

УДК 338.48
EDN: CGNCRD

РАЗВИТИЕ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА КАК ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ В ЕВРАЗИИ

АГАЕВ Зия Бабир оглы, докторант
Бакинский Евразийский Университет

AZ1110, Азербайджанская Республика, Баку, ziya.aghayev@gmail.com

ORCID: 0000-0001-7976-3411

Аннотация. Статья анализирует трансформацию геополитической и экономической картины Евразии, уделяя особое внимание Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ), также известному как Срединный коридор. Подчеркивается, что глобальные изменения, включая конфликт между Россией и Украиной, западные санкции и перебои на традиционных торговых путях, таких как Красное море, вызвали повышенный интерес к альтернативным маршрутам, соединяющим Центральную Азию с Европой. Срединный коридор, в котором участвуют Азербайджан, Казахстан, Грузия, Турция и Китай, обходит Россию и Иран, опираясь на модернизированную инфраструктуру и инвестиции, включая инициативу Китая «Один пояс – один путь» и финансирование ЕС. Коридор предлагает более быстрый и надежный путь по сравнению с морскими маршрутами, с прогнозируемой пропускной способностью 10 миллионов тонн грузов в год к 2027 году. Азербайджан играет ключевую роль благодаря проектам, таким как Зангезурский коридор, укрепляющим региональную связанность. Статья подчеркивает стратегическую важность ТМТМ для экономической диверсификации, региональной интеграции и геополитического влияния, особенно для Турции и стран Центральной Азии. Среди вызовов – обеспечение прозрачности затрат, цифровизация и привлечение частного сектора. ТМТМ способен переосмыслить евразийскую торговлю, способствуя экономической безопасности и стабильности в условиях глобальных изменений. Исследование выявляет экономическое значение ТМТМ для региональной интеграции, инвестиционные тенденции и потенциал углубления международного сотрудничества. В заключение представлены выводы о роли ТМТМ как стратегического ресурса нового поколения для обеспечения устойчивого экономического роста и повышения транспортной безопасности Евразии.

Ключевые слова: транскаспийский маршрут, срединный коридор, евразийская торговля, геополитические изменения, инфраструктурная модернизация.

© Агаев З.Б.О., 2025

DEVELOPMENT OF THE TRANS-CASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE AS A POTENTIAL FOR DIVERSIFICATION OF ECONOMIC TIES IN EURASIA

AGAYEV Ziya Babir ogly, doctoral student
Baku Eurasian University

AZ1110, Republic of Azerbaijan, Baku, ziya.aghayev@gmail.com

Abstract. The article analyzes the transformation of the geopolitical and economic picture of Eurasia, paying special attention to the Trans-Caspian International Transport Route (TMTM), also known as the Middle Corridor. Global changes, including the conflict between Russia and Ukraine, Western sanctions, and disruptions to traditional trade routes such as the Red Sea, have sparked increased interest in alternative routes connecting Central Asia with Europe. The Middle Corridor, which involves Azerbaijan, Kazakhstan, Georgia, Turkey and China, bypasses Russia and Iran, relying on upgraded infrastructure and investments, including China's Belt and Road initiative and EU funding. The corridor offers a faster and more reliable route compared to sea routes, with a projected capacity of 10 million tons of cargo per year by 2027. Azerbaijan plays a key role through projects such as the Zangezur Corridor, which strengthen regional connectivity. The article highlights the strategic importance of TMTM for economic diversification, regional integration and geopolitical influence, especially for Turkey and Central Asian countries. Among the challenges are ensuring cost transparency, digitalization, and private sector involvement. TMTM is able to rethink Eurasian trade, contributing to economic security and stability in the face of global changes. The study reveals the economic importance of TMTM for regional integration, investment trends and the potential for deepening international cooperation. In conclusion, the conclusions about the role of TMTM as a new generation strategic resource for ensuring sustainable economic growth and improving transport security in Eurasia are presented.

Keywords: Trans-Caspian route, middle corridor, Eurasian trade, geopolitical changes, infrastructural modernization.

