ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИНСТИТУТ МЕЖДУНАРОДНЫХ
ОТНОШЕНИЙ (УНИВЕРСИТЕТ) МИНИСТЕРСТВА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

На правах рукописи

Рзаев Рамил Гуммат оглы

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ТРАНСКАСПИЙСКОГО И ЗАПАДНОГО МАРШРУТОВ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»

Специальность 5.1.5. Международно-правовые науки

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель:
доктор юридических наук, профессор
Лабин Дмитрий Константинович

Москва - 2026

ОГЛАВЛЕНИЕ

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ 4

ВВЕДЕНИЕ 6

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРАВОВОГО РЕЖИМА ТРАНСКАСПИЙСКОГО И ЗАПАДНОГО МАРШРУТОВ МТК «СЕВЕР–ЮГ» В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА 35

1.1. Международный транспортный коридор как объект международно-правового регулирования 35

1.2. Договорно-институциональные основы функционирования транскаспийского и западного маршрутов МТК «Север–Юг» 48

1.3. Региональные механизмы сотрудничества в сфере транспорта и транзита с учетом цифровых аспектов на западном и транскаспийском направлениях МТК «Север–Юг»: унификация процедур и документов в рамках СНГ 67

ГЛАВА 2. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ТРАНСКАСПИЙСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ МТК «СЕВЕР–ЮГ» 79

2.1. Правовой статус Каспийского моря и международно-правовой режим морских и мультимодальных перевозок по транскаспийскому маршруту МТК «Север-Юг» 79

2.2. Двусторонние и многосторонние правовые механизмы взаимодействия прикаспийских государств в сфере морского сообщения и мультимодальных перевозок 99

2.3. Актуальные проблемы и направления совершенствования международно-правового режима и правового обеспечения цифровой трансформации транскаспийского маршрута МТК «Север–Юг» 105

ГЛАВА 3. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ЗАПАДНОГО МАРШРУТА МТК «СЕВЕР–ЮГ» (РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ – АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА – ИСЛАМСКАЯ РЕСПУБЛИКА ИРАН) 113

3.1. Договорно-правовые основы развития инфраструктуры и функционирования западного маршрута МТК «Север–Юг» 113

3.2. Международно-правовое регулирование транзита, погранично-таможенного взаимодействия и цифровых инструментов на западном направлении МТК «Север–Юг»: режимы контроля, упрощение процедур и применение универсальных конвенций 124

3.3. Актуальные проблемы и направления совершенствования международно-правового режима и правового обеспечения цифровой трансформации западного маршрута МТК «Север–Юг» 134

3.4. Сравнительный анализ правовых режимов транскаспийского и западного направлений МТК «Север–Юг» и предложения по их совершенствованию. Перспективы международно-правовой гармонизации и формирования единого «цифрового коридора» транскаспийского и западного маршрутов МТК «Север–Юг» в СНГ 140

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 154

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ 165

ПРИЛОЖЕНИЯ 197

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ

ВТамО – Всемирная Таможенная Организация

ВТО – Всемирная торговая организация

ГА ООН – Генеральная Ассамблея ООН

ГАТТ – Генеральное соглашение по тарифам и торговле

ЕАБР – Евразийский банк развития

ЕБРР – Европейский банк реконструкции и развития

ЕАЭС – Евразийский экономический союз

Конвенция о правовом статусе Каспийского моря от 12 августа 2018 г.– Конвенция от 2018 г.

КТС СНГ – Координационное транспортное совещание государств-участников СНГ

Межправительственное соглашение о международном транспортном коридоре «Север–Юг» от 12 сентября 2000 г. – Соглашение от 2000 г.

МДП/CMR – международная дорожная перевозка с применением книжки МДП

МП – международное право

МППСС/COLREG – Международные правила предупреждения столкновений судов от 1972 г.

МТК – международный транспортный коридор

МТК «Север-Юг» – международный транспортный коридор «Север-Юг»

МТП – международное транспортное право

ООН – Организация Объединённых Наций

ОСЖД – Организация сотрудничества железных дорог

ОСК – Объединенная судостроительная корпорация

СМГС – Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении

СНГ – Содружество Независимых Государств

СУПТ – Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли

УЭО – уполномоченный экономический оператор

ФТС – Федеральная таможенная служба

ЭЦП – электронная цифровая подпись

ЮНСИТРАЛ – Комиссия ООН по праву международной торговли

e-CMR – электронная международная товарно-транспортная накладная

eTIR – электронная процедура МДП

FIATA – Международная федерация экспедиторских ассоциаций

GTIN – уникальный международный глобальный номер товарной продукции

MARPOL Convention – Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов от 1973 г.

SAR Convention – Международная конвенция по поиску и спасанию на море от 1979 г.

SOLAS Convention – Международная конвенция по охране человеческой жизни на море от 1974 г.

UN/CEFACT – Центр ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. В современных условиях глобализация и развитие международных экономических связей являются неотъемлемыми элементами мирового хозяйства. При этом устойчивый экономический рост как отдельных государств, так и мировой экономики в целом во многом зависит от состояния транспортной инфраструктуры. Эффективные транспортно-логистические связи способствуют расширению внешнеэкономического взаимодействия, повышению конкурентоспособности национальных экономик, снижению издержек перевозки и улучшению доступности товаров и услуг для населения. В социальном аспекте развитие транспортной инфраструктуры также положительно влияет на качество жизни граждан, поскольку обеспечивает более устойчивое снабжение, территориальную связанность и доступность рынков труда, услуг и иных социально значимых ресурсов.

Эффективное функционирование транспортно-логистических систем предполагает согласованное взаимодействие участников перевозочного процесса, упорядоченность административных процедур, надежность транспортного обслуживания и стабильность правового регулирования[1]. Поэтому успешное развитие таких систем невозможно без активного участия государств, которые уделяют значительное внимание совершенствованию транспортно-логистических систем, принимая комплексные нормативные акты для регулирования этой сферы[2].

Помимо этого, участие в международных дискуссиях и площадках по вопросам транспортной интеграции и логистики играет решающую роль в обеспечении бесперебойного функционирования этих связей на глобальном уровне и направлены на улучшение глобальных транспортно-логистических сетей как на уровне отдельных стран, так и на глобальном уровне.

---

[1] Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. 2010. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. Москва:Винити РАН. 311 с.

[2] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» [Электронный ресурс] // Официальный интернет-ресурс Министерства транспорта Российской Федерации. URL: https://mintrans.gov.ru/file/473193 (дата обращения: 01.07.2024).

На территории стран СНГ и соседних с ними стран расположено множество ключевых транспортных узлов, которые оказывают значительное влияние на развитие трансграничной торговли и в целом на международные экономические связи.

Одним из таких стратегических проектов является развитие международного транспортного коридора «Север–Юг» (*далее – **МТК «Север–Юг»***), представляющего собой мультимодальный маршрут, направленный на укрепление транспортной связности между Россией, государствами Прикаспийского региона, Ираном, Индией и иными участниками евразийской торговли. Как отмечают эксперты в данной области, приоритетная задача состоит в том, чтобы «из отдельных существующих элементов создать взаимосвязанную транспортно-логистическую систему, которая, в свою очередь, потребует транспортной и логистической инфраструктуры более высокого уровня с целью успешной работоспособности МТК «Север – Юг»[3].

Таким образом, в данной ситуации особо выделяется важность создания единой, эффективной и гармонично функционирующей транспортной системы, которая обеспечит предоставление высококачественных и технологичных услуг для организации перевозки грузов.

Теоретико-правовая рамка исследования. Международное транспортное право представляет собой совокупность международно-правовых принципов и норм, регулирующих сотрудничество государств и международных организаций в сфере международных перевозок, транзита, транспортной инфраструктуры, безопасности перевозок и сопряженных процедур. Его предмет охватывает не только договоры перевозки, но и публично-правовые обязанности государств по обеспечению транзита, недискриминации, безопасности, охраны окружающей среды, взаимного признания документов и обмена информацией[4].

---

[3] Синицына А.С., Дэльз С.В., Галянт С.А. 2018. Мульти- модальные перевозки в коридоре «Север – Юг». – Мир транспорта. Т. 16. No 3. С. 178-189.

[4] Гречуха В.Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2015; Международное право: учебник для академического бакалавриата: в 2 т. / под ред. А.Н. Вылегжанина. М.: Юрайт, 2015; Вылегжанин А.Н., Лабин Д.К., Шумилов В.М. Международное экономическое право. М.: Кнорус, 2012.

Вопрос о месте международного транспортного права в системе международного права является дискуссионным. Одни авторы рассматривают его как самостоятельную комплексную отрасль международного права, поскольку оно имеет относительно устойчивый предмет регулирования, собственный массив международных договоров и специальные принципы. Другие обоснованно характеризуют его как межотраслевой правовой комплекс, находящийся на стыке международного экономического права, международного морского права, международного таможенного сотрудничества, международного частного права и технического регулирования. Для настоящего исследования принципиально второе понимание: режим МТК «Север–Юг» формируется не одним договором, а совокупностью источников разных уровней и отраслевой принадлежности[5].

Источниковая база международного транспортного права включает универсальные конвенции о перевозке и транзите, региональные договоры и решения интеграционных объединений, двусторонние и трехсторонние соглашения о конкретных участках маршрута, акты международных организаций, модельные стандарты, а также национальное законодательство, имплементирующее международные обязательства. К числу принципов, значимых для данного исследования, относятся свобода транзита, недискриминация перевозчиков и грузов, безопасность движения, разумность и прозрачность сборов, сотрудничество контрольных органов, охрана окружающей среды, цифровая совместимость документов и процедур[6].

В настоящем исследовании рамочные соглашения рассматриваются как международные договоры общего характера, закрепляющие цели, принципы, состав участников, компетентные органы и основные направления сотрудничества, но не исчерпывающие порядок реализации каждого участка маршрута. Их признаками являются программность, открытость для последующей детализации,

---

[5] Международное право: учебник для академического бакалавриата: в 2 т. / под ред. А. Н. Вылегжанина. М.: Юрайт, 2015.

[6] General Agreement on Tariffs and Trade 1947. Article V «Freedom of Transit»; WTO Agreement on Trade Facilitation, 2017; Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets, 1975; Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), 1956; Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).

установление общих обязательств по содействию транзиту и делегирование конкретизации последующим актам, протоколам и решениям компетентных органов. Сегментные соглашения, напротив, направлены на регулирование конкретного участка маршрута, вида транспорта или инфраструктурного проекта; для них характерны предметная адресность, закрепление технических, финансовых, тарифных или организационных параметров, распределение обязанностей сторон и наличие механизмов контроля исполнения. В совокупности рамочные и сегментные соглашения обеспечивают многоуровневую правовую конструкцию МТК «Север–Юг»: первые задают общую нормативную рамку, вторые — наполняют ее операционным содержанием применительно к транскаспийскому и западному направлениям[7].

Теоретические выводы Д.К. Лабина о международно-правовом обеспечении мирового экономического порядка, о договорных инструментах регулирования международных экономических отношений и о гарантиях инвестиционного сотрудничества имеют прямое значение для анализа МТК «Север–Юг». Транспортный коридор выступает не только инфраструктурным проектом, но и формой международного экономического взаимодействия, в которой договорные обязательства, инвестиционные гарантии и процедуры урегулирования споров являются условиями устойчивости маршрута[8].

При анализе договорных и инвестиционных механизмов МТК «Север–Юг» также учитывается разработанный Д.К. Лабиным подход к международно-правовым гарантиям экономического сотрудничества: устойчивость инфраструктурных проектов зависит не только от политических деклараций, но и

---

[7] См.: Соглашение о международном транспортном коридоре «Север–Юг» (Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 г.) // Бюллетень международных договоров. 2002. № 11; Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о сотрудничестве в целях развития транзитных грузовых перевозок по МТК «Север–Юг» (21 декабря 2024 г.).

[8] Лабин Д.К. Международно-правовое обеспечение мирового экономического порядка. М.: Синергия, 2004. 188 с.; Лабин Д.К. Международное право по защите и поощрению иностранных инвестиций: монография. М.: ЮСТИЦИЯ, 2019. 296 с.; Лабин Д.К., Рзаев Р.Г. Новые правовые возможности реализации проекта международного транспортного коридора «Север–Юг» в условиях новой мировой многополярности // Московский журнал международного права. 2025. № 1.

от юридически определенных обязательств, механизмов защиты инвестиций и процедур урегулирования споров[9].

Степень разработанности проблемы. Международно-правовые аспекты функционирования МТК «Север–Юг» разрабатываются в нескольких взаимосвязанных направлениях. Общетеоретические основы анализа источников, имплементации международных обязательств и международного экономического сотрудничества представлены в трудах И. И. Лукашука[10], А. Н. Вылегжанина[11], Д. К. Лабина[12] и В. М. Шумилова[13]. Специальные вопросы правового режима Каспийского моря, международных перевозок, транзита, таможенных процедур и цифровизации транспортных коридоров исследованы К. А. Бекяшевым[14], Д. К. Бекяшевым[15], А. О. Мурсалиевым[16], А. Ю. Райковой[17], В. Г. Егоровым[18], А. Г. Кирилловой[19], С. В. Широких[20] и другими авторами. Зарубежная литература

---

[9] Лабин Д. К. Международно-правовое обеспечение мирового экономического порядка. М.: Синергия, 2004. 188 с.

[10] Лукашук И.И. Международное право. Общая часть : учебник. М. : Волтерс Клувер, 2005.

[11] Международное право: учебник для академического бакалавриата: в 2 т. / под ред. А.Н. Вылегжанина. М.: Юрайт, 2015.

[12] Лабин Д.К. Международно-правовое обеспечение мирового экономического порядка. М.: Синергия, 2004; Лабин Д.К. Международное право по защите и поощрению иностранных инвестиций: монография. М.: ЮСТИЦИЯ, 2019.

[13] Международное экономическое право / А. Н. Вылегжанин, Д. К. Лабин, В. М. Шумилов. — М.: Кнорус, 2012.

[14] Бекяшев К. А., Бекяшев Д. К. Новый международно-правовой режим Каспийского моря // Труды ВНИРО. 2018; Бекяшев К. А., Бекяшев Д. К., Галстян Г. Г. Каспийское море и его ресурсы под защитой международного права // Рыбное хозяйство. 2018. № 5.

[15] Там же.

[16] Мурсалиев А.О. Охрана окружающей среды Каспийского моря: международно-правовые аспекты : дис. … канд. юрид. наук. М.: МГИМО МИД России, 2021. URL: https://mgimo.ru/upload/diss/2021/mursaliev-diss.pdf (дата обращения: 02.09.2026).

[17] Райкова А. Ю. Международно-правовые аспекты упрощения и гармонизации таможенных процедур: на примере международных таможенных конвенций по Карнетам А.Т.А.: дис. … канд. юрид. наук. М., 2009.

[18] Егоров В.Г. Геополитика транспортных коридоров. – Геоэкономика энергетики. 2021. Т. 14. No 2.

[19] Кириллова А.Г. Актуальные аспекты развития международных транспортных коридоров на территории России. – Транспорт Российской Федерации. 2018. No 2 (75).

[20] Широких С. В. Цифровизация международного транспортного коридора «Север–Юг» // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. 2019. № 2 (35).

представлена работами Н. Танежи[21], В. Каледжи[22], А. Сенгупты[23], С. Чаттерджи[24], Л. К. Пала[25] и Ф. Лассерра[26].

В рамках настоящего исследования объектом анализа является МТК «Север–Юг». Указанное обозначение используется не как характеристика географического направления, а как наименование конкретного международного транспортно-логистического проекта, имеющего собственную нормативную, институциональную и инфраструктурную основу. В дальнейшем при использовании сокращенного обозначения «Север–Юг» имеется в виду именно МТК «Север–Юг», если иное специально не оговорено.

Правовые вопросы свободы транзита, международных перевозок, соотношения международных договоров и национального законодательства, а также имплементации международных обязательств разработаны в трудах И. И. Лукашука и В. Н. Гречухи[27].

Общетеоретические ориентиры исследования источников международного права, имплементации международных обязательств и взаимодействия международного и внутригосударственного права сформулированы И. И. Лукашуком[28].

---

[21] Taneja N. Why INSTC is More Important than Ever for India: ICRIER Policy Brief. 2024. URL: https://icrier.org/pdf/Policy_Brief_24.pdf (дата обращения: 02.09.2026).

[22] Kaleji V. Iran and the Role of Transit Corridors in the South Caucasus in the Context of the War against Ukraine // Caucasus Analytical Digest. 2023. No. 132. URL: https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/89914/ssoar-caucasusad-2023-132-kaleji-Iran_and_the_Role_of.pdf (дата обращения: 02.09.2026).

[23] Chatterjee Ms.S., Sengupta Ms. A. 2015. Globalizing Geographies: Perspectives from Eurasia: Perspectives from Eurasia to Delhi. – KW Publishers.

[24] Там же.

[25] Pal L.C. 2024. The International North-South Transport Corridor (INSTC) and India: potential and impediments. – Brazilian Journal of Political Economy. No 44 (3).

[26] Lasserre F. 2024. The International North-South Transport Corridor (INSTC): An Iranian perspective on connectivity. – Revue international et stratégique. No 134.

[27] Лукашук И.И. Международное право. Общая часть : учебник. М. : Волтерс Клувер, 2005. 432 с.; Гречуха В.Н. Международное транспортное право : учебник для бакалавриата и магистратуры. 3-е изд., перераб. и доп. М. : Издательство Юрайт, 2015. 398 с.

[28] Лукашук И.И. Международное право. Общая часть : учебник. М. : Волтерс Клувер, 2005. 432 с.

Международно-правовые основы экономического сотрудничества и единый понятийный аппарат для анализа договорных и отраслевых режимов представлены в работах А. Н. Вылегжанина, Д. К. Лабина и В. М. Шумилова[29].

В международном транспортном праве существенную роль играют работы, систематизирующие договорные основания международных перевозок, ответственность перевозчика, документирование перевозочного процесса и специфику мультимодальности; в этих трудах транспортный коридор прямо или косвенно понимается как «надстроечная» конструкция над множеством отраслевых режимов (автомобильный, железнодорожный, морской сегменты), что методологически важно для обоснования отсутствия единого договора, специально регулирующего транспортный коридор как универсального решения[30].

Одновременно прикладная часть доктрины связывает эффективность транспортных коридоров не только с «жёсткой» инфраструктурой (пути, порты, терминалы), но и с организационно-процедурным обеспечением: унификацией процедур, согласованием тарифов, цифровизацией документооборота, взаимным признанием сведений и управлением рисками на границе[31].

Существенный массив результатов, прямо применимых к исследованию МТК «Север–Юг», сформирован в защищённых диссертациях смежных специальностей (международное право, мировая экономика, история международных отношений, международная безопасность/регионоведение).

Так, диссертация А.В. Джангиряна, подготовленная и защищённая в МГИМО, концентрируется на механизмах оценки эффективности инфраструктурных проектов в логике МТК «Север–Юг» и фактически вводит набор верифицируемых критериев (экономических и управленческих),

---

[29] Международное право: учебник / под ред. А. Н. Вылегжанина. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2014. 973 с.; Международное экономическое право / А. Н. Вылегжанин, Д. К. Лабин, В. М. Шумилов. М.: Кнорус, 2012. 272 с.

[30] Гречуха В.Н. Международное транспортное право : учебник для бакалавриата и магистратуры. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, 2015. 398 с.

[31] Vinokurov E. International North–South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure. Reports and Working Papers 22/2. Almaty, Moscow: Eurasian Development Bank, 2022. [Электронный ресурс]. URL: https://eabr.org/upload/iblock/687/EDB_2022_Report-2_INSTC_eng.pdf (дата обращения: 01.07.2024).

позволяющих переводить обсуждение транспортного коридора из декларативной плоскости в плоскость измеримой результативности[32].

В диссертации И.С. Аббасалиева МТК «Север–Юг» встроен в более широкий анализ эволюции международного сотрудничества по формированию транспортных коридоров в Евразии; ценность работы — в реконструкции политико-дипломатических предпосылок и «логики участников» (включая азербайджанский ракурс), что полезно для объяснения роли двусторонних связок и региональных форматов при отсутствии единого специального регулятора транспортного коридора[33].

Наконец, диссертация И.С. Рожкова о механизмах многостороннего взаимодействия прикаспийских государств демонстрирует, что многосторонняя кооперация на Каспии развивается «пакетно» и тематически (экология, безопасность, ресурсы), а транспорт и транзит институционально зависят от общей архитектуры регионального доверия и согласованных процедур[34].

Отдельный, концептуально ключевой пласт формируют диссертационные исследования по международно-правовому статусу Каспийского моря и производным режимам (судоходство, порты, безопасность, охрана среды).

---

[32] Джангирян А.В. Механизм оценки эффективности инфраструктурных проектов создания международного транспортного коридора «Север–Юг»: способы совершенствования : дис. … канд. экон. наук. М. : МГИМО МИД России, 2025. 163 с. [Электронный ресурс]. URL: https://mgimo.ru/upload/diss/2025/dzhangiryan-diss.pdf (дата обращения: 24.12.2025).

[33] Аббасалиев И.С. Эволюция международного сотрудничества в формировании транспортных коридоров в 1991–2020 гг. (на примере Евразии) : дис. … канд. ист. наук. М. : Дипломатическая академия МИД России, 2023. 232 с. [Электронный ресурс]. URL: https://dipacademy.ru/documents/5967/%D0%94%D0%B8%D1%81c%D1%81%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F_%D0%90%D0%91%D0%91%D0%90%D0%A1%D0%90%D0%9B%D0%98%D0%95%D0%92_%D0%AD%D0%90%D0%A6_%D0%A0%D0%90%D0%9D_-_%D1%80%D0%B5%D0%B4.pdf (дата обращения: 24.12.2024).

[34] Рожков И.С. Механизмы многостороннего взаимодействия прикаспийских государств на современном этапе : дис. … канд. полит. наук. М. : Дипломатическая академия МИД России, 2022. [Электронный ресурс]. URL: https://dipacademy.ru/documents/4234/%D0%A0%D0%BE%D0%B6%D0%BA%D0%BE%D0%B2_%D0%98.%D0%A1._%D0%B4%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F.pdf (дата обращения: 24.12.2024).

В работах Н.М. Хурчака[35] и Д.Г. Икаева[36] статус Каспия анализируется через призму конкурирующих моделей (море/озеро/«особый режим»), при этом аргументация неизбежно «упирается» в то, как квалификация водоёма влияет на разграничение пространств и на параметры юрисдикции прикаспийских государств — следовательно, и на условия организации перевозок и сопряжения национальных правил в трансграничных цепочках.

Е.С. Анянова[37] систематизирует проблематику Каспия как «узла» конфликтующих интересов и правовых позиций, что методологически полезно для раскрытия причин длительной фрагментации регулирования до принятия Конвенции о правовом статусе Каспийского моря от 12 августа 2018 г. (*далее* – ***Конвенция от 2018 г.***)

С.Ч. Тагиева[38] и А.О. Мурсалиев[39] развивают экологическую линию: их выводы значимы для транспортной проблематики тем, что экологические обязательства и стандарты «предосторожности» выступают не внешним ограничением, а частью современного режима функционирования Каспия (включая требования к портовой деятельности и предотвращению загрязнений).

В развитие данной линии особое значение имеют работы К.А. Бекяшева и Д.К. Бекяшева о международно-правовом режиме Каспийского моря. В них современный режим Каспия рассматривается как специальная регионально-договорная конструкция, влияющая на параметры судоходства, охраны водной

---

[35] Хурчак Н.М. Международно-правовой статус Каспийского моря и международное экономическое сотрудничество прикаспийских государств : автореф. дис. … канд. юрид. наук. М., 2006.

[36] Икаев Д.Г. Проблемы определения международно-правового статуса Каспийского моря : дис. … канд. юрид. наук. М., 2006.

[37] Анянова Е.С. Проблемы Каспийского моря в современном международном праве : дис. … канд. юрид. наук. М., 2010.

[38] Тагиева С.Ч. Международно-правовая защита среды Каспийского моря : дис. … канд. юрид. наук. М., 2012.

[39] Мурсалиев А.О. Охрана окружающей среды Каспийского моря: международно-правовые аспекты : дис. … канд. юрид. наук. М. : МГИМО МИД России, 2021. [Электронный ресурс]. URL: https://mgimo.ru/upload/diss/2021/mursaliev-diss.pdf (дата обращения: 24.12.2025).

среды и использования ресурсов, что важно для оценки правовых условий транскаспийского маршрута МТК «Север–Юг»[40].

Выводы А.О. Мурсалиева о международно-правовых аспектах охраны окружающей среды Каспийского моря дополнительно учитываются при анализе портовой деятельности и экологической составляющей транскаспийского маршрута, поскольку экологические требования выступают частью режима безопасности морских перевозок и портовых операций[41].

В доктрине после 2018 г. усиливается подход, рассматривающий Конвенцию о правовом статусе Каспийского моря как закрепление sui generis-режима, сочетающего элементы морского и погранично-озёрного регулирования; это, в свою очередь, влияет на юридическую конструкцию мультимодальных перевозок, поскольку транспортные решения должны «вписываться» в комплекс пространственных режимов и ограничений[42].

Зарубежная литература, особенно из государств «маршрута», дополняет российскую школу двумя акцентами.

Во-первых, индийские исследования (включая аналитические центры) трактуют МТК «Север–Юг» как инструмент диверсификации торговли и снижения транзитных издержек, при этом в качестве главных ограничителей прямо называются «нефизические барьеры»: интермодальные разрывы, банковско-страховые сервисы, совмещение внутренних цепочек с коридорной инфраструктурой[43].

---

[40] Бекяшев К. А., Бекяшев Д. К. Новый международно-правовой режим Каспийского моря // Труды ВНИРО. 2018. Т. 174. С. 129–142; Бекяшев К. А., Бекяшев Д. К., Галстян Г. Г. Каспийское море и его ресурсы под защитой международного права // Рыбное хозяйство. 2018. № 5. С. 21–27.

[41] Мурсалиев А. О. Охрана окружающей среды Каспийского моря: международно-правовые аспекты: дис. … канд. юрид. наук. М.: МГИМО МИД России, 2021.

[42] Батырь В.А. Сбалансированный современный особый международно-правовой статус Каспийского моря // Lex Russica. 2019. № 4. [Электронный ресурс]. URL: https://lexrus-sica.msal.ru/jour/article/download/925/775
(дата обращения: 24.12.2025).

[43] Taneja N. Why INSTC is More Important than Ever for India: ICRIER Policy Brief. 2024. – [Электронный ресурс]. URL: https://icrier.org/pdf/Policy_Brief_24.pdf (дата обращения: 24.12.2025).

Во-вторых, иранские авторы и региональные обзоры (Южный Кавказ/Каспий) связывают коридорную политику с изменением баланса безопасности и с конкуренцией маршрутов, подчёркивая, что транзитные проекты становятся частью внешнеполитического инструментария, а значит — подвержены колебаниям доверия, рискам, связанным с односторонними ограничительными мерами, и «переоценке» альтернативных направлений[44].

Аналитические материалы по Азербайджану, включая публикации азербайджанских исследователей на английском языке, формулируют важный для диссертационной аргументации тезис: даже при наличии рамочных соглашений по МТК «Север–Юг» дефицит специального регулирования по данному транспортному коридору приводит к тому, что правовой режим фактически складывается из мозаики актов различной юридической силы и отраслевой принадлежности — и, следовательно, требует специального доктринального описания как «комплекса режимов»[45].

Особое значение имеет азербайджанский доктринальный и экспертный ракурс. В публикациях Р.Г. Рзаева, М. Агазаде, Ф. Исмаилзаде и иных авторов Азербайджан рассматривается не как «транзитная вставка» между Россией и Ираном, а как самостоятельный узел евразийской транспортной политики, где МТК «Север–Юг» сопрягается с направлениями Восток–Запад, Средним коридором, развитием порта Алят, автомобильной дороги Азербайджана вплоть до границы с Российской Федерацией — автомобильных пунктов пропуска, ключевыми из которых являются Яраг-Казмаляр-Самур и Тагиркент-Казмаляр-Ханоба, а также железнодорожной связки Астара–Решт. Данный подход позволяет усилить международно-правовой анализ за счет учета азербайджанской позиции о

---

[44] Kaleji V. Iran and the Role of Transit Corridors in the South Caucasus in the Context of the War against Ukraine // Caucasus Analytical Digest. 2023. No. 132. – [Электронный ресурс]. URL: https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/89914/ssoar-caucasusad-2023-132-kaleji-Iran_and_the_Role_of.pdf (дата обращения: 24.12.2025).

[45] Rzayev R. General Legal Characteristics of the International North-South Transport Corridor. 2024. – [Электронный ресурс]. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=5153775 (дата обращения: 24.12.2025).

необходимости синхронизации инфраструктуры, тарифов и таможенно-транзитных процедур[46].

Отдельно отметим материалы кафедры международного права МГИМО, в которых последовательно раскрываются источники, принципы и механизмы международного публичного и международного экономического права. Эти издания важны для настоящего исследования, поскольку правовой режим МТК «Север–Юг» находится на стыке международного транспортного, экономического, таможенного и морского регулирования[47].

В результате предварительный обзор литературы позволяет выделить несколько устойчивых теоретико-прикладных узлов и нерешённых вопросов. Во-первых, в доктрине не содержится общепринятого международно-правового определения МТК как объекта регулирования; доминирует подход, при котором «транспортный коридор» — это координационная конструкция над набором отраслевых договоров, а попытки юридически объединить транспортный коридор единым актом сталкиваются с разной природой сегментов (морской/железнодорожный/автомобильный) и различием национальных процедур.

Многие работы прямо указывают на потребность в механизме «управления транспортным коридором» (corridor management), но его юридическая модель остаётся дискуссионной — от межправительственной комиссии до сетевой модели взаимного признания и интеграции цифровых сервисов.

---

[46] Rzayev R. General Legal Characteristics of the International North-South Transport Corridor. SSRN, 2024. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=5153775; Aghazada M. Transport Geopolitics in the Caucasus-Caspian Region: the Position of Azerbaijan and Iran // Central Asia as an Emerging Subsystem of International Relations. Moscow: Aspect Press, 2024. P. 65–77;
Ismailzade F. The «North-South» transport corridor finally kicks off // Central Asia-Caucasus Analyst. URL: https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13395- (дата обращения: 03.05.2026).

[47] Международное право: учебник для академического бакалавриата: в 2 т. / под ред. А.Н. Вылегжанина. М.: Юрайт, 2015; Международное экономическое право / А.Н. Вылегжанин, Д.К. Лабин, В.М. Шумилов. М.: Кнорус, 2012; см. также: Первый учебник МГИМО по международному экономическому праву // МГИМО. URL: https://mgimo.ru/about/news/departments/212544/ (дата обращения: 03.05.2026).

В настоящем исследовании термин «мягкая инфраструктура» используется для обозначения не физических объектов транспорта, а совокупности правовых, институциональных, процедурных и цифровых условий функционирования МТК: согласованных правил транзита, таможенного и пограничного взаимодействия, тарифных и страховых механизмов, стандартов документов, обмена данными и механизмов управления транспортным коридором.

Также сохраняются вопросы практической «стыковки» режимов (судоходство, безопасность, экология) с задачами ускорения мультимодальных перевозок, особенно в части процедур и взаимного признания.

Электронные документы и обмен данными воспринимаются как ключ к росту пропускной способности, но порождают коллизионные вопросы (юрисдикция, доказательственная сила, распределение рисков при сбоях, режимы доступа к данным), которые в литературе пока раскрыты фрагментарно и чаще в «политико-экономическом», чем в международно-правовом ключе.

Проведенный обзор показывает, что в доктрине подробно разработаны экономические и инфраструктурные параметры МТК «Север–Юг», отдельные договорные режимы перевозок и транзита, правовой статус Каспийского моря и некоторые аспекты цифровизации. Однако отсутствует целостное международно-правовое сопоставление транскаспийского и западного маршрутов по единой системе критериев, охватывающей источники регулирования, институциональные механизмы, таможенно-пограничные процедуры, транспортные документы и обмен данными. Настоящая диссертация восполняет данный пробел посредством рассмотрения МТК «Север–Юг» как многоуровневой системы взаимосвязанных, но юридически неоднородных режимов и выявления участков их сопряжения, на которых несогласованность норм и процедур снижает предсказуемость транзита.

При анализе таможенного и транзитного блока учитывается работа А.Ю. Райковой, посвященная международно-правовым аспектам упрощения и гармонизации таможенных процедур. Ее выводы значимы для настоящего исследования в части оценки роли международных таможенных конвенций,

карнетов и унифицированных процедур в сокращении административных барьеров на маршрутах МТК «Север–Юг»[48].

Эффективное нормативно-правовое регулирование проекта МТК «Север–Юг» сегодня солидно подкрепляется доктринальными положениями специалистов и экспертов в данной области. Так, в работе В. Г. Егорова рассматриваются не только правовое регулирование основных базовых теоретических вопросов, связанных с установлением определения таких важных понятий, как «международный транспортный коридор», «транспортный коридор», но также и подчеркивается роль и значение этих маршрутов в целом в геополитическом, правовом и экономическом значениях[49].

А.Г. Кириллова в своем труде указывает, что ввиду сокращения расстояний перевозок, а также благодаря заключению инвестиционных соглашений как со стороны частных инвесторов, так и активно принимающих в реализации данного проекта государств, данный «…транспортный коридор откроет новые перспективные возможности к формированию и развитию новых маршрутов по евроазиатским грузоперевозкам», а это, естественным образом, не может не привести к укреплению геополитических и стратегических позиций государств-участников в регионе[50].

Интересно, что рассматриваются не только теоретические, но также и практические аспекты по данной проблематике. В исследовании И.Н. Дианова был проведен реальный практический анализ по эксплуатации этого международного транспортного маршрута.

Так, была представлена в работе схема доставки грузов по одному из трех маршрутов МТК «Север–Юг». В результате исследования автор пришел к выводу, что целесообразнее использовать именно западный маршрут данного

---

[48] Райкова А. Ю. Международно-правовые аспекты упрощения и гармонизации таможенных процедур: на примере международных таможенных конвенций по Карнетам А.Т.А.: дис. … канд. юрид. наук. М., 2009. 190 с.

[49] Егоров В.Г. Геополитика транспортных коридоров. – Геоэкономика энергетики. 2021. Т. 14. No 2. С. 6-31.

[50] Кириллова А.Г. Актуальные аспекты развития международных транспортных коридоров на территории России. – Транспорт Российской Федерации. 2018. No 2 (75). С. 51-54.

транспортного коридора (вдоль западного побережья Каспийского моря по территориям Ирана, Азербайджана и России), по сухопутным траекториям которого проходят грузоперевозки, ввиду того обстоятельства, что данное разветвление маршрута, в отличие от остальных, выигрывает не только по скорости перевозки и доставки грузов, но так же, как и прямое следствие вышесказанному, данный вариант маршрута выгоден по стоимости предоставления услуг по перевозкам, что делает его намного экономичнее и рентабельнее по сравнению с другими вариантами маршрутов МТК «Север–Юг» (восточный сухопутный или по Каспийскому морю)[51].

В работе коллектива авторов А.С. Синициной, С.В. Дэльза, С.А. Галянта детально изучены все существенно важные правовые аспекты транспортно-логистической цепочки МТК «Север–Юг»: правовое регулирование маршрутов, обзор действующих важнейших портов Каспийского бассейна и Индийского океана, вся транспортная инфраструктура, проходящая по этим маршрутам, степень вовлеченности государств-участников в этот проект, объем инвестиций, вложенных в строительство и обеспечение успешного функционирования транспортного коридора на нормативно-правовом уровне, а также перспективы и новые правовые возможности совершенствования этого мультимодального маршрута.

Так, авторы подчеркивают, что с целью успешного функционирования МТК «Север–Юг» на достаточно высоком уровне, необходимо связать имеющиеся транспортно-логистические цепочки и инфраструктуру в одну единую транспортную артерию и систему, которая будет поддерживать деятельность транспортного коридора на полноценной и постоянной основе и при этом обеспечит систематизацию и гармонизацию нормативных документов и соглашений, регулирующих функционирование транспортного коридора[52].

---

[51] Дианов И.Н. 2018. Анализ развития международного транспортного коридора «Север – Юг». – Студенческий: электрон. научн. журн. No 7 (27).

[52] Синицына А.С., Дэльз С.В., Галянт С.А. 2018. Мультимодальные перевозки в коридоре «Север – Юг». – Мир транспорта. Т. 16. No 3. С. 178-189.

Некоторые авторы рассматривают и другие перспективные варианты развития МТК «Север–Юг».

В работе Г.В. Бережнова особо подчеркивается, что в качестве одного из важнейшего критерия развития деятельности этого мультимодального транспорта является активное расширение его функционирования с выходом на международные рынки капиталов, организация беспрепятственного потока капиталовложений в мировой экономике, вовлечение все больших государств в данный проект и заключение региональных и международных договоров по данному предмету, а также максимальное сведение к минимуму ограничений во внешнеэкономической деятельности[53].

Особо стоит отметить, что в ряде трудов отмечается не только эксплуатация МТК «Север–Юг» по традиционным нормам и правилам, но также и акцент делается на цифровизации деятельности данного транспортного коридора.

По мнению С.В. Широких, внедрение института цифровой деятельности и его эффективное функционирование применительно к МТК «Север–Юг» приведет не только к правовому обеспечению защиты персональных данных государств, частных инвесторов и иных лиц, задействованных в развитии данного проекта, и иной важной составляющей информации, но и, как следствие, дальнейшему развитию и росту экономических мощностей государств-участников в данном проекте, а также к упрощению в получении транспортно-накладных и иных документов такого характера для ведения полноценной деятельности[54].

Безусловно, невозможно отрицать, что применение технологий и в целом внедрение цифровых инструментов в деятельность МТК «Север–Юг» не только поспособствует государствам-участникам в лице их физических и юридических лиц пользоваться данным транспортным коридором намного целесообразным

---

[53] Бережнов Г.В. 2019. Макроэкономические предпосылки развития транспортного коридора «Север – Юг». – Каспийский регион: политика, экономика, культура. No 3 (60). С. 197-201.

[54] Широких С.В. 2019. Цифровизация международного транспортного коридора «Север – Юг». – Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. No 2 (35). С. 78-83.

образом, но также позволит и самим государствам укрепить свой геополитический статус в регионе.

Заслуживают внимания также иностранные научные публикации по этой теме. Индийские авторы A. Sengupta и S. Chatterjee в своей работе “Globalizing Geographies: Perspectives from Eurasia: Perspectives from Eurasia to Delhi” представляют подробный обзор географии маршрута МТК «Север–Юг» от стран Европы и Азии до Дели, перспектив развития данного транспортно-логистического транспортного коридора как в юридическом, так и в экономическом плане, вплоть до влияния его на глобальную экономику[55]. Особое внимание авторами уделяется странам, участвующим в проекте, их вкладу и роли в решении проблем, с которыми они сталкиваются при функционировании маршрута.

