

А.А.Аргынгазинов^{1*} , Е.К.Жакупов² ¹Евразийский национальный университет им. Л. Н. Гумилева
010000, г. Астана, Республика Казахстан
E-mail: argyngazinov@gmail.com

КАЗАХСТАН В СИСТЕМЕ ЕВРАЗИЙСКИХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ КОРИДОРОВ: РОЛЬ, ДИНАМИКА И СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ

Аннотация

В современных условиях развитие евразийских экономических коридоров становится важным направлением пространственного и социально-экономического роста. Казахстан, обладая выгодным географическим положением и развитой инфраструктурой, играет ключевую роль в формировании новых транспортно-логистических маршрутов между Европой и Азией. В условиях перестройки глобальных цепочек поставок и роста конкуренции за транзитные потоки особое значение приобретает развитие таких инициатив, как «Пояс и путь» (BRI), Транскаспийский международный транспортный маршрут (Middle Corridor) и TRACESA. Цель статьи – проанализировать роль Казахстана в системе евразийских экономических коридоров и оценить динамику развития транспортно-логистического потенциала страны в 2020-2024 годах. В работе использованы методы системного и сравнительного анализа, а также метод обобщения статистических данных. Проведенный анализ показал, что объем транзитных перевозок через территорию Казахстана неуклонно растет, а значение страны как регионального логистического узла усиливается. Доля перевозок по Транскаспийскому маршруту за 2020-2024 годы увеличилась более чем в четыре раза, что подтверждает растущую роль Казахстана в обеспечении евразийской связанности. Несмотря на положительную динамику, сохраняются инфраструктурные и институциональные ограничения, требующие дальнейшего совершенствования транспортной политики и международного сотрудничества.

Ключевые слова: экономический коридор, евразийская интеграция, транспортная связность, логистика, Казахстан, BRI, Middle Corridor.

Введение

За последние три десятилетия экономические коридоры стали одним из ключевых инструментов стимулирования субрегионального экономического роста и пространственной координации развития. Однако само понятие «коридор» имеет значительно более длительную историю. В научной литературе по пространственному и градостроительному планированию оно используется уже с конца XIX века [1].

Интерес к экономическим коридорам объясняется их потенциалом обеспечивать более сбалансированное распределение экономической активности между регионами, включая приграничные зоны, а также территории внутри государств с выраженными межрегиональными различиями в уровне развития. В современной экономической географии термин применяется и для описания функциональных связей между крупными мегаполисами, формируя так называемые «коридоры развития» [2]. Несмотря на разнообразие интерпретаций, современное экономическое содержание термина впервые было институционально закреплено в рамках Программы развития субрегиона Большого Меконга, инициированной Азиатским банком развития в 1998 году [3]. Эта программа стала отправной точкой для формирования концепции трансграничных экономических коридоров как сочетания инфраструктурных, производственных, логистических и институциональных компонентов.

Таким образом, экономические коридоры можно рассматривать не только как транспортные маршруты, но и как комплексные пространственные платформы, интегрирующие торговые, инвестиционные, производственные и социально-экономические процессы в единую систему развития. Их формирование требует согласованности политики, координации между странами и объединения различных уровней экономического планирования.

Значимость данной концепции возрастает на фоне перестройки глобальных цепочек добавленной стоимости, формирования новых логистических маршрутов и усиления конкуренции стран за транзитные и производственные функции. В этом контексте усиливается интерес к Казахстану, обладающему уникальным транзитно-географическим положением и участвующему в становлении новых евразийских коридоров. Следовательно, развитие экономических коридоров оказывает все более заметное влияние на международную торговлю, инвестиции и логистику, определяя конкурентоспособность стран, расположенных вдоль этих маршрутов [4, 5, 6, 7]. Вместе с тем социально-экономическое влияние развития коридоров проявляется не только в росте транзитных доходов, но и в создании новых рабочих мест, стимулировании регионального бизнеса, развитии внешнеэкономической деятельности, повышении инвестиционной привлекательности, формировании индустриальных зон и снижении логистических издержек. Таким образом, экономические коридоры выступают инструментом не только пространственного, но и социально-экономического выравнивания регионов.

Современная литература по евразийским экономическим коридорам развивается по нескольким взаимосвязанным направлениям. Во-первых, в новых исследованиях Middle Corridor рассматривается не только как транспортный маршрут, но и как инструмент геоэкономической переориентации Евразии в условиях изменения мировой логистики после 2022 года. В этих работах подчеркивается, что для Казахстана рост значения Транскаспийского маршрута влияет одновременно на внешнюю политику, экономическое развитие и региональное сотрудничество, усиливая его роль как связующего звена между Китаем, Центральной Азией, Кавказом и Европой [8].