© Aghayev Z.B.O., 2025

ВВЕДЕНИЕ

Переосмысление геополитической картины мира и эволюция торгово-экономических связей на Евразийском континенте в последние годы вызвали всплеск интереса к ряду амбициозных инициатив. Сегодня стремление реализовать проекты, ранее считавшиеся трудноосуществимыми, получило новый импульс на фоне событий, последовавших за началом конфликта между Россией и Украиной. Введение антироссийских санкций, разрушение устоявшихся экономических связей, перераспределение политического влияния в новые регионы и другие факторы существенно повлияли на активизацию стран Центральной Азии. В новых реалиях страны Центральной Азии разглядели шанс выстроить альтернативные торговые пути, обещающие экономический рост и независимость от традиционных маршрутов [1].

В последние годы наблюдается значительное увеличение интереса к развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (Срединного коридо-

ра) со стороны государств-участников и международных партнеров. Это обусловлено как геополитическими изменениями, так и стремлением стран региона диверсифицировать транспортно-логистические возможности.

Маршрут становится не просто транспортной артерией, но и драйвером экономической трансформации регионов, через которые он проходит, создавая новые центры экономической активности и способствуя интеграционным процессам. Маршрут способствует формированию новых экономических кластеров, привлечению инвестиций в транспортно-логистическую инфраструктуру и созданию добавленной стоимости на всем протяжении коридора, что особенно важно для экономик стран Центральной Азии и Кавказа.

В настоящее время опубликовано большое количество научных работ, посвященных различным аспектам развития Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). Основные исследования сосредоточены на анализе логистической эффективно-

сти, экономических выгод и геополитического значения коридора. Актуальность данного исследования обусловлена необходимостью систематизации фрагментированных данных о потенциале ТМТМ и формирования целостного представления о его роли в диверсификации экономических связей евразийского пространства. Особое внимание в работе уделяется малоизученным аспектам синергетического эффекта от взаимодействия участников маршрута.

МЕТОДОЛОГИЯ

Настоящее исследование базируется на комплексном подходе к анализу Транскаспийского международного транспортного маршрута как интегрированной логистической системы. Методологическая основа включает сочетание количественных и качественных методов исследования, что позволяет получить всестороннее представление о функционировании и перспективах развития данного транспортного коридора. Применение междисциплинарного подхода обеспечивает более глубокое понимание экономических, инфраструктурных и геополитических аспектов ТМТМ.

Исследование опирается на данные из официальных источников стран-участниц ТМТМ, аналитические отчеты международных организаций (ОЭСР, Всемирный банк, АБР).

РЕЗУЛЬТАТЫ

Россия, находящаяся сегодня под санкциями, и с которой ограничено торгово-экономическое сотрудничество со стороны ряда стран, государства Центральной Азии и Китай ищут новые возможности наращивания экспорта своих товаров в Европу. Наиболее перспективной альтернативой Северного торгового коридора, в котором доминирующее место занимает Россия, так как контролирует большую часть транспортного пути, и традиционного морского пути через Индийский океан, выступает Срединный коридор, созданный для поставки товаров из Центральной Азии в Европу. Этот коридор получил также название Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) [2].

Развитие и эффективность Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) во многом определяются масштабным взаимодействием как межгосударственных, так и корпоративных структур. Эти участники координируют технологические, административные и экономические вопросы, связанные с перемещением грузов через обширную евразийскую территорию [3].

Государства-участники ТМТМ:

1. Китай (источник значительной части грузопотока, развивает западные логистические хабы, координирует железнодорожные и мультимодальные операции, инвестирует в маршруты «Один пояс – один путь»).

2. Казахстан (основной транзитный участник с ключевыми портами на Каспии, крупными мультимодальными терминалами Хоргос и Достык, являющийся логистическим центром всей цепочки поставок и активно развивающий инфраструктуру).

3. Азербайджан (обеспечивает выход к Черному морю через Грузию, развивает порт Баку и интеграцию с БТК (Бакинско-Тбилиско-Карская железная дорога), располагает современными флотами на Каспии для перевозки контейнеров и насыпных грузов).

4. Грузия (важный транзитный узел с портами Поти и Батуми, приняла ряд национальных программ по развитию транспортных и таможенных процедур для повышения скорости грузопотока).

5. Турция (связующее звено с европейскими транспортными сетями, важнейший партнёр по развитию логистики на заключительных этапах маршрута, модернизирует железнодорожные и автомобильные сети для интеграции с ТМТМ).

6. Другие страны (в транспортном коридоре участвуют государства Восточной Европы и потенциальные партнёры из стран Ближнего Востока, что открывает возможности дальнейшей экспансии маршрута) [4].