Например, ряд специалистов отмечает, что успешный ввод в эксплуатацию мультимодального транспортного коридора «Север–Юг» не только способствует развитию двусторонних отношений России и Ирана в области логистики и торговли, но и откроет новые возможности для углубления этих отношений, в том числе и для сотрудничества на правовых началах. Это, в свою очередь, создаст перспективы для обсуждения других интересных проектов и заключения соглашений в данной сфере[56].

В некоторых исследованиях подчеркивается важная роль и взаимодействие в транспортно-логистическом секторе таких стран, как Иран и Индия[57], а также анализируются и оцениваются перспективы взаимного сотрудничества и развития в торговой сфере России со странами Азии и Африки[58]. Любопытна и работа L.C. Pal “The International North-South Transport Corridor (INSTC) and India: potential and

---

[55] Chatterjee Ms.S., Sengupta Ms. A. 2015. Globalizing Geographies: Perspectives from Eurasia: Perspectives from Eurasia to Delhi. – KW Publishers.

[56] Андреюк В.Ю. 2023. Экономическое сотрудничество России и Ирана в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг» на современном этапе. – Развитие предпринимательства как фактор роста экономики: сборник научных трудов преподавателей и студентов кафедры экономики и предпринимательства. М.: Московский государственный областной педагогический университет. С. 47-53.

[57] Лунев С., Юртаев В. 2021. Перспективы установления партнерских отношений между Индией и Ираном. – Международные процессы. Т. 19. No 2 (65). С. 121-137.

[58] Кожокин Е.М. 2022. Транспортный коридор Север – Юг в условиях новой реальности. – Геоэкономика энергетики. Т. 20. No 4. С. 36-55.

impediments", в которой подчеркивается, что основной целью строительства транспортного коридора является улучшение транспортного сообщения, торговых и правовых отношений между Севером и Югом[59].

Автор указывает, что этот транспортный коридор станет ключевым элементом в укреплении регионального правового сотрудничества и экономической интеграции, а также послужит стимулом для развития как двусторонних, так и многосторонних связей между странами-участниками. Особый акцент следует сделать на работу F. Lasserre "The International North-South Transport Corridor (INSTC): An Iranian perspective on connectivity", в котором уделяется особое внимание мотивам Ирана в отношении проекта, а также участия в данном проекте Азербайджана[60].

Объект исследования. Объектом исследования являются международные и межгосударственные правоотношения, складывающиеся при создании и функционировании транскаспийского и западного маршрутов международного транспортного коридора «Север–Юг», включая организацию мультимодальных перевозок и транзита, координацию таможенно-пограничных процедур и цифровое сопровождение перевозочного процесса.

Предмет исследования. Предметную область исследования составляют международно-правовые нормы и иные регуляторы, определяющие правовой режим указанных маршрутов: универсальные конвенции и договорные режимы в сфере международных перевозок и транзита, региональные акты и документы (в том числе в рамках СНГ и ЕАЭС), соглашения прикаспийских государств, связанные с правовым статусом Каспийского моря, двусторонние и многосторонние соглашения государств «маршрута», а также акты «мягкого права» и технические стандарты, относящиеся к электронным транспортным документам и обмену данными.

---

[59] Pal L.C. 2024. The International North-South Transport Corridor (INSTC) and India: potential and impediments. – Brazilian Journal of Political Economy. No 44 (3).

[60] Lasserre F. 2024. The International North-South Transport Corridor (INSTC): An Iranian perspective on connectivity. – Revue international et stratégique. No 134.

Цель и задачи исследования. Цель исследования заключается в обосновании целостной модели международно-правового регулирования транскаспийского и западного маршрутов МТК «Север–Юг» и комплекса договорных, институциональных, процедурных и цифровых условий, необходимых для формирования устойчивого и предсказуемого транзита по этим направлениям.

— уточнить понятийно-категориальные основы исследования международных транспортных коридоров и определить место МТК «Север–Юг» в системе международно-правового регулирования транзита;

— систематизировать источники правового регулирования транскаспийского и западного маршрутов, выделив универсальный, региональный и двусторонний уровни регулирования;

— проанализировать влияние правового статуса Каспийского моря и соглашений прикаспийских государств на формирование правового регулирования транскаспийского направления;

— выявить международно-правовые и организационные механизмы координации государств и иных участников, направленные на прохождение процедурных барьеров и «узких мест» транспортного коридора;

— исследовать правовые параметры таможенного транзита и пограничного контроля на западном маршруте и определить возможность взаимного признания результатов контроля;

— раскрыть правовую природу цифровых транспортных документов и обмена данными в МТК, включая вопросы юридического равенства электронных и бумажных документов, электронной подписи и их доказательности при наличии споров;

— сформулировать предложения по совершенствованию международно-правовых основ и институционально-процедурных механизмов функционирования МТК, ориентированные на повышение устойчивости и предсказуемости транзита.

В рамках указанной цели разрешается вопрос о том, при каких международно-правовых условиях и какие источники, институциональные механизмы, процедуры и цифровые инструменты способны обеспечить устойчивый и предсказуемый транзит, а также правовой режим перевозок по транскаспийскому и западному направлениям. Исходная гипотеза состоит в том, что основным юридическим препятствием функционирования правового режима транскаспийского и западного маршрутов МТК «Север-Юг» является структурная фрагментация регулирования источников, институтов и процедур данных маршрутов, и именно эта фрагментация – а не «недостаток инфраструктуры» как таковой – является ключевым правовым фактором, ограничивающим предсказуемость транзита. Поэтому повышение пропускной способности достигается прежде всего через согласование процедур и взаимное признание цифровых транспортных документов при сохранении международно-правовых рамок регионального статуса Каспийского моря.

Область исследования. Диссертационное исследование выполнено в рамках специальности 5.1.5. «Международно-правовые науки» и относится к проблематике международно-правового регулирования международных перевозок и транзита, международного экономического права и региональных интеграционных режимов, а также к вопросам цифровизации трансграничных транспортно-логистических процессов.

Нормативно-правовая база исследования. Нормативно-правовую базу исследования составили универсальные договорные режимы в сфере международных перевозок и транзита, а также региональные и двусторонние соглашения, регулирующие взаимодействие государств «маршрута» в части перевозок, транзита, таможенного администрирования и пограничного контроля. Существенное значение имеют международно-правовые акты и соглашения прикаспийских государств, определяющие параметры использования Каспийского

моря, а также международные инициативы и стандарты в области электронных транспортных документов и обмена данными[61].

Теоретическая основа исследования. Теоретическую основу составили рассмотренные выше труды по международному публичному, международному экономическому и международному транспортному праву, правовому регулированию транзита, правовому статусу Каспийского моря и формированию транспортных коридоров на евразийском пространстве. Их положения использованы для выработки критериев сопоставления источников, институтов и процедур транскаспийского и западного маршрутов.

Научная новизна диссертационного исследования. Научная новизна определяется совокупностью полученных результатов. Обосновано, что международно-правовой режим МТК «Север–Юг» следует рассматривать не как единый однородный режим или совокупность инфраструктурных проектов, а как систему взаимосвязанных, но юридически неоднородных режимов транскаспийского и западного направлений, формируемых универсальными, региональными и двусторонними источниками.

Предложен межотраслевой аналитический подход, в рамках которого оба маршрута сопоставляются по единой системе критериев: договорной основе, институциональным механизмам, режимам перевозки и транзита, таможенно-пограничным процедурам, документированию и цифровому обмену данными.

В отличие от исследований, сосредоточенных преимущественно на экономической эффективности, инфраструктурных ограничениях, геополитике либо отдельных транспортных сегментах, данный подход позволил выявить правовые проблемы на стыках режимов: коллизии норм, дублирование контроля, конкуренцию национальных процедур и неопределенность требований к документам и доказательствам.

Тем самым уточнен предмет международно-правового воздействия на трансграничные перевозки: он охватывает не только общее признание

---

[61] Международное право: учебник для академического бакалавриата: в 2 т. / отв. ред. А. Н. Вылегжанин. М.: Юрайт, 2015.

транспортного коридора и отраслевые правила перевозки, но и конструкции процедурной совместимости, обеспечивающие практическое сопряжение его маршрутов.

В работе сформулировано положение о правовой природе цифрового изменения транспортного коридора как о самостоятельном направлении международно-правового сотрудничества.

Обосновано, что переход в рамках МТК «Север–Юг» к электронному документообороту в сфере перевозок, транзита и таможенного администрирования требует не декларативных решений, а последовательной нормотворческой и организационно-правовой работы. Речь идет, прежде всего, об электронных перевозочных, товаросопроводительных и таможенных документах, включая электронные накладные, транзитные и таможенные декларации, предварительную информацию о грузе, разрешительные и иные документы, сопровождающие перемещение товаров по маршруту. При этом в таможенной сфере юридическое равенство бумажных и электронных документов уже закреплено в связи с чем основное значение приобретает не столько формальное признание электронного документа, сколько обеспечение его межгосударственного признания и практической применимости на всех участках маршрута. Для этого необходимы согласованные требования к электронной подписи, идентификации участников перевозки, форматам обмена данными, защите информации, а также к доказательственной силе электронных документов при проведении контрольных процедур и разрешении возможных споров.

Таким образом, установлено, что цифровая модернизация МТК «Север–Юг» заключается не только во внедрении информационных платформ, но и в переводе правового сопровождения перевозок и транзита в сопоставимые цифровые процедуры. Такая модернизация предполагает согласование электронных перевозочных, товаросопроводительных и таможенных документов, механизмов предварительного информирования, межведомственного обмена данными и цифрового взаимодействия участников перевозочного процесса. Нормативная совместимость указанных процедур является необходимым условием повышения

эффективности перевозок и транзитных операций, сокращения сроков прохождения границ и снижения административных издержек.

Отдельным научным результатом является вывод о системообразующей роли правового статуса Каспийского моря для транскаспийского направления. Доказано, что режим судоходства, контроля и допуска на Каспии выступает не внешним «политическим ограничением», а элементом правовой архитектуры, без которого невозможно обеспечить легитимность и безопасность морского сегмента перевозок.

Кроме того, выявлено, что для западного маршрута МТК «Север–Юг» системообразующее значение имеют договорные механизмы инфраструктурной связанности и процедурного упрощения при пересечении границ. На этой основе предложена сопоставимая модель анализа транскаспийского и западного направлений, позволяющая выявлять проблемные участки правового регулирования, в которых фрагментарность норм, несогласованность процедур или отсутствие единых стандартов создают риски задержек, дополнительных издержек либо неопределенности правового положения участников перевозки. Выявление таких участков позволяет формулировать адресные меры по совершенствованию договорной базы, гармонизации административных процедур и повышению предсказуемости функционирования соответствующих маршрутов.

Практическая и теоретическая значимость исследования. Практическая значимость результатов заключается в возможности использования сформулированных выводов и рекомендаций при подготовке и совершенствовании договорных и организационно-процедурных решений по развитию МТК «Север–Юг», включая взаимное признание документов и результатов контроля, а также внедрение электронного документооборота. Теоретическая значимость состоит в развитии представления о правовом режиме международного транспортного коридора как о системе сопряжения источников, институтов и процедур, а также в

формулировании критериев сравнительного анализа юридически неоднородных маршрутов[62].

Применение выводов Д. К. Лабина о договорных инструментах регулирования международных экономических отношений позволило раскрыть транспортно-логистическую инфраструктуру как форму международного экономического сотрудничества, устойчивость которой зависит от юридической определенности обязательств, инвестиционных гарантий и механизмов разрешения споров. Значение такого применения состоит в распространении соответствующего теоретического подхода на многоуровневый режим транспортного коридора и в обосновании того, что несогласованность договорных и процедурных механизмов является самостоятельным правовым фактором нестабильности трансграничного инфраструктурного проекта[63].

Методологическая основа исследования. В ходе исследования применялись общенаучные методы познания (анализ, синтез, индукция, дедукция), а также специальные юридические методы: формально-юридический, сравнительно-правовой, системный и функциональный методы.

Их использование позволило выявить структуру источников транспортного коридора, сопоставить процедурные режимы различных сегментов маршрутов и определить ключевые правовые факторы, влияющие на устойчивость и предсказуемость транзита.

Положения, выносимые на защиту.

1. Правовой режим транскаспийского и западного маршрутов МТК «Север–Юг» характеризуется структурной фрагментацией. Она проявляется не только в неоднородности источников и институтов регулирования, но и, по мнению автора, в недостаточной сформированности организационно-правового и процедурного обеспечения маршрутов, то есть совокупности

---

[62] Международное право: учебник для академического бакалавриата. Т. 2 / отв. ред. А. Н. Вылегжанин. М.: Юрайт, 2015. 312 с.

[63] Лабин Д. К. Международное право по защите и поощрению иностранных инвестиций: монография. М.: ЮСТИЦИЯ, 2019. 296 с.; Лабин Д. К., Рзаев Р. Г. Новые правовые возможности реализации проекта международного транспортного коридора «Север–Юг» в условиях новой мировой многополярности // Московский журнал международного права. 2025. № 1.

механизмов, обеспечивающих практическую реализацию правил перевозки и транзита. К числу таких механизмов относятся информационно-правовое сопровождение перевозок, единообразие правового регулирования транспортных операций, совместимость перевозочных и таможенных документов, устойчивые валютно-платёжные механизмы, а также согласованные стандарты пограничного, таможенного и иных видов государственного контроля в пунктах пропуска. Несогласованность этих элементов выступает самостоятельным юридическим фактором непредсказуемости транзита и роста трансакционных издержек.

2. Международные договоры, регулирующие западный маршрут МТК «Север–Юг» — российско-азербайджано-иранское направление, — включая рамочные многосторонние соглашения и специальные двусторонние или многосторонние договоры по отдельным участкам маршрута, являются ключевым инструментом обеспечения его функционирования и выражают политико-правовую волю государств-участников к формированию согласованного транзитного режима. Однако вследствие различий национальных интересов, а также геополитической сложности данного направления полностью унифицированный правовой режим перевозок и транзита на современном этапе не закреплён. Это обусловливает необходимость регулярной систематизации и актуализации договорной базы как условия устойчивости западного маршрута МТК «Север–Юг».
3. Повышение предсказуемости западного маршрута МТК «Север–Юг» достигается через согласование правовых и процедурных условий перевозок и транзита, включающее: (а) гармонизацию таможенных и перевозочных документов и правил функционирования транспортных узлов; (б) процедурное упрощение пересечения границ по модели «единого окна»; (в) внедрение института уполномоченного экономического оператора как правового механизма доверия и ускорения контроля; (г) организацию регулярного межведомственного информационного обмена.

4. Цифровизация МТК «Север–Юг» должна рассматриваться как самостоятельное направление международно-правового сотрудничества и как юридическая реконструкция процедур, включающая: юридическое равенство электронных и бумажных документов, требования к электронной подписи и идентификации, стандарты обмена данными и доказательности при наличии споров, а также создание совместимого «единого информационного пространства» (включая совместимость информационных систем транспортных, таможенных и пограничных органов) и унификацию массива транспортных документов.
5. Для транскаспийского направления системообразующими являются не только параметры международно-правового статуса Каспийского моря, но и согласованность национальных режимов портовой и паромной деятельности, включая портовые сборы, правила доступа/лицензирования, регламентацию паромного сообщения и сопряжение железнодорожных подходов к портам; недостаточная унификация этих элементов формирует правовые проблемы морского сегмента и снижает эффективность транзита.
6. Инфраструктурные проекты, критические для транскаспийского маршрута, нуждаются в усиленной договорной определённости, поскольку сложные финансовые механизмы и распределение ответственности при реализации проектов повышают риск юридической неопределённости; перспективным направлением является договорное закрепление обязательств по объёмам перевозок и механизмов ответственности/компенсации, включая согласованные процедуры урегулирования споров.
7. Устойчивость и легитимность транскаспийского маршрута предполагают более последовательную имплементацию международных стандартов безопасности мореплавания, безопасной эксплуатации судов, деятельности в морских портах и защиты морской среды, поскольку такие стандарты выступают элементом правового доверия на морском участке МТК и условием снижения рисков для морских перевозчиков, грузовладельцев,

портовых операторов и иных участников транспортно-логистической цепочки.

8. Повышение предсказуемости транзита по обоим направлениям требует институционализации «управления транспортным коридором»: создания устойчивого координационного механизма с участием компетентных органов и транспортно-экспедиторского бизнеса, развития мониторинга прохождения грузов и процедур разрешения споров; особую актуальность это приобретает в условиях внешнеэкономических ограничений, повышающих неопределённость транзита и ослабляющих инвестиционные гарантии.

Достоверность диссертационного исследования и апробация результатов. Достоверность результатов обеспечивается опорой на широкий круг международно-правовых источников и документов практики, сопоставлением универсальных, региональных и двусторонних режимов регулирования, а также последовательным применением формально-юридического и сравнительно-правового методов. Материалы исследования обсуждались в рамках научной работы кафедры международного права МГИМО и использовались при подготовке научных сообщений по проблематике международно-правового регулирования транзита и цифровизации перевозок.

Ключевые положения и выводы исследования представлены в следующих публикациях.

В ведущих научных журналах, входящих в перечень ВАК:

1. Д. К. Лабин, Р. Г. Рзаев «Новые правовые возможности реализации проекта международного транспортного коридора «Север–Юг» в условиях новой мировой многополярности»[64];

[64] Лабин Д. К., Рзаев Р. Г. Новые правовые возможности реализации проекта международного транспортного коридора «Север–Юг» в условиях новой мировой многополярности // Московский журнал международного права. 2025. № 1. URL: https://www.mjil.ru/jour/article/view/2846 (дата обращения: 01.09.2026).

2. Д. К. Лабин, Р. Г. Рзаев «Роль международных соглашений в обеспечении функционирования западного маршрута международного транспортного коридора «Север–Юг»»[65];
3. Р. Г. Рзаев «Правовые основы и проблемы функционирования транскаспийского маршрута как элемента МТК «Север–Юг»»[66].

Ключевые положения и выводы исследования также были раскрыты диссертантом в выступлениях с докладами на отечественных и зарубежных научно-практических конференциях:

4. Первый Белгородский юридический форум, г. Москва, 11-12 сентября 2024 г., тема доклада: ««Правовая характеристика международного транспортного коридора «Север-Юг»;
5. Первая Международная научно-практическая конференция «Международное право и развитие мировой транспортной системы», г. Москва, 16 апреля 2025 г., тема доклада: «Правовые возможности реализации проекта международного транспортного коридора «Север – Юг» в условиях нарождающейся многополярности».

Структура диссертационного исследования. Структура диссертационного исследования обусловлена его объектом, предметом, целью и задачами. Диссертация включает введение, три главы, заключение, список использованных источников и литературы, приложения.

Первая глава посвящена анализу теоретико-правовых основ правового режима транскаспийского и западного маршрутов МТК «Север–Юг». Во второй главе исследуются международно-правовые параметры транскаспийского направления транспортного коридора. Третья глава посвящена международно-правовому режиму западного маршрута (Российская Федерация –

---

[65] Лабин Д. К., Рзаев Р. Г. Роль международных соглашений в обеспечении функционирования западного маршрута международного транспортного коридора «Север – Юг» // Право и управление. XXI век. 2025. № 4 (77). С. 27–36. URL: https://mgimopravo.elpub.ru/jour/article/view/765 (дата обращения: 01.09.2026).

[66] Рзаев Р. Г. Правовые основы и проблемы функционирования транскаспийского маршрута как элемента МТК «Север – Юг» // Теория и практика общественного развития. 2026. № 1. С. 247–252. URL: https://dom-hors.ru/teoria-praktika/2026/1/32 (дата обращения: 01.09.2026).

Азербайджанская Республика – Исламская Республика Иран). В заключении сформулированы основные выводы и предложения по результатам исследования.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРАВОВОГО РЕЖИМА ТРАНСКАСПИЙСКОГО И ЗАПАДНОГО МАРШРУТОВ МТК «СЕВЕР–ЮГ» В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА

1.1. Международный транспортный коридор как объект международно-правового регулирования

В международном публичном праве отсутствует единое универсальное определение понятия «международный транспортный коридор» (*далее* – ***МТК***). Тем не менее, этот термин широко используется в документах национальных правительств и международных организаций, включая Организацию Объединенных Наций (*далее* – ***ООН***). Под международным транспортным коридором обычно понимают определённый маршрут или совокупность маршрутов, проходящих через несколько государств и обеспечивающих значительные грузо- и пассажиропотоки между крупными регионами[67]. Иными словами, МТК представляет собой скоординированную систему транспортно-логистической инфраструктуры, предназначенную для ускорения и удешевления перевозок на международных направлениях.

Одним из ключевых признаков международного транспортного коридора является то, что он пересекает как минимум одну государственную границу[68]. В связи с этим, МТК также определяется как «совокупность инфраструктуры, ресурсов и методов управления ими, обеспечивающая международные грузовые и

---

[67] Мартынова Е. Международные транспортные коридоры как фактор формирования Большого Евразийского партнерства // Россия и новые государства Евразии. — 2023. — № 3. — С. 69. — DOI: 10.20542/2073-4786-2023-3-68-77. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.imemo.ru/files/File/magazines/rossia_i_novay/2023_03/12-Martynova.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

[68] The World Bank. Best Practices in Corridor Management / Prepared by J. Arnold. — Trade Logistics Group, February 2005. — P. 1 — [Электронный ресурс]. — URL: https://documents1.worldbank.org/curated/en/591711468314986040/pdf/451280WP0Box3310management01PUBLIC1.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

пассажирские перевозки, сгруппированная по определенному направлению и пересекающая одну или несколько государственных границ»[69].

Правовое содержание понятия «транспортный коридор» определяется соответствующими правовыми нормами, которые регулируют отношения в области транспортной инфраструктуры. В зависимости от маршрута, охватывающего одну или несколько стран, а также от специфики характеристик, транспортные коридоры делятся на национальные и международные. Национальными считаются транспортные коридоры, которые действуют в пределах одной страны и не пересекают границы с соседними государствами, полностью функционируя внутри юрисдикции этого государства. Международными транспортными коридорами называют такие транспортные коридоры, которые проходят через территории двух или более стран, обеспечивая связку между ними, и регулируются в рамках международных соглашений и нормативных актов.

Отметим также такой важный признак, как комплексность и мультимодальность МТК. Как правило, транспортный коридор включает разные виды транспорта (железнодорожный, автомобильный, морской, речной, авиационный) и их инфраструктуру.

Например, транспортный коридор «Север–Юг» интегрирует сеть железных и автомобильных дорог, морские порты, речные каналы, пограничные переходы, а также логистические центры вдоль маршрута. Развитие МТК предполагает создание единого транспортного пространства, обеспечивающего беспрепятственное перемещение пассажиров, грузов и транспортных средств при технической и технологической совместимости транспортных систем разных государств[70].

---

[69] Сабуров С. С., Бояршинов М. Г. Международный транспортный коридор как объект исследования // Мир транспорта и технологических машин. — 2025. — № 3-3(90). — С. 36. — DOI: 10.33979/2073-7432-2025-3-3(90)-33-39. — [Электронный ресурс]. — URL: https://oreluniver.ru/public/file/archive/mtitm_ZHURNAL_3-3%2890%29_merged.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

[70] Договор о Евразийском экономическом союзе (Астана, 29 мая 2014 г.). Приложение № 24. Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике. — [Электронный

Скоординированное управление и унификация процедур (например, таможенных и пограничных) – это неотъемлемые черты эффективно функционирующего МТК.

Следует отметить, что, несмотря на активное использование термина «международный транспортный коридор» в практике, его правовой статус не имеет универсальной кодификации. В мировой практике понятие МТК применяется де-факто, однако в формальном международном праве оно не определено в виде отдельного правового института. Это означает, что создание и функционирование конкретных транспортных коридоров базируется на специальных международных соглашениях и национальных стратегиях, а не на единой для всех государств конвенции.

Тем не менее, для целей международно-правового анализа МТК можно рассматривать как объект международно-правового регулирования, поскольку государства в договорном порядке создают нормы об общих правилах и стандартах эксплуатации таких транспортных коридоров.

Основным источником правового регулирования функционирования МТК «Север-Юг» выступает Межправительственное соглашение о международном транспортном коридоре «Север–Юг» от 12 сентября 2000 г. (*далее* – ***Соглашение от 2000 г.***), которое закрепляет основные понятия и цели создания рассматриваемого транспортного коридора.

Оно было подписано 12 сентября 2000 г. в ходе второй Международной евроазиатской конференции по транспорту в г. Санкт-Петербурге между Российской Федерацией, Исламской Республикой Иран, Республикой Индия и Султанатом Оман, а в апреле 2001 г. Соглашение от 2000 г. было ратифицировано Индией, в октябре 2001 г. – Ираном[71].

ресурс]. — URL: https://www.translation-centre.am/pdf/Trans_ru/EVRAZES/Annex_24_ru.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

[71] Картузов А.Р., Шелестова Н.А. 2023. Международный транспортный коридор «Север – Юг». Правовые аспекты. – Мелиорация как драйвер модернизации АПК в условиях изменения климата. Материалы IV Международной научно-практической интернет-конференции. Новочеркасск. С. 309.

12 марта 2002 г. Президент России В.В. Путин подписал Федеральный закон «О ратификации соглашения «О международном транспортном коридоре Север – Юг», тем самым было подтверждено участие России в реализации данного проекта.

В преамбуле Соглашения от 2000 г. договаривающиеся стороны признают высокую важность проекта и выражают свою волю на приложение усилий для создания и успешного функционирования данного транспортного коридора. В положениях ст. 1 Соглашения от 2000 г. конкретно представлена география маршрута транспортного коридора «Север–Юг»: из Индии, Омана по морю, в и через Иран, Каспийский регион, Российскую Федерацию и далее, а также по обратному пути следования транспортного коридора.

Важно также добавить, что в Соглашении от 2000 г. под всеми видами транспорта понимается транспортная инфраструктура и транспортные средства, обеспечивающие перевозку пассажиров и товаров по железной дороге, морем, по автомобильной дороге, реке и воздуху, а для Индии – транспортная инфраструктура и транспортные средства, в настоящее время обеспечивающие перевозку товаров только по морским маршрутам.

Согласно ст. 3 Соглашения от 2000 г., стороны закрепили в положениях данного соглашения компетентные органы, на которые возлагаются обязанности по координации деятельности по функционированию международного транспортного коридора:

1. Министерство наземного транспорта (Департамент судоходства) и Министерство промышленности и торговли (Департамент торговли) в Индии;
2. Министерство дорог и транспорта в Исламской Республике Иран;
3. Министерство транспорта и жилищного строительства в Султанате Оман и Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство путей сообщения Российской Федерации в Российской Федерации.

В Соглашении от 2000 г. подробно урегулированы положения, касающиеся объекта МТК «Север–Юг», согласно которым им является «комплекс магистральных маршрутов и транспортных коммуникаций (как существующих, так и вновь создаваемых), оснащенных всеми необходимыми средствами, в том

числе различными видами транспорта, и предоставляющих все необходимые услуги для организации перевозок пассажиров и товаров в международном сообщении».

В Соглашении от 2000 г. также четко урегулирован международно-правовой режим этого мультимодального маршрута.

Так, ст. 4 Соглашения от 2000 г. закрепляет, что государства-участники наделяют других государств-участников правом международного транзита через свою территорию грузовых единиц, а также обеспечивают эффективное содействие международным транзитным перевозкам товаров по территории своих государств и вводят режим многократных въездных виз для персонала, задействованного в международных транзитных перевозках грузов.

Статья 5 Соглашения от 2000 г., в свою очередь, фиксирует, что в отношении транзитных перевозок такого характера не взимаются налоги и сборы, за исключением таких, которые предусматривают расходы на транспортные услуги в связи с перевозкой и платежами за использование транспортной инфраструктуры, а также товары, находящиеся в транзите, не облагаются таможенными платежами, кроме тех сборов, которые требуются для оформления и хранения иных похожих услуг.

Таким образом, данное соглашение – это первый официальный нормативно-правовой документ, принятый на уровне глав государств, четко определивший участвующих в строительстве этого мультимодального транспортного коридора группу стран и закрепивший правовой статус МТК «Север–Юг». В соответствии с Соглашением от 2000 г. МТК «Север–Юг» обозначает маршрут транспортировки грузов из Индии и Омана морем в Иран, далее через Каспийский регион в Российскую Федерацию и далее к северу Европы.

Помимо базового многостороннего соглашения, источниками правового регулирования данного транспортного коридора являются многочисленные двусторонние и отраслевые соглашения, касающиеся отдельных участков маршрута и видов транспорта.

Например, для развития западного маршрута (см. Приложение 1) ключевое значение имело трехстороннее соглашение между Россией, Ираном и Азербайджаном о строительстве железнодорожного соединения Казвин – Решт – Астара, подписанное 3 мая 2005 года[72].

Несмотря на существенные задержки в реализации, сам факт заключения такого договора заложил правовую основу для проектирования сквозной железнодорожной магистрали от России до Ирана через территорию Азербайджана. 17 мая 2023 года Россия и Иран подписали новое соглашение о совместном финансировании достройки отсутствующего участка железной дороги Решт – Астара[73]. Это соглашение предполагает выделение межгосударственного кредита и координацию технических стандартов (в частности, планируется укладка совмещенной колеи 1520/1435 мм), что имеет значение для правового оформления единого железнодорожного пространства на западном маршруте МТК.

В сфере железнодорожного сообщения функционирование транспортного коридора опирается на соглашения СНГ/ЕАЭС и ОСЖД об общих правилах перевозок, поскольку страны региона используют различную ширину колеи и нормативную базу[74]. Кроме того, ряд международных организаций содействуют развитию МТК «Север–Юг» – в их числе Евразийский банк развития (*далее* - ***ЕАБР***), подготовивший развернутый отчет-прогноз по транспортному коридору[75],

---

[72] РФ, Иран и Азербайджан подписали соглашение о железнодорожной ветке // РИА Новости. — 03.05.2005. — [Электронный ресурс]. — URL: https://ria.ru/20050503/39788145.html (дата обращения: 17.01.2026).

[73] Россия и Иран подписали соглашение по достройке ж/д участка Решт–Астара // Interfax.ru. — 17.05.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.interfax.ru/russia/901822 (дата обращения: 16.01.2026).

[74] Обоснование проблемы различной ширины колеи РФ/Иран и «стыка нормативных режимов»: Федулов И. В. Международный транспортный коридор «Север-Юг» в новых геополитических условиях: современное состояние и перспективы // Восточная аналитика. — 2023. — Т. 14, № 3. — С. 86. — [Электронный ресурс]. — URL: https://lk.ivran.ru/media/%D0%9C%D0%95%D0%96%D0%94%D0%A3%D0%9D%D0%90%D0%A0%D0%9E%D0%94%D0%9D%D0%AB%D0%99_%D0%A2%D0%A0%D0%90%D0%9D%D0%A1%D0%9F%D0%9E%D0%A0%D0%A2%D0%9D%D0%AB%D0%99_%D0%9A%D0%9E%D0%A0%D0%98%D0%94%D0%9E%D0%A0_%D0%A1%D0%95%D0%92%D0%95%D0%A0_-_%D0%AE%D0%93.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

[75] Винокуров Е. (рук. авт. кол.), Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н. Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. — Алматы; Москва: Евразийский банк развития, 2022. — С.

а также форумы ШОС[76], ЕАЭС[77], ЭКО[78], где поддержка данного транспортного проекта закреплена в совместных программах.

Особого упоминания заслуживает Конвенция от 2018 г., подписанная 12 августа 2018 г. всеми пятью прикаспийскими государствами (Россией, Ираном, Азербайджаном, Казахстаном и Туркменистаном)[79]. Хотя Конвенция от 2018 г. напрямую не посвящена транспортному коридору, она устанавливает основы судоходства и юрисдикции на Каспийском море, которыми должны руководствоваться транскаспийские перевозки в рамках МТК.

В частности, Конвенция от 2018 г. закрепила, что акватория Каспия поделена на внутренние воды, территориальные воды (15 морских миль от побережья каждого государства) и рыболовные зоны, а остальная часть поверхности остается в общем пользовании прикаспийских стран. Каспийское море не имеет статуса открытого моря, и его воды не рассматриваются как международные.

Можно сказать, что Конвенция от 2018 г. фактически запретила присутствие в Каспийском море вооруженных сил и судов под флагом некаспийских государств. Это означает, что навигация в рамках транскаспийского маршрута МТК «Север–Юг» разрешена только судам, плавающим под флагами пяти прибрежных стран, и любые иностранные (внешние) суда допускаться не могут.

---

2 — [Электронный ресурс]. — URL: https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

[76] ШОС. Информационное сообщение по итогам круглого стола государств-членов ШОС // Официальный сайт ШОС. — 07.12.2019. — [Электронный ресурс]. — URL: https://rus.sectsco.org/20191207/611485.html (дата обращения: 16.01.2026).

[77] ЕАЭС: Сегодняшние реалии — это разворот грузопотоков на Восток и Азию // Евразийская экономическая комиссия. — 27.12.2024. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eec.eaeunion.org/news/speech/segodnyashnie-realii-eto-razvorot-gruzopotokov-na-vostok-i-aziyu/ (дата обращения: 16.01.2026).

[78] ЭКО: ECO Transit Transport Framework Agreement (TTFA) (ст. 2 «Purposes and Objectives»; ст. 4 «Facilities of Transit») // Economic Cooperation Organization. — P. 4 — [Электронный ресурс]. — URL: https://eco.int/wp-content/uploads/2018/01/1515303370972om85qvdt8gggqsf9ed3ss6q4e5.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

[79] Конвенция о правовом статусе Каспийского моря (Актау, 12 августа 2018 г.): текст // Tehran Convention. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tehranconvention.org/system/files/web/convention_on_the_legal_status_of_the_caspian_sea_ru.pdf (дата обращения: 16.01.2026). Ратифицирована Россией, Азербайджаном, Казахстаном и Туркменистаном. Не ратифицирована Ираном.

Таким образом, источниками международно-правового регулирования МТК «Север–Юг» являются: многостороннее базовое Соглашение от 2000 г. и последующие протоколы и иные соглашения участников; двусторонние соглашения о развитии инфраструктуры и об облегчении перевозок на отдельных отрезках транспортного коридора; отраслевые международные конвенции (морские, автомобильные, железнодорожные, таможенные), применимые к транзитным перевозкам; региональные соглашения, определяющие особый режим отдельных участков (в частности, правовой режим Каспийского моря). Нормы этих источников в совокупности формируют правовой режим транспортного коридора как целостного явления.

Транскаспийский маршрут МТК «Север–Юг» представляет собой мультимодальную схему перевозок, в которой существенную роль играет морская составляющая по Каспийскому морю. Данная ветвь транспортного коридора выступает наиболее юридически сложным и институционально значимым элементом мультимодального маршрута. Его специфика обусловлена необходимостью сопряжения режимов внутреннего водного транспорта и морского судоходства, портовой деятельности, паромного сообщения и транзитного таможенного сопровождения, а также взаимодействием сразу нескольких правопорядков при сохраняющейся фрагментарности нормативного поля. Хотя правовой статус Каспийского моря получил базовое международно-правовое оформление, практическая реализация транскаспийского маршрута продолжает сталкиваться с неоднородностью национального регулирования прикаспийских государств и недостаточной согласованностью административных процедур на границах и в портах.

Западный маршрут МТК «Север–Юг» пролегает по западному побережью Каспийского моря, через территорию трех государств: Исламской Республики Иран, Азербайджанской Республики и Российской Федерации. Он является наиболее коротким по расстоянию и в настоящее время самым интенсивно используемым направлением транспортного коридора.

Западный маршрут можно условно назвать «основным», поскольку именно по нему осуществляется большая часть перевозок в рамках транспортного коридора. Так, в первом квартале 2023 года через западный маршрут прошло около 2,2 млн тонн грузов, тогда как по транскаспийскому – лишь 74 тыс. тонн, а по восточному – около 65 тыс. тонн.

Географически данный маршрут связывает иранский порт Бендер-Аббас (куда прибывают грузы из Индии и других стран) с Россией сухопутным путем: из южного Ирана до границы с Азербайджаном грузы доставляются автотранспортом или железной дорогой, далее проходят через Азербайджан на север и пересекают азербайджано-российскую границу, направляясь в порты Каспия или непосредственно в центральную Россию железнодорожными магистралями.

Международно-правовое регулирование западного маршрута имеет свою специфику, обусловленную участием Азербайджана – независимого государства постсоветского пространства. Азербайджан присоединился к Соглашению о МТК «Север–Юг» в 2005–2006 гг.[80], то есть через несколько лет после его заключения.

Тем не менее, до формального вступления Азербайджана в число участников, велось трехстороннее сотрудничество Россия–Азербайджан– Иран, направленное на развитие транспортного коридора. К примеру, еще в 1999 году, до подписания межправительственного соглашения, транспортные компании трех стран заключили Генеральное соглашение об экспортно-импортной контейнерной перевозке по маршруту «Шри-Ланка – Индия – Иран – Каспийское море – Россия»[81]. Этот коммерческий договор установил базовые условия организации перевозок и ответственность сторон.

После 2000 года взаимодействие приобрело официальный статус. Важнейшим проектом для западного маршрута стала железнодорожная магистраль через Азербайджан, которая позволит соединить напрямую железнодорожные сети

---

[80] Азербайджан – транспортный узел Евразии. Международный транспортный коридор «Север-Юг» // Официальный сайт Президента Азербайджанской Республики. — [Электронный ресурс]. — URL: https://president.az/ru/pages/view/azerbaijan/silkroad (дата обращения: 16.01.2026).

[81] Logistics & Diplomacy. Connectivity diplomacy in Eurasia: the South-Corridor. Vol. 4. — 2026. — P. 197 — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.sefacil.com/wp-content/uploads/2026/01/Logistics-Diplomacy-Vol4_bd.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

России и Ирана. Исторически между Россией и Ираном не было прямого железнодорожного сообщения: колея 1520 мм прерывалась на ирано-азербайджанской границе.

Грузы вынужденно перевозились автотранспортом: от иранской ж/д станции Решт или порта Энзели на Каспии их везли на грузовиках до границы с Азербайджаном, затем по территории Азербайджана снова автотранспортом до границы с Россией.

Уже в начале 2000-х годов стороны согласовали планы строительства новой железнодорожной ветки Решт – Астара. Соглашение от 2004 года между Россией, Азербайджаном и Ираном закрепило намерение проложить эту ветку[82].

При этом строительство затянулось на многие годы по финансовым и техническим причинам. Лишь участок Казвин – Решт (по территории Ирана) был завершён к 2019 году[83].

На азербайджано-иранской границе ситуация решалась этапами: в 2016–2017 гг. был построен короткий участок ж/д линии от станции Астара (Азербайджан) до города Астара (Иран) длиной 8 км[84]. Этот участок имеет уникальную колею: параллельно проложены пути широкой и узкой колеи (1520 и 1435 мм), что позволило азербайджанским поездам заходить на территорию Ирана.

