таможенных процедур и внедрения цифровых решений. Согласно данным Международного союза железных дорог, потенциал этого маршрута позволяет увеличить объем перевозок до 20–25 миллионов тонн в год к 2030 году, что в два раза превышает текущие показатели.⁸ Кроме инфраструктурных преобразований, важным аспектом является политическая координация между странами-участницами. В 2023 году Азербайджан, Казахстан, Турция и Грузия подписали соглашение о совместном развитии коридора⁹, которое включает в себя меры по оптимизации транспортных потоков и координации железнодорожных тарифов. Подобные меры позволяют избежать административных барьеров и обеспечить более эффективное использование коридора в долгосрочной перспективе. Средний коридор оказывает влияние не только на евразийскую торговлю, но и на глобальную геоэкономику. Усиление его позиций снижает зависимость Европы от российских транспортных путей, а также способствует интеграции Центральной Азии в международные экономические процессы. В этом контексте Узбекистан играет ключевую роль, развивая инициативу ж/д Китай – Кыргызстан – Узбекистан, которая в перспективе может стать важным звеном коридора и усилить его конкурентные преимущества.

Дальнейшее развитие транспортных коридоров Евразии будет определяться не только геополитическими реалиями, но и масштабами инвестиций в инфраструктуру, цифровизацию логистических процессов и интеграцию таможенных режимов. Средний коридор, будучи одной из

⁶ Гайдар Абдикеримов: В 2025 году по Среднему коридору планируется перевезти 2,5 млн тонн грузов 04.03.2025.

https://azertag.az/ru/xeber/gaidar_abdikerimov_v_2025_godu_po_srednemu_koridoru_planiruetsya_perevezti_25 mln_tonn_gruzov-3444543

⁷ Казахстан увеличит грузопоток через Средний коридор до 10 млн тонн к 2027 году. <https://casp-geo.ru/kazakhstan-uvlechit-gruzopotok-cherez-srednij-koridor-do-10-mln-tonn-k-2027-godu/>

⁸ Роль Центральной Азии в мировой борьбе за маршруты. <https://the-tenge.kz/articles/mirovaya-borba-za-marshruti>.

⁹ Всемирный Банк. Средний торгово-транспортный коридор. Ноябрь 2023.

<https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6db8357f7577756fc20492968d8bc0ca-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-Executive-Summary-RUS.pdf>

наиболее перспективных альтернатив, требует значительного расширения пропускной способности и синхронизации тарифной политики стран-участниц. Ключевую роль здесь играет Казахстан, который уже запустил ряд инфраструктурных проектов для модернизации железнодорожных маршрутов и логистических центров, а также Азербайджан, активно развивающий Бакинский порт и мультимодальные терминалы.

Еще одним важным фактором является цифровизация логистики, которая позволяет минимизировать задержки, упростить бюрократические процедуры и повысить прозрачность транзита грузов. В этом направлении страны Центральной Азии начинают внедрять автоматизированные системы контроля, цифровые таможенные коридоры и технологии блокчейн для отслеживания грузов в реальном времени. В перспективе это позволит значительно сократить транзитное время и уменьшить издержки на перемещение товаров по Среднему коридору. Однако потенциал альтернативных маршрутов также зависит от глобальных экономических тенденций. Снижение темпов роста китайской экономики и возможное сокращение экспорта из КНР в Европу может замедлить рост грузопотоков по Среднему коридору. Тем не менее, продолжающаяся политика Европейского Союза по диверсификации торговых путей и сокращению зависимости от России играет в пользу его развития. ЕС уже объявил о поддержке транспортных инициатив в рамках программы «Глобальный шлюз» (Global Gateway), направленной на создание устойчивых логистических связей между Европой и Азией.

Рассматривая международные транспортные коридоры в контексте глобальной тенденции взаимосвязанности, следует отметить их принципиально новый характер по сравнению с традиционными транспортными маршрутами. В отличие от обычных путей сообщения, которые на протяжении столетий способствовали углублению международного взаимодействия и территориальному разделению труда, современные транспортные коридоры интегрируют передовые технологические решения, обеспечивая высокую степень логистической координации и транспортной эффективности. Их значение выходит за рамки исключительно инфраструктурного компонента, трансформируя экономическое и геополитическое пространство.

Современные геополитические тренды, способствующие «сжатию» физического пространства благодаря технологическому прогрессу и цифровизации логистики, создают качественно новую систему коммуникаций. Международные транспортные коридоры становятся ядром этого процесса, обеспечивая развитие мультимодальных и интермодальных перевозок, внедрение комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания, а также совершенствование управления грузовыми потоками. В этом аспекте транспортные коридоры представляют собой не просто инфраструктурные объекты, а сложные интеграционные механизмы, формирующие новую архитектуру глобального товарооборота.