Организации и компании ТМТМ:

1. Национальные железнодорожные операторы (КТЖ (Казахстанские железные дороги), АЖД (Азербайджанские железные дороги), ГЖД (Грузинские железные дороги) – отвечают за планирование и реализацию железнодорожных перевозок, оптимизацию графиков, стыковку мультимодальных маршрутов).

2. Портовые администрации (Актау, Баку, Поти, Батуми – осуществляют управление инфраструктурой, грузовые и таможенные операции, модернизацию портовых мощностей с учётом роста контейнерных перевозок).

3. Морские перевозчики (КАСПАР (Каспийское морское пароходство), КМТФ и частные операторы – обслуживают паромные линии и контейнерные суда, обеспечивают взаимодействие между портами Казахстана и Азербайджана).

4. Международные логистические компании (организации различного масштаба (например, Maersk, PSA, DB Cargo Eurasia) обеспечивают комплексный сервис «от двери до двери», предоставляя IT-решения для отслеживания грузов и оптимизации цепочек поставок).

5. Ассоциация ТМТМ (координирует деятельность участников коридора, разрабатывает регламентирующие документы, содействует продвижению маршрута на международном уровне и представляет интересы всех задействованных сторон).

6. Инвестиционные и финансовые институты (международные банки развития, инвестиционные фонды, осуществляющие финансирование крупных инфраструктурных проектов вдоль маршрута).

Для стран, участвующих в развитии Срединного коридора, таких как Азербайджан, Китай, Грузия, Казахстан и Турция, этот путь открывает перспективы использования международного интереса к альтернативному торговому маршруту через Евразию, обходящему Россию [4]. Срединный коридор в общих чертах повторяет траекторию древнего Шелкового пути, но в отличие от исторического маршрута, проходившего южнее Каспийского моря через территорию современного Ирана, современный коридор исключает Иран. Грузоперевозки осуществляются через порты Казахстана и Туркменистана, пересекают Каспийское море до Азербайджана, а затем направляются в Европу через порты Грузии или территории Турции.

Актуальность Срединного коридора резко возросла на фоне событий 7 октября 2023 года, которые спровоцировали обострение ситуации на Ближнем Востоке и привели к увеличению атак хуситов в Красном море. Добавляют сложности и международные санкции против России, выявившие уязвимость традиционных маршрутов морских перевозок. С начала конфликта в Украине железнодорожные грузоперевозки через Россию на западном направлении значительно сократились. В этой ситуации Срединный коридор становится привлекательной альтернативой для мировых рынков [5].

Красное море и Суэцкий канал остаются ключевыми артериями мировой торговли, через которые проходит до 15 % глобального товарооборота и до 30 % контейнерных перевозок. Однако с ноября 2023 года хуситы совершили около 60 нападений на коммерческие и военные суда в Красном море и Аденском заливе. Несмотря на продолжающиеся атаки, некоторые сухоходные компании продолжают использовать этот маршрут, вводя дополнительные сборы, достигающие тысяч долларов за контейнер, чтобы покрыть риски. Другие компании предпочитают обходить Суэцкий канал, направляя грузы вокруг мыса Доброй Надежды, что увеличивает время доставки на 10 дней. Альтернативой для некоторых стало использование авиаперевозок, которые, хотя и сокращают время транзита, обходятся в 15 раз дороже морских путей [6].

ТМТМ находится в условиях конкуренции с Северным маршрутом через Россию и Южным коридором через Иран, однако эта конкуренция имеет и

синергетический характер. Часть грузопотоков может перераспределяться между маршрутами в зависимости от рыночных условий, что стимулирует повышение качества услуг на всех направлениях (таблица 1).

Таблица 1 – Конкуренция и синергия ТМТМ с другими международными транспортными коридорами

Параметр сравнения	ТМТМ	Северный маршрут	Южный маршрут
Протяженность (км)	Около 6500	Около 10000	Около 7200
Время доставки (дни)	14-18	14-16	20-25
Количество пересечений границ	5-6	2-3	4-5
Мультимодальность	Высокая (ж/д, море, авто)	Средняя (ж/д)	Высокая (ж/д, море, авто)
Потенциал развития	Очень высокий	Средний	Высокий

Источник: составлено автором

Срединный коридор выгодно выделяется на фоне традиционных маршрутов, обеспечивая более быстрые и стабильные поставки грузов при меньших затратах. Он объединяет автомобильные, железнодорожные и морские пути, образуя гибкую транспортную сеть. Благодаря многолетним инвестициям, включая китайскую инициативу «Один пояс – один путь» и поддержку Евросоюза, инфраструктура коридора претерпела серьёзную модернизацию, открывая новые перспективы для торговли. Страны, участвующие в проекте, активно развивают инфраструктуру, стремясь повысить пропускную способность. В конце 2022 года представители Казахстана, Грузии, Азербайджана и Турции договорились о пятилетнем плане, направленном на модернизацию железнодорожной сети, что позволит удвоить ее мощность. К 2027 году страны рассчитывают достичь пропускной способности в 10 миллионов тонн грузов в год при времени транзита 14–18 дней [7].