---

[82] Федулов И. В. Международный транспортный коридор «Север-Юг» в новых геополитических условиях: современное состояние и перспективы // Восточная аналитика. — 2023. — Т. 14, № 3. — С. 89. — [Электронный ресурс]. — URL: https://lk.ivran.ru/media/%D0%9C%D0%95%D0%96%D0%94%D0%A3%D0%9D%D0%90%D0%A0%D0%9E%D0%94%D0%9D%D0%AB%D0%99_%D0%A2%D0%A0%D0%90%D0%9D%D0%A1%D0%9F%D0%9E%D0%A0%D0%A2%D0%9D%D0%AB%D0%99_%D0%9A%D0%9E%D0%A0%D0%98%D0%94%D0%9E%D0%A0_%D0%A1%D0%95%D0%92%D0%95%D0%A0_-_%D0%AE%D0%93.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

[83] Qazvin–Rasht: commissioning of another railway section… // OSJD. — 05.04.2019. — [Электронный ресурс]. — URL: https://en.osjd.org/en/8821/page/106072?id=181906 (дата обращения: 16.01.2026).

[84] Transport Corridors of Azerbaijan: презентация // SAIIA. — С. 3 — [Электронный ресурс]. — URL: https://saiia.org.za/wp-content/uploads/2018/01/BTK_Mr.-Azad-Nagiyev_Azerbaijan.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

На иранской стороне в Астаре был построен грузовой терминал, который Иран передал в аренду Азербайджану на 25 лет[85]. Данный арендный договор – примечательный правовой инструмент, позволивший азербайджанской стороне управлять перегрузкой и складированием транзитных грузов на иранской территории.

По сути, терминал в Астаре функционирует как логистический «анклав» Азербайджана, обеспечивая удобную перевалку грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный, поскольку на направлении далее к югу — до Решта — железнодорожное сообщение пока отсутствует.

Статус железнодорожного сообщения на западном маршруте в настоящий момент находится в фазе завершения строительства. Соглашение от 2023 г. между Москвой и Тегераном о финансировании участка Решт – Астара стало особенно важным, поскольку включает конкретные обязательства сторон по вложению средств (Россия выделяет льготный кредит под гарантии Ирана)[86]. Проектная документация предусматривает уникальное техническое решение – совмещенную колею двух стандартов на всем протяжении новой линии.

Кроме того, государства договорились о выкупе необходимых земель под трассу, что потребовало отдельно урегулировать вопросы землепользования. Правовой статус будущей линии, таким образом, определён как совместный инфраструктурный проект: после ввода в эксплуатацию она станет частью национальной иранской железнодорожной сети, но с международным использованием под гарантию недискриминационного доступа для перевозчиков всех трёх стран. Не исключено, что дополнительно стороны заключат соглашение об особом порядке эксплуатации этой линии (например, о разделении ответственности за её содержание и о тарифах на транзит).

---

[85] Iranian President Rouhani inaugurates Astara – Astara rail line // UIC. — [Электронный ресурс]. — URL: https://uic.org/com/enews/nr/591/article/president-rouhani-inaugurates-astara-astara-rail-line (дата обращения: 16.01.2026).

[86] Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6. — С. 129 — Алматы: Евразийский банк развития, 2024. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eabr.org/upload/iblock/6ce/Evraziyskiy-transportnyy-karkas.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

Важным элементом правового статуса западного маршрута является и участие международных финансовых институтов в его развитии. ЕАБР, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Исламский банк развития проявляют интерес к финансированию инфраструктуры на этом направлении.

Заключаются кредитные соглашения, которые имеют международно-правовой характер (например, кредит ЕАБР для России на развитие железнодорожных подходов к Астраханским портам, кредиты ИБР для Азербайджана на строительство автодорог к границе и т.д.)[87]. В 2022 году Европейский банк реконструкции и развития (далее - ***ЕБРР***) выдал Азербайджану заем на модернизацию участка автомобильной дороги, начиная от города Баку вплоть до государственной границы с Россией, при условии улучшения транзитных процедур[88].

С точки зрения международного права, западный маршрут МТК «Север–Юг» представляет собой пример успешного многостороннего сотрудничества на региональном уровне.

Иран, Азербайджан и Россия официально признали данное направление частью международного транспортного коридора и включили его развитие в свои национальные стратегии. Их взаимоотношения в рамках транспортного коридора основаны на принципах, схожих с принципами права международных коммуникаций: свобода транзита для мирных целей, недискриминация транзитных перевозок, суверенное равенство в праве строительства инфраструктуры на своей территории при учете интересов соседей.

---

[87] International North–South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure. — Almaty; Moscow: Eurasian Development Bank, 2022. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eabr.org/upload/iblock/687/EDB_2022_Report-2_INSTC_eng.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

[88] Baku to Samur (project; road section on main route “Baku to Samur (Russian border)”; EBRD loan amount USD 100 million) // European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.ebrd.com/home/work-with-us/projects/psd/34723.html (дата обращения: 16.01.2026).

Например, в декларации 2016 года, подписанной по итогам трехстороннего саммита Россия–Азербайджан–Иран в Баку[89], стороны подтвердили приверженность совместной реализации МТК «Север–Юг».

На сегодняшний день западный маршрут находится на пороге качественного укрепления своего статуса: с завершением железной дороги Решт–Астара он превратится в полноценный евразийский сухопутный транспортный коридор.

Правовой статус этого маршрута можно суммировать следующим образом: он встроен в систему международных договоров (многосторонних и двусторонних), обеспечивающих его работу; пользуется поддержкой интеграционных объединений; наконец, он обладает институциональной структурой управления (через Координационный совет МТК, а также через двусторонние комиссии Россия–Азербайджан, Азербайджан–Иран, которые регулярно анализируют выполнение соглашений).

Следует отметить, что правовой режим западного маршрута эволюционирует по мере устранения инфраструктурных пробелов и изменения геополитической ситуации.

К примеру, в 2023 году Россия ратифицировала двустороннее соглашение с Азербайджаном об объединении усилий по развитию МТК, где стороны детально утвердили меры по наращиванию транзита (включая обмен статистикой, гармонизацию тарифов и др.)[90].

Транскаспийский маршрут опирается на морское право прикаспийских государств и двустороннее сотрудничество России с Ираном, тогда как западный маршрут – на трёхстороннюю координацию и наземные транспортные соглашения. Оба маршрута объединены рамками общего многостороннего Соглашения от 2000

---

[89] Trilateral meeting of the presidents of Azerbaijan, Iran and Russia (Baku, 8 August 2016): concluding adoption of a declaration // President of Russia (Kremlin). — 08.08.2016. — [Электронный ресурс]. — URL: https://en.kremlin.ru/events/president/news/52666 (дата обращения: 16.01.2026).

[90] Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о сотрудничестве и взаимодействии в целях согласованного развития контрольно-пропускных пунктов на азербайджано-российской государственной границе и подъездных путей к ним (Баку, 17.11.2022) // Официальное интернет-издание правовой информации. — 24.03.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://publication.pravo.gov.ru/document/0001202303240015 (дата обращения: 16.01.2026).

г., но для эффективного функционирования требуют детальной правовой детализации на каждом сегменте.

В заключение западный и транскаспийский маршруты МТК «Север–Юг», будучи компонентами одного транспортного коридора, обладают своими особенностями правового режима.

Успешное развитие транспортного коридора демонстрирует, что международно-правовое регулирование может быть гибким и многоуровневым: от уровня глобальных конвенций и региональных договоров до конкретных технических соглашений и коммерческих контрактов.

Уже достигнутые соглашения и продолжающаяся работа по заключению новых соглашений позволяют ожидать дальнейшего укрепления международно-правовых основ функционирования МТК «Север–Юг», что будет способствовать развитию торгово-транспортных связей на евразийском пространстве.

1.2. Договорно-институциональные основы функционирования транскаспийского и западного маршрутов МТК «Север–Юг»

Отправной точкой правового оформления транспортного коридора стало заключение многостороннего договора между ключевыми инициаторами проекта. 12 сентября 2000 года в Санкт-Петербурге Россия, Иран, Индия и Султанат Оман подписали Соглашение от 2000 г.[91]

Данное соглашение определило цели и принципы формирования транспортного коридора, заложив основы для долгосрочного сотрудничества сторон в сфере развития транспортных коммуникаций между севером и югом Евразии.

В документе были закреплены положения об объединении различных видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, морского и т.д.) в единый логистический транспортный коридор, о координации тарифной политики,

[91] Соглашение о международном транспортном коридоре «Север–Юг» (Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 г.): межправит. соглашение // Техэксперт. Документы. — [Электронный ресурс]. — URL: https://docs.cntd.ru/document/901828641 (дата обращения: 19.01.2026).

упрощении таможенных и пограничных процедур, а также об обмене информацией и взаимодействии соответствующих ведомств сторон для обеспечения бесперебойных перевозок по маршруту.

Соглашение от 2000 г.[92] относительно быстро вступило в силу. 16 мая 2002 года для Российской Федерации договор официально начал действовать (депозитарием соглашения выступает Иран).

В мае 2002 года министры транспорта подписали Протокол об официальном открытии МТК «Север–Юг», что ознаменовало запуск практической эксплуатации маршрута. Несмотря на ограниченный вначале объем перевозок, сам факт создания договорной базы заложил юридические обязательства сторон по развитию данного транспортного коридора[93].

Соглашение от 2000 г. предусматривало возможность присоединения новых участников (стороны открыли договор для подписания и последующей ратификации другими государствами). В последующие годы к Соглашению от 2000 г. присоединился ряд государств. Первым из них стал Азербайджан, ратифицировавший Соглашение от 2000 г. в 2005 году[94].

В дальнейшем участниками транспортного коридора стали Армения, Беларусь, Казахстан и Сирия[95]. Таким образом, к исходу 2000-х годов число договаривающихся сторон значительно возросло.

---

[92] Соглашение о международном транспортном коридоре «Север–Юг» (Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 г.): межправит. соглашение // Техэксперт. Документы. — [Электронный ресурс]. — URL: https://docs.cntd.ru/document/901828641 (дата обращения: 19.01.2026).

[93] Azimov R. International Transport Corridors and their Impact on the Countries' Economic Development // European Journal of Applied Sciences. 2025. Vol. 13, Issue 03. P. 126. — [Электронный ресурс]. — URL: https://journals.scholarpublishing.org/index.php/AIVP/article/download/18778/10989/26945 (дата обращения: 19.01.2026).

[94] Транспортный коридор «Север–Юг» // Azerbaijan Railways CJSC (ADY): офиц. сайт. — [Электронный ресурс]. — URL: https://freight.ady.az/ru/mejdunarodniye-koridori/transportnyi-koridor-sever-yug (дата обращения: 19.01.2026).

[95] Евразийская экономическая комиссия. Доклад о создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств — членов Евразийского экономического союза: доклад. — С. 6. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/ede/Doklad-O-sozdanii-i-razvitii-transportnoy-infrastruktury-na-territoriyakh-gosudarstv-_-chlenov-Evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza.pdf (дата обращения: 19.01.2026).

Расширение географии транспортного коридора продолжилось и в следующем десятилетии.

По состоянию на 2025 год Соглашение от 2000 г. ратифицировано в общей сложности 13 государствами. Помимо трех стран-основателей, в их число входят:

1) Азербайджан,
2) Армения,
3) Беларусь,
4) Болгария,
5) Казахстан,
6) Кыргызстан,
7) Оман,
8) Таджикистан,
9) Турция и
10) Украина.

Некоторые из этих юрисдикций имеют непосредственное географическое отношение к маршрутам транспортного коридора (например, Азербайджан, через территорию которого проходит западный маршрут, или Казахстан с Туркменистаном, через которые проходит восточный маршрут), другие же присоединились исходя из торгово-экономических интересов (так, Беларусь и Кыргызстан, не имеющие выхода к транспортному коридору напрямую, рассматривают участие как способ облегчить торговлю с Югом через российскую и казахстанскую транспортную систему).

Присоединение Турции, находящейся на периферии маршрута, демонстрирует стремление интегрироваться в новые логистические цепочки Евразии.

Соглашение от 2000 г. определяет основные цели и направления сотрудничества. Среди его задач – повышение эффективности транспортных связей между Севером и Югом Евразии, содействие международным перевозкам пассажиров и грузов по транспортному коридору, сокращение транзитного времени и расходов, устранение административных барьеров.

Стороны обязались принимать меры для упрощения процедур при пересечении границ, гармонизации требований к транспортным средствам и стандартам перевозок, а также сотрудничать в модернизации инфраструктуры на маршруте транспортного коридора.

В Соглашении от 2000 г. закреплен принцип мультимодальности – задействования «всех видов транспорта» для нужд транспортного коридора, что позволило включать в единый логистический механизм железные дороги, автотрассы, морские и речные перевозки, инфраструктуру терминалов в портах и аэропортах. Также документ устанавливает основы тарифной политики – стороны стремятся к согласованию тарифов и недискриминационному подходу к участникам перевозочного процесса.

Для эффективной реализации базового Соглашения от 2000 г. требовалось создать совместные органы, ответственные за координацию действий участников. Уже на этапе ратификации основного Соглашения от 2000 г. стороны предприняли шаги к формированию институциональной структуры управления транспортным коридором.

В соответствии с положениями Соглашения от 2000 г. был предусмотрен Координационный совет МТК «Север–Юг», призванный решать вопросы развития транспортного коридора и урегулирования спорных ситуаций.

В 2002 году был парафирован Устав Координационного совета[96], определяющий его задачи, состав и порядок работы.

Координационный совет задумывался как многосторонний орган, включающий представителей всех государств-участников транспортного коридора. Его основной функцией должна была стать выработка согласованных решений по развитию инфраструктуры, унификации документов и процедур, мониторинг хода реализации проекта.

---

[96] Встреча Министров транспорта стран-участниц Соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг» // Минтранс России: офиц. сайт. — 20.05.2002. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.gov.ru/eye/press-center/news/654 (дата обращения: 19.01.2026).

На раннем этапе становления транспортного коридора (начало 2000-х гг.) на площадке Координационного совета обсуждались первоочередные меры по формированию МТК «Север–Юг» – такие вопросы поднимались, например, на заседании Правительственной комиссии Российской Федерации по транспортной политике 25 декабря 2000 г., региональном совещании под председательством председателя Правительства Российской Федерации в апреле 2001 г., а также на встрече министров путей сообщения и транспорта Российской Федерации с их коллегами[97]. Эти обсуждения позволили синхронизировать планы развития инфраструктуры в рамках транспортного коридора с национальными транспортными программами (в России соответствующие проекты были включены в федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России»)[98].

Однако в последующие годы активность Координационного совета как отдельного органа была не столь заметна. Одной из причин могло стать то, что ряд ключевых вопросов решался на двустороннем или трёхстороннем уровне между конкретными государствами, через территории которых проходил маршрут.

Например, строительство отдельных участков железной дороги или модернизация пунктов пропуска зачастую оформлялись соглашениями между двумя государствами. Тем не менее, идея общего механизма управления транспортным коридором продолжала обсуждаться экспертами.

В аналитических докладах отмечалось, что для успешного функционирования МТК необходим «механизм управления транспортным коридором», обеспечивающий координацию тарифной политики, гармонизацию

---

[97] О мерах по развитию инфраструктуры и обеспечению функционирования международного транспортного коридора «Север-Юг» // Минтранс России: офиц. сайт. — 14.05.2002. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.gov.ru/eye/press-center/news/467 (дата обращения: 19.01.2026).

[98] Постановление Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848 «О федеральной целевой программе “Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)”» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2001. № 51. Ст. 4895. [Электронный ресурс]. — URL: https://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docview=&empire=&infostr=xO7q8+zl7fIg7vLu4fDg5uDl8vH%2FIO3lIOIg7+7x6+Xk7eXpIPDl5ODq9ujo&nd=102073737&page=1&print=1&rdk=1 (дата обращения: 19.01.2026).

процедур и цифровизацию документооборота[99]. По сути, это обозначало запрос на перезапуск институциональной работы в рамках транспортного коридора.

Начиная с 2020-х годов, по мере роста интереса к МТК «Север–Юг» на фоне изменений мировой логистики, страны-участницы стали инициировать более тесную координацию на уровне профильных ведомств и компаний.

Особенно активизировалось взаимодействие между Россией, Ираном и Азербайджаном как ключевыми звеньями западного маршрута. В октябре 2025 года в г. Баку состоялись трехсторонние переговоры представителей России, Азербайджана и Ирана, посвященные развитию перевозок по западному маршруту МТК[100].

В ходе встречи обсуждались меры по повышению транспортной связности, модернизации дорожной, железнодорожной и таможенной инфраструктуры на стыках границ, синхронизации усилий сторон в реализации инфраструктурных проектов. Участники совместно проинспектировали пограничные переходы на азербайджано-иранской границе, оценив состояние действующих и строительство новых пунктов пропуска.

Результатом этих переговоров стало решение о создании совместной рабочей группы для координации действий по развитию МТК «Север–Юг». Такой формат призван обеспечить оперативное взаимодействие по практическим вопросам эксплуатации маршрута: согласование графиков движения, обмен данными о грузопотоках, решение проблем водителей и перевозчиков на границе, устранение очередей на КПП и т.д.

Основной задачей рабочей группы заявлена синхронизация пропускной способности пограничных пунктов на всем пути Иран–Азербайджан–Россия.

---

[99] Евразийский банк развития. Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура: доклад. — С. 2. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf (дата обращения: 19.01.2026).

[100] В Баку состоялась трехсторонняя встреча Азербайджан – Иран – Россия // АЗЕРТАДЖ. — 13.10.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://azertag.az/ru/xeber/v_baku_sostoyalas_trehstoronnyaya_vstrecha_azerbaidzhan___iran___rossiya_obnovleno__video-3800003 (дата обращения: 19.01.2026).

Также уделяется внимание переводу части грузов с перегруженного автотранспорта на железную дорогу и внедрению электронных международных товарно-транспортных накладных (*далее* – ***e-CMR***).

Помимо межправительственных контактов, активную роль играют национальные транспортные компании. Например, железнодорожные администрации России (РЖД), Ирана (RAI) и Азербайджана (ADY) проводят регулярные консультации и подписывают меморандумы[101].

В ноябре 2025 г. в рамках заседания Совета по железнодорожному транспорту СНГ в г. Баку руководители железных дорог трех государств подписали трехсторонний меморандум о развитии логистики на западном маршруте транспортного коридора[102]. Этот документ предусматривает согласование тарифных подходов, формирование единого сквозного тарифа, организацию регулярных контейнерных блок-поездов и совершенствование перевозочных процедур на участке Россия–Азербайджан–Иран. Цель соглашения – сделать доставку грузов более предсказуемой, быстрой и экономически эффективной, гармонизировать действия трёх железнодорожных администраций.

Таким образом, институциональная основа функционирования МТК «Север–Юг» эволюционировала от единого многостороннего совета к сетевой системе координации, включающей как многосторонние, так и региональные структуры.

Транскаспийский маршрут МТК «Север–Юг» представляет собой мультимодальную схему перевозок, в которой существенную роль играет морская составляющая по Каспийскому морю. Грузы следуют железной дорогой до портов северного Прикаспия, пересекают Каспий на судах, затем вновь перегружаются на железную дорогу в портах южного побережья.

---

[101] См., напр.: РЖД примут участие в строительстве железнодорожной линии Решт — Астара [Электронный ресурс] // РЖД-Партнер. 2011. 8 февр. URL: https://www.rzd-partner.ru/other/news/362807/ (дата обращения: 04.05.2026); Азербайджан, Иран и Россия подписали Меморандум о взаимопонимании [Электронный ресурс] // Report.az. 2025. 26 нояб. URL: https://report.az/ru/infrastruktura/azerbajdzhan-iran-i-rossiya-podpisali-memorandum-o-vzaimoponimanii/ (дата обращения: 04.05.2026).

[102] Подписан Меморандум о развитии коридора Север–Юг // ADY Express. — 26.11.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://adyexpress.az/mediaru/novosti/podpisan-memorandum-o-razvitii-koridora-sever-yug (дата обращения: 19.01.2026).

С российской стороны задействованы порты Астрахань, Оля и Махачкала[103]. Эти порты обеспечивают выход к морю для грузов, следующих из внутренних районов России (в частности, к порту Оля в Астраханской области специально была построена железнодорожная ветка, открытая в 2004 году)[104]. На иранской стороне основными пунктами приема являются каспийские порты Бендер-Энзели, Амирабад и Ноушехр.

Таким образом, транскаспийский маршрут опирается на инфраструктуру морских портов двух стран, связующую их прямым водным сообщением.

Особое значение для правового режима транскаспийских перевозок имеет урегулирование статуса самого Каспийского моря. Долгое время правовая неопределенность относительно режима судоходства, раздела акватории и ресурсов Каспия создавала потенциальные риски для беспрепятственного транзита.

Помимо Конвенции от 2018 г., на саммите в Актау в том же году были подписаны и специальные соглашения, в том числе Соглашение о сотрудничестве в области транспорта на Каспии[105]. Оно дополнило общие положения, закрепив намерения прикаспийских стран развивать торгово-экономическое сотрудничество и координировать транспортную политику на Каспии.

На базе многосторонней основы Россия и Иран развивают двустороннее взаимодействие своих морских администраций и портовых структур. Уже к 2022

---

[103] МТК — пространство для развития мультимодальных перевозок: аналит. материал / РЖД-Инвест. — С. 12. — [Электронный ресурс]. — URL: https://railwayforum.ru/upload/iblock/b13/%D0%90%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0_%D0%9C%D0%B5%D0%B6%D0%B4%D1%83%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B5%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D1%8B%D0%B5%D0%9A%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%BE%D1%80%D1%8B_%D0%A0%D0%96%D0%94-%D0%98%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82.pdf (дата обращения: 19.01.2026).

[104] Морской узел на железной дороге // Logistics.ru. — [Электронный ресурс]. — URL: https://logistics.ru/9/26/i77_25492p0.htm (дата обращения: 19.01.2026).

[105] Соглашение между Правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта (г. Актау, 12 августа 2018 года): междунар. соглашение // ИС «Параграф». — [Электронный ресурс]. — URL: https://prg.kz/Document/?doc_id=37904242 (дата обращения: 19.01.2026).

году в эксплуатацию были введены регулярные маршруты судов, перевозящих контейнеры и грузы через Каспий[106].

Так, летом 2022 года впервые была осуществлена тестовая отправка грузов из России в Индию транзитом через каспийские порты: по данным СМИ, доставка 39 контейнеров из России до индийского порта Нхава-Шева (через Иран) заняла всего 25 дней[107]. Это подтвердило жизнеспособность транскаспийского транспортного коридора в новых геополитических условиях.

В том же 2022 году между Россией, Ираном и Азербайджаном была подписана Декларация о развитии транспортного коридора «Север–Юг», где стороны выразили готовность сотрудничать в оценке и развитии инфраструктуры маршрута и, в частности, Меморандум об упрощении транзитных перевозок[108].

Хотя Азербайджан непосредственно не участвует в транскаспийской морской перевозке, его подписание этих документов означало приверженность общим целям облегчения процедур транзита и на центральном (морском) направлении транспортного коридора.

Кроме того, обсуждается создание единого оператора морских перевозок на Каспии для МТК «Север–Юг», который бы синхронизировал расписание паромов с графиками прибытия поездов, а также устанавливал согласованные ставки фрахта[109].

---

[106] Khazar Sea Shipping Lines starts regular services to Russian ports in Caspian Sea // Ports Europe. — 18.08.2022. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.portseurope.com/khazar-sea-shipping-lines-starts-regular-services-to-russian-ports-in-caspian-sea/ (дата обращения: 19.01.2026).

[107] Tripathi S. Revitalization of INSTC and Prospects of the Greater Eurasian Connectivity: аналит. доклад. — P. 17. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.vifindia.org/sites/default/files/Revitalization-of-INSTC-and-Prospects-of-the-Greater-Eurasian-Connectivity.pdf (дата обращения: 19.01.2026).

[108] Россия, Иран и Азербайджан подписали трехстороннюю декларацию о развитии транспортного коридора «Север-Юг» // Trans.ru. — 09.09.2022. — [Электронный ресурс]. — URL: https://trans.ru/news/rossiya-iran-i-azerbaidzhan-podpisali-trehstoronnyuyu-deklaratsiyu-o-razvitii-transportnogo-koridora-sever-yug (дата обращения: 19.01.2026).

[109] «Каспий»: Рассматривается идея создания единого оператора коридора «Север-Юг» для трех стран — интервью // Oxu.az. — 11.03.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://oxu.az/ru/ekonomika/kaspiy-rassmatrivaetsya-ideya-sozdaniya-edinogo-operatora-koridora-sever-yug-dlya-treh-stran-intervyu-foto (дата обращения: 19.01.2026).

Пока такой оператор не сформирован, но сотрудничество осуществляется на уровне меморандумов между портами: к примеру, порты Астрахань и Энзели заключали соглашения о побратимстве и обмене опытом, нацеленные на рост объемов перевалки[110].

Правовой режим транскаспийского маршрута включает в себя и согласованное развитие инфраструктуры. С российской стороны важным шагом стало строительство подъездной железной дороги к порту Оля (2003–2004 гг.), что было обеспечено решениями правительства Российской Федерации и инвестициями в рамках федеральной программы[111].

С иранской стороны реализуется проект модернизации портов Энзели и Амирабад для увеличения их пропускной способности[112]. Эти проекты не повлекли подписание отдельного международного договора, однако выполняются на основании взаимно согласованных решений в русле целей транспортного коридора.

Таким образом, внутренние инфраструктурные решения России и Ирана де-факто являются частью выполнения ими обязательств по развитию транспортного коридора.

В рамках меморандума 2022 года об упрощении транзитных перевозок Россия, Иран и Азербайджан условились о постепенном переходе к электронному обмену данными о грузе и единым транзитным документам[113].

---

[110] Сотрудничество между свободными зонами «Энзели» и «ЛОТОС» расширится // IRNA (Информационное агентство Исламской Республики Иран), русская версия. — 18.08.2019. — [Электронный ресурс]. — URL: https://ru.irna.ir/news/83441552/ (дата обращения: 19.01.2026).

[111] Морской узел на железной дороге // Logistics.ru. — [Электронный ресурс]. — URL: https://logistics.ru/9/26/i77_25492p0.htm (дата обращения: 19.01.2026).

[112] Anzali Port: Iran’s gateway to Caspian & beyond // Tehran Times. — 15.07.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.tehrantimes.com/news/515633/Anzali-Port-Iran-s-gateway-to-Caspian-and-beyond (дата обращения: 19.01.2026).

[113] Федеральная таможенная служба. Россия, Иран и Азербайджан подписали меморандум об упрощении транзитных перевозок // ФТС России: офиц. сайт. — 22.08.2022. — [Электронный ресурс]. — URL: https://customs.gov.ru/press/federal/document/354710 (дата обращения: 19.01.2026).

Для транскаспийского маршрута это означает, что грузы, прибывающие в порты, оформляются с применением электронных накладных (eTIR, e-CIM и др.), что сокращает время их задержки.

Кроме того, Иран и Россия заключили соглашение о признании результатов таможенного контроля – фактически это элемент режима «единого окна»: если груз опломбирован и оформлен на таможне отправления (например, в России), то в порту прибытия в Иране его проверяют в упрощенном порядке и наоборот[114].

Такая практика базируется на общих положениях Соглашения от 2000 г. о содействии международным перевозкам, а детализация производится в рамках таможенных служб двух государств.

В совокупности, транскаспийский маршрут МТК «Север–Юг» в настоящее время функционирует на стабильной договорно-правовой основе. Международные договоры (базовое Соглашение от 2000 г. и Конвенция от 2018 г.) обеспечивают свободу транзита и сотрудничество, двусторонние соглашения между Россией и Ираном – конкретизируют вопросы портового взаимодействия и таможенных процедур, а многосторонние меморандумы – помогают унифицировать подходы (например, к цифровым документам). Это позволяет преодолевать прежние нефизические барьеры и наращивать объемы перевозок.

Уже в 2025 году прирост транскаспийского контейнеропотока составил более 100%: за 10 месяцев 2025 г. через восточно-каспийский маршрут (через Казахстан и Туркменистан) перевезено 2,3 тыс. TEU-контейнеров, а по западной ветви (с морским участком) – в разы больше[115]. Эти цифры отражают успешность предпринимаемых правовых и организационных мер.

Долгое время развитию западного маршрута препятствовало отсутствие одного ключевого звена – железной дороги между Азербайджаном и центральной частью Ирана (участок Астара–Решт).

---

[114] Russia and Iran intend to simplify customs procedures — treaty // TASS. — 17.01.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tass.com/economy/1900977 (дата обращения: 19.01.2026).

[115] Азербайджан, Россия и Иран подписали меморандум о развитии транспортного коридора Север – Юг // Транспортный рынок стран Центральной Азии и Кавказа. — 01.12.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://cac.wtmreport.com/railage/azerbajdzhan-rossija-i-iran-podpisali-memorandum-o-razvitii-transportnogo-koridora-sever-jug (дата обращения: 19.01.2026).

Соответственно, правовое регулирование западного маршрута во многом было сосредоточено вокруг соглашений по строительству и эксплуатации этого недостающего звена, а также по организации перевозок на уже действующих отрезках.

Соединение российских и азербайджанских транспортных систем на границе было одним из первых вопросов, решенных в рамках транспортного коридора. Российско-азербайджанская граница (пересекается по реке Самур) уже имела железнодорожный переход Яраг–Казмаляр–Самур, однако требовала модернизации для увеличения пропускной способности.

Россия и Азербайджан заключили соглашение о реконструкции и координации развития пограничных пунктов пропуска[116]. В результате проведенных мероприятий пропускная способность автодорожных КПП на границе с Азербайджаном увеличена в 5 раз – с 400 до 1900 транспортных средств в сутки[117].

Указанные результаты были достигнуты за счет синхронного развития пунктов пропуска и транспортных подходов к ним, внедрения электронного информационного обмена и механизмов взаимного признания отдельных результатов таможенного контроля. Правовую основу этих мер составили: Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики от 17 ноября 2022 г. о сотрудничестве и взаимодействии в целях согласованного развития пунктов пропуска через российско-азербайджанскую государственную границу и транспортных подходов к ним; Протокол между ФТС России и Государственным таможенным комитетом

---

[116] Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о сотрудничестве и взаимодействии в целях согласованного развития пунктов пропуска через государственную границу между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой и транспортных подходов к ним (Баку, 17 ноября 2022 г.) // Альта-Софт. Таможенные документы. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.alta.ru/tamdoc/22bn0200/ (дата обращения: 19.01.2026).

[117] Грузопоток между Россией и Азербайджаном вырос на 13% в I полугодии 2025 года [Электронный ресурс] // РЖД-Партнер.ру. 13.10.2025. URL: https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/gruzopotok-mezhdu-rossiey-i-azerbaydzhanom-vyros-na-13-v-pervom-polugodii-2025-goda/ (дата обращения: 24.01.2026).

Азербайджанской Республики от 14 июня 2017 г. об организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах; а также Протокол от 20 мая 2021 г. о взаимном признании результатов таможенного контроля в отношении определенных видов товаров в электронном виде[118].

Важным двусторонним документом стало также Соглашение между правительствами России и Азербайджана о развитии железнодорожного сообщения в рамках транспортного коридора, ратифицированное в 2024 году[119]. Оно, в частности, предусматривает взаимные обязательства по обеспечению минимальных объемов транзитных грузов.

Россия обязалась гарантированно направлять определенный объем грузов через Азербайджан, а Баку, в свою очередь, – предоставлять необходимые условия для их пропуска.

Такой договор позволил придать стабильность западному маршруту, распределив риски и выгоды между участниками.

---

[118] Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о сотрудничестве и взаимодействии в целях согласованного развития пунктов пропуска через государственную границу между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой и транспортных подходов к ним (Баку, 17 ноября 2022 г.) [Электронный ресурс] // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: https://publication.pravo.gov.ru/document/0001202303240015 (дата обращения: 04.05.2026); Протокол между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Государственным таможенным комитетом Азербайджанской Республики об организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой (Баку, 14 июня 2017 г.) [Электронный ресурс] // Альта-Софт. Таможенные документы. URL: https://www.alta.ru/tamdoc/17bn0121/ (дата обращения: 04.05.2026); Протокол между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Государственным таможенным комитетом Азербайджанской Республики о взаимном признании результатов таможенного контроля в отношении определенных видов товаров в электронном виде (Москва, 20 мая 2021 г.) [Электронный ресурс] // Альта-Софт. Таможенные документы. URL: https://www.alta.ru/tamdoc/21bn0195/ (дата обращения: 04.05.2026); Соглашение о международном транспортном коридоре «Север — Юг» (Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 36. Ст. 3431; Бюллетень международных договоров. 2002. № 11. С. 3–8.

[119] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.12.2024 № 3806-р «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о сотрудничестве в целях развития транзитных грузовых перевозок по международному транспортному коридору “Север – Юг”» : одобрение проекта Соглашения // Официальный интернет-портал правовой информации. — 18.12.2024. — [Электронный ресурс]. — URL: https://publication.pravo.gov.ru/document/0001202412180049 (дата обращения: 19.01.2026).

Ключевым звеном западного маршрута является участок, проходящий по территории Ирана от границы с Азербайджаном. Здесь особую роль сыграли двусторонние соглашения между Баку и Тегераном. В 2016–2017 годах Азербайджан и Иран достигли соглашения о совместном строительстве железной дороги Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Решт – Казвин[120].

Было решено реализовать проект по этапам: сперва связать азербайджанскую станцию Астара с иранской территорией короткой веткой, затем построить недостающий протяженный участок от Астары до Решта, чтобы замкнуть его на уже проложенную иранскую линию Решт–Казвин[121].

Подобная договорная конструкция (аренда суверенной территории под управление другой юрисдикции) подчеркнула важность проекта для обеих сторон. Азербайджанские железные дороги (АДУ) получили возможность самостоятельно возвести и эксплуатировать терминальный комплекс на иранской стороне, что должно было ускорить обработку растущего потока грузов.

В январе 2025 года стороны подписали стратегический план сотрудничества по этому проекту и утвердили генеральный план терминала в иранской Астаре, координируя дальнейшие работы[122].

---

[120] Евразийский банк развития. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура: доклад. — С. 20–21. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf (дата обращения: 19.01.2026);
Транспортный сектор [Электронный ресурс] // TRACECA ORG. Обновлено: 24.11.2020. URL: https://traceca-org.org/ru/strany/azerbaidzhan/transportnyi-sektor/ (дата обращения: 04.05.2026); Астаринский терминал [Электронный ресурс] // Freight ADY: официальный сайт грузовых перевозок ЗАО «Азербайджанские железные дороги». URL: https://freight.ady.az/ru/stansiyi-i-terminali/astarinskiy-terminal (дата обращения: 04.05.2026); В Тегеране состоялся трехсторонний Саммит глав государства Азербайджана, Ирана и России: выступление Президента Азербайджанской Республики И. Алиева [Электронный ресурс] // Официальный сайт Президента Азербайджанской Республики. 01.11.2017. URL: https://president.az/ru/articles/view/25664 (дата обращения: 04.05.2026).

[121] Trilateral Summit of heads of state of Azerbaijan, Iran and Russia was held in Tehran // Official website of President of the Republic of Azerbaijan. — 01.11.2017. — [Электронный ресурс]. — URL: https://president.az/en/articles/view/25664 (дата обращения: 19.01.2026).

[122] АЖД и Иранские железные дороги расширяют сотрудничество для реализации потенциала коридора Север-Юг: подписан новый документ // ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (ADY). — 23 января 2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://corp.ady.az/ru/mediya-2/novosti/novosti/azd-i-iranskie-zeleznye-dorogi-rassiryayut-sotrudnicestvo-dlya-realizacii-potenciala-koridora-sever-yug-podpisan-novyi-dokument (дата обращения: 22.01.2026).

К 2025 году строительство было близко к завершению: выполнено более 70% монтажных работ, возведены мосты через пограничную реку Астарачай. Уже обновленный терминал на азербайджанской стороне и запуск временной эксплуатации нового терминала позволили увеличить пропускную способность пограничного перехода на 10–15%. Планируется, что после полного ввода комплекса в строй через этот узел можно будет перерабатывать до 3,5 млн тонн грузов ежегодно (против ~0,7 млн тонн в 2024 году)[123].

Помимо терминала, Азербайджан профинансировал строительство самой колеи от своей границы до города Решт. В частности, Баку предоставил льготный кредит Тегерану на сумму порядка $500 млн для прокладки участка Решт–Астара[124]. Эти обязательства были закреплены в межправительственном кредитном соглашении от 2016 года, по которому Азербайджан выделил средства через свой Государственный нефтяной фонд на проектирование и строительство дороги в Иране[125].

Следует также упомянуть, что к 2019 году первые результаты двусторонней кооперации стали заметны: был открыт железнодорожный мост через р. Астарачай и 8-километровая ветка от азербайджанской Астары до одноименной станции в Иране[126].

---

[123] Azerbaijan Railways has completed the majority of construction work on the Astara terminal // ADY Express. — 11.04.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://adyexpress.az/mediaen/news/azerbaijan-railways-has-completed-the-majority-of-construction-work-on-the-astara-terminal (дата обращения: 19.01.2026).

[124] Азербайджан предоставит Ирану кредит в $500 млн на строительство ж/д Решт — Астара // ТАСС. — 27.10.2017. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tass.ru/transport/4682992 (дата обращения: 19.01.2026).

[125] Iran is committed to invest in railways // Railway PRO. — 25.10.2016. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.railwaypro.com/wp/iran-is-committed-to-invest-in-railways/ (дата обращения: 19.01.2026).

[126] Smith K. Azerbaijan inaugurates new link to Iran // International Railway Journal. — 06.03.2017. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.railjournal.com/freight/azerbaijan-inaugurates-new-link-to-iran/ (дата обращения: 19.01.2026).

17 мая 2023 года в Тегеране было подписано Межправительственное соглашение между Россией и Ираном о совместном строительстве железнодорожной линии Решт–Астара[127].

Договор закрепил распределение обязанностей: финансирование проекта, технические параметры (в том числе было оговорено, что линия будет строиться с двумя типами ширины колеи – 1520 мм и 1435 мм, чтобы обеспечить стыковку с сетями разных стандартов).

Протяженность нового участка составит 162 км, строительство планируется завершить к 2027 году[128]. Российская сторона взяла на себя часть финансирования, а также участие своих компаний в работах. Иран обязался предоставить необходимые разрешения, земельные участки и инфраструктурное содействие. Это соглашение стало логическим продолжением череды двусторонних договоров, выводя кооперацию на уровень стратегического партнерства: фактически Россия подключилась к проекту, инициированному Азербайджаном и Ираном, чтобы ускорить его реализацию.

Подписание этого документа имело не только техническое, но и геополитическое значение. В условиях меняющейся мировой обстановки Россия и Иран таким образом укрепили связи и создали предпосылки для роста торговли вне традиционных маршрутов, подверженных односторонним ограничительным мерам.