Одной из ключевых характеристик современных транспортных коридоров является их способность аккумулировать новейшие инновации, что делает их передовым элементом глобальной логистической системы. Развитие цифровых платформ управления транспортными потоками, внедрение автоматизированных систем отслеживания грузов, применение блокчейн-технологий для мониторинга цепочек поставок – все это становится неотъемлемыми компонентами функционирования транспортных коридоров. Такие технологии не только ускоряют процессы транзита, но и делают их более прозрачными и экономически выгодными, сокращая затраты на логистику и снижая риски.

Среди наиболее значимых инноваций в сфере транспортных коридоров следует выделить активное развитие контейнерных перевозок, позволяющих минимизировать время перегрузки и повысить гибкость мультимодальных маршрутов. Применение высокоскоростных железнодорожных перевозок, разработка систем интеллектуального управления грузопотоками и внедрение «зеленых» технологий в транспортной сфере также способствуют повышению эффективности функционирования транспортных коридоров. В совокупности эти факторы создают качественно новую модель глобальной логистики, в которой скорость, надежность и адаптивность становятся ключевыми конкурентными преимуществами.

Центральная Азия в этом процессе играет особую роль, так как именно через ее территорию проходят наиболее перспективные сухопутные коридоры, соединяющие Европу и Азию. В последние годы страны региона активно работают над модернизацией своей транспортной инфраструктуры, создавая

мультимодальные хабы и интегрированные логистические сети. Казахстан, Узбекистан и Азербайджан уже внедряют цифровые системы мониторинга грузопотоков и автоматизированные решения для упрощения транзитных процедур, что делает Средний коридор одним из наиболее технологически продвинутых маршрутов.

Еще одним важным аспектом является экологическая устойчивость транспортных коридоров, что особенно актуально в контексте международных климатических обязательств. Развитие электрифицированных железных дорог, переход на низкоуглеродные виды топлива, внедрение энергоэффективных решений в логистические процессы – все это становится важными критериями при выборе маршрутов международными компаниями. В этом контексте Центральная Азия обладает значительным потенциалом для формирования «зеленых» транспортных коридоров, что может стать дополнительным фактором их конкурентоспособности.

С точки зрения геополитики в развитии международных транспортных коридоров прослеживается несколько ключевых тенденций, отражающих изменения в глобальном балансе сил и стратегических приоритетах государств. Прежде всего, транспортные коридоры становятся не просто экономическими артериями, а важными инструментами геоэкономического влияния, с помощью которых государства продвигают свои интересы, создают альянсы и снижают зависимость от традиционных маршрутов.

Одна из главных тенденций – формирование конкурентных логистических блоков, в основе которых лежат стратегические интересы ведущих мировых держав. США и их союзники на Западе стремятся продвигать альтернативные коридоры, такие как проект Индия – Ближний Восток – Европа, в противовес китайской инициативе «Один пояс, один путь». Китай, в свою очередь, продолжает активно инвестировать в развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута (Средний коридор), укрепляя сотрудничество со странами Центральной Азии, Турцией и Кавказом.

Еще одной тенденцией является диверсификация логистических потоков для снижения зависимости от узловых транспортных точек. Угроза санкционных ограничений, нестабильность в Красном море, блокировки Суэцкого и Панамского каналов вынуждают государства искать новые маршруты, способные обеспечить устойчивость поставок. В этом контексте страны Центральной Азии становятся стратегически важными участниками мировой логистики, поскольку их территория соединяет Китай, Ближний Восток, Россию и Европу, предлагая альтернативные пути транспортировки.

Третья тенденция – милитаризация и безопасность транспортных коридоров. В условиях роста региональных конфликтов и угроз морскому судоходству защита стратегических маршрутов становится приоритетом для государств. Например, атаки на суда в Красном море вынудили крупнейшие транспортные компании менять маршруты, что повысило интерес к сухопутным альтернативам через Центральную Азию. В связи с этим усиливается сотрудничество стран региона в сфере обеспечения безопасности логистической инфраструктуры, включая защиту железнодорожных и портовых объектов.

Кроме того, наблюдается ускоренное развитие мультимодальных решений и цифровых технологий в управлении МТК. Важность транспортных коридоров как элементов геополитической стратегии привела к активному внедрению инновационных решений, таких как цифровые таможенные коридоры, автоматизированные логистические хабы и технологии блокчейн для отслеживания грузопотоков. Эти меры направлены на повышение скорости и прозрачности транзита, что становится ключевым конкурентным преимуществом в борьбе за контроль над торговыми маршрутами.

Также стоит отметить, что МТК становятся инструментом экономической дипломатии. Для стран Центральной Азии участие в международных логистических проектах открывает возможности для диверсификации внешнеэкономических связей и привлечения инвестиций. Казахстан, Узбекистан и Азербайджан активно развивают инфраструктуру Среднего коридора, расширяя сотрудничество с ЕС, Турцией и Китаем, что позволяет им усиливать свою геополитическую субъектность.