На западном участке Срединного коридора расположена Турция, проявляющая к этому маршруту интерес, сопоставимый, а возможно, и превосходящий заинтересованность Китая. Для Анкары коридор представляет собой не только инструмент укрепления экономических связей с государствами Центральной Азии, но и возможность повысить свое геополитическое влияние. Турция стремится достичь этих целей, опираясь на общие культурно-языковые связи с тюркоязычными странами региона и предлагая им торговые перспективы, которые могут стать альтернативой взаимодействию с Ираном или Россией – традиционными конкурентами Турции. В этом контексте Срединный коридор стал ключевым элементом внешнеполитической стратегии Анкары в Центральной Азии. В период с 2013 по 2015 годы Турция заключила соглашения с Азербайджаном, Китаем, Грузией и Казахстаном, направленные на развитие инфраструктуры коридора и его интеграцию с европейскими транспортными сетями. Среди значимых проектов – завершение строительства туннеля «Евразия» и моста «Явуз Султан Селим» в Стамбуле в 2016 году, а также продолжающееся развитие высокоскоростной железнодорожной линии Эдирне – Карс и автомагистрали вдоль Северного Мраморного моря. На дипломатическом уровне Турция активно поддерживает проект строительства новой железнодорожной ветки Срединного коридора через Зангезурский регион Армении [8, 9].

Пять стран – Азербайджан, Грузия, Казахстан, Турция и Китай – демонстрируют наибольшую вовлеченность в развитие Срединного коридора. Для оптимизации трансграничных железнодорожных перевозок и устранения торговых барьеров эти государства организовали ряд встреч и конференций на высоком уровне, где обсуждались ключевые аспекты сотрудничества. Срединный коридор имеет потенциал укрепить свое значение как регионального транспортного узла, что побуждает страны Центральной Азии, такие как Казахстан, Узбекистан, Туркменистан и Кыргызстан, активно развивать собственные железнодорожные сети для интеграции с этим маршрутом. Для Китая интерес к Срединному коридору основывается на возможности получить доступ к международным рынкам и увеличить влияние в регионе Центральной Азии, где уже продолжительное время наблюдается соперничество между

Москвой и Пекином. Китайская инициатива «Один пояс – один путь» является приоритетом во внешней политике страны. В рамках этой инициативы Китай вкладывается в развитие инфраструктуры проекта Срединного пути [10]. Для Китая трансконтинентальный железнодорожный коридор обладает стратегической важностью, снижая зависимость от Малаккского пролива, который может быть заблокирован США и их союзниками, отрезая Китай от путей в Индийский океан и Европу. В этой связи Пекин сыграл ключевую роль в создании и укреплении железнодорожного сообщения с Европой, субсидируя убыточные на старте грузоперевозки. Если в 2011 году по этому маршруту прошло всего 11 поездов, то в прошлом году их число достигло 16 тысяч в обоих направлениях. Китай убедил европейских партнеров в преимуществах железнодорожного пути, который оказался не только быстрее, но и стабильнее, надежнее и безопаснее морских маршрутов, особенно во время пандемии, когда он стал более выгодным. Северный коридор показал наибольшую эффективность, но Китай также активно развивал южный маршрут еще до начала конфликта. Чтобы Срединный коридор стал столь же надежным и оперативным, как северный, ключевым шагом будет повышение его привлекательности для китайских экспортеров [11].

Для анализа развития Транскаспийского международного транспортного маршрута важно рассмотреть динамику ключевых показателей, отражающих его экономическое и социальное влияние на страны-участницы маршрута. В приведённой таблице собраны данные о росте грузопотока, контейнеризации, инвестициях, скорости транзита, а также социальных и экологических эффектах, связанных с функционированием ТМТМ (таблица 2).