Ожидается, что после ввода линии Решт–Астара пропускная способность всего западного маршрута транспортного коридора возрастет многократно. По оценкам ЕАБР, запуск данного железнодорожного участка позволит увеличить транзит по западному МТК «Север–Юг» до 30 млн тонн в год, а общий грузопоток по МТК к 2030 году может вырасти с текущих ~15 млн тонн до 41–45 млн тонн.

---

[127] Russia and Iran sign rail deal for corridor intended to rival Suez Canal / O. Astakhova, P. Hafezi // Reuters. — 17.05.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.reuters.com/world/russias-putin-irans-raisi-oversee-railway-deal-signing-2023-05-17/ (дата обращения: 19.01.2026).

[128] Russia and Iran agree on new rail corridor via Azerbaijan // Eurasianet. — 26.05.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eurasianet.org/russia-and-iran-agree-on-new-rail-corridor-via-azerbaijan (дата обращения: 19.01.2026).

В более дальней перспективе потенциально достижим объем и до 100 млн тонн в год. Эти цифры, фигурирующие в обосновании соглашения, свидетельствуют о масштабности ожидаемого эффекта[129].

Не менее важный аспект правового режима – тарифная политика. Исторически каждая юрисдикция устанавливала свои тарифы на перевозки и услуги. В рамках МТК «Север–Юг» участники стремятся к формированию единого сквозного тарифа.

Подписанный в 2025 году меморандум железных дорог трех стран прямо предусматривает создание «конкурентоспособных прямых тарифов» на западном маршруте[130]. Это означает, что отправителю груза будет предложена единая ставка за перевозку из России через Азербайджан в Иран. Реализация этого положения требует согласованных действий регуляторов и перевозчиков.

В частности, РЖД[131] уже применила понижающий коэффициент к своему тарифу на транзитные контейнеры в направлении Азербайджана, а Иран объявил о скидках на использование своего подвижного состава для перевозок к портам Персидского залива[132].

Практический эффект согласованной тарифной политики уже проявляется: объемы перевозок по западному маршруту стремительно растут. По данным РЖД, только за первые 10 месяцев 2025 года из России через Азербайджан (по западной ветви) было перевезено 6558 контейнеров TEU, что на 58% больше, чем за аналогичный период предыдущего года[133]. В то же время рост по восточному

---

[129] Белоусов заявил, что грузопоток МТК «Север — Юг» к 2030 году вырастет в 3 раза // ТАСС. — 19.05.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tass.ru/ekonomika/17796545 (дата обращения: 19.01.2026).

[130] Для западной ветки транспортного коридора «Север-Юг» ввели сквозные ставки // Trans.ru. — 22.12.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://trans.ru/news/dlya-zapadnoi-vetki-transportnogo-koridora-sever-yug-vveli-skvoznie-stavki (дата обращения: 19.01.2026).

[131] РЖД введут скидки на экспорт ряда грузов по западной ветке МТК «Север–Юг» // ОАО «РЖД». — 01.07.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=223487 (дата обращения: 19.01.2026).

[132] Iran Approves 40% Discount On Nakhchivan–Persian Gulf Cargo Transit Fee // Eurasia Review. — 24.07.2016. — — [Электронный ресурс]. URL: https://www.eurasiareview.com/24072016-iran-approves-40-discount-on-nakhchivan-persian-gulf-cargo-transit-fee/ (дата обращения: 19.01.2026).

[133] Азербайджан, Россия и Иран подписали меморандум о развитии транспортного коридора Север — Юг // Транспортный рынок стран Центральной Азии и Кавказа. — 01.12.2025. —

маршруту был более скромным (около 2300 TEU за 10 месяцев). Это показывает, что западное направление становится ведущим каналом транспортного коридора. Бесспорен тот факт, что соглашения о тарифах вносят решающий вклад в эту динамику.

Последним звеном западного маршрута является доставка товаров из Ирана в страны Южной Азии и Ближнего Востока. Здесь правовой режим опирается на двусторонние индийско-иранские соглашения. Индия, будучи инициатором транспортного коридора, еще в середине 2000-х начала инвестиции в развитие иранского порта Чабахар на берегу Аравийского моря[134].

Подписан индийско-иранский меморандум[135] о совместной модернизации Чабахара и строительстве от него железной дороги до Задегана, чтобы соединить с иранской сетью[136].

Несмотря на замедление проекта из-за односторонних ограничительных мер, Чабахара продолжает развиваться: Индия получила в управление два терминала порта на 10-летний период[137].

Указанное позволяет обеспечить приоритетную обработку грузов, следующих по МТК «Север–Юг», и дает юридические гарантии индийским инвесторам. Кроме того, между Индией и Ираном заключено соглашение о

[Электронный ресурс]. — URL: https://cac.wtmreport.com/railage/azerbajdzhan-rossija-i-iran-pod-pisali-memorandum-o-razvitii-transportnogo-koridora-sever-jug (дата обращения: 19.01.2026).

[134] Chabahar Port and India: policy brief / Research and Information System for Developing Countries (RIS). — P. 2. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.ris.org.in/sites/default/files/Publication/policy%20brief%2080-Chabahar%20port%20and%20India%20.pdf (дата обращения: 19.01.2026).

[135] List of Agreements/MOUs signed during the visit of Prime Minister to Iran (May 23, 2016) // Ministry of External Affairs (India). — 23.05.2016. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl%2F26841%2F= (дата обращения: 19.01.2026).

[136] Chabahar Agreement: agreement (PDF) // Ministry of External Affairs (India). — 2016. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.mea.gov.in/Portal/LegalTreatiesDoc/016P2941.pdf (дата обращения: 19.01.2026).

[137] India expects long-term arrangement with Iran on Chabahar port, minister says // Reuters. — 13.05.2024. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.reuters.com/world/india/india-sign-10-year-pact-with-iran-chabahar-port-management-et-reports-2024-05-13/ (дата обращения: 19.01.2026).

транзите, облегчающее перемещение индийских грузов через иранскую территорию[138].

Казахстан, Киргизия, Беларусь могут применять в рамках транспортного коридора режимы свободного транзита, предусмотренные союзным правом (например, использование единой таможенной процедуры транзита по всему ЕАЭС вплоть до внешней границы с Ираном). Иран, со своей стороны, в 2018 году заключил временное соглашение о зоне свободной торговли с ЕАЭС, где отдельным пунктом прописано сотрудничество в сфере транспортных коридоров[139].

Развитие международного транспортного коридора «Север–Юг» демонстрирует, насколько важна выстроенная договорно-институциональная основа для успешного функционирования трансконтинентальных маршрутов.

На транскаспийском маршруте ключевую роль сыграла готовность России и Ирана обеспечить свободу судоходства для транзита. На западном маршруте решающим фактором стало согласование позиций непосредственных соседей – России, Азербайджана и Ирана – через двусторонние и трёхсторонние соглашения о строительстве инфраструктуры и упрощении перевозочного процесса.

Можно заключить, что на сегодняшний день правовой режим транскаспийского и западного маршрутов МТК «Север–Юг» сформирован в основных чертах и продолжает совершенствоваться. Институциональные основы сейчас укрепляются за счет создания новых форматов взаимодействия, более оперативных и нацеленных на результат.

Перспективы развития в данном направлении сотрудничества, следующие - реализация подписанных соглашений на практике (достройка Решт–Астара к 2027

---

[138] Iran, India, Afghanistan sign transit agreement // Xinhua. — 24.10.2018. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.xinhuanet.com/english/2018-10/24/c_137553291.htm (дата обращения: 19.01.2026).

[139] Interim Agreement leading to formation of a free trade area between the Eurasian Economic Union and its Member States, of the one part, and the Islamic Republic of Iran, of the other part: international agreement. — Done at Astana, on this 17th day of May 2018. — P. 83–86, 105. — URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/7bc/Interim-Agreement-EAEU_Iran_final.pdf (дата обращения: 19.01.2026).

г., ввод мощностей порта Чабахар, цифровизация документооборота и др.), привлечение к сотрудничеству всех государств региона, а также обеспечение долгосрочной устойчивости соглашений. Тем не менее, основы, заложенные договорами и институтами, уже сейчас позволяют МТК «Север–Юг» функционировать и наращивать объемы.

Сформированная вокруг транскаспийского и западного маршрутов правовая архитектура выступает институционально-нормативным каркасом, обеспечивающим поэтапное формирование международного «транспортного моста» между северными и южными направлениями Евразии. Она задает согласованные правила и процедуры взаимодействия, повышает предсказуемость транзитных операций и тем самым способствует укреплению надежности и эффективности перевозок, а также реализации взаимовыгодных интересов государств-участников проекта.

1.3. Региональные механизмы сотрудничества в сфере транспорта и транзита с учетом цифровых аспектов на западном и транскаспийском направлениях МТК «Север–Юг»: унификация процедур и документов в рамках СНГ

Важным механизмом сотрудничества являются институциональные площадки СНГ. С 1992 года действует Координационное транспортное совещание государств-участников СНГ (*далее* - ***КТС СНГ***)[140] – коллегиальный орган, на котором представители министерств транспорта и иных ведомств регулярно обсуждают вопросы транспортной интеграции, согласуют проекты документов и отслеживают реализацию соглашений.

[140] Положение о Координационном транспортном совещании государств – участников Содружества Независимых Государств: утв. Решением Совета глав правительств СНГ (г. Ташкент) от 03.11.2017 (с изм.) – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.kts-cis.ru/files/files/%D0%A3%D1%82%D0%B2.%20%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%20%D0%BE%20%D0%9A%D0%A2%D0%A1%20%D0%A1%D0%9D%D0%93.pdf (дата обращения: 25.01.2026). С. 1

Также функционирует Совет по железнодорожному транспорту стран СНГ[141], координирующий работу железных дорог государств Содружества. Благодаря деятельности этого Совета обеспечивается сохранение сквозного железнодорожного пространства на территории бывшего СССР, унификация правил перевозок, технических требований и тарифной политики на сети колеи 1520 мм[142].

Показательно, что по данным Совета перевозки грузов по железной дороге в СНГ значительно выросли в 2024 году – на 15,5% по сравнению с предыдущим годом, что отчасти связывают с совместными усилиями по развитию транспортных маршрутов[143].

Наряду с официальными органами СНГ, активную роль играют и экспертные, деловые сообщества. Например, Ассоциация «Деловой центр экономического развития СНГ» объединяет представителей бизнеса и экспертных кругов, продвигая предложения по устранению барьеров в транспортной логистике[144].

Для эффективного развития МТК «Север–Юг» странам СНГ необходимо внедрить единые стандарты транзитной документации и процедур оформления грузов[145].

---

[141] Положение о Совете по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества: утв. Протоколом заседания Совета глав правительств государств-участников Содружества от 20.03.1992 (с изм. и доп.) – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.sovetgt.org/ed/upload-files/docs/o_sovete/ustavnie_dokumenti/PolozhenieOSovete1.pdf (дата обращения: 25.01.2026). С. 1–3

[142] Положение о Рабочей группе по реализации решений Меморандума в области обеспечения единства системы технического регулирования на «пространстве 1520»: утв. на заседании Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (Протокол № 53 от 20–21.10.2010) (с изм.) – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.sovetgt.org/ed/upload-files/docs/o_sovete/rab_organi_soveta/PolozhenieORabGruppePoMemorandumu_64.pdf (дата обращения: 25.01.2026). С. 1–2

[143] ТАСС. На пространстве СНГ в 2024 году перевезли свыше 1,6 млн ДФЭ; рост объема перевозок грузов в контейнерах на 15,5% (сообщение, 11.06.2025) – [Электронный ресурс]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/24198549 (дата обращения: 25.01.2026).

[144] Положение о Комитетах и экспертных советах Ассоциации «Деловой Центр экономического развития СНГ»: утв. протоколом общего собрания № 30 от 14.04.2022 – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.bc-cis.com/docs/pologenie.pdf (дата обращения: 25.01.2026). С. 2

[145] ТАСС. Для развития коридора «Север – Юг» странам СНГ нужны единые стандарты (сообщение от 13.10.2024) – [Электронный ресурс]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/22113465 (дата обращения: 25.01.2026).

Разрозненность требований в разных странах осложняет оформление транзитных перевозок, и только унификация соответствующих документов и правил способна упростить процесс и сократить время на прохождение границ.

Следует отметить, что до недавнего времени страны СНГ зачастую реализовывали инфраструктурные проекты и реформы процедур либо на национальном уровне, либо в рамках иных интеграционных объединений (например, ШОС, программы ЕС и пр.), и активность именно в рамках СНГ была сравнительно невысока. Однако начиная примерно с 2022–2023 годов наблюдается заметный рост сотрудничества по линии СНГ в ответ на новые вызовы. Так, по инициативе руководства ряда государств были сформулированы новые интеграционные стратегии.

В частности, в октябре 2023 г. Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев предложил разработать Концепцию сопряжения главных транспортных артерий на пространстве СНГ как своего рода «транзитно-логистический код Евразийского пространства»[146].

В этом концептуальном документе особый акцент предложено сделать на модернизации инфраструктуры, упрощении административных процедур и внедрении интегрированных (в том числе цифровых) логистических решений для наращивания транзитного потенциала СНГ.

Реализация данной идеи уже началась: в 2024 году эксперты СНГ согласовали проект Концепции сопряжения транспортных артерий, а 3 июля 2024 г. на заседании КТС СНГ этот документ был одобрен для вынесения на рассмотрение Совета глав правительств СНГ[147].

---

[146] ТАСС. Токаев призвал продолжать активное взаимодействие в рамках СНГ; предложил разработать концепцию сопряжения главных транспортных артерий (сообщение от 13.10.2023) – [Электронный ресурс]. – URL: https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/19003945 (дата обращения: 25.01.2026).

[147] Исполнительный комитет СНГ. В Москве прошло второе заседание экспертной группы по согласованию проекта Концепции сопряжения главных транспортных артерий… (сообщение от 03.07.2025) [Электронный ресурс]. URL: https://eccis.org/news/30111/v_moskve_proslo_vtoroe_zasedanie_ekspertnoj_gruppy_po_soglasovaniu_proekta_koncepcii_soprazenia_glavnyh_transportnyh_arterij_prohodasih_po_territoriam_gosudarstv_ucastnikov_sng (дата обращения: 25.01.2026).

Проект концепции предусматривает целый комплекс мер – от синхронизации развития инфраструктуры и упрощения таможенных процедур, унификации стандартов перевозок до согласования национальных стратегий развития транспортных систем и подготовки совместных программ интеграции транспортно-логистических сетей.

Фактически в повестку дня СНГ впервые в новейшей истории поставлена задача комплексного соединения (сопряжения) всех основных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств Содружества, и создания единого координационного механизма управления.

Важным шагом стало также утверждение Советом глав правительств СНГ Плана оптимизации и развития международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств–участников СНГ, на период до 2030 года[148].

Данный план нацелен на устранение инфраструктурных проблем, обеспечение гарантированной транспортной доступности во всех регионах СНГ, а также на достижение Целей устойчивого развития ООН в части транспорта.

В числе базовых элементов Плана значится «синхронизация развития и использования инфраструктуры МТК СНГ различных видов транспорта», что особенно актуально для сочетания разнотипных маршрутов (железнодорожных на севере, автодорожных на юге, морских на Каспии и т.д.).

Реализация этих мер призвана повысить связанность государств региона, увеличить объемы международных перевозок (суммарно на 40% в среднесрочной перспективе) и сократить транспортные издержки до 15%. Для практической координации работы был создан постоянно действующий Стратегический комитет по развитию международных транспортных коридоров СНГ, призванный вырабатывать механизмы управления транспортными коридорами, согласовывать тарифную политику, продвигать цифровизацию и совершенствование

[148] В СНГ утвержден план оптимизации и развития международных транспортных коридоров // Исполнительный комитет СНГ: офиц. сайт. 24.05.2024. – [Электронный ресурс]. – URL: https://eccis.org/news/27539/v_sng_utverzhden_plan_optimizacii_i_razvitija_mezhdunarodnyh_transportnyh_koridorov (дата обращения: 25.01.2026).

логистики на этих маршрутах[149]. Таким образом, к 2025 году сложился комплекс многосторонних механизмов СНГ (правовых, организационных, стратегических), которые позволяют государствам региона сообща решать задачи развития транспортных коридоров, включая МТК «Север–Юг».

В современных условиях неотъемлемой частью развития транспортно-транзитного сотрудничества является цифровая трансформация. Страны СНГ признают цифровизацию одним из ключевых инструментов повышения эффективности логистики, ускорения перевозок и сокращения издержек.

Соответственно, большое внимание уделяется созданию единой цифровой среды для обмена данными между всеми участниками перевозочного процесса и внедрению электронных транспортных документов взамен бумажных.

29 сентября 2025 года Совет глав правительств СНГ утвердил Стратегию цифровизации основных мультимодальных транспортных коридоров государств – участников СНГ[150]. Этот документ стал результатом общей заинтересованности Содружества в дальнейшей цифровой модернизации транспортного комплекса.

Как отмечено в материалах Исполкома СНГ[151], цифровизация транспортных коридоров призвана оптимизировать логистические процессы, снизить затраты, повысить скорость и прозрачность перевозок, а также обеспечить экологическую устойчивость транспорта.

В рамках вышеупомянутой Стратегии в качестве центрального вектора задано формирование единого цифрового пространства взаимодействия участников перевозочного процесса, охватывающего грузоотправителей и

---

[149] В СНГ создана Стратегическая группа по развитию международных транспортных коридоров // БелТА. 11.06.2025. – [Электронный ресурс]. – URL: https://belta.by/society/view/v-sng-sozdana-strategicheskaja-gruppa-po-razvitiju-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorov-720366-2025/ (дата обращения: 25.01.2026).

[150] Совет глав правительств СНГ принял ряд документов по расширению сотрудничества в сфере цифровых технологий // Интернет-портал СНГ «Пространство интеграции». 29.09.2025. – [Электронный ресурс]. – URL: https://e-cis.info/news/564/130809/ (дата обращения: 25.01.2026).

[151] Совет глав правительств СНГ принял ряд документов по расширению сотрудничества в сфере цифровых технологий // Исполнительный комитет СНГ: офиц. сайт. 29.09.2025. [Электронный ресурс]. URL: https://eccis.org/news/30802/sovet_glav_pravitelstv_sng_prinjal_rjad_dokumentov_po_rasshireniju_sotrudnichestva_v_sfere_cifrovyh_tehnologij (дата обращения: 28.01.2026).

грузополучателей, перевозчиков, операторов инфраструктуры, а также таможенные и иные контрольные органы.

Практическая реализация данной установки предполагает технологическую интеграцию разрозненных ведомственных и корпоративных информационных систем, обеспечение совместимости используемых стандартов данных и организацию оперативного обмена информацией в режиме, приближенном к реальному времени.

Одновременно Стратегия ориентирует государства на поэтапный переход к цифровым формам передачи сведений о грузах, транспортных средствах и сопроводительной документации, что включает широкое внедрение электронных транспортных документов (накладных, коносаментов, сертификатов, разрешительных документов и иных юридически значимых сообщений), ранее функционировавших преимущественно в бумажном виде.

Такой переход рассматривается как инструмент ускорения операций, минимизации дублирования ввода информации и снижения вероятности ошибок, а также как средство повышения прозрачности логистических цепочек на всем протяжении перевозки.

Отдельное внимание уделяется автоматизации таможенных процедур и транзитного администрирования за счет современных ИТ-решений, включая развитие механизмов электронного предварительного информирования, автоматизированного выпуска транзитных деклараций и применение электронных навигационных пломб и иных средств контроля, позволяющих переносить значительную часть формальностей в электронную среду еще до фактического прибытия груза к государственной границе.

Наконец, стратегическая архитектура цифровизации прямо связана с задачей сопряжения цифровых решений транспортных коридоров СНГ с международными системами логистики и торговли, что приобретает принципиальное значение для трансрегиональных проектов, подобных МТК «Север–Юг»: в перспективе это предполагает совместимость национальных и наднациональных цифровых платформ с глобальными системами обмена данными, включая портовые

сообщества, таможенные информационные системы иных регионов и международные базы данных прослеживаемости, с опорой на общепризнанные стандарты (в частности, UN/CEFACT[152], стандарты Всемирной таможенной организации (*далее* – ***ВтамО***)[153] и др.).

Логическим продолжением указанных направлений выступает развитие систем маркировки и кодирования товаров, обеспечивающих сквозную отслеживаемость грузов и тем самым повышающих транспарентность и безопасность цепочек поставок, поскольку каждой товарной единице присваивается уникальный цифровой идентификатор, сопровождающий ее на всем маршруте следования.

Стратегия цифровизации транспортных коридоров СНГ дополняется Стратегией сотрудничества в развитии информационного общества и цифровой экономики до 2035 года (также утверждённой в 2025 г.)[154]. В совокупности эти документы отражают стремление государств СНГ встроить транспортно-логистическую сферу в более широкий контекст цифровой экономики, добиться синергии между электронным правительством, бизнесом и международными торговыми потоками.

На транскаспийском направлении цифровизация также играет важную роль, хотя и имеет свою специфику интеграции информационных систем портов и морских администраций двух государств. Электронный обмен данными о судозаходах, грузовых манифестах, таможенных декларациях портов Астрахань/Махачкала и Энзели/Амирабад способен существенно сократить время простоя судов и повысить эффективность перегрузочных операций.

---

[152] Standards – UN/CEFACT // UNECE. – [Электронный ресурс]. – URL: https://unece.org/trade/uncefact/standards (дата обращения: 25.01.2026).

[153] WCO Data Model // World Customs Organization. – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.wcoomd.org/DataModel (дата обращения: 25.01.2026).

[154] Итоги заседания Совета глав правительств Содружества Независимых Государств (29 сентября 2025 года, г. Минск) // Исполнительный комитет СНГ: офиц. сайт. 29.09.2025. – [Электронный ресурс]. – URL: https://eccis.org/news/30818/itogi_zasedanija_soveta_glav_pravitelstv_sodruzhestva_nezavisimyh_gosudarstv_%2829_sentjabrja_2025_goda%29 (дата обращения: 26.01.2026).

В рамках Каспийского региона Россия уже несколько лет продвигает идею «Цифрового Каспия» – создание единого информационного пространства для прикаспийских государств[155].

В частности, в Дагестане проводится ежегодный Международный Каспийский цифровой форум, на котором обсуждаются ИТ-решения для транспорта. Именно на таком форуме в 2025 г. был озвучен проект по e-CMR с Азербайджаном[156], а также более общие вопросы цифровой инфраструктуры МТК «Север–Юг».

В дальнейшем возможно внедрение и других цифровых инструментов: системы электронного бронирования мест на паром (аналог электронных очередей на границе, уже внедренных, например, в Казахстане для грузовиков), использование электронных навигационных пломб для отслеживания транзитных грузов по всему маршруту, объединение национальных систем «единого окна» внешней торговли в единый интерфейс для экспортёров и импортёров и т.д.

Стратегия СНГ указывает на необходимость интеграции с международными логистическими системами и стандартами отслеживаемости, поэтому инструменты вроде глобальных идентификаторов товаров (GTIN, кодов маркировки) и обмена данными через стандарты UN/EDIFACT[157] могут стать частью цифрового профиля транспортного коридора.

Ещё в 1990-е годы государства СНГ осознали необходимость гармонизировать транспортно-транзитные нормы.

Например, в рамках Соглашения об упрощении и унификации таможенных процедур от 1994 года стороны обязались максимально упростить и

---

[155] The II Caspian Digital Forum opens in Dagestan // Orient. 31.10.2024. – [Электронный ресурс]. – URL: https://cdn.orient.tm/en/post/76995/ii-caspian-digital-forum-opens-dagestan (дата обращения: 26.01.2026).

[156] Программа международного Каспийского цифрового форума – 2025 – [Электронный ресурс]. – URL: https://caspiandigital.ru/assets/file/programm.pdf (дата обращения: 26.01.2026). С. 2

[157] Commission Recommendation 94/820/EC of 19 December 1994 – [Электронный ресурс]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A31994H0820 (дата обращения: 26.01.2026). С. 3.

унифицировать таможенные процедуры, в частности путем введения единых форм документов, используемых при оформлении перевозок[158].

На практике это повлекло создание типовых бланков таможенных деклараций, транзитных книжек контроля доставки и др., которые применяются по сей день[159]. Однако, несмотря на достигнутый прогресс в унификации таможенных правил, в сфере транспортных накладных, разрешительных документов и логистических IT-систем сохраняются различия между государствами.

Уже предпринимаются определённые практические шаги. Например, государства ЕАЭС, четыре из пяти членов которого входят в СНГ, с 2023 года начали признавать единые навигационные пломбы друг друга для отслеживания транзитных грузов[160] – это позволяет автомобилю, опломбированному, например, в Казахстане, проехать через Россию и Беларусь без дополнительного контроля целостности груза. Этот опыт может быть расширен и на государства, не входящие в ЕАЭС (например, Азербайджан).

Также прорабатывается вопрос унификации требований по весовым и габаритным параметрам автотранспорта. Заключено Соглашение СНГ[161] об общих нормах массы и габаритов транспортных средств на автодорогах, которое требует унификации документов и процедур выдачи специальных разрешений для негабаритных перевозок. Реализация этого соглашения может облегчить движение тяжеловесных грузов по МТК «Север–Юг», устранив риск, что транспорт,

---

[158] Соглашение государств – участников СНГ об упрощении и унификации процедур таможенного оформления на таможенных границах (Москва, 8 июля 1994 г.) – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_4419/ (дата обращения: 26.01.2026).

[159] Соглашение о создании зоны свободной торговли (Москва, 15 апреля 1994 г.) – [Электронный ресурс]. – URL: https://normativ.kontur.ru/document?documentId=42741&moduleId=1 (дата обращения: 26.01.2026).

[160] Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 14.09.2023 № 139 «Об информационном взаимодействии … при отслеживании перевозок с применением навигационных пломб» – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_457051/ (дата обращения: 26.01.2026).

[161] Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ (Москва, 04.06.1999) – [Электронный ресурс]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901776816 (дата обращения: 26.01.2026).

допустимый в одной стране, будет задержан в другой из-за несоответствия параметров.

В официальных материалах СНГ отмечается стремление к «упрощению таможенных процедур» и «согласованию тарифных условий» перевозок[162]. Это может подразумевать, например, введение единого транзитного документа СНГ, который сочетал бы в себе элементы таможенной транзитной декларации и перевозочных документов и был бы действителен на всём пути следования. Аналогичный подход реализован в ЕС (система общего транзитного документа)[163] и частично в ЕАЭС (единая транзитная декларация)[164]. Считаем, что СНГ располагает институтами для внедрения подобных новшеств, учитывая, что пять государств уже их применяют.

На транскаспийском сегменте Россия и Иран, при участии Казахстана и Туркменистана, обсуждают возможность введения единого электронного документа для судоплавания по Каспию, который содержал бы все необходимые сведения (грузовой манифест, таможенная декларация, санитарные и портовые сведения) и принимался всеми портами каспийского бассейна[165].

На сегодняшний день отправка груза морем требует оформления разного пакета документов для выхода из порта отправления, для захода в порт прибытия, для транзита через государственную границу – и зачастую эти пакеты дублируют друг друга.

---

[162] Транспортные коридоры в СНГ – логистический код евразийского пространства // Исполнительный комитет СНГ: офиц. сайт. 05.08.2025 – [Электронный ресурс]. – URL: https://eccis.org/news/30404/transportnye_koridory_v_sng_logisticeskij_kod_evrazijskogo_prostranstva (дата обращения: 26.01.2026).

[163] Convention of 20 May 1987 on a common transit procedure (as amended) // EUR-Lex. [Электронный ресурс]. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A21987A0813%2801%29 (дата обращения: 26.01.2026).

[164] Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 30.05.2023 № 73 «Об утверждении формы транзитной декларации и порядка ее заполнения …» – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_448743/ (дата обращения: 26.01.2026).

[165] Резолюция III Международного Каспийского цифрового форума – [Электронный ресурс]. – URL: https://caspiandigital.ru/assets/file/rezolut.pdf (дата обращения: 26.01.2026). С. 2–3.

Цифровая платформа, общая для каспийских портов, могла бы устранить дублирование: данные, внесенные отправителем груза в порту Астрахань, были бы доступны пограничным и таможенным службам порта Энзели до прибытия судна.

Такая платформа могла бы быть связана с мировыми стандартами вроде системы электронного обмена данными между портами (Port Community Systems[166]).

Подводя итог, унификация процедур и документов в рамках СНГ нацелена на создание единого транспортного пространства. Западное и транскаспийское направления МТК «Север–Юг» выступают в качестве пилотных направлений для выработки этих подходов, поскольку их развитие является приоритетным как по экономическим, так и по геополитическим причинам.

Государства СНГ, обладая общей заинтересованностью в успехе транспортного коридора, демонстрируют готовность к углублению сотрудничества: через согласование стратегий и цифровизацию процессов. В случае полноценной реализации намеченных мер к 2030 году можно ожидать кардинального повышения эффективности транспортного сообщения на евразийском пространстве. Это положительно повлияет на экономическую интеграцию региона, увеличит транзитные потоки и укрепит позиции государств СНГ в глобальной торговле.

Региональные механизмы сотрудничества в сфере транспорта и транзита на пространстве СНГ сегодня переживают этап активного развития и модернизации, учитывающий цифровые тенденции. На примере западного и транскаспийского направлений МТК «Север–Юг» отчетливо видно, как комбинируются усилия по правовой унификации и цифровой трансформации. Правовой режим этих маршрутов формируется многосторонними соглашениями СНГ и двусторонними соглашениями, призванными облегчить перемещение товаров через границы.

---

[166] Port Community Systems: Driving Trade in the 21st Century [Электронный ресурс] // The World Bank. 01.11.2023. URL: https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/port-community-systems-driving-trade-in-the-21st-century (дата обращения: 28.01.2026).

В перспективе реализация намеченных мер – от создания единого цифрового пространства обмена данными до пилотных проектов электронных накладных – позволит значительно повысить пропускную способность и привлекательность МТК «Север–Юг».

Для государств СНГ это означает новые возможности экономического роста, развитие транзитного потенциала и укрепление кооперационных связей. Уже достигнутые соглашения (например, о совместном строительстве участка Решт–Астара[167], о запуске e-CMR[168] и др.) показывают, что практический интерес в регионе присутствует.

Таким образом, западное и транскаспийское направления МТК «Север–Юг» становятся примером успешного регионального взаимодействия, где объединяются инфраструктурные проекты, правовая гармонизация и цифровые инновации. В рамках СНГ создается комплексная система сотрудничества, способная отвечать вызовам времени и использовать географические преимущества для достижения экономических результатов.

[167] Россия и Иран договорились о строительстве железной дороги Решт–Астара // Минтранс России: офиц. сайт. 17.05.2023 – [Электронный ресурс]. – URL: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10711 (дата обращения: 26.01.2026).

[168] Резолюция III Международного Каспийского цифрового форума – [Электронный ресурс]. – URL: https://caspiandigital.ru/assets/file/rezolut.pdf (дата обращения: 26.01.2026). С. 2–3.

ГЛАВА 2. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ТРАНСКАСПИЙСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ МТК «СЕВЕР–ЮГ»

2.1. Правовой статус Каспийского моря и международно-правовой режим морских и мультимодальных перевозок по транскаспийскому маршруту МТК «Север-Юг»

Транскаспийский участок транспортного коридора «Север–Юг» включает морскую перевозку грузов между портами, расположенными на побережье Каспийского моря. К ним относятся, прежде всего, российские порты (Астраханский транспортный узел, включающий морской порт Астрахань и порт Оля; порт Махачкала) и иранские порты (в частности, Бендер-Энзели, Бендер-Амирабад, Нека и др. на иранском побережье).

Морское сообщение между Россией и Ираном по Каспию является центральным звеном транскаспийского маршрута, позволяющим избежать транзит через третьи страны. Юридическая специфика таких перевозок определяется как вышеописанным особым статусом Каспия, а также применимыми международными морскими стандартами в той мере, в какой они обязательны для соответствующих прикаспийских государств и не противоречат специальному региональному режиму Каспия.

Отметим, что на Каспийском море действует режим национального флага прикаспийских государств. Практически это означает, что грузовые суда, осуществляющие рейсы через Каспий, должны находиться под флагом России, Ирана, Казахстана, Азербайджана или Туркменистана.

Таким образом, в рамках морского сегмента МТК «Север–Юг» перевозки выполняются компаниями, зарегистрированными в прикаспийских государствах, и по отношению к ним применяются законодательства этих стран и многосторонние соглашения между ними.

Иностранные судоходные компании могут участвовать лишь косвенно: например, через создание совместных предприятий с местными партнерами или передачу судов под флаг прикаспийских государств при соблюдении их

требований[169] (в отдельных юрисдикциях, таких как Казахстан, предусмотрена процедура выдачи разрешения на эксплуатацию судна под иностранным флагом в своем секторе Каспия, однако это касается единичных случаев и в целом не отменяет общего принципа)[170].

Данная особенность накладывает определенные ограничения, но и обеспечивает преференции национальным судам. В частности, для развития маршрута Россия и Иран активно наращивают сотрудничество именно на уровне национальных судоходных администраций и флотов.

Так, правительствами обсуждаются меры по созданию совместных паромных и фидерных линий через Каспий, организации регулярного сообщения между российскими и иранскими портами, включая создание смешанных судоходных компаний.

На национальном уровне государства предпринимают усилия по увеличению тоннажа своих каспийских флотов. Например, Россия реализует через Государственную транспортно-лизинговую компанию программу постройки специализированных контейнеровозов класса «река-море» для работы на Каспии: в 2023 г. заложены первые 4 судна проекта 00108, рассчитанные на перевозку контейнеров по Волго-Донскому каналу и Каспийскому морю[171].

По оценкам Объединенной судостроительной корпорации (*далее* - ***ОСК***), для работы МТК «Север–Юг» через Каспий потребуется не менее 45 новых судов, ориентировочная стоимость которых составляет 78 млрд руб. Строительство части

---

[169] Letiaev V.A. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea 2018: Hidden Meanings of the Legal Text and Its Geopolitical Consequences // Caspium Securitatis: журнал каспийской безопасности. — 2025. — № 4. — P. 24–41. – [Электронный ресурс]. –URL: https://caspiumsecuritatis.ru/index.php/csj/article/download/167/147/ (дата обращения: 29.01.2026).

[170] Закон Республики Казахстан от 17 января 2002 г. № 284-II «О торговом мореплавании» // FAOLEX. – [Электронный ресурс]. – URL: https://faolex.fao.org/docs/pdf/kaz50333.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — С. 10.

[171] На верфи ОСК в Астрахани заложен головной контейнеровоз проекта 00108. // ОСК: офиц. сайт. — 04.05.2023. – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.aoosk.ru/press-center/news/na-verfi-osk-v-astrakhani-zalozhen-golovnoy-konteynerovoz-proekta-00108-/ (дата обращения: 29.01.2026). — С. 5.

из них планируется осуществлять в сотрудничестве с иностранными верфями (рассматривается, например, индийская верфь в Гоа)[172].

Для осуществления этих проектов требуются согласованные нормативы по допуску новых судов к плаванию (классификационные требования, стандарты безопасности), в связи с чем возможно заключение российско-иранских соглашений о взаимном признании документов на суда и экипажи и пр.

Несмотря на изолированность Каспия, прибрежные государства участвуют в ряде международных морских конвенций, однако их применение к Каспийскому морю не является автоматическим и определяется участием каждого государства, предметом конкретного договора, национальным законодательством и специальным региональным режимом Каспия.

В качестве международных стандартов, применимых при наличии соответствующих обязательств государств, могут учитываться Международная конвенция по охране человеческой жизни на море от 1974 г. (SOLAS)[173], Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов от 1973 (MARPOL)[174], Международные правила предупреждения столкновений судов от 1972 г. (МППСС)[175] и иные акты. Каждое государство контролирует соблюдение обязательных для него требований на своих судах (флаговый контроль) и в пределах своей юрисдикции (береговой и портовый контроль).

В отсутствие иностранных судов на Каспии режим портового государственного контроля упрощается до взаимного контроля между

---

[172] Российские суда для Каспия будут строить на верфи в Гоа. // PortNews. — 25.10.2023. – [Электронный ресурс]. – URL: https://portnews.ru/news/355338/ (дата обращения: 29.01.2026).

[173] Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (SOLAS) (Лондон, 1 ноября 1974 г.). // Федеральное агентство по рыболовству. – [Электронный ресурс]. – URL: https://fish.gov.ru/wp-content/uploads/2021/10/solas_1974.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — С. 1.

[174] Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (London, 17 February 1978) (MARPOL 73/78) // United Nations Treaty Series. – [Электронный ресурс]. – URL: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201340/volume-1340-A-22484-English.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — P. 184.

[175] Международные правила предупреждения столкновений судов в море, 1972 г. (МППСС / COLREG) (Лондон, 20 октября 1972 г.) // United Nations Treaty Series. – [Электронный ресурс]. – URL: https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201050/volume-1050-i-15824-english.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — P. 1–2.

государствами-участниками (существует, например, Каспийский комитет по сотрудничеству морских администраций, где обсуждаются вопросы стандартизации требований к судам).

Следует отметить, что ряд глобальных морских конвенций прямо не рассчитаны на замкнутые моря без выхода к океану – например, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (UNCLOS)[176] не распространяется на правовое регулирование Каспийского моря как особого регионального водоёма; его режим определяется специальными соглашениями прикаспийских государств, включая Конвенцию от 2018 г.[177] Тем не менее, прикаспийские государства применяют международные морские стандарты к своим судам и портовой деятельности лишь в той мере, в какой соответствующие договоры обязательны для них и не противоречат специальному региональному режиму Каспия.

Что касается правового регулирования собственно перевозок грузов морем (т.е. договоров морской перевозки, ответственности перевозчика, оформления коносаментов и т.д.), то оно осуществляется на основе национального законодательства стран флага/портов и применимых международных соглашений в области торгового судоходства.

Например, Россия и Казахстан являются участниками Гаагско-Висбийских правил (Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. с протоколами)[178], Азербайджан и Иран – участники

---

[176] Конвенция ООН по морскому праву, 1982 г. (UNCLOS) (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.) // United Kingdom Treaty Series No. 81 (1999). – [Электронный ресурс]. – URL: https://treaties.fcdo.gov.uk/data/Library2/pdf/1999-TS0081.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — P. 1–2.

[177] Конвенция о правовом статусе Каспийского моря (Актау, 12 августа 2018 г.) // Tehran Convention Secretariat. – [Электронный ресурс]. – URL: https://tehranconvention.org/system/files/web/convention_on_the_legal_status_of_the_caspian_sea_ru.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — С. 1–2.

[178] International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Brussels, 25 August 1924) as amended by the Protocols of 23 February 1968 and 21 December 1979 – [Электронный ресурс]. – URL: https://dgtr.de/wp-content/uploads/HagueVisbyRules19681979engl.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — P. 1–3.

Гамбургских правил 1978 г.[179], регулирующих ответственность морского перевозчика. При осуществлении транскаспийских рейсов стороны контракта перевозки могут выбирать применимое право в договоре фрахтования/коносаменте, однако общая тенденция состоит в применении норм, схожих с международно-принятыми[180].