Во-вторых, новейшие академические исследования указывают на то, что Транскаспийский коридор остается недостаточно изученным в научной литературе, несмотря на его быстрое геоэкономическое усиление. При этом развитие данного коридора определяется не только объемами грузопотока, но и более широким набором факторов: качеством инфраструктуры, обеспеченностью подвижным составом и портовыми мощностями, уровнем стандартизации и цифровизации, а также способностью стран-участниц к координации и формированию положительных spillover-эффектов для региональной экономики [9].

В-третьих, отдельное направление исследований связано с рассмотрением транспортных коридоров Центральной Азии в контексте трансформации мирового порядка и так называемой конфронтационной глобализации. В рамках данного подхода Middle Corridor трактуется как часть более широкой системы альтернативных и взаимодополняющих евразийских маршрутов, развитие которых обусловлено необходимостью повышения устойчивости глобальных цепочек поставок, снижения зависимости от отдельных направлений транзита и усиления экономической безопасности региона [10].

В-четвертых, важное место в современной литературе занимает анализ сопряжения инициативы «Пояс и путь» и Евразийского экономического союза. Новые исследования показывают, что отношения между BRI и ЕАЭС характеризуются не только элементами конкуренции, но и устойчивой логикой сотрудничества, основанной на взаимных интересах в сфере торговли, инфраструктурной связанности, энергетики и институционального согласования [11]. Для Казахстана это особенно важно, поскольку страна находится на пересечении китайских, евразийских и трансрегиональных транспортно-экономических инициатив.

Кроме того, в современной литературе Middle Corridor рассматривается не только как альтернативный маршрут между Европой и Азией, но и как направление, привлекательность которого возрастает в условиях геополитической турбулентности и трансформации глобальных торговых потоков. В исследовании N. Nurseit подчеркивается, что данный коридор обладает преимуществами как более безопасный и относительно быстрый маршрут по сравнению с Северным и морским направлениями, однако его потенциал по-прежнему ограничен инфраструктурными узкими местами, недостаточной пропускной способностью,

мульти-modalностью и необходимостью более глубокой координации между странами-участницами. Тем самым в новейших работах Middle Corridor трактуется одновременно как перспективная альтернатива и как проект, эффективность которого зависит от устранения логистических и институциональных ограничений [12].

Несмотря на расширение исследований, в литературе сохраняется ряд пробелов. Значительная часть работ либо сосредоточена на геополитическом измерении транспортных коридоров, либо рассматривает их преимущественно через призму инфраструктуры и транзита. При этом комплексная оценка роли Казахстана в системе евразийских экономических коридоров, сочетающая анализ пространственной функции, динамики транзита, логистической конкурентоспособности и социально-экономических эффектов, разработана недостаточно полно. Настоящее исследование направлено на частичное восполнение данного пробела.

Цель исследования – проанализировать роль экономических коридоров как инструмента пространственного и социально-экономического развития, а также оценить их влияние на интеграционные процессы и участие Казахстана в формировании евразийских транспортно-логистических маршрутов.

Материалы и методы исследования

Казахстан обладает значительным транзитно-географическим потенциалом, крупными запасами природных ресурсов и развитой транспортной инфраструктурой, что создает благоприятные предпосылки для участия страны в формировании международных экономических коридоров. В условиях перестройки глобальных цепочек поставок и усиления конкуренции за транзитные потоки актуальность исследования определяется необходимостью оценки роли Казахстана в интеграционных процессах и пространственном перераспределении экономической активности в Евразии.

Объектом исследования являются экономические коридоры как инструмент пространственного и социально-экономического развития. В работе использованы методы системного и сравнительного анализа, позволяющие рассмотреть экономические коридоры как комплексные пространственные структуры, объединяющие инфраструктурные, производственные и институциональные компоненты. Метод логического анализа применялся для выявления взаимосвязей между развитием транспортно-логистической инфраструктуры и процессами региональной интеграции.

Для количественной оценки потенциала и динамики развития использованы статистические данные Бюро национальной статистики Республики Казахстан, Всемирного банка и Ассоциации Middle Corridor за 2020-2024 годы.

Информационно-аналитическую основу исследования составили официальные отчеты международных экономических организаций, а также научные публикации, посвященные вопросам транспортных и экономических коридоров.

Результаты и их обсуждение

Проведенное исследование позволило выявить ключевые тенденции формирования евразийских экономических коридоров, определить их роль в пространственном и экономическом развитии региона, а также уточнить место Казахстана в формирующейся системе евразийской связанности. Анализ показал, что в последние годы на евразийском пространстве происходит переход от традиционной модели транспортных маршрутов к интегрированной концепции экономических коридоров, предполагающей сочетание транспортной инфраструктуры с промышленными зонами, логистическими центрами и инвестиционными кластерами. Эта трансформация отражает глобальный сдвиг от проектов, ориентированных на физическую связанность, к проектам, обеспечивающим многоуровневую экономическую интеграцию, развитие производственных цепочек добавленной стоимости и цифровизацию логистики.