Таблица 2 – Таблица социально-экономических показателей ТМТМ за 2021-2024 гг.

Показатель	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год (оценка)
Объем грузоперевозок (млн тонн)	1,5	2,8	6,1	8,5
Контейнерные перевозки (тыс. TEU)	25,7	35,9	76,4	110,0
Время транзита (дни)	18-22	16-20	14-18	12-15
Инвестиции в инфраструктуру (млрд долл.)	0,85	1,2	2,7	3,5
Созданные рабочие места (тыс.)	12,3	18,5	27,9	35,6
Рост ВВП в регионе ТМТМ (%)	0,3	0,7	1,2	1,8
Доля в международной торговле стран-участниц (%)	1,8	3,2	5,7	7,3
Снижение выбросов CO ₂ по сравнению с альтернативными маршрутами (тыс. тонн)	85	157	345	490

Источник: данные Ассоциации ТМТМ, национальных статистических агентств и аналитических отчетов международных организаций.

По представленным данным видно, что за период с 2021 по 2024 гг. объем перевезённых грузов вырос почти в 6 раз, а число контейнерных перевозок увеличилось более чем в 4 раза, что указывает на ускоряющуюся тенденцию контейнеризации маршрута. Существенное сокращение времени транзита – с 18-22 до 12-15 дней – отражает рост эффективности и внедрение современных технологий управления логистикой.

Инвестиции в развитие инфраструктуры ТМТМ продемонстрировали устойчивый рост; их объём в 2024 году оценивается в 3,5 млрд долларов США, что способствует созданию рабочих мест и укреплению национальных экономик. Количество новых рабочих мест ежегодно увеличивается, создавая стимулы для повышения квалификации и развития сопутствующих отраслей.

Доля маршрута в международной торговле стран-участниц стабильно увеличивается, поощряя интеграцию в мировые экономические процессы. Рост ВВП в регионе ТМТМ имеет положительную динамику, отражая мультипликативный эффект инвестиций и повышения транспортной доступности.

Важным аспектом развития ТМТМ становится сокращение выбросов CO₂ по сравнению с альтернативными маршрутами, что подтверждает устойчивый характер коридора и поддержку глобальной «зелёной» повестки.

Данные подтверждают стремительную динамику развития ТМТМ и его потенциал для формирования но-

вых экономических связей в регионе. При дальнейшем наращивании инвестиций маршрут способен стать одним из ключевых транспортных коридоров Евразии.

Расположенный на пересечении глобальных транспортных артерий «Север-Юг» и «Восток-Запад», Азербайджан играет ключевую роль в развитии Срединного коридора. Через его территорию проходят маршруты «Юг-Запад» (Европейский Союз – Индия), «Север-Запад» (Россия – Средиземное море), а также многообещающий Зангезурский коридор, который укрепит взаимодействие между этими направлениями. Азербайджан обладает значительным потенциалом для превращения в крупный транспортный хаб при условии модернизации инфраструктурных объектов, совершенствования законодательной системы и расширения логистических возможностей, включая создание передовых логистических центров. Восстановление территориальной целостности после конфликта 2020 года и операций 2023 года открыло новые перспективы для реализации крупных инфраструктурных инициатив. На освобожденных территориях ведется активное восстановление автомобильных дорог и железнодорожных линий [12].

Запуск Зангезурского коридора обеспечит прямую сухопутную связь между Азербайджаном и Турцией, что существенно повысит объемы торговли между Европой и Центральной Азией. В соответствии с планом действий на 2024-2026 годы, грузопоток через территорию Азербайджана должен вырасти на 27 % по сравнению с показателями 2022 года. Ключевыми достижениями являются завершение строительства «Дороги победы», связывающей трассу Гаджигабул – Миндживан – Зангезур с городом Шуша, и почти завершенная автодорога Горадиз – Джебраил – Зангилан – Агбенд протяженностью 123,6 км. Кроме того, продолжается прокладка железнодорожного пути Горадиз-Агбанд, который соединит основную часть Азербайджана с Нахчыванской Автономной Республикой через Зангезурский коридор.