Активизация судоходства по транспортному коридору требует особого внимания к безопасности на море. Правовой аспект включает обеспечение лоцманской проводки, аварийно-спасательного обслуживания, поисково-спасательных операций и расследования инцидентов. В 2018 г. параллельно с Конвенцией от 2018 г. было согласовано (но не вступило в силу) Соглашение о предотвращении инцидентов на Каспийском море, призванное установить правила поведения военных кораблей и предупредить их столкновения.

В отношении гражданских судов на Каспии вопрос применения Международной конвенции по поиску и спасанию на море от 1979 г. (SAR Convention)[181] не следует формулировать как автоматическое применение данной конвенции; он должен оцениваться с учетом участия государств, предметной сферы соответствующей конвенции и специального режима Каспия. Кроме того, в 2022 г. велась работа над Соглашением о сотрудничестве в области поиска и спасания на Каспии[182]. Также функционируют системы навигационно-

---

[179] United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules) (Hamburg, 31 March 1978) // UNCITRAL. – [Электронный ресурс]. – URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — P. 6–8.

[180] Poliak M., Salamakhina E. Comparison of the Multimodal Transport Operator’s and a Freight Forwarder’s Liability Limit in International Transport. Case Study // LOGI – Scientific Journal on Transport and Logistics. — 2023. — Vol. 14. — No. 1. — P. 66–76. — DOI: 10.2478/logi-2023-0007. – [Электронный ресурс]. –URL: https://reference-global.com/pdf/10.2478/logi-2023-0007 (дата обращения: 29.01.2026).

[181] International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR Convention) (Hamburg, 27 April 1979) // United Nations Treaty Series. – [Электронный ресурс]. – URL: https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201405/volume-1405-i-23489-english.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — P. 1–2.

[182] Выступление Президента Туркменистана Сердара Бердымухамедова на Шестом Каспийском Саммите (29.06.2022) // Офиц. сайт Туркменистана. – [Электронный ресурс]. – URL: https://turkmenistan.gov.tm/index.php/ru/post/64485/vystuplenie-prezidenta-turkmenistana-serdara-berdymuhamedova-na-shestom-kaspijskom-sammite (дата обращения: 29.01.2026).

гидрографического обеспечения: гидрометеорологическая служба на основе соглашения от 2014 г. обменивается данными, издаются совместные гидрографические карты и лоции для Каспия[183].

На данный момент пропускная способность морского сегмента МТК «Север–Юг» сдерживается рядом факторов, часть из которых связана с правовым регулированием. Отсутствие у России и Ирана достаточного числа современных грузовых судов типа «река–море» высокой грузоподъемности, способных беспрепятственно ходить по Волго-Каспийскому каналу, является одной из проблем, решение которой требует не только инвестиций, но и координации стандартов судостроения и взаимного признания технических требований – например, согласования между регистрирующими органами (Российским морским регистром судоходства и иранскими классификационными органами) единых критериев.

Также имеет значение модернизация портовой инфраструктуры, включая углубление фарватеров, расширение причалов под большие суда, внедрение электронных систем управления грузами, что требует соответствующих нормативных изменений и согласований (в том числе экологических экспертиз, поскольку углубление дна Каспия должно проводиться с учетом Конвенции от 2018 г. и природоохранных норм).

В целом, международно-правовой режим морских перевозок по транскаспийскому маршруту можно охарактеризовать как режим регионального каботажа (coastal shipping) между пятью государствами на основе специальных соглашений. Он использует отдельные стандарты, характерные для международного морского права (в части безопасности судоходства, ответственности перевозчика и др.), но не сводится к классическому режиму международного моря и действует с учетом специальных ограничений (на флаг,

---

[183] Соглашение о сотрудничестве в области гидрометеорологии Каспийского моря (Астрахань, 29 сентября 2014 г.) // (в составе) Постановление Правительства Республики Казахстан от 16 июля 2015 года № 533 «Об утверждении Соглашения…». – [Электронный ресурс]. – URL: https://tehranconvention.org/system/files/kazakhstan/ob_utverzhdenii_soglasheniya_o_sotrudnichestve_v_oblasti_gidrometeorologii_kaspiyskogo_morya.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — С. 1–2.

национальность судовладельца) и тесным межгосударственным сотрудничеством для поддержания навигации. Эта модель призвана обеспечить суверенный контроль прикаспийских государств над стратегическим транспортным маршрутом и одновременно стимулировать рост торговли между ними.

Транскаспийский маршрут МТК «Север–Юг» по своей природе является мультимодальным, то есть включает последовательное использование нескольких видов транспорта (морского, железнодорожного, автомобильного) для доставки грузов от отправителя к получателю. Например, груз из России отправляется по железной дороге до порта Астрахань, далее морем до иранского порта Энзели, затем железной дорогой или автотранспортом через Иран до порта Бендер-Аббас на побережье Индийского океана, откуда следует морским путем в Индию.

Мультимодальные (смешанные) перевозки на данный момент не урегулированы единой универсальной конвенцией, охватывающей все виды транспорта и все аспекты ответственности. Попытка принятия Конвенции ООН о международных мульти-модальных перевозках грузов в 1980 году[184] оказалась безрезультатной: она не вступила в силу из-за недостаточного числа ратификаций.

Поэтому правовое регулирование мультимодальных сообщений строится на комбинации различных отраслевых конвенций и соглашений, а также на основе договоров (контрактов) между участниками перевозочного процесса.

В рамках МТК «Север–Юг» стороны исходят из необходимости гармонизовать национальное законодательство и практики в области мультимодальных перевозок. Например, Соглашение от 2000 г.[185] прямо указывает на задачу унификации правового регулирования транспорта и создания

---

[184] United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 24 May 1980) // United Nations Treaty Collection (MTDSG). – [Электронный ресурс]. – URL: https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/xi-e-1.en.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — P. 1.

[185] Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» (Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 г.) // Контур.Норматив. – [Электронный ресурс]. – URL: https://normativ.kontur.ru/document?documentId=8729&moduleId=1 (дата обращения: 29.01.2026). — Ст. 2.

недискриминационных условий для перевозчиков на всех видах транспорта. Аналогично, каспийское транспортное соглашение от 2018 г.[186] подчёркивает важность мультимодальных перевозок для повышения эффективности транспортной цепи и призывает государства сотрудничать в этой сфере.

Одним из ключевых вопросов мультимодальных перевозок является оформление транспортного документа, действующего на всем протяжении маршрута, несмотря на смену видов транспорта. В практике МТК «Север–Юг» используются различные подходы.

Перевозка может оформляться как серия отдельных договоров (например, морской коносамент на участок Астрахань–Энзели, затем железнодорожная накладная на участок по Ирану, и т.д.). Однако стоит отметить, что в рамках оптимизации получили распространение сквозные (through) накладные, признаваемые всеми участниками.

В Евразийском регионе реализуется инициатива по внедрению Единого транспортного документа ЕАЭС[187], а также проводится апробация сквозной электронной накладной. Наряду с этим применяются коммерческие инструменты: экспедиторские компании используют документы Международной федерации экспедиторских ассоциаций — FIATA (*далее — **FIATA***), в частности FIATA Multimodal Bill of Lading (сквозной экспедиторский коносамент)[188] и сопоставимые документы, которые на договорной основе распространяются на всю логистическую цепочку перевозки.

Ответственность за сохранность груза и соблюдение сроков в мультимодальной схеме распределяется согласно условиям договора

---

[186] Соглашение между Правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта (г. Актау, 12 августа 2018 г.) // ИС «Параграф» (prg.kz). – [Электронный ресурс]. – URL: https://prg.kz/Document/?doc_id=37904242 (дата обращения: 29.01.2026). — Ст. 2; ст. 3, п. 1.

[187] Анализ законодательства государств-членов в сфере транзитных и мультимодальных перевозок // Евразийская экономическая комиссия. — 2013. – [Электронный ресурс]. – URL: https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/transportnaya_politika/Analiticheskiy-doklad-po-tranzitnym-i-multimodalnym-perevozkam.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — С. 81–82.

[188] Terms and Conditions applicable to the FIATA Multimodal Transport Bill of Lading: guidance note // FIATA. – [Электронный ресурс]. – URL: https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/aBMzK_IqRLda-ByBI_GuidancenoteontheTermsandconditionsapplicabletotheFIATAMulti-modalTransportBillofLading.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — P. 1.

мультимодальной перевозки и применимого законодательства[189]. Часто используется сетевой принцип ответственности: каждый перевозчик (морской, железнодорожный, автомобильный) отвечает по тем законам и конвенциям, которые регулируют его участок. Например, если на иранском ж/д участке действует единая железнодорожная накладная Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (*далее* – ***СМГС)*** (для государств СНГ и Ирана)[190], то вопросы ответственности решаются по СМГС; на морском участке – по морскому праву.

На сухопутных отрезках маршрута применяются различные международные правовые акты. Россия, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Иран являются членами Организации сотрудничества железных дорог и участвуют в СМГС[191]. Это означает, что груз, следующий по железной дороге, может перевозиться по единой накладной СМГС от отправления в Россию до пункта назначения в Иране (по присоединенной к СМГС иранской ж/д линии, например до Бендер-Аббаса). Для западного маршрута через Азербайджан также действует СМГС. Таким образом, железнодорожная составляющая транспортного коридора имеет единое правовое поле, что значительно облегчает транзит.

Все государства маршрута (Россия, Иран, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан) являются участниками Конвенции о договоре международной

---

[189] Мартынова Е. Международные транспортные коридоры как фактор формирования Большого Евразийского партнерства // Россия и новые государства Евразии. — 2023. — № III (LX). — С. 68–77. — DOI: 10.20542/2073-4786-2023-3-68-77. – [Электронный ресурс]. –URL: https://www.imemo.ru/files/File/magazines/rossia_i_novay/2023_03/12-Martynova.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

[190] Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (действует с 1 ноября 1951 г.; с изм. и доп. на 1 июля 2021 г.) // Министерство транспорта Российской Федерации: офиц. интернет-ресурс. – [Электронный ресурс]. – URL: https://mintrans.gov.ru/file/464603 (дата обращения: 29.01.2026). — С. 5–8.

[191] Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (действует с 1 ноября 1951 г.; с изм. и доп. на 1 июля 2021 г.) // Министерство транспорта Российской Федерации: офиц. интернет-ресурс. – [Электронный ресурс]. – URL: https://mintrans.gov.ru/file/464603 (дата обращения: 29.01.2026). — С. 5–8.

дорожной перевозки грузов 1956 г. (Конвенции CMR)[192]. Соответственно, при автомобильной доставке по части пути используется накладная CMR, а ответственность перевозчика определяется этой конвенцией. Кроме того, действует таможенная Конвенция МДП 1975 г. (о международной перевозке грузов с применением книжки МДП)[193].

Применение Конвенции МДП особенно важно, если грузы идут на автотранспорте через несколько границ (например, транзитом через Азербайджан). Конвенция МДП облегчает прохождение таможенных процедур, допускает опломбированные грузы без досмотра по пути, что ускоряет движение.

В начальной (северной) части маршрута задействован Волжско-Каспийский водный путь, по которому суда идут из Волги в Каспий. Здесь применяются Соглашения СНГ и ЕАЭС о внутреннем судоходстве[194], а также национальное законодательство России (в частности, Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации)[195].

Если бы рассматривался комбинированный путь, включающий, например, Черное море, то важными были бы соглашения типа Конвенции о режимах транзита через международные внутренние водные пути[196], но непосредственно

---

[192] Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (Geneva, 19 May 1956) // United Nations. – [Электронный ресурс]. – URL: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201079/volume-1079-I-16510-English.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — P. 1–2.

[193] Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention), 1975 // United Nations Treaty Series. – [Электронный ресурс]. – URL: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201079/volume-1079-I-16510-English.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — P. 2–3.

[194] Соглашение о судоходстве (г. Алматы, 1 февраля 2019 г.) // Правовой портал ЕАЭС. – [Электронный ресурс]. – URL: https://regulation.eaeunion.org/upload/iblock/995/0h5791i1lh2ukquyqmi5jnx4v9qc8id4/pd_24072015_att.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — С. 2–3.

[195] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации. – [Электронный ресурс]. – URL: https://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102069974 (дата обращения: 29.01.2026).

[196] Convention and Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern (Barcelona, 20 April 1921) // United Kingdom Treaty Series No. 28 (1923). – [Электронный ресурс]. – URL: https://treaties.fcdo.gov.uk/data/Library2/pdf/1923-TS0028.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — P. 16–18.

для транскаспийского маршрута это не актуально, так как маршрут проходит внутри замкнутого бассейна.

Ключевым элементом, влияющим на организацию мультимодальной перевозки, являются таможенные процедуры при пересечении границ.

На транскаспийском маршруте можно отметить два подобных отрезка: во-первых, на российско-иранском участке, где юридически значимым является пересечение морской границы в акватории Каспия либо прибытие судна в порт захода; во-вторых, при последующем транзите через территорию Ирана и отправке грузов морем в Индию — на этапе выхода из иранского порта, когда применяются правила иранского таможенного режима вывоза и соответствующие процедуры контроля.

При этом Россия и Иран не имеют на сегодня двустороннего соглашения об объединенном таможенном контроле, вместе с тем в рамках МТК «Север–Юг» продолжаются переговоры, направленные на упрощение таможенного контроля на границе и снижение транзакционных издержек участников перевозки.

Соглашение от 2000 г. прямо говорит о необходимости упрощения и унификации всех административных процедур, включая таможенные, в соответствии с международными стандартами. В развитие указанного требования на практике действуют институциональные и технологические механизмы, призванные ускорить прохождение контроля и оформление грузов:

- внедряется электронный обмен предварительной информацией между таможенными органами (в том числе направление манифестов до прибытия судна), что позволяет перейти к риск-ориентированному планированию контроля и сокращает время оформления в порту;
- используются подходы, закреплённые в Конвенции о гармонизации пограничного контроля 1982 г.[197] (участницами которой являются Российская Федерация, Азербайджан и Иран), устанавливающей

[197] Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.) // docs.cntd.ru. – [Электронный ресурс]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/551160441 (дата обращения: 29.01.2026). — Ст. 2–3.

принципы координации различных видов контроля на границе (таможенного, санитарного, фитосанитарного и др.);

- на российской стороне создаются центры электронного декларирования, ориентированные на потоки по транспортному коридору, что обеспечивает возможность удалённого оформления и уменьшает портовые простои;
- дополнительно применяется инструмент карнетов АТА[198] для временного ввоза либо транзита отдельных категорий товаров (например, выставочного оборудования), который не носит массового характера, но функционально облегчает перемещение специфических грузов.

Кроме того, заключены соглашения о взаимном признании результатов таможенного контроля с некоторыми странами-участницами транспортного коридора (например, между Россией и Азербайджаном[199]). Даже при отсутствии аналогичного режима в отношениях с Ираном такие соглашения опосредованно способствуют снижению административной нагрузки на цепочку перевозки и повышают предсказуемость процедур на сопряжённых участках маршрута.

Мультимодальная перевозка создаёт сложность в распределении ответственности за груз при его повреждении или утрате, а также при задержке доставки. Существуют два подхода: единая (смешанная) ответственность оператора мультимодальной перевозки за весь маршрут или раздельная (сетевая) ответственность по участкам.

В отсутствие унифицированной конвенции большинство перевозок по МТК «Север–Юг» строятся на сетевом принципе: ответственность каждого перевозчика

---

[198] Customs Convention on the A.T.A. Carnet for the Temporary Admission of Goods (A.T.A. Convention), Brussels, 6 December 1961 // United Nations, Treaty Series. Vol. 473. No. 6864; Convention on Temporary Admission, Istanbul, 26 June 1990.

[199] Протокол между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Государственным таможенным комитетом Азербайджанской Республики о взаимном признании результатов таможенного контроля в отношении определенных видов товаров в электронном виде (Москва, 20 мая 2021 г.) // Альта-Софт. – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.alta.ru/tamdoc/21bn0195/ (дата обращения: 29.01.2026). — Ст. 2; ст. 7; ст. 9.

определяется соответствующей конвенцией (CMR, SMGS, морским правом). Однако экспедитор или оператор, заключивший договор с клиентом на всю доставку, несет перед клиентом договорную ответственность и затем регрессно обращается к фактическому виновнику.

Для снижения рисков широко применяется страхование грузов (карго-страхование) на весь маршрут, причем страховые полисы учитывают мультимодальность. Стороны могут оговорить в контракте перевозки применение единых правил, например Правил ООН/ЮНКТАД для комбинированных перевозок 1992 г. (не имеющих силы договора, но часто используемых как модель условий)[200].

Такая оговорка может унифицировать ответственность, но ее эффективность зависит от юрисдикции спора.

В последние годы реализация транскаспийского маршрута перешла от пилотных этапов к регулярной эксплуатации[201]. В 2021–2022 гг. прошла серия пробных отправок контейнерных поездов и судов: например, в июле 2022 г. первый грузовой поезд с контейнерами отправился из России в Бендер-Аббас через Каспий и далее по железной дороге.

С октября 2022 г. началось регулярное ежемесячное отправление контейнерных поездов по транспортному коридору[202]. Эти пилотные проекты выявили ряд технических и организационных проблем. Так, наряду с упомянутой нехваткой флота, отмечались вопросы несовместимости железнодорожной колеи,

---

[200] UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (1992) // UNCTAD. – [Электронный ресурс]. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — P. 7–13.

[201] Сорокин Д.В. Развитие железнодорожного транспорта в системе международных транспортных коридоров на примере МТК «Север–Юг»: дис. … канд. наук. — Ростов-на-Дону, 2024. — 215 с. — С. 83–86. – [Электронный ресурс]. –URL: https://bypass.rgups.ru/site/assets/files/212733/dissertatciianasaitsorokin_30_08_2024.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

[202] Международный транспортный коридор «Север – Юг» и его значение для Ирана: аналитическая статья // Российский совет по международным делам. — 26.07.2023. – [Электронный ресурс]. – URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-i-ego-znachenie-dlya-irana/ (дата обращения: 29.01.2026).

требующие перестановки колёсных пар или перевалки контейнеров на границе Ирана и Азербайджана.

Решение требует, помимо инженерных мер, также договорно-правовых: заключения соглашений о техническом взаимодействии железных дорог, сертификации перегрузочного оборудования и т.п.[203] Аналогично, для слаженной работы морского и железнодорожного расписания нужно правовое закрепление сквозного графика, что может выражаться в соглашениях портов с железными дорогами о приоритете обработки транзитных контейнеров и т.д.

Каспийские порты России, Ирана, а также (при задействовании альтернативных вариантов маршрута) Казахстана, Туркменистана и Азербайджана выполняют функции перевалки грузов с морского транспорта на железную дорогу/автотранспорт и наоборот. От эффективности и правового режима работы портов во многом зависит скорость и удобство транзита по транспортному коридору.

В Российской Федерации правовой статус морских портов определяется Федеральным законом от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации…»[204] и связанными подзаконными актами. Порты Астрахань, Оля и Махачкала официально включены в Реестр морских портов России и открыты для международного сообщения.

Закон регулирует вопросы собственности портовой инфраструктуры, доступа к портовым услугам, деятельности администраций портов и капитанов морских портов.

Для развития транзитной функции Каспийских портов в последние годы принимаются меры государственной поддержки: инвестируются средства в

---

[203] Семедов С.А., Шилова А.В. Проект МТК «Север – Юг»: проблемы и перспективы в условиях санкций // Обозреватель – Observer. — 2023. — № 2. — С. 52–61. — DOI: 10.48137/2074-2975_2023_2_52. – [Электронный ресурс]. –URL: https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/885894671.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

[204] Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Президент России (официальный интернет-ресурс). — 08.11.2007. – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.kremlin.ru/acts/bank/26440 (дата обращения: 29.01.2026).

модернизацию причалов, дноуглубление Волго-Каспийского канала, строительство новых терминалов.

Например, реализуется проект строительства нового глубоководного порта Лагань в республике Калмыкия (северный Каспий)[205]. Планируется, что он станет специализированным хабом для контейнерных перевозок МТК «Север–Юг» и сможет принимать суда большей осадки.

Правовое обеспечение этого проекта включает акты Правительства Российской Федерации о выделении земли под порт, инвестиционный договор с инвестором, а также планируется присвоение Лаганскому терминалу статуса морского порта федерального значения с включением в реестр[206].

Организационно управление российскими портами Каспия осуществляет ФГУП «Росморпорт»[207] через Астраханский филиал, а надзор за безопасностью – капитаны портов (государственные должностные лица)[208]. Порты работают в открытом режиме для иностранных судов, но в случае с Каспием это означает открытость для судов прикаспийских стран.

Российское законодательство допускает создание в портах свободных портовых зон или особых экономических зон портового типа для стимулирования торговли.

Так, в Астраханской области функционирует особая экономическая зона портового типа «Лотос», ориентированная на судостроение и логистику – она предоставляет налоговые льготы резидентам. Хотя сама ОЭЗ «Лотос» не находится

---

[205] Строительство морского порта «Лагань»: презентация проекта. – [Электронный ресурс]. – URL: https://casp-geo.ru/wp-content/uploads/2024/09/prezentatsiya-PL.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — P. 1–2, P. 5.

[206] Правительство РФ утвердило проект строительства морского порта в Калмыкии // Минтранс России. — 03.08.2020. – [Электронный ресурс]. – URL: https://mintrans.gov.ru/press-center/branch-news/2590 (дата обращения: 29.01.2026).

[207] Услуги Астраханского филиала: официальная страница // ФГУП «Росморпорт». – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.rosmorport.ru/filials/asf/ (дата обращения: 29.01.2026).

[208] Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ // КонсультантПлюс. – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 29.01.2026). —ст. 74, ст. 76.

на территории порта, она связана с портовым комплексом, и участники транспортного коридора могут ею пользоваться.

В Исламской Республике Иран управление портами сосредоточено в организации PMO (Ports and Maritime Organization)[209], которая выполняет роль государственного регулятора и оператора портов. Правовое регулирование портов основано на Законе о портах и судоходстве[210], а также на специальном законодательстве о свободных зонах[211].

Главный каспийский порт Ирана – Бендер-Энзели (Бандер-Анзали) – вместе с прилегающей территорией входит в состав Свободной торгово-промышленной зоны Энзели. Этот статус особой зоны был установлен решением правительства Ирана в начале 2000-х гг.[212]

Свободная зона Энзели имеет собственные нормы, призванные облегчить торговлю: действует льготный таможенно-налоговый режим (освобождение от уплаты пошлин при ввозе товаров в зону до реэкспорта, льготы по подоходному налогу для компаний и т.д.).

По сути, порт Энзели служит транзитно-логистическим центром: грузы, прибывающие морем, могут перерабатываться и складироваться в зоне без применения обычного таможенного тарифа, что важно для консолидации и последующей отправки[213].

---

[209] Ports & Maritime Organization: presentation. – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.transportevents.com/presentations/tehran2017/PMO_Presentation1.pdf (дата обращения: 29.01.2026). — P. 5–6.

[210] Iranian Maritime Code of 1964 // United Nations. National Legislation and Treaties Relating to the Law of the Sea. Division III. The High Seas. URL: https://legal.un.org/legislativeseries/pdfs/chapters/book15/book15_part1_III.pdf (дата обращения: 23.05.2026).

[211] Aghazada M. Transport Geopolitics in the Caucasus-Caspian Region: the Position of Azerbaijan and Iran // Central Asia as an Emerging Subsystem of International Relations / ed. K.P. Kurylev. — Moscow: Aspect Press, 2024. — P. 65–77. – [Электронный ресурс]. –URL: https://www.researchgate.net/publication/391907375_Transport_Geopolitics_in_the_Caucasus-Caspian_Region_the_Position_of_Azerbaijan_and_Iran (дата обращения: 29.01.2026).

[212] Anzali Port: Iran’s gateway to Caspian & beyond // Tehran Times. — 15.07.2025. – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.tehrantimes.com/news/515633/Anzali-Port-Iran-s-gateway-to-Caspian-and-beyond (дата обращения: 29.01.2026).

[213] Baumgartner A., Beer M., Siegel K., Dhawan A. The Shift Towards Increased Autonomy in Special Jurisdictions: Legal and Regulatory Implications for Governance, Sovereignty, and the Innovation Economy // Journal of Special Jurisdictions. — 2025. — (вып.). — P. 28–46. – [Электронный ресурс]. –

Кроме Энзели, к транскаспийскому маршруту подключается новый порт Бендер-Амирабад (провинция Мазендеран), который специализируется на перевозке зерна, металлов и контейнеров, имеет железнодорожное соединение с иранской сетью.

Стоит отметить, что Иран еще в 2008 г. принял внутренний акт о присоединении к Соглашению от 2000 г.[214] и активно использует положения данного соглашения о равном доступе к инфраструктуре, требуя недискриминационного приема своих грузов в российских портах.

На взаимной основе иранские порты предоставляют приоритетное обслуживание транзитных российских грузов, что зафиксировано в протоколах двусторонних межправительственных комиссий Российской Федерации – Исламской Республики Иран[215]. Кроме того, стороны договорились о взаимном понижении портовых сборов для судов друг друга, чтобы стимулировать движение по транспортному коридору[216].

Хотя непосредственный транскаспийский маршрут МТК «Север–Юг» соединяет Россию и Иран, определенную роль играют и порты остальных прикаспийских государств как альтернативные узлы или части смежных маршрутов.

Важно отметить, что официальный Баку также обладает статусом свободной экономической зоны (Алятская Свободная Экономическая Зона учреждена в 2017

URL: https://journalofspecialjurisdictions.com/index.php/jsj/article/download/71/62/271 (дата обращения: 29.01.2026).

[214] Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» (Санкт-Петербург, 12.09.2000) // МИД России. – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/multilateral_contract/50590/ (дата обращения: 29.01.2026).

[215] Russia, Iran to create consortium of shipping companies, ports of two countries — ministry // TASS. — 23.04.2025. – [Электронный ресурс]. – URL: https://tass.com/economy/1948183 (дата обращения: 29.01.2026). — Para. 1–3.

[216] Корноухова Г. Г. Обсуждение проекта строительства Энзелийского порта в Персии в российских правительственных ведомствах на рубеже XIX–XX вв. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. — 2024. — № 4 (81). — С. 76. – [Электронный ресурс]. – URL: https://kaspy.asu-edu.ru/storage/archive/4%2881%29/75-85.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

г.)[217], что сходно по идее функционирования с портом Энзели в Иране. Так, порт Алят в Азербайджане (крупнейший порт на западном берегу Каспия) интегрирован преимущественно в западный маршрут (железной дорогой в Иран через Астару), однако при необходимости может обрабатывать грузы транскаспийского направления (например, поступающие морем из Казахстана или Туркменистана и направленные далее в Иран)[218].

Порты Актау и Курык в Казахстане ориентированы главным образом на транзит Восток–Запад (Китай–Кавказ через Каспий), но в контексте МТК «Север–Юг» могут быть задействованы в восточной ветке: например, грузы из России могут быть направлены в Иран по сухопутному железнодорожному маршруту через Казахстан и Туркменистан, что позволяет осуществлять перевозку без использования морского плеча.

Тем не менее Казахстан и Туркменистан, являясь участниками Соглашения от 2018 г. о транспорте и одновременно проявляя заинтересованность в присоединении к транспортному коридору, уделяют приоритетное внимание унификации портовых норм[219].

Казахстан, например, утвердил правила допуска иностранных (нерезидентных) операторов в свои порты на принципах, согласованных с Россией и другими (единые требования по безопасности, экологии, страхованию).

Это является следствием выполнения обязательства по Соглашению о транспорте от 2018 г.: обеспечить равные условия доступа к инфраструктуре[220].

---

[217] Ilham Aliyev laid the foundation stone for Alat Free Economic Zone // President of the Republic of Azerbaijan (official website). — 01.07.2021. – [Электронный ресурс]. – URL: https://president.az/en/articles/view/52363 (дата обращения: 29.01.2026).

[218] Khurshudov S.A. The Role of Baku Port, Alat Free Economic Zone and BTK Railway in the Development of the Middle Corridor: thesis (Bachelor/Master level). — Rome: LUISS Guido Carli, 2025. — 52 p. — P. 15–19. – [Электронный ресурс]. –URL: https://tesi.luiss.it/43567/1/791531_KHURSHUDOV_SAMIR%20AZAD%20O.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

[219] Соглашение между Правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта (г. Актау, 12 августа 2018 года) // Параграф (prg.kz). – [Электронный ресурс]. – URL: https://prg.kz/Document/?doc_id=37904242 (дата обращения: 29.01.2026).

[220] Малышева Д.Б. Международный транспортный коридор «Север – Юг» и страны Центральной Азии // Ближний и постсоветский Восток. — 2024. — № 4 (8). — С. 7–21. — DOI: 10.31249/j.2949-2408.2024.04.01. – [Электронный ресурс]. –URL: https://bpv-inion.ru/files/2024_MPSE_4-7-21.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

Транскаспийский маршрут МТК «Север–Юг» обеспечен основополагающей правовой базой, охватывающей как статус водного пространства, так и практические аспекты организации перевозочного процесса.

Заключение Конвенции от 2018 г. стало исторической вехой, устранившей многолетнюю неопределенность и юридически закрепившей особый режим Каспия[221]. В результате прикаспийские государства получили эксклюзивное право осуществлять судоходство по Каспию, что создает замкнутую, контролируемую самим регионом систему морских коммуникаций для МТК «Север–Юг».

В то же время международные договоры и соглашения закладывают принципы открытости и недискриминации в предоставлении транспортных услуг. Правовой режим МТК «Север–Юг» предполагает, что каждое государство-участник будет проводить гармонизированную транспортную политику, устранять нормативные барьеры и содействовать интеграции инфраструктур.

На транскаспийском направлении это выражается, в частности, в совместных инвестициях в порты, строительстве нового флота, унификации требований к перевозкам. Уже сейчас создано несколько специальных экономических зон (Энзели, Лотос, Алят), формирующих льготные правовые условия для логистики и индустрии вдоль маршрута.

Тем не менее, ряд задач остается нерешенным. Полноценное вступление в силу Конвенции от 2018 г. требует завершения ратификаций (по состоянию на 2026 г. не все государства, в частности, Иран, ратифицировали ее). Необходимо скорейшее заключение соглашений о прямых исходных линиях для разграничения водных пространств, что завершит делимитацию акватории[222].

---

[221] Определены приоритеты международного сотрудничества на Каспии // TDH. — 12.08.2019. – [Электронный ресурс]. – URL: https://tdh.gov.tm/ru/post/19169/opredeleny-prioritety-mezhdunarodnogo-sotrudnichestva-na-kaspii (дата обращения: 29.01.2026).

[222] Вахшитех А., Лапенко М.В. Пятилетие Конвенции о правовом статусе Каспийского моря и позиция Исламской Республики Иран // Постсоветские исследования. — 2023. — Т. 6. — № 7. — С. 808–821. – [Электронный ресурс]. –URL: https://www.postussr.org/journals/230607/2.%20%D0%92%D0%B0%D1%85%D1%88%D0%B8%D1%82%D0%B5%D1%85%20%D0%90.%2C%20%D0%9B%D0%B0%D0%BF%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE%20%D0%9C_.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

На оперативном уровне требуется дальнейшее упрощение процедур: например, создание механизмов электронной обмена данными по принципу «единого окна» между всеми пятью прикаспийскими государствами. Также важно заключение международного соглашения о едином мультимодальном транспортном документе для МТК «Север–Юг».

Учитывая стремительный рост интереса к транспортному коридору в связи с изменением глобальных логистических цепочек, государствам важно оперативно совершенствовать правовой режим.

Объем инвестиций, необходимых в инфраструктуру (по оценке ОСК, более 3 трлн руб. только в российской части)[223], означает и потребность в стабильных правовых условиях для частных инвесторов: долгосрочных гарантиях, прозрачном регулировании тарифов, понятных правилах доступа.

Поэтому ожидается разработка и подписание новых соглашений, дополняющих существующие.

В частности, вероятно появление многостороннего соглашения об объединении тарифов и контейнерных сервисов на транспортном коридоре, чтобы юридически закрепить сквозные ставки и распределение доходов между участниками.

Кроме того, усилится правовое сотрудничество в области безопасности: может быть ратифицировано соглашение о предотвращении инцидентов на море и подписаны протоколы о борьбе с преступностью на транспорте (браконьерством, контрабандой), что повысит доверие к маршруту у международных грузоотправителей.

В заключение можно отметить, что транскаспийский маршрут МТК «Север–Юг» демонстрирует пример комплексного правового регулирования, сочетающего специальные региональные соглашения, национальное морское законодательство и применимые международные морские стандарты.

---

[223] ОСК оценила потребность в судах для конкурента Суэцкому каналу // РБК. — 12.04.2023. – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.rbc.ru/business/12/04/2023/643563909a794747eb563f30 (дата обращения: 29.01.2026).

Правовой статус Каспийского моря, эволюция которого завершилась достижением консенсуса в 2018 г., выступает основой формирования системы специальных правовых режимов, регулирующих осуществление перевозок и функционирование портовой деятельности.

Важно обеспечить эффективную реализацию принятых норм на практике, добиться того, чтобы юридически закрепленные соглашения повлекли реальное сокращение задержек, снижение издержек и рост грузооборота.

2.2. Двусторонние и многосторонние правовые механизмы взаимодействия прикаспийских государств в сфере морского сообщения и мультимодальных перевозок

Транскаспийское направление МТК «Север–Юг» отличается от сухопутных путей тем, что на его ключевом участке возникает «двойная юридическая природа»: с одной стороны, перевозка остаётся международной и мультимодальной, с другой — она проходит по внутреннему водоёму со специальным региональным правовым статусом.

Поэтому правовые механизмы функционирования маршрута целесообразно описывать как многоуровневую систему источников, где существующие соглашения дополняются нормами о правовом режиме Каспия и блоком универсальных транспортных и таможенных конвенций, обеспечивающих типовые решения для транзита, документооборота, таможенного контроля и ответственности перевозчика[224].

Базовым источником правового регулирования МТК «Север–Юг» выступает Соглашение от 2000 г.

В юридико-техническом смысле это соглашение является рамочным межправительственным договором, который фиксирует цели транспортного коридора (повышение эффективности транспортных связей и развитие перевозок),

[224] Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP). Development of the international North–South transport corridor: report. — P. 85, 91; P. 101–104. — Электронный ресурс. — URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/tarnsfulltext.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

определяет предмет регулирования (международные и транзитные перевозки пассажиров и товаров через территории государств-участников) и задаёт направления «облегчения» логистического процесса через согласование процедур и документов[225].

Еще в 1999 г. несколько российских, индийских и иранских коммерческих компаний договорились о перенаправлении контейнерных перевозок по маршруту «Шри-Ланка – Индия – Иран – Россия». Этот проект представился перспективным не только для бизнеса, но и для государственных структур.

В теории грузы могли бы доставляться по железной дороге, обходя перегруженный Суэцкий канал или минуя Африку по морскому пути, что позволило бы сократить расстояние в два раза. Ключевым международно-правовым нормативным документом, который заложил основы и начала правового регулирования данного проекта, стало Межправительственное соглашение от 2000 г.[226] Указанное соглашение определяет существенные правовые начала и основы функционирования МТК «Север–Юг». Оно закрепляет основные принципы международного права в сфере транспортных систем, которые регулируют деятельность и эксплуатацию маршрута государствами-участниками.

Бесспорно, Соглашение от 2000 г. стало отправной точкой для начала активного проявления заинтересованности со стороны многих государств к проекту МТК «Север–Юг». Этот документ установил его международно-правовой статус и режим, а также четко определил круг вопросов, сферу деятельности и состав государств-участников с их зонами экономических интересов в рамках данного проекта.

Если проследить хронологию формирования данного мультимодального маршрута, то видно, что изначально только четыре государства – Российская

---

[225] Inter-Governmental Agreement on International North–South Transport Corridor. — Article 2 (Objectives of the Agreement), Article 3 (General Conditions). — P. 103–104. — Электронный ресурс. — URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/tarnsfulltext.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

[226] Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг»: заключено в г. Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 г. // Бюллетень международных договоров. 2002. No 11. Электронный фонд нормативно-правовой документации. URL: http://docs.cntd.ru/document/901828641 (дата обращения: 25.12.2024).

Федерация, Исламская Республика Иран, Республика Индия и Султанат Оман – активно участвовали в разработке положений проекта Соглашения от 2000 г., и тем самым они сформировали правовую основу первого нормативно-правового документа в создании международного транспортного коридора.

Впоследствии к Соглашению от 2000 г. присоединились и другие такие заинтересованные государства, как Азербайджанская, Киргизская и Турецкая Республики, Республики Армения, Белоруссия, Болгария, Казахстан, Таджикистан, Украина и Сирийская Арабская Республика.

Необходимо принять во внимание, что вышеуказанное соглашение является правовой базой и основой для принятия в дальнейшем более детальных норм и положений, регулирующих данную сферу правоотношений.

Так, в целях дальнейшей реализации проекта в 2007 г. был подписан трехсторонний меморандум о строительстве новой прикаспийской железнодорожной линии с участием Ирана, Казахстана и Туркмении[227]. Значение этого транспортного коридора и заинтересованность в участии в проекте неоднократно отмечалось на самом высоком уровне в Туркмении.

В очередной раз официально об этом заявил министр иностранных дел этого государства Р. Мередов в рамках Министерской транспортной конференции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, (15-16 августа 2022 г., Туркменбаши, Туркмения)[228].

Руководители таможенных органов Азербайджана, Ирана и России 22 августа 2022 г. подписали меморандум об упрощении транзитных перевозок[229].

---

[227] Открылся железнодорожный коридор «Север – Юг», связавший Иран, Туркменистан и Казахстан. URL: https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1620117 (дата обращения: 25.12.2024).

[228] «Север – Юг»: в инфраструктурный реестр планируется включить Международный морской порт Туркменбаши. – Бизнес Туркменистан. URL: https://business.com.tm/ru/post/11365/severyug-v-infrastrukturnyi-reestr-planiruetsya-vkly-uchit-mezhdunarodnyi-morskoi-port-turkmenbashi (дата обращения: 25.12.2024).

[229] Федеральная Таможенная служба: Россия, Иран и Азербайджан подписали меморандум об упрощении транзитных перевозок. Пресс-релиз, 22 августа. URL: https://customs.gov.ru/press/federal/document/354710 (дата обращения: 25.12.2024).

Российская Федерация рассматривает возможность финансирования проектов развития инфраструктуры МТК «Север–Юг» на территории Ирана[230].

На региональном уровне ключевое влияние на транскаспийскую часть оказывает Конвенция от 2018 г. Данная конвенция важна не потому, что она «создаёт транспортный коридор», а потому что она задаёт фундаментальные правила юрисдикции и судоходства в акватории, где проходит морское плечо маршрута.

В частности, Конвенция от 2018 г. закрепляет разграничение водных пространств (внутренние воды, территориальные воды, рыболовные зоны и т.д.) и тем самым определяет, какие компетенции (контроль, безопасность, разрешительный режим) реализуются прикаспийскими государствами.