Предыдущие исследования показывают, что развитие транспортных коридоров оказывает комплексное влияние на социально-экономическое развитие Казахстана [13-16]. Это влияние выражается в росте занятости в транспортно-логистическом секторе, активизации

малого и среднего бизнеса вдоль маршрутов, формировании кластеров обслуживания и переработки грузов, а также повышении уровня доходов в приграничных регионах. С точки зрения интеграционных процессов, развитие коридоров способствует укреплению связей Казахстана с ЕАЭС, Китаем, странами ЕС и Юго-Восточной Азии, стимулируя рост взаимных инвестиций и формирование совместных производственных цепочек. Кроме того, развитие транспортной связанности имеет мультипликативный эффект: повышается доступность внутренних регионов, стимулируется развитие инфраструктуры, образования и инноваций, что приводит к выравниванию социально-экономических различий между центром и периферией страны.

Сравнительный анализ показал, что наиболее устойчивое развитие демонстрируют коридоры, опирающиеся на институционально закрепленные инициативы, такие как китайская программа «Пояс и путь» (BRI) и европейская «Global Gateway», в рамках которых формируется инфраструктурное и инвестиционное партнерство между странами-участницами. Казахстан играет ключевую роль прежде всего в рамках инициативы BRI и Транскаспийского маршрута (Middle Corridor), выполняя функции транзитного и координационного узла, соединяющего Восточную и Западную Евразию.

Таблица 1 – Сравнение транспортных коридоров/инициатив

Коридор / Инициатива	Основные участники	Протяженность, км	Основное направление	Ключевая роль Казахстана
BRI	Китай, Казахстан, Россия, ЕС	8500	Восток-Запад	Транзитный узел
IMEC	Индия, Саудовская Аравия, ЕС	6500	Юг-Север	Потенциальное звено
Global Gateway	ЕС, ЦА	-	Мультиформатный	Партнер в инфраструктуре
TRACECA	Кавказ, ЕС, ЦА	4000	Восток-Запад	Участник проекта
Middle Corridor	Казахстан, Азербайджан, Турция	6500	Восток-Запад	Центральное звено

Примечание: составлено авторами по данным источникам [17- 21]

Из таблицы видно, что Казахстан в наибольшей степени вовлечен в развитие инициативы «Пояс и путь» и Транскаспийского международного транспортного маршрута (Middle Corridor), что подчеркивает его стратегическую значимость в евразийской логистике. При этом участие в других международных форматах остается ограниченным, что указывает на потенциал институциональной и геоэкономической диверсификации.

По данным Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому развитию и реформам Республики Казахстан, объем транзитных перевозок через территорию страны стабильно растет. В 2024 году грузооборот составил 138,8 млн тонн, что на 28,9 % выше уровня 2020 года [22]. Данная динамика подтверждает тенденцию укрепления транзитного потенциала Казахстана и повышения его значимости в системе евразийских связей.

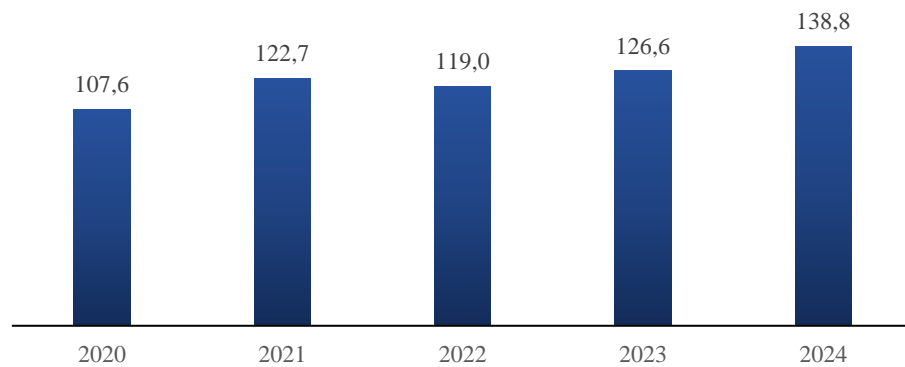


Рисунок 1 – Динамика транзитных перевозок через территорию Республики Казахстан за 2020-2024 годы, млн. тонн

Примечание: составлено по данным Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан

Кроме того, увеличение транзитных перевозок отражает рост интереса иностранных партнеров к использованию казахстанских маршрутов как альтернативы традиционным путям. В условиях изменившейся геополитической конъюнктуры Казахстан становится одним из основных звеньев Транскаспийского международного транспортного маршрута, соединяющего Китай, Центральную Азию, Кавказ и Европу. По итогам 2024 года объем перевозок через Транскаспийский международный транспортный маршрут достиг рекордных 3,3 млн. тонн, что в 4,2 раза больше показателей 2020 года [23]. Также согласно прогнозам Всемирного банка к 2030 году объем грузопотока через данный коридор может увеличиться до 10 млн. тонн при решении инфраструктурных («узких» мест) и административных (бюрократия, цифровизация) барьеров [24].