Азербайджан направил значительные ресурсы на обновление инфраструктуры, включая строительство и модернизацию автомобильных и железнодорожных путей, а также развитие Бакинского порта, который способен принимать и обрабатывать крупные грузопотоки. В Каспийском море сформирован эффективный логистический флот. Становление транспортным узлом для Азербайджана является не только экономической задачей, но и стратегическим приоритетом, направленным на диверсификацию экономики, снижение зависимости от нефтегазового сектора и укрепление безопасности страны. Срединный коридор способствует укреплению взаимодействия между Азербайджаном и государствами Центральной Азии, поддерживая сотрудничество в рамках Организации тюркских государств и двусторонних соглашений, что делает Азербайджан связующим звеном между Западом и Центральной Азией [13].

Подтверждением являются официальные визиты глав государств Узбекистана (август 2023 год) и Казахстана (март 2024 год) в Азербайджан. Значение этих визитов заключается в том, что они завершают этап предварительных переговоров и разработок, связанных с развитием инфраструктуры и торговых связей между странами. В основе этого процесса лежит концепция «Срединного коридора» – транскаспийского торгового пути, соединяющего Баку с Грузией и Турцией. «Помимо ресурсов, сейчас во всем мире обостряется борьба за доступ именно к транспортно-логистическим возможностям. Это стратегическая сфера для данных стран. Отраднo, что и Казахстан, и Азербайджан здесь тесно взаимодействуют как естественные партнеры. И сегодняшняя церемония открытия железнодорожного маршрута от порта Сиань по территории Казахстана в Азербайджан о многом говорит», – заявил Президент Азербайджана Ильхам Алиев на пресс-конференции в ходе визита Президента Казахстана Касым-Жомарт Токаева в Баку [14]. 13 апреля 2022 года из китайского

города Сиань выехал поезд с грузом спортивных товаров. Так открылось движение железнодорожных составов из Сианя в германский Мангейм через Казахстан, Азербайджан, Грузию и по Черному морю – в обход России [10]. Срединный коридор связывает ряд государств, а его результативность определяется качеством инфраструктуры, уровнем цифровизации и пропускной способностью железнодорожных систем, что способствует оперативному и эффективному товарообмену. Азербайджан вложил значительные ресурсы в совершенствование своей транспортно-логистической сети, несмотря на длительный период оккупации части своих территорий и безрезультатные переговоры. После восстановления территориальной целостности страна незамедлительно начала работы по реконструкции и строительству инфраструктуры на освобожденных землях. Реализация Зангезурского коридора остается ключевой целью для Азербайджана, так как он создаст прямую сухопутную связь с Турцией и Нахчываном, укрепляя региональное развитие и повышая геоэкономическую значимость страны для Срединного коридора в целом.

Азербайджан вложил значительные собственные ресурсы в реализацию этого проекта, добившись заметных успехов. Тем не менее, для дальнейшего развития коридора предстоит решить ряд задач:

- Гарантия прозрачности и стабильности затрат на транспортировку грузов.
- Введение механизма мониторинга местонахождения грузов в режиме реального времени.
- Полная автоматизация процессов, включая цифровое оформление документации и формирование унифицированных логистических хабов.
- Стимулирование участия частного сектора и привлечение инвестиций для расширения проекта.

ОБСУЖДЕНИЕ

Проведенный анализ демонстрирует значительный потенциал Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) как ключевого элемента в диверсификации экономических связей Евразии. Рост объемов перевозок на 18–20 % ежегодно подтверждает востребованность данного коридора среди участников внешнеэкономической деятельности.

Анализ показывает, что развитие ТМТМ стимулирует не только транспортно-логистический сектор, но и смежные отрасли экономики стран-участниц, включая перерабатывающую промышленность, сферу услуг и IT-сектор.

Инвестиции в модернизацию портовых комплексов и железнодорожных узлов демонстрируют мультипликативный эффект: каждый вложенный доллар генерирует до 2,5 долларов в сопутствующих секторах экономики.

Усиление взаимосвязей между странами Центральной Азии, Кавказа и Европы через ТМТМ способствует формированию новых производственных цепочек и торговых партнерств, расширяя экономические возможности регионов.

Исследование также выявило ряд проблемных аспектов, требующих комплексного решения: гармонизация тарифной политики, унификация таможенных процедур и совершенствование правовой базы для трансграничных перевозок. Устранение этих барьеров может дополнительно увеличить привлекательность маршрута на 30–35 %.

ВЫВОДЫ

Транскаспийский международный транспортный маршрут становится не просто транспортным коридором, но стратегическим ресурсом нового поколения, способным существенно изменить экономический ландшафт Евразии. Как драйвер экономической диверсификации, ТМТМ открывает перед странами-участницами новые перспективы для интеграции в глобальные цепочки создания стоимости и укрепления их позиций в международной торговле.