Для логистики транскаспийского маршрута принципиальны два следствия этого режима.

Во-первых, Каспий формально не отождествляется с «открытым морем» в смысле классического права международного моря; правовой режим носит регионально-договорный характер и опирается на консенсус пяти прибрежных государств.

Во-вторых, Конвенция от 2018 г. фиксирует политико-правовую установку на исключительную роль прикаспийских государств в обеспечении режима безопасности и в использовании морского пространства, что де-факто ограничивает участие третьих стран на каспийском участке (в первую очередь — с точки зрения военного присутствия, но в более широком смысле это усиливает требование к национальным флотам и к координации морских администраций пяти государств).

Параллельно с самой Конвенцией от 2018 г. в прикаспийском формате был принят ряд тематических соглашений, которые можно рассматривать как «комплементарные режимы» для транскаспийской логистики.

---

[230] Россия может выделить $1,5 млрд. на железнодорожные проекты в Иране. Ведомости, 26 июля. URL: https://www. vedomosti.ru/business/articles/2022/07/25/932989-rossiya-videlit-15 (дата обращения: 26.12.2024).

Среди них особо выделяется Соглашение о сотрудничестве в области транспорта, принятое прикаспийскими государствами в 2018 году: оно прямо ориентировано на координацию транспортной политики, развитие транспортной инфраструктуры и создание условий для перевозок в регионе Каспия[231].

Немаловажно и Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве прикаспийских государств: хотя оно не является «транспортной конвенцией», оно формирует политико-правовую основу для проектов, связанных с экономической активностью в регионе, включая инвестиции в порты и логистику, а также (в более широком смысле) — согласование подходов к созданию благоприятной бизнес-среды на побережье, что напрямую отражается на способности транскаспийского участка обрабатывать растущий грузопоток[232].

Наконец, для устойчивости маршрута имеет значение прикаспийский «безопасностный» массив. Соглашение о сотрудничестве в сфере безопасности на Каспийском море (2010 г.)[233] институционализирует взаимодействие прикаспийских государств по предотвращению угроз и инцидентов в регионе.

Для транспортного коридора это важно не только в контексте прямой безопасности судоходства, но и в смысле «предсказуемости режима»: чем ниже риск экстраординарных ограничений или инцидентов, тем больше доверие участников логистической цепочки и ниже страховые и транзакционные издержки.

Наряду с региональными источниками, практическая эксплуатация транскаспийского маршрута опирается на универсальные конвенции, которые закрывают типовые «правовые задачи» мультимодальности.

---

[231] Agreement between the Governments of the Caspian Littoral States on Cooperation in the Field of Transport (Aktau, 12 August 2018). — Электронный ресурс. — URL: https://caspianhouse.org/agreement-between-the-governments-of-the-caspian-littoral-states-on-cooperation-in-the-field-of-transport/ (дата обращения: 18.02.2026).

[232] Соглашение между Правительствами прикаспийских государств о торгово-экономическом сотрудничестве (Актау, 12.08.2018). — Электронный ресурс. — URL: https://www.alta.ru/tamdoc/18bn0002/ (дата обращения: 18.02.2026).

[233] Соглашение о сотрудничестве в сфере безопасности на Каспийском море (Баку, 18 ноября 2010 г.) [Электронный ресурс] // Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Kazakhstan (gov.kz). — 16.10.2019. — URL: https://www.gov.kz/memleket/entities/mfa/press/article/details/591?lang=en (дата обращения: 18.02.2026).

В части таможенного транзита таким инструментом выступает Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП/TIR, 1975 г.)[234].

Хотя процедура МДП исторически ассоциируется с автотранспортом, сама конструкция конвенции допускает мультимодальные операции при условии, что определённая часть перевозки выполняется автомобильным транспортом (это важно для маршрутов, где морская или железнодорожная часть сопряжена с обязательным автоплечом до/от портов и терминалов).

Именно поэтому участие государств маршрута в Конвенции МДП повышает совместимость транзитных процедур, снижает число «остановок» и упрощает контроль за запломбированным грузом.

Дополнительный «каркас» формирует пересмотренная Киотская конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур[235] (в переводе Всемирной таможенной организации): она закрепляет принципы предсказуемости, транспарентности, использования современных методов контроля (включая управление рисками и применение информационных технологий), сотрудничества таможни с другими органами и участниками торговли.

Для транскаспийского маршрута это особенно значимо в портах, где узким местом становится не само море, а скорость портово-таможенной обработки, включая предварительное информирование, риск-профилирование и выборочность досмотра.

Таким образом, упомянутые документы способствовали расширению географии использования международного транспортного коридора, что не только

---

[234] Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention), 1975 [Электронный ресурс] // United Nations Treaty Series. Vol. 1079 (I-16510). — URL: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201079/volume-1079-I-16510-English.pdf (дата обращения: 18.02.2026). — С. 1–2.

[235] International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (as amended) (Revised Kyoto Convention) [Электронный ресурс] // World Customs Organization. — URL: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/conventions/kyoto/new_kyoto_convention.pdf (дата обращения: 18.02.2026). — С. 1.

повысило уровень товарооборота между государствами, но и позволило привлечь новых участников в консорциум проекта.

2.3. Актуальные проблемы и направления совершенствования международно-правового режима и правового обеспечения цифровой трансформации транскаспийского маршрута МТК «Север–Юг»

Необходимо указать, что развитие транскаспийского транспортного узла осуществляется в соответствии с положениями Каспийского регионального направления:

1) Морской доктрины Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 31 июля 2022 г. № 512 (в редакции от 13 августа 2024 г.)[236],
2) Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года[237], а также
3) Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года[238].

Финансирование ведется за счет средств Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации».

Несмотря на наличие нормативных ориентиров, отсутствие детально проработанных механизмов их реализации препятствует практическому воплощению стратегических положений на практике.

Для Российской Федерации этот проект мультимодального маршрута рассматривается в качестве одного из приоритетных направлений государственной транспортной политики на долгосрочную перспективу.

---

[236] Указ Президента РФ от 31.07.2022 N 512 "Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации" (с изменениями и дополнениями) | ГАРАНТ.

[237] Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. – Министерство транспорта Российской Федерации. URL: https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents (дата обращения: 18.12.2025).

[238] Об утверждении Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877-р. – Министерство транспорта Российской Федерации. URL: https://mintrans.gov.ru/documents/7/1010 (дата обращения: 18.12.2025).

Эксперты подчеркивают, что к числу приоритетных задач по развитию транскаспийского маршрута относятся:

1) мероприятия по приведению участков внутренних водных путей Единой глубоководной системы Российской Федерации, включая Волго-Каспийский морской судоходный канал, в нормативное состояние;
2) развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Астрахань и Оля;
3) создание многофункционального портово-логистического комплекса на территории портовой особой экономической зоны в Астраханской области (порт Оля); а также
4) строительство универсальных сухогрузных судов-контейнеровозов смешанного (река-море) плавания типа «Волго-Дон макс»[239].

Важным элементом транскаспийского маршрута является развитие незамерзающего порта Оля на Волго-Каспийском канале, выполняющего функцию связующего звена и обеспечивающего обработку генеральных, контейнерных и автопаромных грузов.

Подъездной железнодорожный путь к порту Оля протяжённостью 50 км был построен в 2002 году по соглашению между Минтрансом и Астраханской областью, обеспечив эффективное перемещение грузов по Каспийским водным путям и став примером успешной государственной инфраструктурной инициативы.

Российская часть транскаспийского маршрута, включая узел Астрахань–Оля и водный бассейн Каспийского моря, является ключевым элементом МТК «Север–Юг», влияющим на развитие мультимодального направления и отражающим стратегические приоритеты транспортной политики Российской Федерации. Полная реализация транспортного коридора позволит сократить время доставки грузов от Хельсинки до Мумбая с 37 до 13 суток.

---

[239] Ахунбаев А., Винокуров Е., Забоев А., Усманов Н. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. – Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва: Евразийский банк развития, 2022. С. 6.

Функционирование транскаспийского маршрута затрудняют системные проблемы, прежде всего пробелы в правовом регулировании и несовершенство нормативной базы, что снижает объёмы транзитных перевозок[240].

В этой связи необходимо комплексное развитие порта Оля и других участков маршрута, а также совершенствование нормативно-правовой базы, что позволит увеличить объёмы перевозок, ускорить движение грузов и повысить логистическую эффективность транскаспийского маршрута.

Ряд портов и подходов к ним нередко не обеспечен надлежащим правовым регулированием, включая лицензирование и права доступа; в частности, железнодорожные подходы к портам могут быть недостаточно урегулированы национальным законодательством.

Управление портовой инфраструктурой также требует четких правовых гарантий для инвесторов, механизмов государственно-частного партнёрства и определения ответственности сторон. Существенное значение имеет и правовой статус морских и паромных участков Каспийского моря, включая межгосударственное регулирование перевозок, портовых и пограничных процедур, что обусловливает необходимость гармонизации законодательства прикаспийских государств.

В условиях современных политических реалий актуализируется проблема правового регулирования внешнеэкономических ограничений при транзите грузов и обеспечении пропускной способности маршрута. Такие ограничения порождают правовую неопределённость в части их применения, защищаемых интересов и юридических гарантий инвестиций.

При этом последствия применения таких мер для государств-участников мегапроектов носят не только национальный, но и региональный, а в отдельных случаях глобальный характер. В связи с влиянием данных факторов на правовую стабильность и функционирование транскаспийской ветви МТК «Север–Юг»

---

[240] Тихомирова О.В. Международный транспортный коридор «Север – Юг». Право и Государство: теория и практика. 2013. № 2(98). С. 143.

возможно внесение изменений в национальное законодательство государств-участников с целью обеспечения бесперебойной работы транспортного коридора.

Следует подчеркнуть, что развитие транскаспийского маршрута требует полноценного сотрудничества Азербайджана, Ирана, России и других заинтересованных стран, включая правовое урегулирование вопросов комплектации грузов, режима транзита и совместного совершенствования транспортной и портовой инфраструктуры.

Необходима правовая регламентация и активизация судоходной деятельности России по МТК «Север–Юг», включая разработку специализированной программы, отражающей правовые аспекты, модернизацию маршрутов и положения межгосударственных соглашений.

Поэтому самые насущные вопросы по определению объёмов грузов и условий транзита должны рассматриваться на равных началах между государствами-участниками МТК «Север–Юг», с учётом национальных интересов и норм международного права, обеспечивая согласованность политической воли.

Реализация этих условий повысит потенциал маршрута, увеличит объёмы перевозок, ускорит грузопотоки и стимулирует рост товарооборота внутри России и с другими странами-участниками.

Несмотря на наличие соглашений, регулирующих отдельные аспекты транзита, правовое, торгово-экономическое и транспортное регулирование транскаспийской ветви МТК «Север–Юг» остается фрагментарным и содержит существенные пробелы.

Ключевой проблемой является отсутствие единообразия нормативно-правовых режимов государств-участников, включая тарифную политику, таможенные процедуры, правила пересечения границ, портовые сборы и организацию паромных перевозок через Каспийское море.

Хотя в документах ESCAP[241] декларируется необходимость упрощения и унификации административных и таможенных процедур, выработанные рабочими группами решения реализуются неполно.

Отсутствие унифицированных административных процедур и единой цифровой системы межведомственного обмена данными между таможенными, транспортными и портовыми органами стран транскаспийского маршрута, наряду с фрагментарностью национального правового регулирования, увеличивает транзакционные издержки и сроки прохождения грузов. На практике это выражается в дублировании документов, различном толковании требований к оформлению перевозки и несогласованности контрольных процедур, что порождает споры между грузовладельцами, перевозчиками, экспедиторами и портовыми операторами по вопросам распределения расходов за простой, хранение, переоформление документов и нарушение сроков доставки.

Проведённый анализ показал, что транскаспийский маршрут как ветвь МТК «Север–Юг» обладает значительным транзитным потенциалом, однако его практическая эффективность во многом определяется качеством правового и институционального сопровождения.

Несмотря на формирование базовой договорно-правовой рамки регулирования МТК «Север–Юг», нормативное поле маршрута остаётся разрозненным и неоднородным, что порождает правовую неопределённость для участников перевозочного процесса, снижает предсказуемость сроков и стоимости доставки, а также повышает транзакционные издержки.

В целом ключевая проблема транскаспийского маршрута МТК «Север–Юг» заключается в существенных различиях правовых норм законодательств стран-участников в сферах морского права, портовых услуг, стандартов безопасности грузоперевозок и таможенного транзита.

---

[241] Inter-Governmental Agreement on International North – South Transport Corridor, Annex 2, signed in 2000. The Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) of the United Nations. – URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/tarns_annex2.pdf (дата обращения: 24.12.2025).

Наличие односторонних ограничительных мер и отсутствие гармонизации нормативно-правовых актов создают значительные барьеры для эффективного функционирования и формирования единого правового режима транзита по транскаспийскому маршруту МТК «Север–Юг».

Решение вышепоставленных вопросов приведет к ускоренному, синхронному и единому плану обеспечения транспортно-логистических услуг по сухопутным маршрутам и по водной акватории Каспийского моря.

Представляется, что дальнейшее развитие транскаспийского маршрута требует перехода от фрагментарных решений к системной гармонизации:

(1) согласования минимальных стандартов и процедур (включая взаимное признание документов и данных),

(2) внедрения унифицированных цифровых инструментов перевозочного документооборота и модели «единого окна» на межгосударственной основе,

(3) уточнения механизмов ответственности и распределения рисков в портовой сфере и при паромных перевозках,

(4) институционального усиления координации (мониторинг исполнения положений соглашений, регулярная актуализация правил, функционирующий механизм урегулирования споров).

Дополнительным направлением выступает более последовательная имплементация международных стандартов безопасности судоходства и экологической ответственности в портовом управлении, что повышает устойчивость маршрута и доверие участников рынка.

Отдельным направлением организационно-процедурного обеспечения является переход к электронным документам. На автосоставляющей (которая неизбежно присутствует в мультимодальной цепочке) правовую основу цифровизации создаёт Дополнительный протокол к Конвенции CMR[242],

[242] Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the electronic consignment note [Электронный ресурс] // UNECE. — URL: https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/e-CMR_e.pdf (дата обращения: 18.02.2026). — С. 4, С. 8.

касающийся электронной накладной (e-CMR): он допускает использование электронной накладной как функционального эквивалента бумажной накладной.

Протокол принят в 2008 году и открыт для подписания в Женеве, что позволяет прямо увязать развитие транспортного коридора с международным стандартом документирования автоперевозки.

Для таможенной части цифровизации важна инициатива eTIR (полная цифровизация процедур МДП): в документах Европейская экономическая комиссия ООН она описывается как международная система безопасного обмена данными между таможенными системами, призванная заменить бумажные элементы процедуры электронными сообщениями[243].

Нормативная веха — вступление в силу правовой базы для полной цифровизации МДП (eTIR) в мае 2021 года, что создаёт возможности для транскаспийских мультимодальных цепочек, где критичны скорость обработки и контактность процедур[244].

Следует отметить, что цифровизация в логистике требует не только «разрешения использовать электронный документ», но и согласованных стандартов данных, иначе электронный документооборот превращается в набор несвязанных систем.

В этом контексте полезна Рекомендация № 33 СЕФАКТ ООН[245] о создании механизма «единого окна»: она предлагает модель, при которой участники торговли и транспорта подают стандартизированные данные через единый канал, чтобы исполнить требования государственных органов при импорте/экспорте/транзите.

---

[243] An introduction to eTIR and the TIR international system / IRU, UNECE, UNESCAP. — [Электронный ресурс] — 2016. — URL: https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/An%20introduction%20to%20eTIR%20and%20the%20TIR%20international%20system_0.pdf (дата обращения: 18.02.2026). — С. 3, 13.

[244] eTIR legal framework enters into force today // UNECE (News). — 25.05.2021. — [Электронный ресурс] — URL: https://unece.org/trade/press/etir-legal-framework-enters-force-today (дата обращения: 18.02.2026).

[245] Single Window: concept and implementation // World Customs Organization. [Электронный ресурс] — URL: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/single-window/single-window-concept-and-implementation.pdf (дата обращения: 18.02.2026). — С. 1.

Для транскаспийского маршрута (порт — таможня — сухопутный транзит) это может быть концептуальной основой для связки портовых и таможенных процедур с электронными транспортными документами.

Отметим также данные о распределении потоков между ветвями транспортного коридора.

В первом квартале 2023 года железнодорожные перевозки по транспортному коридору существенно росли, однако западная ветвь превосходила транскаспийскую на порядки; при этом транскаспийская демонстрировала рост, но оставалась малой по объёму[246].

Такая асимметрия может рассматриваться как аргумент в пользу того, что для транскаспийского направления важны не только физические мощности портов и флота, но и правовые/процедурные решения, которые снижают неопределённость, сокращают время в портах и обеспечивают предсказуемость сквозных операций.

Таким образом, укрепление правовой определённости транскаспийской ветви МТК «Север–Юг» возможно при сочетании договорной унификации, сближения национальных режимов и технологической цифровизации процедур.

[246] Перевозки по МТК «Север–Юг» в I квартале 2023 года… // Минэкономразвития России. — 2023. — [Электронный ресурс] — URL: https://economy.gov.ru/material/news/perevozki_po_mtk_sever_yug_v_i_kvartale_2023_goda_uvelichilis_v_2_raza.html (дата обращения: 18.02.2026).

ГЛАВА 3. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ЗАПАДНОГО МАРШРУТА МТК «СЕВЕР–ЮГ» (РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ – АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА – ИСЛАМСКАЯ РЕСПУБЛИКА ИРАН)

3.1. Договорно-правовые основы развития инфраструктуры и функционирования западного маршрута МТК «Север–Юг»

Одним из важнейших и наиболее перспективных направлений МТК «Север–Юг» является западная часть маршрута данного транспортного коридора. Западный маршрут МТК «Север–Юг» включает в себя как железнодорожный, так и автомобильные пути, которые проходят через территорию Российской Федерации, Азербайджанской Республики и Исламской Республики Иран с последующим выходом в страны Персидского залива и Индию. На сегодняшний день глобальные торгово-экономические тенденции вывели западный маршрут данного мультимодального транспортного коридора в статус одного из наиболее динамично развивающихся трансграничных проектов, представляющих собой сложную международно-правовую конструкцию.

Официальная позиция Азербайджана по МТК «Север–Юг» последовательно исходит из того, что транспортный коридор имеет для Баку не только транзитное, но и индустриально-экономическое значение. В выступлении на совещании по вопросам транспорта Президент Азербайджанской Республики Ильхам Алиев подчеркнул, что через территорию Азербайджана проходят транспортные коридоры «Восток–Запад» и «Север–Юг», объем перевозок по ним растет, а наряду с физической инфраструктурой особое внимание уделяется цифровизации перевозочного процесса[247].

В более поздних выступлениях Президент Азербайджанской Республики И. Алиев дополнительно конкретизировал транспортно-правовую логику западного

[247] Речь Ильхама Алиева на совещании, посвященном вопросам транспорта // Официальный сайт Президента Азербайджанской Республики. 28.01.2025. URL: https://president.az/ru/articles/view/68151 (дата обращения: 03.05.2026).

направления: маршрут Россия–Азербайджан–Иран, включая дорогу Решт–Астара, остается базовой осью проекта, однако после открытия Зангезурского коридора может сформироваться дополнительная связка Россия–Баку–Агбенд–Армения–Нахчыван–Джульфа–Иран–Персидский залив. Тем самым в официальной позиции Азербайджанской Республики МТК «Север–Юг» рассматривается как система нескольких взаимодополняющих направлений, требующих договорной и инфраструктурной стыковки[248].

Показательно, что на азербайджано-иранском бизнес-форуме, состоявшемся в г. Баку в апреле 2025 г., Президент Азербайджанской Республики И. Алиев специально отметил: транспортный коридор «Север–Юг» должен рассматриваться не только как транспортный коридор, но и как инструмент формирования вдоль маршрута новых бизнесов и промышленных предприятий на территории Азербайджана и Ирана. Такой подход усиливает вывод о том, что правовой режим западного маршрута должен охватывать не только перевозки и транзит, но и смежные вопросы инвестиционного, таможенного и инфраструктурного сотрудничества[249].

А.Г. Володин и М.А. Володина подчёркивают, что международные транспортные коридоры требуют унификации транзитных и таможенных норм, а МТК «Север–Юг» рассматривается ими как элемент евразийской транспортной системы, в которой западный маршрут является наиболее юридически сложным и институционально нестабильным[250].

В.Н. Галузо и Н.А. Канафин рассматривают международные транспортные коридоры на пространстве СНГ, подчёркивая, что их эффективность определяется унификацией национальных норм, подзаконных механизмов взаимодействия,

---

[248] Ильхам Алиев принял участие в Форуме «Карабах: Возвращение домой спустя 30 лет. Достижения и трудности» // Официальный сайт Президента Азербайджанской Республики. 06.12.2023. URL: https://president.az/ru/articles/view/62400 (дата обращения: 03.05.2026).

[249] В Баку состоялся азербайджано-иранский бизнес-форум // Официальный сайт Президента Азербайджанской Республики. 28.04.2025. URL: https://president.az/ru/articles/view/68675 (дата обращения: 03.05.2026).

[250] Володин А.Г., Володина М.А. Проект международного транспортного коридора «Север - Юг» как фактор возможного укрепления внешнеэкономических связей России // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. № 12(6).

наличием межгосударственных соглашений и согласованным развитием инфраструктуры, благодаря чему СНГ выступает ключевой платформой интеграции транспортных коридоров[251].

С.Г. Лузянин и Н.К. Семёнова рассматривают МТК «Север–Юг» как формирующееся правовое пространство, регулирование которого основано на нормах международного экономического права и обязательствах транзитных государств, при этом западный маршрут остаётся наиболее уязвимым в правовом и геополитическом отношении[252].

Д.Б. Малышева отмечает, что эффективность правового регулирования МТК «Север–Юг» определяется согласованностью интересов государств и уровнем правовой институционализации маршрутов, при этом западное направление остаётся перспективным, но нуждается в дополнительном договорном оформлении[253].

В этом же ключе М.У. Жумабеков и Ж.С. Сыздыкова рассматривают МТК «Север–Юг» как мультимодальный маршрут с договорной правовой основой, обеспечивающей его адаптацию к геоэкономическим изменениям и расширение круга участников, что подчёркивает гибкость и устойчивость правовой конструкции проекта[254].

У. Азамхужаев отмечает, что правовое регулирование МТК «Север–Юг» базируется на межгосударственных соглашениях без единого наднационального механизма контроля. Он подчёркивает необходимость согласования таможенных и транзитных режимов, особенно на сухопутных участках, при этом западный

---

[251] Галузо В.Н., Канафин Н.А. О международных транспортных коридорах для участников Содружества Независимых Государств // Образование и право. № 6. 2018.

[252] Лузянин С.Г., Семёнова Н.К. Международный коридор «Север – Юг»: транспортный проект или большая геополитика? // Проблемы Дальнего Востока. 2023. № 4.

[253] Малышева Д.Б. Международный транспортный коридор «Север – Юг» и страны Центральной Азии // Ближний и постсоветский Восток. 2024. № 4.

[254] Жумабеков М. У., Сыздыкова Ж. С. «Международный транспортный коридор «Север-Юг»: пути формирования евразийской логистики» // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2024. Т. 14. № 8 (113).

маршрут представляет собой особый правовой вызов, требующий дополнительных соглашений между транзитными государствами[255].

С.М. Резер, Т.А. Прокофьева и С.С. Гончаренко отмечают, что эффективность МТК «Север–Юг» зависит от согласованного правового регулирования между государствами-участниками.

Особое внимание уделяется западному маршруту, где проблемы несогласованности национальных транспортных и таможенных норм требуют гармонизации международных соглашений и унификации правовых режимов для снижения барьеров и повышения конкурентоспособности транспортного коридора[256].

Для эффективного функционирования МТК «Север–Юг», особенно западного направления, необходима чётко регламентированная нормативно-правовая база, охватывающая правовые, экономические и транспортно-логистические аспекты.

Развитие маршрута требует заключения международных соглашений и нормативных документов, регулирующих инфраструктуру, перевозки, таможенные процедуры, логистику и безопасность, что делает изучение таких соглашений между странами-участниками и заинтересованными государствами особенно важным.

В начале 2000-х заинтересованные страны начали формировать нормативно-правовую базу и разрабатывать международные соглашения для регулирования маршрута. Итогом этих встреч стало принятие Межправительственного соглашения от 2000 г.[257], которое стало первым ключевым международно-

---

[255] Azamkhujaev U. Economic integration as a factor in the development of international transport corridors: prospects for the development of ITC North–South from the point of view of international law // American Journal of Political Science Law and Criminology. 2024. Vol. 6, No. 2.

[256] Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. М., 2010.

[257] Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг»: заключено в г. Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 г. // Бюллетень международных договоров. 2002. № 11. Электронный фонд нормативно-правовой документации. URL: http://docs.cntd.ru/document/901828641 (дата обращения: 14.09.2025).

правовым документом в данной сфере и заложило прочную основу правового регулирования маршрута.

Согласно Соглашению от 2000 г., основными целями реализации данного проекта являются:

- повышение эффективности транспортных связей для организации перевозок пассажиров и товаров по международному транспортному коридору «Север–Юг»;

- содействие доступу на международный рынок услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта государств-сторон Соглашения от 2000 г.;

- содействие увеличению объёмов международных перевозок пассажиров и товаров;

- обеспечение безопасности движения транспортных средств, сохранности товаров и охраны окружающей среды в соответствии с международными стандартами;

- гармонизация транспортной политики и правового регулирования в сфере транспорта для реализации Соглашения от 2000 г.;

- создание равных недискриминационных условий доступа для поставщиков транспортных услуг на различных видах транспорта при перевозках пассажиров и товаров в пределах международного транспортного коридора «Север–Юг».

В положениях ст. 1 Соглашения от 2000 г. конкретно представлена география маршрута транспортного коридора «Север–Юг»: из Индии, Омана по морю, через Иран, Каспийский регион, Российскую Федерацию и далее, а также по обратному пути следования транспортного коридора.

Для России этот проект мультимодального маршрута рассматривается как одно из приоритетных направлений государственной транспортной политики на среднесрочную перспективу. Так, Россия придаёт большое значение этому маршруту, особенно в свете формирования новой геополитической обстановки на мировой арене, что закреплено в новой Концепции внешней политики Российской

Федерации (утв. Указом Президента Российской Федерации от 31 марта 2023 г. № 229).

Благодаря стратегическому положению и активному участию в международной политике, Азербайджан 20 сентября 2005 года присоединился к Соглашению от 2000 г., став официальным участником МТК «Север–Юг» и укрепив роль ключевого транзитного узла между Европой и Азией[258].

Соглашение от 2000 г. предусматривало создание новых транспортных маршрутов через Азербайджан, развитие портов и железных дорог для повышения пропускной способности и эффективности грузоперевозок через Кавказ. Эти мероприятия получили юридическую значимость как часть реализации положений Соглашения от 2000 г., демонстрируя практическое применение межгосударственных соглашений.

Азербайджан стал стратегически важной частью транспортного коридора, а формирование мультимодальных узлов с железнодорожными, автомобильными и портовыми терминалами упростило транзит и сократило время доставки. 24–25 июня 2013 года в г. Баку на пятом заседании Координационного совета было поручено Федерации экспедиторских ассоциаций Индии провести пилотный запуск грузоперевозок по двум маршрутам МТК «Север–Юг» для выявления возможных препятствий. В августе 2014 года тестовые перевозки показали возможность сокращения транспортных расходов на 2500 долларов США при перевозке 15 тонн груза[259].

Эти мероприятия получили юридическую значимость как часть реализации положений Соглашения от 2000 г., демонстрируя практическое применение межгосударственных соглашений. Результаты пилотных перевозок стали основой для консультаций и подготовки нормативно-правовых актов, направленных на

---

[258] Официальный сайт ЗАО «Азербайджанские железные дороги». – URL: https://freight.ady.az/ru/mejdunarodniye-koridori/transportnyi-koridor-sever-yug (дата обращения: 15.09.2025).

[259] INSTC Conference-India 2015 “Exploring Opportunities on the INSTC”, 2015. – URL: https://commerce.gov.in/writereaddata/uploadedfile/MOC_635986655921421162_INSTC_Conference_Report_Final.pdf (дата обращения: 04.10.2025).

устранение административных и технических барьеров и формирование устойчивой правовой базы для функционирования мультимодальных маршрутов.

8 августа 2016 года на трёхстороннем саммите в г. Баку главы Азербайджана, Ирана и России договорились о совместном развитии транспортной инфраструктуры МТК «Север–Юг»[260]. Принятая по итогам трёхстороннего саммита 2016 г. декларация способствует улучшению транспортных связей, модернизации маршрутов и координации транспортной политики, повышая конкурентоспособность транспортного коридора и стимулируя экономическую интеграцию. Она является частью многосторонней договорной базы для унификации законодательства и стандартов перевозки.

В июне 2017 года железнодорожные управления Азербайджана и Ирана подписали договор «О строительстве и эксплуатации терминала Астара». В рамках этого договора Азербайджан арендовал железнодорожный участок на 15 лет и терминалы — на 25 лет. 29 марта 2018 года в г. Баку состоялась церемония, на которой президенты Ирана и Азербайджана торжественно открыли приграничную железнодорожную линию Астара (с азербайджанской стороны) - Астара (с иранской стороны)[261],

Железнодорожная линия связывает Иран с Азербайджаном, протяжённостью около 1,3 км, с финансированием строительства со стороны правительства Азербайджана. Также был открыт грузовой терминал Астары (в Иране), который будет управляться Азербайджаном в течение 25 лет. Юридически соглашение закрепляет долгосрочную аренду и управление инфраструктурой, обеспечивая правовую стабильность проекта.

---

[260] В принятой на саммите в г. Баку декларации В.В. Путин, Х. Рухани и И. Алиев решили серьезно консолидировать позиции по природному газу, 2016 г. [Электронный ресурс] // Портал «Neftegaz.RU»: офиц. сайт. – URL: http://neftegaz.ru/digest/view/100-V-prinyatoy-na-sammite-v-g-Baku-deklaratsii-V.Putin-H.Rouhani-i-I.-Aliev-reshili-serezno-konsolidirovat-pozitsii-po-prirodnomu-gazu (дата обращения: 04.10.2025).

[261] Iranian President Rouhani inaugurates Astara–Astara rail line, 2018. – URL: https://uic.org/com/enews/nr/591/article/president-rouhani-inaugurates-astara-astara-rail-line (дата обращения: 05.10.2025).

8-10 сентября 2022 года в г. Баку было подписано трёхсторонний документ между Ираном, Азербайджаном и Россией, направленное на развитие МТК «Север–Юг»[262].

Основное внимание в документе уделено завершению строительства железнодорожного участка Решт–Астара, соединяющего Иран с Азербайджаном и обеспечивающего прямое сообщение между Каспийским морем и Кавказом[263]. Документ также включает развитие западного маршрута этого проекта, улучшение инфраструктуры и упрощение таможенных процедур для ускорения транзита. Реализация проектов направлена на увеличение объёмов перевозок и повышение конкурентоспособности транспортного коридора[264].

В октябре 2022 года Россия предложила Ирану и Азербайджану создать совместного логистического оператора для западного маршрута транспортного коридора[265]. Целью было улучшение координации и качества транспортных услуг, включая таможенное оформление и транзит через территорию трёх стран. Ожидается, что оператор обеспечит интеграцию железнодорожных, морских и автомобильных перевозок, повысив эффективность логистических процессов, эксперты отмечают, что успешное функционирование МТК «Север–Юг» не только укрепит двусторонние отношения России и Ирана, но и создаст новые возможности для правового и экономического сотрудничества в этой сфере[266].

---

[262] Iran, Azerbaijan and Russia agree for development of INSTC, 2022. – URL: https://en.mehrnews.com/news/191253/Iran-Azerbaijan-Russia-agree-for-development-of-INSTC (дата обращения: 06.10.2025).

[263] Iran, Azerbaijan and Russia agree on development of INSTC, 2022. – URL: https://parstoday.ir/en/news/irani183994iran_azerbaijan_russia_agree_on_development_of_instc (дата обращения: 06.10.2025).

[264] Iran, Azerbaijan and Russia agree on 30 million tons of cargo traffic, 2022. – URL: https://iranpress.com/content/66300/iran-azerbaijan-russia-agree-million-tons-cargo-traffic (дата обращения: 06.10.2025).

[265] Russia Invites Iran, Azerbaijan to Create INSTC Logistical Operator, 2022. – URL: https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/115735/russia-invites-iran-azerbaijan-to-create-instc-logistical-operator (дата обращения: 06.10.2025).

[266] Андреюк В.Ю. Экономическое сотрудничество России и Ирана в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг» на современном этапе // Развитие предпринимательства как фактор роста экономики: сборник научных трудов преподавателей и студентов кафедры экономики и предпринимательства. М., 2023.

В мае 2023 года Россия и Иран подписали Межправительственное соглашение о реализации железнодорожного участка Решт–Астара в рамках МТК «Север–Юг», включающего финансирование, проектирование и строительство.

Ввод в эксплуатацию инфраструктурных элементов западного маршрута МТК «Север-Юг» в 2025 году улучшил логистику, увеличил потенциальный объём грузоперевозок до 15 млн тонн и способствовал экономическому сотрудничеству стран[267]. Российско-иранское Межправительственное соглашение от 2023 г. закрепляет обязательства сторон, включая финансовые и правовые гарантии, обеспечивая устойчивость реализации проекта, а также подчеркивается важность расширения мультимодальных связей и привлечения международных инвестиций, что укрепляет роль транспортного коридора в мировой экономике[268].

В декабре 2024 года было подписано Межправительственное соглашение между Россией и Азербайджаном по развитию транзитных грузовых перевозок по международному транспортному коридору «Север–Юг»[269], целью которого является повышение эффективности транспортных связей и увеличение потенциала западного маршрута этого мультимодального транспортного коридора. Указанное российско-азербайджанское соглашение от 2024 г. закрепляет нижеследующее[270]:

- Россия и Азербайджан будут способствовать беспрепятственному движению товаров по своим территориям при транзите, соблюдая положения соглашения и законы обеих стран;

- таможенные процедуры будут базироваться как на соглашениях, так и на международных договорах, в которых участвуют Москва и Баку;

---

[267] По МТК Север-Юг отправили первые два состава с углем из Кузбасса в Индию, 2024 г. [Электронный ресурс] // КА «Neftegaz.RU»: офиц. сайт. – URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/840464-pomtksever-yug-otpravili-pervye-dva-sostava-s-uglem-iz-kuzbassa-v-indiyu/?ysclid=lzcp0m9mzh455833827 (дата обращения: 06.10.2025).

[268] Бережнев Г.В. Макроэкономические предпосылки развития транспортного коридора «Север – Юг» // Каспийский регион: политика, экономика, культура. № 3 (60). 2019.

[269] Россия и Азербайджан расширяют сотрудничество в рамках развития МТК «Север – Юг», 2024 г. – URL: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11645 (дата обращения: 08.10.2025).

[270] Утверждено соглашение между Азербайджаном и Россией по МТК "Север-Юг", 2025 г. – URL: https://report.az/ru/infrastruktura/utverzhdeno-soglashenie-mezhdu-azerbajdzhanom-i-rossiej-po-mtk-sever-yug (дата обращения: 08.10.2025).

- соглашение устанавливает обязательные минимальные объемы перевозок товаров через железнодорожные и портовые маршруты, а также предусматривает совместные проекты по улучшению инфраструктуры;

- соглашение включает создание механизма компенсации между "Российскими железными дорогами" и "Азербайджанскими железными дорогами" за невыполнение обязательств, а также обновление стандартов безопасности и таможенных процедур.

16 апреля 2026 г. в городе Зангилан состоялось 24-е заседание Азербайджано-российской государственной комиссии по вопросам экономического сотрудничества. Сопредседателями заседания выступили заместитель Премьер-министра Азербайджанской Республики Шахин Мустафаев и заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Алексей Оверчук, по итогам которого был подписан протокол 24-го заседания Межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству между Азербайджанской Республикой и Российской Федерацией. В материалах заседания особо отмечено стратегическое значение развития МТК «Север–Юг», а также то, что модернизация и цифровизация инфраструктуры вдоль транспортного коридора должны привести к росту грузоперевозок: с 2028 г. ежегодные перевозки через территорию Азербайджана планируется довести как минимум до 5 млн тонн, а на последующем этапе – до 15 млн тонн[271].

В рамках визита участники 24-го заседания посетили город Зангилан и село Агалы, ознакомились со строительством Агбендского автомобильного моста, железной дороги Горадиз–Агбенд и инфраструктуры погранично-пропускного пункта. Было отмечено, что автомобильная дорога Горадиз–Джебраил–Зангилан–Агбенд станет основным компонентом новой ветки МТК «Север–Юг», а железная дорога Горадиз–Агбенд – важным звеном Зангезурского коридора. Это обстоятельство следует учесть в правовом анализе западного маршрута: наряду с

[271] Состоялось 24-е заседание азербайджано-российской государственной комиссии по вопросам экономического сотрудничества // Azerbaijan.az. 16.04.2026. URL: https://azerbaijan.az/ru/news/18979 (дата обращения: 03.05.2026).

классической линией Россия – Азербайджан – Иран через Астару формируется дополнительный инфраструктурный контур, требующий специального регулирования пропуска, доступа к инфраструктуре, тарифов, цифрового обмена информацией и распределения ответственности между операторами[272].

Таким образом, международные соглашения являются основой для эффективного функционирования западного маршрута МТК «Север–Юг», регулируя транспортное движение, транзит, таможенные процедуры и взаимодействие между государствами.

Это способствует развитию инфраструктуры, снижению логистических затрат и сокращению сроков доставки. Так, эксперты отмечают сокращение сроков и затрат при перевозке грузов через территорию Азербайджана[273]. Международные соглашения обеспечивают правовую согласованность и координацию действий стран, что критично для эффективного функционирования МТК «Север–Юг» в политическом, юридическом и экономическом контексте.

Международные соглашения создают единое правовое поле для западного маршрута МТК «Север–Юг», снижая торговые и транспортные барьеры, гармонизируя законодательство и укрепляя сотрудничество между странами. Правовая гармонизация и цифровизация транспортных документов, включая введение института уполномоченного экономического оператора (УЭО), повышают эффективность, безопасность и прозрачность МТК «Север–Юг», снижая издержки и укрепляя конкурентоспособность транспортного коридора.

В итоге международные соглашения обеспечивают стабильную и безопасную правовую среду для функционирования западного направления МТК «Север–Юг», а совершенствование нормативно-правовой базы укрепляет

---

[272] Расширяется сотрудничество между Азербайджаном и Россией в области транспорта и логистики // CBC TV / Trend. 16.04.2026. URL: https://cbctv.az/news/132331/rassiryaetsya-sotrudnicestvo-mezdu-azerbaidzanom-i-rossiei-v-oblasti-transporta-i-logistiki (дата обращения: 03.05.2026).