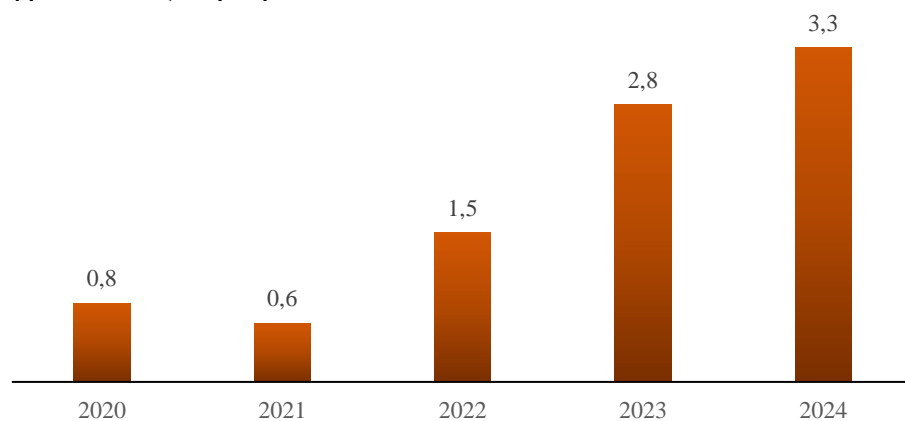


Рисунок 2 – Объем перевозок через Транскаспийский международный транспортный маршрут за 2020-2024 годы, млн. тонн.

Примечание: составлено по данным Ассоциации Middle Corridor

Результаты анализа индекса логистической эффективности (Logistics Performance Index – LPI), рассчитанного Всемирным банком, свидетельствуют о постепенном повышении конкурентоспособности Казахстана в сфере транспортно-логистических услуг. В 2023 году значение LPI составило 2,9, что выше уровня 2018 года (2,65) и показателей Узбекистана (2,6), но ниже, чем у России (3,4), Китая (3,6) и среднего показателя по региону «Европа и Центральная Азия» (3,01). Вместе с тем сохраняется разрыв по компонентам «таможенные процедуры» и «цифровизация логистических операций», что ограничивает потенциал страны в сфере международных транзитных перевозок [25].



Рисунок 3 – Сравнение индексов логистической эффективности (Logistics Performance Index) за 2023 год

Примечание: составлено по данным Всемирного банка

С практической точки зрения, полученные результаты могут быть использованы для пространственного планирования, разработки национальных проектов по экономическому развитию, а также для укрепления позиций Казахстана в международных интеграционных инициативах (в том числе BRI, TRACECA, Middle Corridor).

К основным ограничениям исследования относятся недостаточная доступность статистических данных и фрагментарность и непрозрачность информации о грузопотоках в трансграничном разрезе. Также отсутствует системный учет влияния цифровизации и зеленых технологий на эффективность транспортных операций. В будущем представляется целесообразным проведение углубленного анализа влияния цифровых платформ логистического управления, внедрения умных портов (smart ports) и экологически устойчивых транспортных решений на конкурентоспособность евразийских коридоров.

В целом, Казахстан укрепляет свою роль как ключевого транзитного и логистического центра Евразии, обеспечивая связность между крупнейшими экономиками Востока и Запада. Однако для закрепления этого статуса необходимы меры по модернизации транспортной инфраструктуры, устранению институциональных барьеров, развитию цифровой среды и активизации международного сотрудничества. Реализация этих направлений позволит стране превратиться в полноценный региональный хаб евразийской торговли.

Заключение

Проведенное исследование позволило рассмотреть экономические коридоры как ключевой инструмент пространственного и социально-экономического развития, определить особенности их формирования в Евразии и проанализировать место Казахстана в системе международных транспортно-логистических связей. В рамках исследования экономические коридоры рассматриваются как механизмы интеграции евразийских экономических отношений, выходящие за пределы традиционного понимания транспортных маршрутов.