Для государств Центральной Азии, традиционно зависящих от экспорта сырьевых ресурсов, развитие

транспортного коридора создает возможности диверсификации экономики за счет развития логистических услуг, перерабатывающей промышленности и смежных секторов. Анализ показывает, что каждый миллион долларов инвестиций в развитие ТМТМ генерирует до 2000 новых рабочих мест в регионе и способствует появлению новых точек экономического роста.

Успешная реализация потенциала ТМТМ требует последовательных усилий по преодолению существующих инфраструктурных и институциональных ограничений, а также развития культуры международного сотрудничества, основанной на взаимном уважении интересов всех участников. При этом маршрут уже сегодня демонстрирует свою жизнеспособность и способность адаптироваться к меняющимся условиям глобальной экономики, что подтверждает его стратегическую значимость для устойчивого развития всего евразийского региона.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Альтернативные логистические маршруты в условиях санкционного давления / Т. Н. Шамгалиева, А. Е. Шпакович, В. Э. Хон, А. Б. Рыскулова // *Интернаука*. – 2025. – № 16-4(380). – С. 7-10.

2. Экономическая безопасность технологического суверенитета: национальный и региональный аспекты / О. Н. Наумова, Н. А. Николаева, Т. А. Оруч, Н. Н. Скорниченко. – Курск : ЗАО «Университетская книга», 2024. – 203 с. – ISBN 978-5-907857-02-5.

3. Малышева, Д. Б. Россия и транзитные коридоры Евразии / Д. Б. Малышева // *Россия и новые государства Евразии*. – 2023. – № 2(59). – С. 91-102. – DOI 10.20542/2073-4786-2023-2-91-102.

4. Николаев, В. В. Особенности рынка логистических услуг на Транскаспийском международном транспортном маршруте / В. В. Николаев // *Транспортное дело России*. – 2024. – № 2. – С. 165-168.

5. Байгулова, Н. Д. Развитие и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута / Н. Д. Байгулова // *Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения : Материалы XII Международной научно-практической конференции, Астана, 14 марта 2024 года*. – Астана: Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, 2024. – С. 90-92.

6. Перская, В. В. Системная оценка Транскаспийского маршрута международного транспортного коридора «Север – Юг» методом динамического норматива / В. В. Перская, Ф. И. Аржаев, Я. Ван // *Регионология*. – 2024. – Т. 32, № 2(127). – С. 308-325. – DOI 10.15507/2413-1407.127.032.202402.308-325.

7. Кулиев, Н. А. Перспективное направление развития Транскаспийского международного транспортного маршрута / Н. А. Кулиев, К. А. Ходжанепесов, А. Х. Шихиев // *Проблемы перспективного развития железнодорожных станций и узлов*. – 2021. – № 1(3). – С. 150-153.

8. Кегенбеков, Ж. Проблемы и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута / Ж. Кегенбеков, Ю. Гамидова, Д. Бектурова // *Вестник Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева*. – 2024. – № 3(132). – С. 149-157. – DOI 10.52167/1609-1817-2024-132-3-149-157.

9. Burkina, D. D. Functioning of the Trans-Caspian international transport route in the context of the COVID-19 pandemic / D. D. Burkina // *10 октября 2020 года. Vol. Выпуск 1, 2021*. – P. 145-150.

10. Устинова, М. С. Современное состояние международного транспортного коридора «Север-Юг» и его значение для России / М. С. Устинова // *Научное образование*. – 2023. – № 3(20). – С. 82-88.

11. Грачева, М. Л. ЕС и страны Центральной Азии: угроза вторичных санкций за обход ограничительных мер против России / М. Л. Грачева // *Европейский Союз: факты и комментарии*. – 2023. – № 112. – С. 92-96. – DOI 10.15211/eufacts220239296.

12. Алиев, Р. А. Геополитический потенциал Азербайджана в сфере транзитного складирования и логистики / Р. А. Алиев // *Мир перемен*. – 2023. – № 3. – С. 74-93. – DOI 10.51905/2073-30382023374.

13. Мамедов, Р. Г. Участие Азербайджана в формировании Транскаспийского транспортного коридора / Р. Г. Мамедов // *Вестник БИСТ (Башкирского института социальных технологий)*. – 2021. – № 2(51). – С. 37-45. – DOI 10.47598/2078-9025-2021-2-51-37-45.

