

**Carlos AQUINO RODRÍGUEZ,**

*profesor y director del Centro de Estudios Asiáticos en la Universidad Nacional San Marcos*



# EL CORREDOR MEDIO: una nueva Ruta de la Seda para el Comercio Global

La Ruta de la Seda en los últimos años está tomando una enorme importancia pues conecta a dos de las regiones más importantes del mundo, las cuencas del Indo Pacífico y del Atlántico. Ya hay varios caminos que tratan de conectar esas cuencas, y una de las últimas y que promete convertirse en una de las más importantes es el del Corredor Medio.

El Corredor Medio, que une a China con Europa a través de Kazajstán, Azerbaiyán, Georgia, y Turquía, y que atraviesa el Mar Caspio, adquiere también una importan-

cia estratégica en vista de la situación geopolítica complicada que ha surgido en la región en los últimos años.

En este artículo se verá la importancia del Corredor Medio en la presente coyuntura internacional y las perspectivas de su desarrollo futuro

## 1. ¿Qué el Corredor Medio?

Para conectar Asia con Europa, y, en particular, para unir China con Europa, hay varias rutas que en los últimos años se están desarrollando y que atraviesan el



continente, aparte de las tradicionales que son por vía marítima, y que va por el Mar del Sur de China, que se conecta al Océano Índico por el Estrecho de Malaca, y luego llega al Canal de Suez. Aunque últimamente se habla de otra vía marítima que iría por el Ártico, vía que se está haciendo posible por el calentamiento global. Aunque esta última ruta, al atravesar el espacio de la Federación de Rusia, también se vuelve complicada en el entorno geopolítico actual.

Las rutas terrestres que atraviesan el continente están agrupadas principalmente en el llamado Ferrocarril Expreso China Europa, que tiene varias variantes: La ruta norte, que va de China a través de Mongolia o Kazajistán y atraviesa Rusia para llegar a Europa; la Ruta del Corredor Medio, llamada también Ruta Internacional de Transporte Transcaspiana (TITR), y que de China va por Kazajistán a Azerbaiyán (atravesando el Mar Caspio), y de aquí a Georgia y finalmente a Turquía y Europa. También se considera que el Corredor Medio puede incluir la ruta que va de China a través de Kirguistán a Uzbekistán, de aquí a Turkmenistán, atraviesa el Mar Caspio a Azerbaiyán, luego Georgia y Turquía<sup>1</sup>. En algunas publicaciones a esta ruta que atraviesa Kirguistán, Uzbekistán, y Turkmenistán se le llama también Corredor del Sur<sup>2</sup>.

Se habla últimamente también de otra iniciativa llamada El Corredor Internacional de Transporte Norte-Sur

(INSTC por sus siglas en inglés: The International North-South Transport Corridor), que es una red multimodal de 7200 km, que incluye rutas marítimas, ferroviarias y terrestres para el transporte de mercancías, que va de la India, pasa por Irán, luego Azerbaiyán, y llega a Rusia.

El atractivo principal del Corredor Medio es que evita ir por Rusia y por Irán. Por la guerra en Ucrania desde el 2022 Rusia está sujeta a sanciones económicas, e Irán también (este último por su programa de enriquecimiento de uranio).

## 2. Importancia del Corredor Medio

Si bien es cierto que aun, de acuerdo con algunas estadísticas, el costo del transporte por el Corredor Medio es un poco más caro que el de la Ruta Norte o Corredor Norte, la posibilidad de que el Corredor Medio se convierta en una ruta muy importante cada vez se está convirtiendo en una realidad.

En la actualidad, como se dijo, el costo de transporte es aún no tan competitivo en el Corredor Medio. Según el centro de investigación Asia House "el costo de transporte de un contenedor equivalente a 40 pies a lo largo del Corredor Medio oscila entre US\$3500 y US\$4500, en comparación con US\$2800 y US\$3200 a lo largo del Corredor Norte. Esta disparidad se debe a las limitaciones de infraestructura del Corredor Medio y a los desafíos logísticos que presenta su ubicación geográfica, que



atraviesa los mares Caspio y Negro, varios países y montañas. La naturaleza multimodal del tránsito a lo largo del Corredor Medio agrava las ineficiencias en la transferencia y el procesamiento de la carga, lo que incrementa los costos<sup>3</sup>.

Pero las tensiones geopolíticas hacen complicado cada vez más el tránsito por el Corredor Norte. Por ejemplo, por 13 días, hasta el 25 de setiembre último, el tren que va por el Corredor Norte y que al llegar a Rusia atraviesa Bielorrusia para llegar a Polonia y Europa, estuvo paralizado pues Polonia cerró su frontera con Bielorrusia el 12 de setiembre por los ejercicios militares conjuntos de Rusia y Bielorrusia<sup>4</sup>.