Результаты анализа показали, что экономические коридоры представляют собой комплексные интеграционные структуры, объединяющие инфраструктурные, производственные и институциональные компоненты и формирующие новые цепочки добавленной стоимости. Особое значение в этом контексте имеют трансрегиональные евразийские коридоры, обеспечивающие устойчивые связи между Востоком и Западом.

Установлено, что Казахстан занимает стратегически важное положение в евразийской системе экономических коридоров, выступая связующим звеном между крупнейшими

центрами экономической активности. Рост транзитных перевозок и расширение потенциала Транскаспийского международного транспортного маршрута подтверждают укрепление роли страны как логистического узла Евразии. Средний коридор в рамках исследования определен как один из ключевых элементов интеграции евразийских связей, дополняющий Северный евразийский коридор, направление «Север – Юг» и региональные коридоры Центральной Азии, формируя многовекторную структуру транспортно-экономического пространства.

Проведенный обзор литературы показал, что современное научное осмысление евразийских коридоров смещается от узкого понимания их как транспортных линий к более комплексному рассмотрению как инструментов геоэкономики, устойчивости цепочек поставок, регионального сотрудничества и институционального взаимодействия. Это особенно наглядно проявляется в исследованиях Middle Corridor, где Казахстан рассматривается не только как транзитная страна, но и как активный участник формирующейся архитектуры евразийской связанности.

В то же время сохраняются институциональные и инфраструктурные ограничения, включая разрывы в цифровой интеграции и неравномерность развития инфраструктуры, что обуславливает необходимость совершенствования управления транспортно-логистическими потоками и международной координации. Результаты исследования подчеркивают важность развития «мягкой инфраструктуры» и согласованности регуляторных подходов для повышения эффективности евразийских коридоров.

Практическая значимость исследования заключается в возможности его использования для совершенствования механизмов учета и мониторинга внешнеторговых операций и снижения расхождений в таможенной статистике в условиях роста транзита. Тем самым работа вносит вклад в повышение прозрачности и устойчивости функционирования евразийских транспортных коридоров.

Полученные результаты дополняют научные представления о роли экономических коридоров как фактора пространственной интеграции и устойчивого экономического роста. Развитие Среднего коридора и сопряженных с ним евразийских маршрутов рассматривается как один из ключевых факторов формирования новой архитектуры регионального сотрудничества, в которой Казахстан укрепляет свою роль стратегического центра евразийской связанности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Priemus H., Zonneveld W. What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors // *Journal of Transport Geography*. – 2003. – Vol. 11, № 3. – P. 167-177.
- 2 Rimmer P. *Asian-Pacific Rim Logistics: Global Context and Local Policies*. – Cheltenham: Edward Elgar, 2014. – 320 p.
- 3 Athukorala P.-c., Narayanan S. Economic corridors and regional development: The Malaysian experience // *World Development*. – 2018. – Vol. 106. – P. 1-14.
- 4 An H., Razzaq A., Nawaz A., Noman S.M., Khan S.A.R. Nexus between green logistic operations and triple bottom line: evidence from infrastructure-led Chinese outward foreign direct investment in Belt and Road host countries // *Environmental Science and Pollution Research*. – 2021. – Vol. 28, № 37. – P. 51022-51045.
- 5 Li X., Sohail S., Majeed M.T., Ahmad W. Green logistics, economic growth, and environmental quality: evidence from One Belt and Road Initiative economies // *Environmental Science and Pollution Research*. – 2021. – Vol. 28, № 24. – P. 30664-30674.
- 6 Wang M.L., Choi C.H. How logistics performance promote the international trade volume? A comparative analysis of developing and developed countries // *International Journal of Logistics Economics and Globalisation*. – 2018. – Vol. 7, № 1. – P. 49-70.
- 7 Martí L., Puertas R., García L. The importance of the Logistics Performance Index in international trade // *Applied Economics*. – 2014. – Vol. 46, № 24. – P. 2982-2992.
- 8 Assylkhanov A. *The Middle Corridor's Impact on Kazakhstan: Foreign Policy, Economic Development, and Regional Cooperation*. – Bishkek: OSCE Academy in Bishkek, Research Paper No. 15, August 2025.
- 9 Rentschler J., Reinhardt A., Elbert R., Hummel D. The Trans-Caspian Corridor – Geopolitical implications and transport opportunities // *Journal of Transport Geography*. – 2025. – Vol. 125. – Art. 1042p.