В долгосрочной перспективе можно ожидать дальнейшего усиления конкуренции за контроль над ключевыми транспортными маршрутами, что приведет к новым экономическим и политическим союзам. Центральная Азия, обладая уникальным транзитным потенциалом, имеет возможность стать одним из ключевых игроков в глобальной логистической архитектуре XXI века, если страны региона

смогут эффективно координировать свои усилия и использовать имеющиеся геополитические возможности.

Продолжающаяся трансформация международной логистической архитектуры неизбежно ведет к усилению позиций Центральной Азии как ключевого транзитного региона, соединяющего крупнейшие мировые экономические центры. В условиях глобальной геополитической нестабильности страны региона стремятся максимизировать свой транзитный потенциал, превращая территорию Центральной Азии в центр новых мультимодальных транспортных решений. Одним из наиболее значимых факторов, влияющих на развитие транспортных коридоров в Центральной Азии, является конкуренция между глобальными и региональными державами за контроль над логистическими маршрутами. Китай, реализуя инициативу «Один пояс, один путь», делает ставку на развитие Среднего коридора.

Некоторые выводы

Влияние транспортных коридоров на региональную интеграцию
Развитие международных транспортных коридоров способствует углублению торговых связей между странами, привлечению иностранных инвестиций и диверсификации экономики. В Центральной Азии формирование транспортных коридоров в рамках ШОС, ЕАЭС и двусторонних соглашений способствует развитию транзитного потенциала региона и усилению экономической взаимозависимости государств.

В условиях переформатирования глобальных логистических маршрутов и ослабления традиционных транспортных цепочек Центральная Азия превращается в важнейший транзитный узел, обеспечивающий альтернативные пути для соединения крупнейших мировых экономических центров. Средний коридор, соединяющий Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию, в последние годы демонстрирует рекордный рост грузопотока, что подтверждает его перспективность как стратегического транспортного маршрута. Однако развитие транспортных коридоров через Центральную Азию сталкивается с рядом вызовов, включая необходимость масштабных инвестиций в инфраструктуру, модернизацию железнодорожных магистралей и унификацию логистических стандартов. Одной из ключевых задач остаётся снижение транзитных издержек, устранение бюрократических барьеров и разработка долгосрочной стратегии транспортного сотрудничества между странами региона. В этом контексте важным фактором успеха является углубление сотрудничества с международными финансовыми институтами, такими как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АИИВ), Всемирный банк и Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), которые уже выделили значительные средства на модернизацию логистической инфраструктуры в Центральной Азии.

Заключение

Геополитическая нестабильность последних лет существенно повлияла на функционирование международных транспортных коридоров и стимулировала поиск альтернативных маршрутов в Евразии. Центральная Азия, благодаря стратегическому географическому положению, выступает ключевым звеном в формировании новых логистических путей между Европой и Азией. Реализация проектов, таких как железная дорога «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» и Транскаспийский международный маршрут, позволяет снизить зависимость от нестабильных морских путей, ускорить доставку грузов и повысить устойчивость региональной экономики. Для эффективной интеграции региональных транспортных коридоров в глобальные логистические цепочки необходимо сочетание инфраструктурного развития, цифровизации транспортных процессов и координации с международными партнёрами.

Список литературы

1. Всемирный банк. Транспортные коридоры: экономические эффекты и инвестиции. — Вашингтон, 2023. — 45 с.
2. Шафиуллин Р. Геополитика транспортных маршрутов Евразии: вызовы и перспективы. — Москва: Изд-во МГУ, 2022. — 210 с.

3. Абдикеримов Гайдар. В 2025 году по Среднему коридору планируется перевезти 2,5 млн тонн грузов // AZERTAG, 04.03.2025. — URL: https://azertag.az/ru/xeber/gaidar_abdikerimov_v_2025_godu_po_srednemu_koridoru_planiruetsya_perevezti_25 mln tonn gruzov-3444543
4. Казахстан увеличит грузопоток через Средний коридор до 10 млн тонн к 2027 году // Casp-Geo, 2025. — URL: <https://casp-geo.ru/kazakhstan-uvelichit-gruzopotok-cherez-srednij-koridor-do-10-mln-tonn-k-2027-godu/>
5. Роль Центральной Азии в мировой борьбе за маршруты // The-Tenge.kz, 2025. — URL: <https://the-tenge.kz/articles/mirovaya-borba-za-marshruti>
6. Мирзахидов Ш. Международные транспортные коридоры и безопасность глобальной логистики. — Ташкент: Изд-во ТГУ, 2023. — 152 с.
7. Китайская инициатива «Один пояс, один путь»: стратегические возможности для Центральной Азии / Под ред. Ли Вэй. — Пекин, 2022. — 198 с.
8. Кузнецов А., Иванова Е. Транспортные коридоры Евразии: конкуренция и экономическая эффективность. — Санкт-Петербург, 2021. — 165 с.