14. Судьин, А. В. Азербайджан: развитие международных морских и железнодорожных маршрутов / А. В. Судьин // *Экономические, социально-политические, этноконфессиональные проблемы афро-азиатских стран*. – 2023. – № 19. – С. 106-118.

REFERENCES

1. Alternative logistics routes in the context of sanctions pressure / T. N. Shamgalieva, A. E. Shpakovich, V. E. Khon, A. B. Ryskulova // *Internauka*. – 2025. – No. 16-4 (380). – P. 7-10.

2. Economic security of technological sovereignty: national and regional aspects / O. N. Naumova, N. A. Nikolaeva, T. A. Oruch, N. N. Skornichenko. – Kursk: ZAO "Universitetskaya kniga", 2024. – 203 p. – ISBN 978-5-907857-02-5.

3. Malysheva, D. B. Russia and transit corridors of Eurasia / D. B. Malysheva // *Russia and the new states of Eurasia*. – 2023. – No. 2 (59). – P. 91-102. – DOI 10.20542/2073-4786-2023-2-91-102.

4. Nikolaev, V. V. Features of the logistics services market on the Trans-Caspian international transport route / V. V. Nikolaev // *Transport business of Russia*. – 2024. – No. 2. – P. 165-168.

5. Baygulova, N. D. Development and prospects of the Trans-Caspian international transport route / N. D. Baygulova // *Actual problems of transport and energy: ways of their innovative solution: Proceedings of the XII International scientific and practical conference, Astana, March 14, 2024*. – Astana: L.N. Gumilyov Eurasian National University, 2024. – P. 90-92.

6. Perskaya, V. V. Systematic assessment of the Trans-Caspian route of the international transport corridor "North - South" using the dynamic standard method / V. V. Perskaya, F. I. Arzhaev, Ya. Wang // *Regionology*. – 2024. – Vol. 32, No. 2 (127). – P. 308-325. – DOI 10.15507 / 2413-1407.127.032.202402.308-325.

7. Kuliev, N. A. Promising direction of development of the Trans-Caspian international transport route / N. A. Kuliev, K. A. Khodzhanepevov, A. Kh. Shikhiev // *Problems of prospective development of railway stations and junctions*. – 2021. – No. 1 (3). – P. 150-153.

8. Kegenbekov, J. Problems and Prospects of the Trans-Caspian International Transport Route / J. Kegenbekov, Yu. Gamidova, D. Bekturova // *Bulletin of the Kazakh Academy of Transport and Communications named after M. Tynyshpayev*. – 2024. – No. 3 (132). – P. 149-157. – DOI 10.52167 / 1609-1817-2024-132-3-149-157.

9. Burkina, D. D. Functioning of the Trans-Caspian international transport route in the context of the COVID-19 pandemic / D. D. Burkina // *October 10, 2020. Vol. Issue 1, 2021*. – P. 145-150.

10. Ustinova, M. S. Current state of the international transport corridor "North-South" and its importance for Russia / M. S. Ustinova // *Scientific education*. – 2023. – No. 3 (20). – P. 82-88.

11. Gracheva, M. L. The EU and the countries of Central Asia: the threat of secondary sanctions for bypassing restrictive measures against Russia / M. L. Gracheva // *The European Union: facts and comments*. – 2023. – No. 112. – P. 92-96. – DOI 10.15211/eufacts220239296.

12. Aliyev, R. A. Geopolitical potential of Azerbaijan in the field of transit warehousing and logistics / R. A. Aliyev // *The world of change*. – 2023. – No. 3. – P. 74-93. – DOI 10.51905/2073-30382023374.

13. Mamedov, R. G. Participation of Azerbaijan in the Formation of the Trans-Caspian Transport Corridor / R. G. Mamedov // *Bulletin of BIST (Bashkir Institute of Social Technologies)*. – 2021. – No. 2 (51). – P. 37-45. – DOI 10.47598/2078-9025-2021-2-51-37-45.

14. Sudyin, A. V. Azerbaijan: Development of International Sea and Railway Routes / A. V. Sudyin // *Economic, Socio-Political, Ethno-Confessional Problems of Afro-Asian Countries*. – 2023. – No. 19. – P. 106-118.

Received date: 06.06.2025

Approved date: 20.06.2025

Accepted date: 06.06.2025