- 10 Papava V. Transport Corridors of Central Asia – Facing the Challenges of Confrontational Globalization // In: Enhancing Communication and Knowledge Sharing along the Middle Corridor. – Tbilisi: Georgian Foundation for Strategic and International Studies, 2025.
- 11 Zhang W. The Belt and Road Initiative and the Eurasian Economic Union: Why cooperation not confrontation? // *Frontiers in Political Science*. – 2025. – Vol. 7. – 15 p.
- 12 Nurseit N. Attractiveness and Prospects of the Middle Corridor for Cargo Transportation Between Europe and Asia // *Journal of Eurasian Studies*. – 2025.
- 13 Raimbekov Zh.S., Syzdykbayeva B.U., Mussina K.P., Dulatbekova Zh.A., Sadykov B.Ye., Baktymbet A.S. The impact of international transport corridors on the economic development of regions (on the example of the Kazakhstani railway corridor) // *International Journal of Economic Policy in Emerging Economies*. – 2022. – Vol. 15, № 1. – P. 46-69.
- 14 Raimbekov Zh., Syzdykbayeva B. Assessing the impact of transport and logistics on economic growth in emerging economies: a case study for the conditions of the Republic of Kazakhstan // *Transport Problems*. – 2021. – Vol. 16. – P. 1-15.
- 15 Taisarinova A. Evaluation of transport corridor effects on sustainability: Kazakhstan case study. – 2022. – P. 64-72.
- 16 Iimi A. Estimating the Impacts of Transport Corridor Development in Kazakhstan. – 2022. – 35 p.
- 17 Vinokurov E., Tsukarev T. The Belt and Road Initiative and the transit countries: an economic assessment of land transport corridors // *Area Development and Policy*. – 2018. – Vol. 3, № 1. – P. 93-113.
- 18 Suri N., Ghosh N., Taneja K., Patil S., Mookherjee P. India-Middle East-Europe Economic Corridor: Towards a New Discourse in Global Connectivity. – Observer Research Foundation, 2024.
- 19 Furness M., Keijzer N. Europe’s Global Gateway: A new geostrategic framework for development policy? // *Briefing Paper*. – 2022. – № 1.
- 20 Güler N. Black Sea maritime transport corridors in relation with EU projects // *WIT Transactions on the Built Environment*. – 2005. 79-p
- 21 Miholjic N. Trans-Caspian International Transportation Route: A way to steadfast economic development and connectivity in the South Caucasus and Central Asia // *World of Diplomacy*. – 2018. – № 49. – P. 134-140.
- 22 Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. Отраслевая статистика: электронные таблицы [Электронный ресурс]. – Available at: URL: <https://stat.gov.kz/ru/industries/business-statistics/stat-transport/spreadsheets/> (дата обращения: 12.11.2025).
- 23 Ассоциация Middle Corridor – Available at: URL: <https://middlecorridor.com/ru/> (дата обращения: 17.11.2025).
- 24 World Bank Group. The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. – 2023. – Available at: URL: <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor> (accessed: 18.11.2025).
- 25 World Bank Group. Logistics Performance Index (LPI) [Electronic resource]. – URL: <https://lpi.worldbank.org/> (accessed: 18.11.2025).

ҚАЗАҚСТАН ЕУРАЗИЯЛЫҚ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ДӘЛІЗДЕР ЖҮЙЕСІНДЕ: РӨЛІ, ДИНАМИКАСЫ ЖӘНЕ ӘЛЕУМЕТТІК-ЭКОНОМИКАЛЫҚ ӘСЕРЛЕРІ

Аңдатпа

Қазіргі жағдайда еуразиялық экономикалық дәліздерді дамыту кеңістіктік және әлеуметтік-экономикалық өсудің маңызды бағытына айналууда. Географиялық жағынан тиімді орналасуы мен дамыған инфрақұрылымы арқасында Қазақстан Еуропа мен Азия арасындағы жаңа көлік-логистикалық бағыттарды қалыптастыруда шешуші рөл атқарады. Жаһандық жеткізу тізбектерінің қайта құрылуы және транзиттік ағындар үшін бәсекелестіктің артуы жағдайында «Бір белдеу – бір жол» (BRI), Транскаспий халықаралық көлік бағыты (Middle Corridor) және TRACECA сияқты бастамалардың дамуы ерекше маңызға ие болып отыр. Мақаланың мақсаты – Қазақстанның еуразиялық экономикалық дәліздер жүйесіндегі рөлін талдау және 2020-2024 жылдар аралығында елдің көлік-логистикалық әлеуетінің даму динамикасын бағалау. Зерттеуде жүйелік және салыстырмалы талдау әдістері, сондай-ақ статистикалық деректерді жинақтау пайдаланылды. Жүргізілген талдау Қазақстан аумағы арқылы өтетін транзиттік тасымал көлемінің тұрақты түрде артып отырғанын және елдің өңірлік логистикалық торап ретіндегі маңызының күшейіп келе жатқанын көрсетті. 2020-2024 жылдар аралығында Транскаспий бағыты бойынша тасымал көлемінің үлесі төрт еседен астам өсті, бұл Қазақстанның еуразиялық байланысты қамтамасыз етудегі рөлінің артып келе жатқанын дәлелдейді. Оң динамикаға қарамастан, көлік саясатын әрі қарай жетілдіру мен халықаралық ынтымақтастықты тереңдетуді талап ететін инфрақұрылымдық және институционалдық шектеулер сақталып отыр.