[273] Веремеенко Е.Г. Вопросы моделирования терминально-логистических комплексов // Строительство и архитектура – 2015. Материалы международной научно-практической конференции. Ростов-на-Дону, 2015.

сотрудничество государств и открывает новые правовые и экономические возможности.

3.2. Международно-правовое регулирование транзита, погранично-таможенного взаимодействия и цифровых инструментов на западном направлении МТК «Север–Юг»: режимы контроля, упрощение процедур и применение универсальных конвенций

До завершения строительства железнодорожной ветки большая часть грузов движется автотранспортом, особенно на участке через Азербайджан[274].

Здесь актуальны двусторонние соглашения о международных автомобильных сообщениях: между Ираном и Азербайджаном, между Азербайджаном и Россией. Эти соглашения устанавливают квоты на количество взаимных разрешений для перевозчиков, правила проезда через границу, взаимное признание водительских документов и пр.

В контексте роста транзита по транспортному коридору стороны предпринимали шаги к либерализации условий. Например, Россия, Азербайджан и Иран периодически проводили трехсторонние встречи на уровне транспортных ведомств, обсуждая транзитные пропуска и снижение ставок дорожных сборов для транспорта, следующего из третьих стран.

Также важным направлением стала модернизация пограничных пунктов пропуска на западном маршруте[275].

С азербайджано-российской стороны ключевым является пункт пропуска «Самур» – «Яраг-Казмаляр» и новый пункт «Ханоба». В марте 2023 года Азербайджан открыл после реконструкции КПП «Ханоба» на государственной границе с Россией, способный пропускать 550 грузовых автомобилей в одном

---

[274] Case Studies Note (AH8 / Rasht–Baku–Makhachkala): bilateral intergovernmental agreements on international automobile traffic // United Nations. — С. 21. — [Электронный ресурс]. — URL: https://unttc.org/sites/unttc/files/2021-11/Case%20Studies%20Note.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

[275] Россия, Азербайджан и Иран продолжают работу по развитию и эффективному использованию МТК «Север – Юг» // Минтранс России. — 15.10.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/12192 (дата обращения: 16.01.2026).

направлении за сутки[276]. Это стало возможным благодаря инвестициям и соглашениям между таможенными службами двух стран.

Расширение пропускной способности границы сопровождается заключением соглашений об обмене предварительной информацией о грузах и об увеличении времени работы пунктов пропуска.

Такие соглашения позволяют минимизировать очереди и задержки, что критично для непрерывной работы транспортного коридора.

Таможенно-правовой режим западного маршрута можно назвать стабильным. Все три юрисдикции – Россия, Азербайджан, Иран – являются договаривающимися сторонами Стамбульской конвенции о карнете АТА[277], Конвенции МДП[278] и других международных актов, облегчающих транзит.

Однако различия в их интеграционных связях требуют отдельных соглашений: Россия состоит в ЕАЭС с единым таможенным пространством, а Азербайджан и Иран не входят в него. Поэтому на российско-азербайджанской границе действует полный таможенный контроль в соответствии с двусторонними соглашениями.

В 2022 г. и 2023 г. таможенные службы Российской Федерации и Азербайджанской Республики заключили протоколы о расширении сотрудничества, предусматривающие, например, организацию совместных погранично-таможенных контрольных операций[279]. Безусловно, такие меры направлены на ускорение процедуры пропуска транзитных грузов.

---

[276] Khanoba customs post on Azerbaijan-Russia border commissioned // AZERTAC. — 17.03.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://azertag.az/en/xeber/khanoba_customs_post_on_azerbaijan_russia_border_commissioned-2537135 (дата обращения: 16.01.2026).

[277] Convention on Temporary Admission (Istanbul, 26 June 1990) (Istanbul Convention): Annex A “Temporary admission papers (ATA carnets and CPD carnets)” // World Customs Organization. — P. 15–22 — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.wcoomd.org/en/about-us/legal-instruments/~/media/2D53E23AA1A64EF68B9AC708C6281DC8.ashx (дата обращения: 16.01.2026).

[278] Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, TIR Convention) (Женева, 14 ноября 1975 г.) // United Nations Treaty Series. — С. 94–95 — [Электронный ресурс]. — URL: https://uztradeinfo.uz/media/TIRConventionEN-RU.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

[279] Россия, Иран и Азербайджан подписали меморандум о взаимопонимании, направленный на упрощение транзитных перевозок (22.08.2022) // Федеральная таможенная служба России (пресс-

Как и в случае транскаспийского направления, для западного транспортного коридора критически важны вопросы пограничного режима. Россия, Азербайджан и Иран продвинулись в создании «зеленого коридора» для транзитных грузов. Между Азербайджаном и Ираном действует соглашение об упрощенном таможенном контроле: введены совместные пункты оформления на переходе Астара–Астара, позволяющие минимизировать дублирующие процедуры[280].

Азербайджанские и иранские таможенные органы координируют работу так, чтобы груз, прошедший контроль на одной стороне, практически беспрепятственно продолжал движение на другой.

Российско-азербайджанское взаимодействие также развивается: стороны экспериментируют с обменом электронными предварительными сведениями о грузе. Внедрение системы электронных очередей[281] на автопереходах «Тагиркент-Казмаляр», «Дербент» и др. уже позволило ликвидировать скопления фур[282].

Ведется работа и на уровне законодательства: например, в Азербайджане принят закон о присоединении к Конвенции МДП (о международной дорожной перевозке грузов с книжкой МДП), что облегчает проезд российских грузовиков транзитом по азербайджанской территории без дополнительных гарантий[283].

релиз). — [Электронный ресурс]. — URL: https://customs.gov.ru/press/federal/document/354710 (дата обращения: 16.01.2026).

[280] Iran, Azerbaijan customs offices launch joint online service in Astara // IRNA. — 19.06.2019. — [Электронный ресурс]. — URL: https://en.irna.ir/news/83360562/Iran-Azerbaijan-customs-offices-launch-joint-online-service (дата обращения: 19.01.2026).

[281] Через систему электронной очереди в Тагиркент-Казмаляре пропущены первые автомобили // ФГКУ «Росгранстрой». — 25.12.2024. — [Электронный ресурс]. — URL: https://rosgranstroy.ru/press-center/news/cherez-sistemu-elektronnoy-ocheredi-v-tagirkentkazmalyare-propuscheny-pervye-avtomobili (дата обращения: 19.01.2026).

[282] Протокол между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Государственным таможенным комитетом Азербайджанской Республики об организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой (Баку, 14 июня 2017 года) : протокол // Альта-Софт. Таможенные документы. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.alta.ru/tamdoc/17bn0121/ (дата обращения: 19.01.2026).

[283] 33-IQ — “BYD Kitabçası tətbiq edilməklə beynəlxalq yük daşımaları haqqında” gömrük Konvensiyasının təsdiq edilməsi barədə: Azərbaycan Respublikasının Qanunu (12.03.1996) // E-qanun.az. — [Электронный ресурс]. — URL: https://e-qanun.az/framework/1766 (дата обращения: 19.01.2026).

Россия со своей стороны расширила квоты разрешений для иранских и азербайджанских автоперевозчиков, что закреплено протоколами между Минтрансом Российской Федерации и соответствующими ведомствами[284].

Наряду с двусторонними соглашениями о международном автомобильном сообщении и отраслевыми протоколами профильных ведомств, международно-правовой режим транзита и погранично-таможенного взаимодействия на западном направлении целесообразно рассматривать как «комплекс универсальных конвенций и торговых правил», задающих минимальные стандарты свободы транзита, процедурного упрощения и юридической определённости документов.

Ключевым универсальным принципом в сфере транзита является свобода транзита как элемент режима международной торговли.

В системе государств, входящих во Всемирную торговую организацию (*далее* – ***ВТО***), данный принцип закреплён в статье V ГАТТ-1994 («Свобода транзита»)[285], где формулируется обязанность обеспечивать свободу транзита через территорию участника по маршрутам, наиболее удобным для международного транзита, а также запрет дискриминации по происхождению, назначению и иным критериям при регулировании транзитного движения. Это не означает «абсолютной свободы» без формальностей, но означает, что правила, сборы и процедуры, связанные с транзитом, должны быть недискриминационными и рациональными с точки зрения цели контроля.

Дальнейшее развитие данного принципа отражено в Соглашении об упрощении процедур торговли (*далее* – ***СУПТ***), которое вступило в силу 22

---

[284] 20–21 октября в Баку состоялось заседание смешанной российско-азербайджанской комиссии по вопросам международного автомобильного сообщения // Минтранс России. — 21.10.2016. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/7677 (дата обращения: 19.01.2026).

[285] General Agreement on Tariffs and Trade 1947. Article V “Freedom of Transit” // The World Trade Organization Agreements. GATT 1994 & 1947. — Geneva: WTO. — P. 35–36. — URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/agrmntseries2_gatt_e.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

февраля 2017 года[286] и прямо направлено на разъяснение и улучшение положений ГАТТ, затрагивающих транзит, сборы и транспарентность.

В частности, статья 11 СУПТ посвящена свободе транзита и вводит детализированные процедурные требования: ограничение и рационализация формальностей, недопущение избыточных требований, развитие сотрудничества между пограничными органами, а также ориентация на сокращение времени выпуска и перемещения товаров, включая транзитные.

Для маршрутов транспортных коридоров это имеет практическое измерение: даже если государства строят инфраструктуру и подписывают отраслевые соглашения, устойчивый эффект возникает лишь при «процедурной совместимости» (одинаковые подходы к транзиту, осмотрам, гарантиям, предварительной информации).

Применительно к МТК «Север–Юг» значение СУПТ состоит в том, что оно переводит общий принцип свободы транзита в систему более конкретных процедурных обязательств: предварительное представление и обработку документов до прибытия товара, применение электронных форм взаимодействия, управление рисками, координацию деятельности пограничных органов, использование механизма «единого окна», унификацию требований к документации, а также ограничение избыточных формальностей, сборов и задержек при транзите. Как отмечается в научной литературе, именно СУПТ стало одним из ключевых международно-правовых актов, ориентированных на модернизацию и упрощение таможенных процедур торговли[287].

---

[286] WTO Analytical Index. Trade Facilitation Agreement – General (Practice). — 2024. — P. 1. — URL: https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/ai17_e/tfa_general_oth.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

[287] Воронцова Н. А. Всемирная торговая организация: к вопросу об упрощении таможенных процедур торговли. Часть I // Московский журнал международного права. 2018. № 1. С. 44–59. DOI: 10.24833/0869-0049-2018-1-44-59; Воронцова Н. А. Всемирная торговая организация: к вопросу об упрощении таможенных процедур торговли. Часть II // Московский журнал международного права. 2018. № 3. С. 53–64. DOI: 10.24833/0869-0049-2018-3-53-64.

При этом применение свободы транзита в реальной практике сталкивается с балансом публичного интереса: безопасность, санитарные и иные виды контроля, национальные ограничения.

В рамках ВТО этот баланс особенно ярко проявился в спорах о транзитных мерах, где обсуждался объём обязательств по статье V и возможность ссылок на исключения.

Для исследуемого транспортного коридора этот сюжет важен как контраргумент к «излишнему оптимизму»: формальная норма о свободе транзита не отменяет того, что государства будут сохранять инструменты контроля и исключений, а значит конструкция транспортного коридора должна быть устойчива к «регуляторным колебаниям» — через предсказуемые процедуры и межведомственную координацию, а не через ожидание полной дерегуляции.

Для западного маршрута МТК «Север–Юг» система процедур сводится, по меньшей мере, к трем взаимосвязанным контурам: (1) таможенный транзит и система гарантий; (2) организация пограничного контроля и распределение компетенций между контрольными службами (таможня, пограничная служба, транспортный контроль, санитарные и фитосанитарные органы); (3) обмен данными и юридическое признание цифровых сведений/документов, обеспечивающих предварительное информирование, выпуск и последующий контроль[288].

Ключевым механизмом процедурной совместимости выступает модель «единого окна» и сопряженных сервисов пред-прибытия (pre-arrival processing). Нормативный смысл «единого окна» заключается не в создании одной информационной системы как таковой, а в закреплении обязанности государственных органов принимать данные один раз и использовать их многократно, перераспределяя их между компетентными службами без дополнительного «запроса» к перевозчику. Для транспортного коридора это

[288] Grainger A. Customs and Trade Facilitation: From Concepts to Implementation // World Customs Journal. 2008. Vol. 2, No. 1. P. 17–30. [Электронный ресурс]. URL: https://www.worldcustomsjournal.org/article/91315-customs-and-trade-facilitation-from-concepts-to-implementation (дата обращения: 04.03.2026).

означает снижение административной нагрузки на перевозчика и более предсказуемые сроки прохождения границы.

Низкорисковые отправления должны проходить по упрощенной процедуре (минимальные формальности, преимущественно документарная проверка, выборочный досмотр), а ресурсы контрольных органов концентрируются на высокорисковых категориях[289]. Международно-правовой потенциал здесь связан с установлением и с обменом результатами досмотра[290]. При этом взаимное признание может иметь градуированный характер: от признания отдельных сведений (например, данных предварительного информирования) — до признания результатов отдельных видов контроля (транспортного, санитарного) при соблюдении согласованных критериев[291]. Для западного маршрута рационально движение к трехсторонним «пакетным» протоколам, где фиксируются: критерии отбора для досмотра, перечень данных и сроки их передачи, а также порядок реагирования на несоответствия (включая приостановление упрощенного режима).

Даже при наличии технических каналов связи юридическая проблема состоит в допустимости и целях передачи данных, в обеспечении конфиденциальности и в распределении ответственности за ошибки/сбои. В логике функционирования транспортного коридора обмен данными должен опираться на межведомственные соглашения (или приложения к межправительственным соглашениям), которые определяют: категорию передаваемых сведений (коммерческая, персональная, служебная), основания передачи (выпуск, последующий контроль, управление рисками), режим хранения и сроки, а также

---

[289] Moïsé E., Sorescu S. Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade. OECD Trade Policy Papers, No. 144. Paris: OECD Publishing, 2013 [Электронный ресурс]. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2013/03/trade-facilitation-indicators_g17a2258/5k4bw6kg6ws2-en.pdf (дата обращения: 04.03.2026).

[290] Agreement on Trade Facilitation // World Trade Organization. [Электронный ресурс] URL: https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa_e.htm (дата обращения: 04.03.2026).

[291] World Customs Organization. Strategy Guide for AEO Mutual Recognition [Электронный ресурс]. URL: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/strategy-guide-for-aeo-mutual-recognition.pdf?la=en (дата обращения: 04.03.2026).

требования к информационной безопасности[292]. Существенное значение имеет и вопрос доказательственности: если государство использует полученные цифровые сведения для принятия решения о выпуске или для последующего контроля, должно быть ясно, какие цифровые записи считаются «первичными», кто является их держателем и как обеспечивается неизменность данных.

Отдельного внимания требует режим таможенного транзита и гарантий. Для западного направления центральным универсальным инструментом остается Конвенция МДП 1975 г.[293], которая предлагает унифицированную модель транзита с международной гарантийной цепью и стандартизированным документом. Для транспортного коридора принципиально важно, что система МДП снижает потребность в национальных гарантиях на каждом участке и позволяет строить транзит как единую операцию, хотя и не исключает контроль и меры обеспечения. В перспективе развитие электронного транзита (eTIR[294]) и электронных перевозочных документов (включая e-CMR[295]) может дать эффект сквозного сопровождения отправления: идентичные данные используются в транспортном и таможенном контуре, а контрольные органы получают доступ к ним до прибытия груза. При этом юридически значимым является именно создание сопряженного режима признания: электронная накладная должна быть приемлемой как доказательство договора перевозки и как источник данных для таможенных формальностей.

---

[292] McLinden G., Fanta E., Widdowson D., Doyle T. (eds.). Border Management Modernization. Washington, D.C.: The World Bank, 2011 [Электронный ресурс]. URL: https://documents1.worldbank.org/curated/en/986291468192549495/pdf/588450PUB0Bord101public10BOX353816B.pdf (дата обращения: 04.03.2026).

[293] Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975) // UNECE. [Электронный ресурс] URL: https://unece.org/DAM/tir/handbook/english/newtirhand/TIR-6Rev10_En.pdf (дата обращения: 04.03.2026).

[294] Конвенция МДП 1975 г.: Приложение 11 «eTIR procedure» // UNECE. [Электронный ресурс] URL: https://unece.org/sites/default/files/2021-04/TIR_Convention_Annex11efr.pdf (дата обращения: 04.03.2026).

[295] Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note (Geneva, 20 February 2008) // UNECE. [Электронный ресурс] URL: https://unece.org/DAM/trans/conventn/e-CMRe.pdf (дата обращения: 04.03.2026).

Дополнительно, для поддержания предсказуемости транзита необходимо институционализировать процедуры разрешения нештатных и спорных ситуаций, применимые к транспортному коридору: задержки на границе, расхождения в данных, вопросы начисления сборов и взаимодействия перевозчика с контрольными органами. В условиях отсутствия единого наднационального регулятора практико-ориентированным решением выступают совместные контактные пункты и регламент оперативного взаимодействия, закрепляющий сроки ответа компетентного органа и порядок эскалации вопроса на уровень совместной комиссии/координационного совета. Для западного маршрута наличие регламента оперативного реагирования снижает риск каскадных задержек в цепочке поставки.

Наконец, юридическая конструкция транзита по западному маршруту неизбежно сопряжена с финансово-страховой инфраструктурой. Гарантийные механизмы транзита, страхование ответственности перевозчика и страхование груза по своей природе находятся на стыке публично-правовых (таможенных) и частноправовых режимов.

Для транспортного коридора это означает необходимость согласованных требований к страховым покрытиям и признанию документов страхования/гарантий, а также устойчивых каналов расчетов между контрагентами при различии валютных и иных режимов.

В этой связи государства фактически должны создать условия, при которых частные участники смогут исполнять обязательства по договорам перевозки и экспедиции без чрезмерных транзакционных барьеров[296].

Следовательно, развитие транспортного коридора требует параллельной работы над соглашениями по процедурным вопросам на границе и над условиями правовой определенности для сервисов сопровождения грузов и связанных с ними

[296] Portugal-Perez A., Wilson J. S. Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure. Policy Research Working Paper No. 5261. Washington, D.C.: World Bank, 2010 [Электронный ресурс]. URL: https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/gtdw_e/wkshop09_e/portugal_e.pdf (дата обращения: 04.03.2026).

документов, включая экспедиторское сопровождение, страхование, гарантийное обеспечение и информационный обмен.

Таким образом, правовой режим западного маршрута в части транзита и контроля следует описывать как многоуровневую систему процедурной координации, где универсальные нормы (ГАТТ, Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах[297], CMR[298], Конвенция МДП[299]) формируют основу, а двусторонние/трехсторонние протоколы дополняют ее конкретными механизмами.

Отдельный блок универсальных норм связан с организацией контроля на границе. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 1982 г.[300] направлена именно на согласование подходов разных контрольных служб (таможенных, санитарных, транспортных и т.п.) и на снижение задержек при пересечении границ.

Для западного направления, где существенная доля перевозок выполняется автотранспортом, критичен международно-частноправовой режим договоров перевозки и документов. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR, 1956)[301] унифицирует ключевые элементы отношений между отправителем, перевозчиком и получателем, а также придаёт правовое значение накладной CMR как основному документу перевозки.

---

[297] Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21.10.1982) [Электронный ресурс] // UNECE. URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/harmone.pdf (дата обращения: 04.03.2026).

[298] Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (Geneva, 19 May 1956) // UNECE. URL: https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/cmr_e.pdf [Электронный ресурс] (дата обращения: 04.03.2026).

[299] Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 // UNECE.) [Электронный ресурс] URL: https://unece.org/DAM/tir/handbook/english/newtirhand/TIR-6Rev10_En.pdf (дата обращения: 04.03.2026).

[300] International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods (Harmonization Convention): done at Geneva, 21 October 1982 // United Nations Treaty Collection (certified true copy). — P. 1–3. — URL: https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201402/volume-1402-i-23576-english.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

[301] Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): done at Geneva, 19 May 1956 // United Nations Treaty Collection (certified true copy). — P. 2–3. — URL: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20399/volume-399-I-5742-English.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

Норма CMR важна, так как она задаёт предсказуемую модель ответственности и доказательств, уменьшая правовую неопределённость в трансграничной цепочке. Именно поэтому для транспортного коридора, претендующего на ускорение доставки, унификация CMR-режима выступает базовым условием доверия участников рынка.

3.3. Актуальные проблемы и направления совершенствования международно-правового режима и правового обеспечения цифровой трансформации западного маршрута МТК «Север–Юг»

Развитие МТК «Север–Юг» сопровождается принятием соглашений в правовой, торгово-экономической, транспортно-логистической и таможенной сферах. В то же время выявлены пробелы: отсутствие единого информационно-правового пространства, правового регулирования перевозок, системы валютных расчетов и контроля на границе.

Поэтому государства-участники обсуждают решения на региональных и международных площадках. Для успешной реализации транспортного коридора необходимо принять следующие меры по совершенствованию железнодорожных, автомобильных и мультимодальных перевозок:[302]

- правовое упорядочивание норм в сфере таможенного оформления, информационного обмена и упрощения процедур пересечения границ по принципу единого окна, а также внедрение института УЭО в странах–участницах транспортного коридора;

- разработка скоординированной тарифной политики на маршрутах МТК «Север–Юг», а также имплементация единых норм и тарифных ставок для грузовых перевозок, конкурентоспособных по отношению к альтернативным маршрутам;

[302] Винокуров Е., Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура // Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва, 2022.

- создание механизма платежей и взаиморасчетов для участников внешнеэкономической деятельности с применением клиринговых расчетов, а также системы страхования грузов и транспортных средств;

- цифровизация транспортно-сопроводительных документов и процедур при международных перевозках по транспортному коридору;

- создание координационного механизма управления МТК «Север–Юг» с участием транспортного и экспедиторского бизнеса для формирования регулярных логистических сервисов и контейнерных линий вдоль маршрутов транспортного коридора.

Бесспорно, ключевыми условиями успешной реализации механизма единого окна и инвестиционного проекта являются политическая воля правительств стран транспортного коридора, поддержка государственных органов и активное участие деловых кругов.

Применительно к МТК «Север–Юг» цифровые аспекты играют все возрастающую роль, особенно на западном и транскаспийском направлениях, где взаимодействуют несколько разных видов транспорта и юрисдикций. На западном маршруте внедрение электронных документов и обмена данными критически важно для ускорения прохождения грузов через пограничные пункты и стыковочные узлы.

В связи с этим Россия и Азербайджан в 2025 г. приступили к реализации пилотных проектов по внедрению электронной международной товарно-транспортной накладной e-CMR в двусторонних перевозках.[303]

e-CMR является цифровым эквивалентом традиционной накладной на груз для автомобильного транспорта и удостоверяет договор перевозки между отправителем, перевозчиком и получателем. Применение e-CMR позволяет значительно ускорить пограничные операции и снизить расходы по сравнению с бумажными документами.

---

[303] РФ и Азербайджан проработают возможность пилотного проекта электронных накладных // ТАСС. 01.11.2025. – [Электронный ресурс]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/25514517 (дата обращения: 26.01.2026).

В перспективе, если все государства на пути транспортного коридора ратифицируют Приложение 11 к Конвенции МДП[304] об электронном документообороте (eTIR) и Дополнительный протокол к Конвенции CMR о электронной накладной[305], то будет функционировать полностью цифровая сквозная перевозка.

На октябрь 2024 года эксперты констатировали, что единая система документации для транзитных перевозок отсутствует во всех странах СНГ[306]. Каждое государство предъявляет собственный набор требований к оформлению грузосопроводительных документов, использует национальные информационные системы, зачастую несовместимые между собой. Это приводит к дублированию процедур и увеличению времени в пути.

Так, автоперевозчик, следующий из России в Иран через Азербайджан, вынужден заполнять документы по российским правилам, затем предоставлять иные сведения на азербайджанской границе и далее в Иране – вместо того, чтобы воспользоваться единой электронной декларацией транзита[307].

Внедрение единых стандартов документации и процедур значительно упростит процессы и сократит время оформления грузов.

Кроме того, важно добиться взаимного признания электронных документов разными юрисдикциями. Если, к примеру, электронная накладная e-CMR или электронное разрешение на проезд, выданное в России, будет

---

[304] Amendments to the Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention, 1975), including Annex 11 (eTIR) // Official Journal of the European Union. 20.09.2021. L 331. – [Электронный ресурс]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A22021A0920%2801%29 (дата обращения: 26.01.2026).

[305] Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the electronic consignment note: done at Geneva, 20 February 2008 – [Электронный ресурс]. – URL: https://dgtr.de/wp-content/uploads/E-CMRENGv.22.05.13.pdf (дата обращения: 26.01.2026). С. 1–2.

[306] Эксперт: для развития коридора Север – Юг странам СНГ нужны единые стандарты // ТАСС. 14.10.2024 – [Электронный ресурс]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/22113465 (дата обращения: 26.01.2026).

[307] International North–South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure. Eurasian Development Bank. 2022 – [Электронный ресурс]. – URL: https://eabr.org/upload/iblock/687/EDB_2022_Report-2_INSTC_eng.pdf (дата обращения: 26.01.2026). С. 5.

признаваться контролирующими органами Азербайджана и Ирана (и наоборот), то исчезнет необходимость дублировать документы на бумаге при пересечении границы.

Для реализации данных целей в рамках СНГ предлагается создать специальную рабочую группу по развитию МТК «Север–Юг». Эта группа могла бы заняться выработкой конкретных согласованных решений: например,

1) разработкой модельного закона СНГ об электронных транспортных накладных, адаптированного к нормам всех заинтересованных юрисдикций;
2) подготовкой соглашения о взаимном признании электронной цифровой подписи (*далее* – ***ЭЦП***) между государствами (чтобы электронные документы, подписанные ЭЦП в одной стране, имели юридическую силу в другой)[308];
3) согласованием требований к оборудованию и программному обеспечению для обмена данными (чтобы информационные системы таможен, железных дорог, портов могли напрямую обмениваться сведениями)[309].

Что касается западного маршрута МТК «Север–Юг», то здесь конкретным практическим шагом в унификации стало бы согласование между Россией и Азербайджаном технологии обмена предварительной информацией о грузах и транспортных средствах.

В 2019–2022 гг. Россия внедрила систему предварительного электронного уведомления для грузов, следующих по железной дороге и автотранспортом из соседних государств (через систему «Электронная очередь» и пр.)[310].

---

[308] Модельный закон «Об электронной цифровой подписи»: принят на 16-м пленарном заседании МПА СНГ (постановление № 16-10 от 09.12.2000) – [Электронный ресурс]. – URL: https://iacis.ru/public/upload/files/1/116.pdf (дата обращения: 26.01.2026). С. 1–3.

[309] Модельный закон «О трансграничном информационном обмене электронными документами» – [Электронный ресурс]. – URL: https://iacis.ru/public/upload/files/1/659.pdf (дата обращения: 26.01.2026). С. 3–5, 7–9.

[310] С 1 июля 2019 года вводится обязательное предварительное информирование в отношении товаров, ввозимых отдельными видами транспорта // ФТС России: офиц. сайт. 17.06.2019 –

Если Азербайджан синхронизирует свои системы с российскими, перевозчики смогут заблаговременно подавать единый комплект данных, который автоматически получат пограничные службы России и Азербайджана.

Кроме того, важно унифицировать правила прохождения вагонов и контейнеров: например, российские и азербайджанские железные дороги уже действуют в едином правовом поле соглашений Организации сотрудничества железных дорог и СМГС[311], но необходимо доработать электронный обмен данными по СМГС-накладной и соединение с иранской системой (в Иране действует собственная система или международная накладная ЦИМ/СМГС)[312]. Эти технические вопросы включены в повестку работы профильных рабочих групп СНГ.

Отдельная проблемная зона мультимодальной цифровизации — электронные товарораспорядительные документы (коносаменты, складские расписки), то есть документы, где важно не просто «прочитать сведения», а юридически признать передачу контроля/права.

Здесь значимым международным ориентиром выступает Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях (MLETR) от 2017 г.[313] Он построен на принципах функциональной эквивалентности и технологической нейтральности и вводит концепцию «контроля» над электронной записью как замену физического владения бумажным документом.

Для западного маршрута это перспективно, потому что по мере роста контейнеризации и усложнения логистических цепочек возникает потребность в

[Электронный ресурс]. – URL: https://customs.gov.ru/press/federal/document/191029 (дата обращения: 26.01.2026).

311 Организация сотрудничества железных дорог. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (в ред. с изм. и доп. по состоянию на 01.07.2017) – [Электронный ресурс]. – URL: https://mintrans.gov.ru/file/403348 (дата обращения: 26.01.2026). С. 5–6.

312 Руководство по накладной ЦИМ/СМГС (ГЛВ-ЦИМ/СМГС) – [Электронный ресурс]. – URL: https://www.cit-rail.org/secure-media/files/documentation/freight/glv-cimsmgs/glv_cim-smgs_ru_2025-09-01_app_1.pdf (дата обращения: 26.01.2026). С. 6 (пп. 3–4).

313 United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL). The UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records. — New York: United Nations, 2018. — С. 3–4. — Электронный ресурс. — URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/mletr_ebook.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

цифровом обороте не только накладных, но и документов, обеспечивающих оборотоспособность и финансирование (например, для факторинга, страхования, аккредитивных конструкций).

Региональные интеграционные инициативы также задают рамку, в которой цифровизация транспортного коридора может ускоряться. Евразийская экономическая комиссия сообщала о проработке концепции экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС, что предполагает создание инфраструктуры, обмена данными и сервисов для участников перевозок на межгосударственном уровне[314].

Для западного маршрута этот подход ценен как «модель масштабирования»: даже если конкретные участники транспортного коридора обладают разными национальными системами, унифицированная модель данных и согласованные цифровые сервисы позволяют формировать сквозной контур с меньшими издержками интеграции.

С практической точки зрения цифровая трансформация западного маршрута может быть описана как поэтапная дорожная карта.

На первом этапе государства фиксируют правовую совместимость:

(а) участие в ключевых протоколах e-CMR и готовность признавать электронные документы;

(б) согласование требований к электронной подписи/идентификации и порядку хранения данных;

(в) правовые основания межведомственного обмена данными.

---

[314] Eurasian Economic Commission. EEC Facts and Figures: Digital Transformation. — 2020. — С. 8–9. — Электронный ресурс. — URL: https://eec.eaeunion.org/upload/files/paos/library/3264_%D0%95%D0%AD%D0%9A_%D0%A6%D0%98%D0%A4%20-%202020_%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%B5%20%D1%80%D1%8B%D0%BD%D0%BA%D0%BE%D0%B2%20%D0%B8%20%D1%86%D0%B8%D1%84%D1%80-%D0%B8%D1%8F_%D0%B0%D0%BD%D0%B3%D0%BB.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

На втором этапе реализуются пилоты на конкретных погранпереходах и логистических цепочках (например, «электронная очередь», предзаполнение данных о транспортном средстве и грузе, тестовый обмен e-CMR).

На третьем этапе создаётся взаимодействие на основе единой модели данных и «единого окна», а затем — интеграция с таможенным транзитом eTIR и железнодорожными документами (цифровые накладные).

3.4. Сравнительный анализ правовых режимов транскаспийского и западного направлений МТК «Север–Юг» и предложения по их совершенствованию. Перспективы международно-правовой гармонизации и формирования единого «цифрового коридора» транскаспийского и западного маршрутов МТК «Север–Юг» в СНГ

Сводное распределение источников по уровням регулирования западного и транскаспийского маршрутов представлено в Приложении 3. Такая таблица позволяет разграничить универсальный, региональный, двусторонний, трехсторонний и операционно-технический уровни регулирования и показать, какие элементы правового режима требуют дальнейшей гармонизации.

Правовая гармонизация в области таможенного оформления и упрощения процедур торговли должна обеспечивать эффективное взаимодействие всех участников логистических цепочек, а также современное информационное обеспечение для принятия решений, касающихся перевозочного процесса и соответствующих процедур при пересечении грузов через.

В Резолюции «Укрепление связей между всеми видами транспорта для обеспечения стабильных и надежных международных перевозок в целях устойчивого развития в период и после пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19)» № A/RES/75/313 от 29 июля 2021 г.[315] Генеральная Ассамблея ООН

[315] ООН: Резолюция No A/RES/75/313 75-й сессии ООН «Укрепление связей между всеми видами транспорта для обеспечения стабильных и надежных международных перевозок в целях устойчивого развития в период и после пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19)», принятая ГА ООН 29 июля 2021 г. URL: https://www.un.org/ru/ga/75/docs/75res_nocte.shtml (дата обращения: 20.12.2024).

(*далее* – ***ГА ООН***) акцентировала внимание государств на «особом значении устойчивой транспортной инфраструктуры и необходимости финансирования ее развития в направлении цифровой трансформации мультимодальных транспортных коридоров»[316].

В частности, рассматриваемая резолюция ГА ООН рекомендует государствам стремиться к созданию необходимых условий для постоянного функционирования и укрепления системы транспортных коридоров и инфраструктуры, обеспечивая благоприятную обстановку для развития международных транспортных коридоров и необходимое финансирование транспортной сферы внутри государства для реализации постоянных и эффективных внутренних и международных перевозок.

Далее в резолюции указывается на актуальность и целесообразность применения всех мер для того, чтобы содействовать региональной и межрегиональной экономической интеграции и взаимовыгодному сотрудничеству государств, в том числе при помощи развития планов и схем транспортной инфраструктуры.

Государствам также рекомендуется интегрировать в национальную регуляторную практику использование унифицированных транспортных документов в электронном формате, обмен которыми осуществляется через передачу цифровых данных.

Данный порядок, безусловно, будет содействовать оптимизации процессов перемещения товаров через таможенные границы, повышению качества оказываемых транспортных услуг и модернизации существующих транспортных и логистических цепочек.

В целом положения резолюции направлены на создание правовых условий для сотрудничества государств с целью преодоления современных угроз

---

[316] Винокуров Е., Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н. 2022. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. – Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва: Евразийский банк развития.

чрезвычайного и природного характера, а также обеспечения стабильного функционирования систем мультимодальных транспортных маршрутов.

В сущности, общие положения рассматриваемой резолюции ГА ООН применимы ко всем существующим международным транспортным коридорам, которые в настоящее время используются для перевозки грузов и пассажиров по установленным маршрутам.

В этом контексте МТК «Север–Юг» полностью соответствует критериям мультимодального транспортного маршрута, обладая стратегически выгодным экономическим положением и простираясь через весь евразийский континент – от Санкт-Петербурга (Россия) на севере до порта Мумбаи (Бомбей, Индия) на юге.

Изначально предполагалось, что данный транспортный коридор будет оказывать услуги по осуществлению грузоперевозок из Индийского субконтинента, стран Западной Азии, далее транзитом через территорию Азербайджана с выходом на рынки сбыта России и европейских стран.

МТК «Север–Юг» не только представляет собой важный инструмент для увеличения товарооборота между Россией, Индией и странами Центральной Азии, но и имеет стратегическое географическое расположение, соединяя ключевые экономики евразийского континента[317].

Главное преимущество маршрута заключается в значительном сокращении сроков доставки и расстояний для транспортировки грузов между странами – участниками проекта – почти в два раза.

В целом МТК «Север–Юг» представляет собой транспортный путь, который состоит из трех составных частей: транскаспийский, восточный и западный маршруты[318].

Если рассматривать транскаспийский маршрут, то из его наименования уже становится ясно, что он проходит по судоходным районам рек Волга и Дон через

---

[317] Графова Т.О., Гладченко В.А. 2024. Функционирование международного транспортного коридора «Север – Юг» в экономико-интеграционных проектах Евразийского экономического союза: реалии и перспективы. – Экономика и предпринимательство. No 4 (165). С. 511-516.

[318] Международный транспортный коридор «Север – Юг». – Транспортные коридоры. ОАО «РЖД». URL: https://cargo. rzd.ru/ru/9789 (дата обращения: 06.01.2025).

такие порты Российской Федерации, как Астрахань, Оля, Махачкала и далее по водным путям Каспийского бассейна вплоть до иранских портовых городов Бендер, Амирабад, Ноушехр и Энзели.

Восточный маршрут включает в себя сеть железных дорог Казахстана, Туркмении и Узбекистана. Западный маршрут представляет собой маршрут, который проходит через Астрахань, Махачкалу, Самур, далее по территории Азербайджана до азербайджанской станции района Астара, затем по территории Ирана через иранскую станцию района Астара с выходом на города Решт, Казвин и, наконец, страны Персидского залива вплоть до порта Мумбай (Бомбей) Индии.

В отличие от первого маршрута, который включает в себя осуществление грузоперевозок по водным путям МТК «Север–Юг», второй и третий маршруты, соответственно, включают в себя прохождение грузопотоков по сухопутным путям данного мультимодального транспортного коридора.

Эксперты отмечают, что с практической точки зрения экономически наиболее выгодным считается эксплуатация именно западного маршрута МТК «Север–Юг». При осуществлении транспортно-логистических услуг в данном направлении на практике наблюдается снижение сроков доставки грузовых единиц и, как следствие, логистических затрат при их передвижении через территорию Азербайджана[319].

В целом, несмотря на то обстоятельство, что все три варианта маршрута фактически готовы к эксплуатации в полном объеме, реалии пока таковы, что Индия все еще предпочитает направлять грузы традиционным морским маршрутом через Суэцкий канал.

Но вновь целесообразно подчеркнуть, что МТК «Север–Юг» обладает рядом преимущественных технических характеристик, которые были подробным образом изложены выше в процессе исследования данной проблематики. Безусловно, из этого следует, что решение правительства Индии о выборе и

[319] Веремеенко Е.Г. 2015. Вопросы моделирования терминально-логистических комплексов. – Строительство и архитектура – 2015. Материалы международной научно-практической конференции. Ростов-на-Дону. С. 15-18.

переходе на более экономически перспективный транспортный коридор, как МТК «Север–Юг», является лишь вопросом времени.

В дополнение к вышесказанному примечателен тот факт, что государства-участники в данном проекте заинтересованы эксплуатировать этот мультимодальный маршрут не только в торговых и в целом внешнеэкономических, но также и в военных и оборонных целях.

Так, известно, что Индия является одним из основных импортеров вооружений российского производства и намерена осуществлять их транспортировку посредством МТК «Север–Юг»[320].

Учитывая вышеуказанное обстоятельство, можно заключить, что со временем этот транспортный коридор может стать одним из важнейших международных транспортных артерий по организации перевозки оружия, боевых единиц и в целом военной техники государств.

2 октября 2025 года была принята Дорожная карта в рамках развития транскаспийского маршрута МТК «Север–Юг» между Азербайджаном, Казахстаном и Грузией[321]. Железные дороги трёх стран согласовали единый долгосрочный тариф, часть «Плана действий по устранению узких мест» маршрута. Тем самым, было достигнуто согласование тарифных условий.

Правовые аспекты строительства ключевых инфраструктурных объектов (в частности, транспортного узла Астрахань–Оля) требуют особого внимания, поскольку реализация таких проектов связана с межгосударственными соглашениями, сложными финансовыми механизмами и многосторонними обязательствами, повышающими риск юридической неопределённости.