Hechos como lo mencionado, y las sanciones económicas que, como se indicó, se ha impuesto a Rusia por la invasión a Ucrania, hace que otras rutas sean buscadas. El tránsito por el Corredor Medio está aumentando, y de acuerdo con una información "en 2024 circularon 827 trenes de mercancías de China a Azerbaiyán, transportando unas 378,000 toneladas de mercancías. Esto representa un aumento del 86% con respecto al año anterior"<sup>5</sup>.

Pero obviamente el Corredor del Medio no es solo una alternativa al transporte de bienes de China a Europa. Se estima que este Corredor sería una ruta que ayudara a dinamizar el comercio entre Kazakstán, Azerbaiyán, Georgia y Turquía, y de estos países con Europa. En particular, el ferrocarril BTK, de las siglas B de Bakú (en Azerbaiyán), T de Tiflis (en Georgia), y T de Turquía, ferrocarril que fue abierto en el 2017 pero modernizado

el año pasado 2024, ofrece una vía que sin duda acrecentara el comercio entre estos 4 países y de toda el Asia Central en general.

Asimismo, se espera que este Corredor Medio dinamizara las inversiones en el área del Sur del Cáucaso y el Asia Central en general. No solo hay una población importante en esas áreas, sino también ingentes recursos naturales, energéticos, como el petróleo y gas natural y de minerales críticos, como el uranio.

### 3. Futuro del Corredor Medio

Sin duda la importancia como se comentó de la región de Indo Pacífico, el Asia Central y el Euro Atlántico se incrementará con el tiempo. En resumen, como varios han dicho, la región del Eurasia adquiere una importancia tal<sup>6</sup>, que, por ejemplo, China en el 2013 anuncio y está implementando su iniciativa de La Ruta de la Seda, para unir Europa y el Asia.

En particular el rol de Azerbaiyán en el Corredor Medio es de vital importancia para que este tenga éxito. Siendo como prácticamente el nodo central en esta ruta, con una política exterior balanceada, y una estabilidad política y económica considerable, Azerbaiyán cumple el rol de puente entre el Occidente y el Oriente. También el país está invirtiendo bastante en la infraestructura de transporte, logística y energía en los últimos años. Por ejemplo, el puerto de Alat cerca de Bakú se ha convertido en uno de los centros marítimos más modernos de la región con capacidad para manejar millones de toneladas de carga al año<sup>7</sup>.





Habría que mencionar también que el acuerdo de paz alcanzado entre Azerbaiyán y Armenia este año, que fortalece aun más el ambiente de estabilidad en la región, ofrece la posibilidad de que el llamado Corredor de Zanguezur, que conecta Azerbaiyán con su región de Najchiván (ubicado al sur de Armenia) y Turquía, podría ofrecer una nueva ruta al transporte y que podría ser parte también del Corredor Medio. Esta zona adquirió relevancia internacional, cuando en agosto del 2025, en la Casa Blanca se presentó ese proyecto como “Ruta Trump para la Paz y la Prosperidad Internacional” (TRIPP por sus siglas en ingles)<sup>8</sup>.

Finalmente, el mayor comercio que generará este Corredor Medio, a su vez, generará más vínculos entre los países de la región, atraería más inversiones y generará más integración económica. Este se vuelve más importante en un ambiente donde en el mundo se levantan voces proteccionistas y donde el unilateralismo quiere primar sobre la apertura y cooperación que demuestran, por ejemplo, los países que intervienen en la implementación del Corredor Medio. 🌟

### Bibliografía

1. Ver OECD: “Realizing the potential of the Middle Corridor” [https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2023/12/realising-the-potential-of-the-middle-corridor\\_c458041c/635ad854-en.pdf](https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2023/12/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_c458041c/635ad854-en.pdf)
2. Ver CSIS: “The Rise of China-Europe Railways” <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>
3. Ver Asia House: “The Middle Corridor: The future of Central Asian growth and cooperation” <https://www.asiahouse.org/2025/07/20/the-middle-corridor-the-future-of-central-asian-growth-and-cooperation/>
4. Ver Yicai: “China-Europe Freight trains still stuck in bottleneck after Poland reopens border with Belarus” <https://www.yicaiglobal.com/news/chinese-freight-trains-remain-affected-despite-poland-reopening-border-ports-with-belarus>
5. Ver twitter de Realidad de Azerbaiyán ESP: <https://x.com/AzerRealidad/status/1975195203532415292?t=ffohMxcGzrchSM5MWOWDrw&s=08>
6. Ver, por ejemplo, en World Economic Forum “Eurasia, the supercontinent that will define our century” <https://www.weforum.org/stories/2018/02/how-countries-can-find-their-place-in-the-new-eurasian-century/>
7. Ver Argumentum: “The Middle Corridor: Azerbaijan as a Strategic Node Between Europe and Asia” <https://www.argumentum.al/en/the-middle-corridor-azerbaijan-as-a-strategic-node-between-asia-and-europe/>
8. Ver CEPA: “Trump’s Road TRIPP Delivers a Deal” <https://cepa.org/article/trumps-road-tripp-delivers-a-peace-deal/>