Негізгі сөздер: экономикалық коридор, еуразиялық интеграция, көлік байланыстылығы, логистика, Қазақстан, BRI, Middle Corridor, TRACECA.

KAZAKHSTAN IN THE SYSTEM OF EURASIAN ECONOMIC CORRIDORS: ROLE, DYNAMICS AND SOCIO-ECONOMIC EFFECTS

Abstract

In the current context, the development of Eurasian economic corridors is becoming an important driver of spatial and socio-economic growth. Owing to its advantageous geographical location and developed infrastructure, Kazakhstan plays a key role in shaping new transport and logistics routes between Europe and Asia. Amid the restructuring of global supply chains and the intensifying competition for transit flows, the development of initiatives such as the Belt and Road Initiative (BRI), the Trans-Caspian International Transport Route (Middle Corridor), and TRACECA is of particular importance. The purpose of this article is to analyze Kazakhstan's role in the system of Eurasian economic corridors and to assess the dynamics of the country's transport and logistics potential between 2020 and 2024. The study employs methods of system and comparative analysis, as well as the synthesis of statistical data. The analysis shows that the volume of transit traffic through Kazakhstan's territory has been steadily increasing, and the country's significance as a regional logistics hub has been strengthening. Between 2020 and 2024, the share of transportation along the Trans-Caspian route increased by more than 4 times, underscoring Kazakhstan's growing role in ensuring Eurasian connectivity. Despite this positive trend, infrastructure and institutional constraints remain, necessitating further improvements to transport policy and deeper international cooperation.

Keywords: economic corridor, Eurasian integration, transport connectivity, logistics, Kazakhstan, BRI, Middle Corridor, TRACECA.

REFERENCES

- 1 Priemus H., Zonneveld W. What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors // *Journal of Transport Geography*. – 2003. – Vol. 11, № 3. – P. 167-177. [in English]
- 2 Rimmer P. *Asian-Pacific Rim Logistics: Global Context and Local Policies*. – Cheltenham: Edward Elgar, 2014. – 320 p. [in English]
- 3 Athukorala P.-c., Narayanan S. Economic corridors and regional development: The Malaysian experience // *World Development*. – 2018. – Vol. 106. – P. 1-14. [in English]
- 4 An H., Razzaq A., Nawaz A., Noman S.M., Khan S.A.R. Nexus between green logistic operations and triple bottom line: evidence from infrastructure-led Chinese outward foreign direct investment in Belt and Road host countries // *Environmental Science and Pollution Research*. – 2021. – Vol. 28, № 37. – P. 51022-51045. [in English]
- 5 Li X., Sohail S., Majeed M.T., Ahmad W. Green logistics, economic growth, and environmental quality: evidence from One Belt and Road Initiative economies // *Environmental Science and Pollution Research*. – 2021. – Vol. 28, № 24. – P. 30664-30674. [in English]
- 6 Wang M.L., Choi C.H. How logistics performance promotes the international trade volume? A comparative analysis of developing and developed countries // *International Journal of Logistics Economics and Globalisation*. – 2018. – Vol. 7, № 1. – P. 49-70. [in English]
- 7 Martí L., Puertas R., García L. The importance of the Logistics Performance Index in international trade // *Applied Economics*. – 2014. – Vol. 46, № 24. – P. 2982-2992. [in English]
- 8 Assylkhanov A. *The Middle Corridor's Impact on Kazakhstan: Foreign Policy, Economic Development, and Regional Cooperation*. – Bishkek: OSCE Academy in Bishkek, Research Paper No. 15, August 2025. [in English]
- 9 Rentschler J., Reinhardt A., Elbert R., Hummel D. The Trans-Caspian Corridor – Geopolitical implications and transport opportunities // *Journal of Transport Geography*. – 2025. – Vol. 125. – Art. 104211-p [in English]
- 10 Papava V. *Transport Corridors of Central Asia – Facing the Challenges of Confrontational Globalization* // In: *Enhancing Communication and Knowledge Sharing along the Middle Corridor*. – Tbilisi: Georgian Foundation for Strategic and International Studies, 2025. [in English]
- 11 Zhang W. The Belt and Road Initiative and the Eurasian Economic Union: Why cooperation not confrontation? // *Frontiers in Political Science*. – 2025. – Vol. 7. – 15p [in English]
- 12 Nurseit N. Attractiveness and Prospects of the Middle Corridor for Cargo Transportation Between Europe and Asia // *Journal of Eurasian Studies*. – 2025. [in English]
- 13 Raimbekov Zh.S., Syzdykbayeva B.U., Mussina K.P., Dulatbekova Zh.A., Sadykov B.Ye., Baktymbet A.S. The impact of international transport corridors on the economic development of regions (on the example of the Kazakhstani railway corridor) // *International Journal of Economic Policy in Emerging Economies*. – 2022. – Vol. 15, № 1. – P. 46-69. [in English]
- 14 Raimbekov Zh., Syzdykbayeva B. Assessing the impact of transport and logistics on economic growth in emerging economies: a case study for the conditions of the Republic of Kazakhstan // *Transport Problems*. – 2021. – Vol. 16. – P. 1-15. [in English]
- 15 Taisarinova A. Evaluation of transport corridor effects on sustainability: Kazakhstan case study. – 2022. – P. 64-72. [in English]
- 16 Iimi A. Estimating the Impacts of Transport Corridor Development in Kazakhstan. – 2022. – 35 p. [in English]

- 17 Vinokurov E., Tsukarev T. The Belt and Road Initiative and the transit countries: an economic assessment of land transport corridors // *Area Development and Policy*. – 2018. – Vol. 3, № 1. – P. 93-113. [in English]
- 18 Suri N., Ghosh N., Taneja K., Patil S., Mookherjee P. India-Middle East-Europe Economic Corridor: Towards a New Discourse in Global Connectivity. – Observer Research Foundation, 2024. [in English]
- 19 Furness M., Keijzer N. Europe's Global Gateway: A new geostrategic framework for development policy? // *Briefing Paper*. – 2022. – № 1. [in English]
- 20 Güler N. Black Sea maritime transport corridors in relation with EU projects // *WIT Transactions on the Built Environment*. – 2005. 79-p. [in English]
- 21 Miholjic N. Trans-Caspian International Transportation Route: A way to steadfast economic development and connectivity in the South Caucasus and Central Asia // *World of Diplomacy*. – 2018. – № 49. – P. 134-140. [in English]
- 22 Byuro natsionalnoy statistiki Agentstva po strategicheskomu planirovaniyu i reformam Respubliki Kazakhstan. Otraselevaya statistika: elektronnye tablitsy. – Available at: URL: <https://stat.gov.kz/ru/industries/business-statistics/stat-transport/spreadsheets/> (accessed: 12.11.2025). [in English]
- 23 Assotsiatsiya Middle Corridor. – Available at: URL: <https://middlecorridor.com/ru/> (accessed: 17.11.2025). [in English]
- 24 World Bank Group. The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. – 2023. – Available at: URL: <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor> (accessed: 18.11.2025). [in English]
- 25 World Bank Group. Logistics Performance Index (LPI). – Available at: URL: <https://lpi.worldbank.org/> (accessed: 18.11.2025). [in English]

Information about authors:

Aibol Argyngazinov – **corresponding author**, PhD candidate of the Department of Economics and Entrepreneurship, L.N. Gumilyov Eurasian National University, 010000, Astana, Republic of Kazakhstan

E-mail: argyngazinov@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2754-5433>

Yerlan Zhakupov, PhD in the educational program Analytical Economics, Director of the Department of Strategy and Digital Development, National Company Kazakh Invest JSC, 010000, Astana, Republic of Kazakhstan

E-mail: ye.zhakupov@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1550-4063>

Информация об авторах:

Айбол Аргынгазинов – **основной автор**, докторант кафедры «Экономика и предпринимательство», Евразийский национальный университет им. Л. Н. Гумилева, 010000, г. Астана, Республика Казахстан

E-mail: argyngazinov@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2754-5433>

Ерлан Жакупов – доктор PhD по образовательной программе «Аналитическая экономика», директор департамента стратегии и цифрового развития, АО «Национальная компания «Kazakh Invest», 010000, г. Астана, Республика Казахстан

E-mail: ye.zhakupov@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1550-4063>

Авторлар туралы ақпарат:

Айбол Аргынгазинов – **негізгі автор**, «Экономика және кәсіпкерлік» кафедрасының докторанты, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, 010000, Астана қ., Қазақстан Республикасы

E-mail: argyngazinov@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2754-5433>

Ерлан Жакупов – «Аналитикалық экономика» оқу бағдарламасы бойынша PhD докторы, стратегия және цифрлық даму департаментінің директоры, «Kazakh Invest» ұлттық компаниясы» АҚ, 010000, Астана қ., Қазақстан Республикасы

E-mail: ye.zhakupov@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1550-4063>