---

[320] Проскурина О.В. 2015. Специфика российского рынка транспортно-экспедиционных услуг. – Строительство. Дороги. Транспорт. Материалы международной научно-практической конференции. Ростов-на-Дону. С. 69-70.

[321] Azerbaijan, Kazakhstan and Georgia agree on single tariff for TITR, 2025. ABC News. – URL: https://abc.az/en/news/185144/azerbaijan-kazakhstan-and-georgia-agree-on-single-tariff-for-titr (дата обращения: 23.12.2025).

К числу проблем относятся условия финансирования, распределение ответственности и правовой статус имущества в зоне проекта[322].

В этой связи особое значение приобретает четкая договорная регламентация, учитывающая национальные интересы государств-участников и международную практику.

Современной тенденцией является закрепление в соглашениях обязательств по объёмам перевозок: например, соглашение между Россией и Азербайджаном предусматривает гарантированный грузопоток в 5 млн тонн[323], а ряд двусторонних договоров — минимальные объёмы перевозок с компенсационными механизмами[324].

Однако такие положения пока не получили универсального закрепления, а санкции за их неисполнение, включая штрафы, компенсации и арбитражные процедуры, остаются недостаточно урегулированными, несмотря на их соответствие национальному законодательству государств-участников[325].

После анализа трудов авторов можно прийти к заключению, что хотя проект и обладает огромными перспективами развития и совершенствования в торгово-экономическом секторе, для достижения значимого успеха в создании и улучшении существующей транспортно-логистической инфраструктуры важно четко проанализировать имеющиеся недостатки в нормативно-правовой базе и предложить эффективные механизмы для их устранения.

---

[322] North – South: Key Focus. Baku and Moscow agree to expand transit cargo traffic, 2025. Region-Plus.az. – URL: https://regionplus.az/en/articles/view/8556 (дата обращения: 24.12.2025).

[323] Report Information Agency. Azerbaijan to transport at least 5M tons via North-South corridor by 2028, 2025. Report.az. – URL: https://report.az/en/foreign-politics/azerbaijan-to-transport-at-least-5m-tons-via-north-south-corridor-by-2028 (дата обращения: 25.12.2025).

[324] Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о сотрудничестве в целях развития транзитных грузовых перевозок по международному транспортному коридору "Север – Юг", подписана 21 декабря 2024 г. Правовой департамент МИД России. – URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/2_contract/62731/ (дата обращения: 25.12.2025).

[325] Inter-Governmental Agreement on International North – South Transport Corridor, Annex 2, signed in 2000. The Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) of the United Nations. – URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/tarns_annex2.pdf (дата обращения: 25.12.2025).

Например, помимо вышеуказанных в работе механизмов совершенствования функционирования транспортного коридора, одной из таковых ключевых и значимых проблем является невозможность на сегодняшний день введения в действие института единого транспортного документа для всех направлений функционирования МТК «Север–Юг» ввиду наличия различий в таможенных правилах и обязательствах по прохождению грузов через юрисдикции государств, участвующих в данном проекте.

Однако, как было отмечено выше, ряд стран выразили свою готовность по созданию единого таможенного пространства и достигли соответствующих соглашений.

Кроме того, эксперты подчеркивают наличие таких существенных проблем, как разработка механизмов гибкой тарифной и транспортной политики, необходимость учреждения института единого логистического оператора по МТК «Север–Юг». Строительству и полноценному функционированию МТК «Север–Юг» мешает не только наличие «внутренних» противоречий, но и негативное воздействие ряда «внешних» факторов.

В данную категорию можно отнести, к примеру, внешнеполитический фактор государств-участников. Если рассматривать конкретно российско-иранские отношения, то можно для начала подчеркнуть, что политическая система России и Ирана в начале 1990-х гг. имела ряд определенных сходств.

Так, у обоих государств она была полна внутренних политических противоречий и сложностей.

В первую очередь, наличие таких обстоятельств было связано с существованием в то время различных политических группировок, которые, прибегая к различным инструментам и рычагам влияния, старались сформировать свое видение направления развития внутренней и внешней политики своих государств.

Безусловно, это напрямую оказало влияние и на ход развития межгосударственных отношений России и Ирана, в определенной степени было

приостановлено даже развитие ряда проектов[326]. Но несмотря на имеющиеся тогда трудности между государствами, российско-иранские отношения удалось поднять на новый уровень, по сути, даже удалось «перезагрузить реализацию ряда проектов»[327].

На сегодняшний день эти проекты развиваются в весьма позитивном ключе и охватывают множество таких сфер деятельности, как транспортную, торговую, правовую, экономическую и военную сферы.

Другим таким фактором можно назвать то обстоятельство, что задержка в реализации планов по строительству проекта МТК «Север–Юг» была напрямую связана с введением и поддержанием в течение продолжительного времени так называемого «санкционного давления» со стороны стран западного блока, в особенности США, на Иран[328].

Поэтому влияние санкционного режима целесообразно характеризовать как ограничение технологической, инвестиционной и финансовой базы модернизации инфраструктурных проектов, что повышало трансакционные издержки и увеличивало неопределенность при реализации долгосрочных транспортных инициатив[329].

Кроме того, начиная с 2014 г. ряд недружественных стран предприняли несправедливые действия по внедрению нелегитимных мер в отношении отдельных лиц Российской Федерации, которые также причастны к проекту строительства МТК «Север–Юг».

В этих условиях Россия активизирует работу по диверсификации транспортно-логистических связей и развитию альтернативных маршрутов выхода на рынки Ближнего Востока, Южной Азии и стран Персидского залива. К числу

---

[326] Freedman R.O. 2000. Russian-Iranian relations in the 1990s. – Middle East Review of International Affairs. Vol. 4, 2. P. 66-67.

[327] Минеев В.И., Почекаев Д.А. 2023. Перезагрузка международного транспортного коридора «Север – Юг». – Научные проблемы водного транспорта. No 74. С. 105-116.

[328] Sabatini R. Economic Sanctions: Pressuring Iran's Nuclear Program. URL: http://npsglobal.org/eng/component/content/ article/147-articles/872-economic-sanctions-pressuring-irans-nuclearprogram.html (accessed date: 06.01.2025).

[329] Мамедова Н., Федоров Ю., Федченко В. 2003. Иранская ядерная программа и российско-иранские отношения. Москва: ИПМИ. С. 12.

таких мер относится, в частности, реализация проекта железнодорожной линии Решт — Астара на территории Ирана, которая должна обеспечить сопряжение российских, азербайджанских и иранских участков западного маршрута МТК «Север–Юг». Подписание российско-иранского соглашения о сотрудничестве по финансированию проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для создания указанной линии свидетельствует о переходе от общих политических деклараций к практическому инфраструктурному оформлению маршрута[330].

Помимо этого, негативное влияние на продвижение проекта оказывают и иные факторы, в том числе отсутствие как необходимого финансирования, так и надлежащей политической воли всех государств-участников[331].

В целом во многих исследованиях прослеживается единая авторская концепция по рассматриваемой проблематике: с одной стороны, акцентируется вновь возросшая актуальность мультимодального транспортного коридора «Север–Юг» не только в ее сегодняшнем геостратегическом положении, но отмечается несовершенство действующего международного и национального нормативно-правового регулирования – с другой.

В связи с этим предлагаются различные варианты совершенствования правового обеспечения на всех ключевых этапах функционирования данного мультимодального маршрута, формулируются новые правовые конструкции, а также, учитывая и перенимая передовой международный опыт в этой сфере, рекомендуется создание современных управленческих институтов.

В случае если предложенные в научных исследованиях идеи будут надлежащим образом рассмотрены, а также подкреплены соответствующими необходимыми дополнительными мерами по совершенствованию нормативно-правовой базы, то существует реальная возможность формирования новой, усовершенствованной геостратегической и геополитической конъюнктуры,

---

[330] Малышева Д.Б. 2024. Международный транспортный коридор «Север – Юг» и страны Центральной Азии. – Ближний и Постсоветский Восток. No 4 (8). С. 7-21.

[331] Roy M.S. International North-South Transport Corridor: Reenergising India’s Gateway to Eurasia. URL: https://idsa.in/is- suebrief/InternationalNorthSouthTransportCorridor_msroy_180815 (accessed date: 06.01.2025).

которая способна изменить динамику и ход деятельности не только региональных, но и международных торгово-экономических, транспортно-логистических отношений между странами-партнерами, основанных на прочной правовой и экономической основе посредством МТК «Север–Юг».

С учетом проведенного анализа автор полагает, что дальнейшее развитие МТК «Север–Юг» должно осуществляться не только за счет инфраструктурного строительства, но и посредством последовательного совершенствования правового механизма функционирования транспортного коридора. В качестве первоочередных направлений такого совершенствования представляются необходимыми: актуализация Соглашения от 2000 г. и принятых в его развитие документов; закрепление более четких обязательств государств-участников по обеспечению транзита; гармонизация таможенных, пограничных и перевозочных процедур; развитие электронного документооборота и предварительного информирования; унификация требований к транспортным и товаросопроводительным документам; согласование подходов к тарифам, сборам и срокам прохождения контрольных процедур; создание устойчивого межгосударственного механизма мониторинга реализации соглашений; а также формирование правовых гарантий для инвесторов и перевозчиков, участвующих в развитии инфраструктуры маршрута.

По мнению автора, именно сочетание инфраструктурных, организационных и нормативно-правовых мер способно придать МТК «Север–Юг» более устойчивый и предсказуемый характер. При этом речь должна идти не о декларативном расширении сотрудничества, а о создании согласованной правовой среды, в рамках которой участники перевозочного процесса смогут действовать по понятным правилам на всех участках маршрута. Такая модель предполагает, что международные договоры, национальное законодательство и административная практика государств-участников будут не противоречить друг другу, а обеспечивать единый режим транзита, перевозки, таможенного оформления и пограничного контроля.

Реализация указанных мер может способствовать формированию новых возможностей для равноправного и взаимовыгодного сотрудничества государств, участвующих в развитии МТК «Север–Юг», а также иных заинтересованных партнеров. Однако использование категории «мегарегиональная кооперация» применительно к данному проекту представляется избыточным, поскольку круг государств, непосредственно вовлеченных в функционирование основных маршрутов транспортного коридора, является относительно ограниченным. Более точным является вывод о формировании устойчивой межрегиональной транспортно-логистической кооперации, связывающей Россию, государства Южного Кавказа, Каспийского региона, Иран и Индию, а также потенциально иные рынки Южной Азии и Ближнего Востока.

При анализе нормативно-правовых актов государств-участников, регулирующих и обеспечивающих надлежащее функционирование МТК «Север–Юг», был установлен ряд пробелов и недостатков в правовом регулировании данного проекта.

Так, в частности, такими проблемами выступали отсутствие единого информационно-правового пространства по данному транспортному коридору, единого правового поля в области перевозок, эффективно функционирующей системы операций, осуществляющих порядок ведения валютных расчетов, а также четко установленных форм контроля на пограничных и таможенных пропускных пунктах и взаимодействия таможенных служб государств-участников.

Правовая гармонизация в области таможенного оформления и упрощения процедур торговли должна обеспечивать эффективное взаимодействие всех участников логистических цепочек, а также современное информационное обеспечение как для принятия решений, касающихся перевозочного процесса и процедур пересечения границ.

Это также должно включать предоставление перевозчикам, грузовладельцам и экспедиторам, задействованным в перевозках по МТК «Север–Юг», комплекса информационных услуг на основе трех элементов[332]:

1) формирование единого информационного пространства, которое предусматривает совокупность информации об объектах транспортного рынка (данные о грузопотоках в реальном масштабе времени, о состоянии погрузки/выгрузки, данные о заявках на погрузку и другое).

Единое информационное пространство на МТК «Север–Юг» должно обеспечивать взаимный обмен данными о транспортных единицах и грузах, находящихся в пути следования на территории всех участвующих стран, а также гарантировать совместимость информационных систем, используемых транспортными, таможенными и пограничными органами стран, которые принимают участие в развитии транспортного коридора;

2) единое правовое поле в области перевозок (унифицированные перевозочные документы, единые правила взаимодействия в транспортных узлах). В качестве унифицированных транспортных и сопроводительных документов должны быть использованы накладные СМГС и/или ЦИМ/СМГС (для перевозок в направлении Турции) для железнодорожного транспорта, накладные CMR для автомобильного транспорта, морские коносаменты для морской перевозки, мультимодальные коносаменты FIATA, вагонные и упаковочные листы, ветеринарные и фитосанитарные сертификаты и др.;

3) единое правовое поле в области взаимодействия таможенных служб — использование модели данных Всемирной Таможенной Организации, которая обеспечивает повышение эффективности таможенных процедур за счет их автоматизации и сокращения времени на таможенное оформление.

---

[332] Винокуров Е., Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н. 2022. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. – Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва:Евразийский банк развития.

Безусловно, важно и международное содействие в развитии транспортного коридора, которое может быть реализовано по нижеследующим направлениям[333]:

1) создание веб-портала по МТК «Север–Юг», на котором будут размещены условия перевозок, тарифы, необходимая контактная информация;

2) участие в работе ООН, ее региональных комиссий и специализированных международных организаций (Европейской экономической комиссии ООН, Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана ООН, Управлением Секретариата ООН, занимающимся наименее развитыми странами, развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и малыми островными развивающимися государствами и др.);

3) продвижение транспортного коридора в рамках региональных и отраслевых международных организаций – Организации сотрудничества железных дорог, Специальной программы ООН для экономик Центральной Азии, «Каспийской пятерки» и др.;

4) многосторонние и двусторонние соглашения, а также меморандумы о развитии МТК «Север–Юг»;

5) инвестиционное сотрудничество с многосторонними банками развития для привлечения инвестиций в развитие транспортного коридора;

6) продвижение МТК «Север–Юг» на международных конференциях и публикации о транспортном коридоре в прессе и в интернет-ресурсах.

Таким образом, в случае разрешения всех поставленных актуальных ключевых проблем, МТК «Север–Юг» может по праву стать одним из транспортных коридоров Великого Шелкового пути, соединив все страны, заинтересованные в данном проекте, в одну большую, единую и эффективную логистическую цепочку.

Исходя из этой идеи, можно с уверенностью заявить, что данный транспортный коридор уже обладает, по сути, и мегарегиональным значением для

---

[333] Винокуров Е., Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н. 2022. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. – Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва: Евразийский банк развития.

совершенствования международных экономических, транспортных и логистических отношений между многими государствами различных географических регионов. Он определяет вектор развития торговых отношений между государствами-участниками в контексте современных геополитических реалий, который иные государства могли бы взять для примера в своем регионе.

Принимая участие в развитии данного проекта, государства получают уникальный доступ к транспортной сети современнейшего уровня, повышают уровень экспорта своих национальной продукций на иностранные и международные рынки, а также увеличивают уровень своего экономического благосостояния, развития и процентного соотношения товарооборота с соседними государствами посредством уже налаженных и эффективно функционирующих транспортно-логистических цепочек в рамках МТК «Север–Юг».

Отдельно рекомендуется обратить внимание на имеющиеся недостатки и пробелы в правовом регулировании, которые были детальным образом рассмотрены выше.

Принимая их во внимание, а также учитывая их особое значение, в случае внедрения указанных механизмов, имплементации необходимых положений нормативных документов, и, наконец, обеспечив гармонизацию правового регулирования данного инвестиционного проекта, безусловно, будет возможно достичь успешного и эффективного функционирования на всех участках МТК «Север–Юг».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам проведенного диссертационного исследования, направленного на выявление международно-правовых условий формирования устойчивого и предсказуемого режима перевозок по транскаспийскому и западному направлениям МТК «Север–Юг», автором сформулирован комплекс обобщающих выводов и прикладных положений.

Установлено, что в современном международном публичном праве отсутствует универсально кодифицированное определение международного транспортного коридора как самостоятельного правового института. Данное обстоятельство предопределяет специфику международно-правового анализа: транспортный коридор не может рассматриваться как «единый договорный режим», замыкающий на себе весь комплекс отношений перевозки и транзита. Напротив, МТК «Север–Юг» представляет собой согласованный государствами международный маршрут, функционирование которого обеспечивается применением и взаимным согласованием правил железнодорожных, автомобильных, морских и иных перевозок, а также процедур транзита, пересечения государственных границ и оформления грузосопроводительных документов.

Следовательно, МТК как объект регулирования проявляется прежде всего через согласование процедур, стандартов и документов, а не через наличие единого международного договора, который исчерпывающе регулировал бы все отношения, возникающие при его функционировании.

Показано, что правовой режим транскаспийского и западного направлений МТК «Север–Юг» регулируется источниками различной юридической силы: универсальными международными конвенциями, региональными соглашениями, актами СНГ и ЕАЭС, двусторонними договорами и межведомственными соглашениями.

Базовое Соглашение от 2000 г. определяет цели сотрудничества государств, закрепляет общие положения правового регулирования МТК «Север–Юг» и задает

рамки совместных действий по развитию перевозок и транзита. Практическое функционирование маршрута обеспечивается специальными международными договорами и межведомственными соглашениями о железнодорожных и автомобильных перевозках, таможенном транзите, обмене информацией, взаимном признании отдельных результатов контроля, модернизации пунктов пропуска и развитии транспортной инфраструктуры.

Таким образом, правовой режим МТК «Север–Юг» складывается из совокупности международных договоров, региональных актов, межведомственных соглашений и национальных норм, которые обеспечивают функционирование маршрута при их согласованном применении.

Для правового режима МТК «Север–Юг» существенное значение имеют региональные интеграционные и координационные механизмы, действующие на отдельных участках маршрута.

Анализ правового регулирования транзита по маршрутам МТК «Север–Юг» показал, что нормы и практика, формирующиеся в рамках СНГ, способны обеспечивать унификацию отдельных процедур, включая цифровизацию документов, техническое и технологическое сопряжение, согласование элементов транспортной политики и порядок взаимодействия уполномоченных органов.

Вместе с тем даже при наличии региональных механизмов МТК «Север–Юг» остается международным маршрутом, связывающим правовые системы государств различного интеграционного статуса. Поэтому требуется принятие специальных юридических решений о сопряжении процедур и признании документов с участием государств, не входящих в соответствующие интеграционные объединения, прежде всего Исламской Республики Иран и Республики Индии.

Обосновано, что многоуровневость источников и институционально-процедурная неоднородность образуют ключевую международно-правовую проблему, влияющую на предсказуемость транзита.

В диссертации выявлены взаимосвязанные проявления структурной фрагментации: фрагментация источников, фрагментация институтов, фрагментация административных процедур, выражающаяся в различиях

таможенного оформления, пограничного, санитарно-карантинного и иных видов контроля, а также фрагментация цифровой среды, связанная с несовместимостью информационных систем и отсутствием взаимного признания электронных документов.

Установлено, что именно эта совокупность факторов, а не только дефицит инфраструктуры, формирует непредсказуемость сроков перевозки, повышает транзакционные издержки и усиливает риск споров между хозяйствующими субъектами на всем протяжении МТК «Север–Юг».

Установлено, что правовой режим транскаспийского направления определяется прежде всего региональной спецификой и правовым статусом Каспийского моря, который задает рамочные условия судоходства, портового и прибрежного контроля, безопасности и разграничения юрисдикций.

В работе показано, что особенности Каспия формируют исходное условие перевозок: участие перевозчиков и флота на морском сегменте предопределяется режимом допуска и флага, а обеспечение безопасности и устойчивости перевозок связано с согласованностью действий прикаспийских государств по вопросам контроля, навигационно-гидрографического обеспечения и предотвращения инцидентов.

Следовательно, нормативная и процедурная определенность на транскаспийском направлении в значительной степени зависит от того, насколько согласованно действуют компетентные органы прибрежных государств и насколько единообразно применяются установленные ими правила.

Отдельно установлено, что транскаспийское направление требует сочетания правовых механизмов «морского» и «внутреннего» (в том числе речного) сообщения, а также постоянного учета портовой инфраструктуры как правового, а не только технического фактора.

В диссертации показано, что при ограниченности участия внешних перевозчиков на каспийском сегменте возрастает значение национальных торговых флотов, портовых процедур и механизмов ускоренного оформления грузов в портах. При этом правовой режим должен обеспечивать баланс между

ускорением оборота грузов и соблюдением требований безопасности, контроля и охраны окружающей среды, поскольку именно порт выступает местом стыковки различных сегментов перевозки и сосредоточения таможенных, портовых и иных контрольных процедур.

Доказано, что транскаспийское направление по своей функциональной природе является мультимодальным «узлом», в котором морской сегмент неразрывно связан с железнодорожными и автомобильными участками на северной и южной частях маршрута.

Отсутствие универсального международно-правового режима смешанных перевозок приводит к тому, что ключевые вопросы распределения ответственности, сроков, рисков, доказательственной силы документов и способов разрешения споров решаются не единым правовым режимом международного транспортного коридора, а посредством комбинации отраслевых режимов и договорных конструкций, применимых к каждому отдельному сегменту.

В диссертации показано, что правовая задача состоит в обеспечении непрерывности цепочки перевозки, а именно возможности использования транспортных и таможенных документов для сквозного сопровождения груза, согласованности гарантий транзита и исключения процедурного дублирования при переходе груза с одного вида транспорта на другой.

Установлено, что западный маршрут формируется как преимущественно сухопутный транзитный комплекс, правовой режим которого определяется двусторонними и трехсторонними соглашениями о пропуске, модернизации пограничных пунктов, гармонизации транспортных и таможенных процедур, а также о развитии инфраструктурной связности (включая железнодорожный сквозной контур на одном из ключевых стыков).

При этом западный маршрут объединяет правовые порядки и административные практики Российской Федерации, Азербайджанской Республики, Исламской Республики Иран, а также сопрягается с торгово-логистическими интересами Республики Индии как ключевого участника транспортной связки МТК «Север–Юг».

Следовательно, правовой режим западного маршрута в большей степени зависит от согласованности сухопутного транзита, эффективности пограничного-таможенного взаимодействия и возможностей согласованной тарифной политики, которые прямо отражаются на конкурентоспособности маршрута для грузоотправителей при конкуренции альтернативных направлений.

Показано, что западный маршрут исторически и функционально выступает наиболее «коммерчески нагруженным» направлением, что обусловлено его сухопутной непрерывностью и сравнительной оперативностью перевозок.

Вместе с тем в работе обосновано, что рост грузопотока и повышение устойчивости маршрута требуют не только завершения инфраструктурных проектов, но и постоянного контроля режимов транзита: согласования пропускной способности пунктов пропуска, унификации (или взаимного признания) документов и результатов контроля, а также минимизации процедурных издержек, связанных с повторяемостью проверок и разнородностью требований.

В этом контексте западный маршрут свидетельствует об общей закономерности, выявленной исследованием: даже при наличии физической связности именно «нефизические барьеры» (процедуры и документы) способны определять реальную скорость и привлекательность перевозки.

Доказано, что институциональные механизмы функционирования транспортного коридора по обоим направлениям приобретают, как правило, «сетевой» характер. Координация поддерживается многосторонними форматами взаимодействия, межправительственными комиссиями и специализированными рабочими группами, создающимися для снятия конкретных «узких мест», а также устойчивым обменом информацией между компетентными ведомствами и операторами рынка (железнодорожные администрации, портовые структуры, таможенные органы). При этом установлено, что устойчивость таких механизмов определяется прежде всего их процедурной результативностью: способностью переводить политические установки и рамочные соглашения в конкретные решения по графикам движения, режимам пропуска, стандартам документов и цифровому обмену данными.

На этой основе в диссертации обосновано, что устойчивость и предсказуемость транспортного коридора обеспечиваются не только развитием физической инфраструктуры, но и правовыми механизмами организационно-процедурного обеспечения: согласованием процедур пропуска на границе, предварительным информированием и обменом данными, внедрением риск-ориентированного контроля, унификацией требований к документам и переходом к электронным технологиям.

Установлено, что цифровизация в логистике является не автономной технологической задачей, а направлением межгосударственного правового сотрудничества, нуждающимся в нормативном обеспечении юридической силы электронных документов, взаимного признания данных и обеспечении совместимости информационных систем, включая согласование прав доступа к данным и распределение ответственности при сбоях.

В результате проведенного исследования подтверждена исходная гипотеза о том, что ключевым правовым фактором, ограничивающим предсказуемость транзита по транскаспийскому и западному направлениям МТК «Север–Юг», выступает структурно фрагментарный характер правового режима (по источникам, институтам и процедурам).

Показано, что снижение транзитных издержек и рост пропускной способности достигаются прежде всего через согласование процедур и взаимное признание электронных транспортных документов и результатов контроля, при сохранении учета региональной специфики Каспийского моря.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в комплексном международно-правовом анализе транскаспийского и западного направлений МТК «Север–Юг» как взаимосвязанных, но юридически неоднородных режимов, функционирование которых обеспечивается сочетанием универсальных, региональных и двусторонних источников.

В отличие от подходов, в которых проблематика транспортного коридора сводится преимущественно к инфраструктурным ограничениям, доказано, что при наличии базовых договорных рамок именно несогласованность процедур и

документирования, а также институциональная разобщенность управленческих механизмов выступают определяющими факторами непредсказуемости транзита и роста издержек.

Существенным вкладом является разработка межотраслевого аналитического подхода к регулированию, в рамках которого транспортный коридор исследуется как система сопряжения режимов перевозки, таможенного транзита, пограничного контроля и цифрового документооборота.

Применение данного подхода позволило выявить, что правовая эффективность транспортного коридора определяется на «стыках» сегментов: именно там возникают коллизии норм, дублирование проверок, конкуренция национальных процедур и неопределенность в отношении применимого права и фактических стандартов доказательства. Тем самым исследование уточняет предмет международно-правового воздействия на трансграничные перевозки: он смещается от общего декларативного признания транспортного коридора к конструкциям процедурной совместимости.

В работе сформулировано положение о правовой природе цифровой трансформации транспортного коридора как о самостоятельном направлении международно-правового сотрудничества. Обосновано, что «переход на электронный документооборот» требует не декларативных заявлений, а последовательной нормотворческой работы: закрепления юридического равенства электронных и бумажных документов, установления требований к электронной подписи и идентификации, определения стандартов обмена данными и правил подтверждения доказательственной силы электронных документов.

Таким образом, показано, что цифровая модернизация транспортного коридора является одновременно технологической и юридической реконструкцией процедур, в которой нормативная совместимость выступает ключевым условием эффективности.

Отдельным научным результатом является вывод о системообразующей роли правового статуса Каспийского моря для транскаспийского направления. Доказано, что режим судоходства, контроля и допуска на Каспии выступает не

внешним «политическим ограничением», а элементом правовой архитектуры, без которого невозможно обеспечить легитимность и безопасность морского сегмента перевозок.

Кроме того, показано, что для западного маршрута системообразующими являются договорные механизмы инфраструктурной связности и процедурного упрощения на границах. Тем самым предложена сопоставимая модель анализа двух направлений, позволяющая выявлять «правовые точки напряжения» и формулировать адресные меры их устранения.

Практическая значимость результатов исследования заключается в обосновании направлений совершенствования международно-правового регулирования, ориентированных на повышение устойчивости и предсказуемости перевозок по транспортному коридору. Проведенный анализ позволяет заключить, что меры развития должны строиться не только вокруг наращивания мощности инфраструктуры, но и вокруг юридического «выравнивания» процедур и документов, поскольку именно процедурные барьеры чаще всего порождают задержки, непредсказуемость сроков и рост транзакционных издержек участников перевозочного процесса.

Представляется целесообразным реализовать комплекс взаимосвязанных правовых и организационных мер:

а) гармонизация применения таможенной процедуры транзита и контроля иных государственных органов на границе, включая развитие системы управления рисками, электронного предварительного информирования, расширение практик взаимного признания результатов отдельных видов контроля, а также взаимное признание статуса уполномоченного экономического оператора государствами, являющихся участниками МТК «Север-Юг»;

б) разработка согласованной тарифной политики и механизмов сквозного тарифа по маршрутам с обеспечением прозрачности тарифных решений и предсказуемости расчета стоимости перевозки;

в) развитие правовых механизмов расчетов и финансово-страхового сопровождения транспортных операций для снижения коммерческих рисков и обеспечения непрерывности цепочек поставок;

г) создание (и институционализация) координационного механизма управления транспортным коридором, способного обеспечивать регулярное согласование решений по процедурам и цифровым стандартам;

д) юридическое обеспечение цифровизации транспортно-сопроводительных документов и процедур (включая взаимное признание электронных документов и отказ от их обязательного дублирования на бумаге);

е) развитие маркетинговых и информационных механизмов, направленных на привлечение грузоотправителей, перевозчиков и экспедиторских компаний, а также на повышение доверия рынка к МТК «Север–Юг».

Особое значение имеет формирование единого информационного пространства транспортного коридора как юридически и технологически обеспеченного канала обмена данными между государственными органами и участниками перевозочного процесса.

В диссертации обоснована потребность в унифицированных электронных документах (перевозочные документы, транзитные декларации, счета и сопроводительные сертификаты контроля) и в обеспечении их доказательственной силы. Для этого необходимы согласованные требования к формату данных, правила их передачи и хранения, а также режимы доступа и распределения ответственности при ошибках или технических сбоях. Тем самым цифровой контур должен быть построен как правовой и организационный механизм, а не как фрагментарный набор технических решений.

Результаты исследования позволяют сделать вывод о необходимости сочетания многосторонних и двусторонних инструментов. С одной стороны, важно поддерживать развитие региональных форматов унификации процедур и цифровых решений в рамках СНГ, поскольку именно на этих площадках возможно согласование стандартов на значительном участке маршрута.

С другой стороны, столь же необходимо обеспечивать «стыковку» региональных решений с правовыми и административными практиками государств, не входящих в соответствующие объединения, но выступающих ключевыми участниками транспортного коридора, что предполагает взаимное признание документов и процедур и согласование требований к данным на межгосударственном уровне.

С учетом многоуровневого характера регулирования представляется обоснованным расширение международного содействия развитию транспортного коридора, включая участие в проектах и инициативах ООН и ее специализированных структур, углубление взаимодействия с ЕАБР и иными многосторонними институтами развития, а также использование лучших практик и стандартов ВТамО в сфере упрощения и гармонизации таможенных процедур.

Данные направления позволяют обеспечить институциональную и методическую поддержку реформ организационно-процедурного обеспечения, а также создать условия для привлечения инвестиций в инфраструктуру и цифровые решения.

Бесспорно, что необходимыми предварительными условиями успешной реализации рекомендованных мер являются политическая воля государств-участников, межведомственная согласованность и активное участие деловых кругов. Практический эффект правовых преобразований проявляется только при наличии устойчивого спроса на транспортный коридор и при реальном использовании предложенных процедур перевозчиками, что предполагает постоянную обратную связь с рынком, тестирование цифровых решений, а также последовательную институционализацию достигнутых соглашений.

Проведенное исследование позволяет определить следующие направления дальнейших научных разработок: международно-правовые модели взаимного признания электронных транспортных документов; распределение ответственности при сбоях цифровых систем и разрывах мультимодальной цепочки; обеспечение расчетов и страхового покрытия в условиях внешних ограничений; предотвращение и возмещение экологического ущерба при

интенсивном судоходстве на Каспии; стандарты безопасности, аварийного реагирования и модернизации портовой инфраструктуры.

Также перспективным направлением является дальнейшее прогрессивное развитие международно-правовых режимов, непосредственно влияющих на устойчивость транскаспийского сегмента: вопросы предотвращения и возмещения экологического ущерба при интенсивном судоходстве, стандарты безопасности и аварийного реагирования, а также правовые параметры модернизации портовой и логистической инфраструктуры в условиях увеличения грузопотока. Представляется, что разработка и согласование таких режимов способны повысить доверие участников рынка и обеспечить дополнительную предсказуемость на морском сегменте перевозки, который играет роль «узлового» элемента всего маршрута.

В целом результаты диссертационного исследования позволяют заключить, что устойчивое и предсказуемое функционирование МТК «Север–Юг» по транскаспийскому и западному направлениям возможно при условии последовательного развития процедурного и цифрового измерения сотрудничества государств, при учете региональной специфики Каспийского моря, а также при обеспечении институциональной координации и нормативной совместимости документов и процедур на всем протяжении маршрута.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Универсальные международные договоры и конвенции

1. Конвенция ООН по морскому праву (UNCLOS) (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.) // United Kingdom Treaty Series No. 81 (1999). — [Электронный ресурс]. — URL: https://treaties.fcdo.gov.uk/data/Library2/pdf/1999-TS0081.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

2. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS) (Лондон, 1 ноября 1974 г.). — [Электронный ресурс]. — URL: https://fish.gov.ru/wp-content/uploads/2021/10/solas_1974.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

3. Международные правила предупреждения столкновений судов в море, 1972 г. (COLREG) // United Nations Treaty Series. — [Электронный ресурс]. — URL: https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201050/volume-1050-i-15824-english.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

4. Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the electronic consignment note // UNECE. — [Электронный ресурс]. — URL: https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/e-CMR_e.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

5. Amendments to the TIR Convention, 1975, including Annex 11 (eTIR) // Official Journal of the European Union. — 20.09.2021. — L 331. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A22021A0920%2801%29 (дата обращения: 26.01.2026).

6. Convention and Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern (Barcelona, 20 April 1921) // United Kingdom Treaty Series No. 28 (1923). — [Электронный ресурс]. — URL: https://treaties.fcdo.gov.uk/data/Library2/pdf/1923-TS0028.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

7. Convention on Road Traffic (Vienna, 8 November 1968) // United Nations Treaty Series. — Vol. 1042. — [Электронный ресурс]. — URL: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201042/volume-1042-I-15705-English.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

8. Convention on Temporary Admission (Istanbul Convention) (Istanbul, 26 June 1990): Annex A // World Customs Organization. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.wcoomd.org/en/about-us/legal-instruments/~/media/2D53E23AA1A64EF68B9AC708C6281DC8.ashx (дата обращения: 16.01.2026).

9. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea (Aktau, 12 August 2018). — [Электронный ресурс]. — URL: https://tehranconvention.org/system/files/web/convention_on_the_legal_status_of_the_caspian_sea_en.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

10. Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention), 1975 // United Nations Treaty Series. — Vol. 1079. — [Электронный ресурс]. — URL: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201079/volume-1079-I-16510-English.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

11. General Agreement on Tariffs and Trade 1947. Article V “Freedom of Transit” // WTO Agreements. — Geneva: WTO. — P. 35–36. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/agrmntseries2_gatt_e.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

12. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Brussels, 25 August 1924; с изм.) (Hague–Visby Rules). — [Электронный ресурс]. — URL: https://dgtr.de/wp-content/uploads/HagueVisbyRules19681979engl.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

13. International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR Convention) (Hamburg, 27 April 1979) // United Nations Treaty Series. — [Электронный

ресурс]. — URL: https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201405/volume-1405-i-23489-english.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

14. International Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (Geneva, 19 May 1956) // United Nations Treaty Collection. — [Электронный ресурс]. — URL: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20399/volume-399-I-5742-English.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

15. International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods (Geneva, 21 October 1982) // United Nations Treaty Collection. — [Электронный ресурс]. — URL: https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201402/volume-1402-i-23576-english.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

16. International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (Revised Kyoto Convention) // World Customs Organization. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/conventions/kyoto/new_kyoto_convention.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

17. Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL 73/78) // United Nations Treaty Series. — [Электронный ресурс]. — URL: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201340/volume-1340-A-22484-English.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

18. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 24 May 1980) // United Nations Treaty Collection. — [Электронный ресурс]. — URL: https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/xi-e-1.en.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

19. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules) // UNCITRAL. — [Электронный ресурс]. — URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

Региональные международные договоры и акты

20. Договор о Евразийском экономическом союзе (Астана, 29 мая 2014 г.). Приложение № 24. Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.translation-centre.am/pdf/Trans_ru/EVRAZES/Annex_24_ru.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

21. Соглашение государств — участников СНГ об упрощении и унификации процедур таможенного оформления на таможенных границах (Москва, 08.07.1994). — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_4419/ (дата обращения: 26.01.2026).

22. Соглашение между Правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта (Актау, 12 августа 2018 г.) // ИС «Параграф». — [Электронный ресурс]. — URL: https://prg.kz/Document/?doc_id=37904242 (дата обращения: 29.01.2026).

23. Соглашение между Правительствами прикаспийских государств о торгово-экономическом сотрудничестве (Актау, 12.08.2018) // Альта-Софт. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.alta.ru/tamdoc/18bn0002/ (дата обращения: 18.02.2026).

24. Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств — участников СНГ (Москва, 04.06.1999). — [Электронный ресурс]. — URL: https://docs.cntd.ru/document/901776816 (дата обращения: 26.01.2026).

25. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (с изм. и доп. по состоянию на 01.07.2021) // Минтранс России. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.gov.ru/file/464603 (дата обращения: 29.01.2026).

26. Соглашение о международном транспортном коридоре «Север–Юг» (Санкт-Петербург, 12 сентября 2000 г.) // Бюллетень международных договоров. — 2002. — № 11. — [Электронный ресурс]. — URL: http://docs.cntd.ru/document/901828641 (дата обращения: 14.09.2025).

27. Соглашение о предотвращении инцидентов на Каспийском море (Актау, 12 августа 2018 г.). — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.cawater-info.net/bk/water_law/pdf/caspi_2018_1_ru.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

28. Соглашение о создании зоны свободной торговли (Москва, 15.04.1994). — [Электронный ресурс]. — URL: https://normativ.kontur.ru/document?documentId=42741&moduleId=1 (дата обращения: 26.01.2026).

29. Соглашение о сотрудничестве в области гидрометеорологии Каспийского моря (Астрахань, 29 сентября 2014 г.). — [Электронный ресурс]. — URL: https://tehranconvention.org/system/files/kazakhstan/ob_utverzhdenii_soglasheniya_o_sotrudnichestve_v_oblasti_gidrometeorologii_kaspiyskogo_morya.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

30. Соглашение о сотрудничестве в сфере безопасности на Каспийском море (Баку, 18 ноября 2010 г.). — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.gov.kz/memleket/entities/mfa/press/article/details/591?lang=en (дата обращения: 18.02.2026).

31. Соглашение о судоходстве (г. Алматы, 1 февраля 2019 г.) // Правовой портал ЕАЭС. — [Электронный ресурс]. — URL: https://regulation.eaeunion.org/upload/iblock/995/0h5791i1lh2ukquyqmi5jnx4v9qc8id4/pd_24072015_att.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

32. Commission Recommendation 94/820/EC of 19 December 1994 // EUR-Lex. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A31994H0820 (дата обращения: 26.01.2026).

33. Convention of 20 May 1987 on a common transit procedure (as amended) // EUR-Lex. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A21987A0813%2801%29 (дата обращения: 26.01.2026).

34. Inter-Governmental Agreement on International North–South Transport Corridor // ESCAP. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/tarnsfulltext.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

35. Inter-Governmental Agreement on International North–South Transport Corridor, Annex 2 // ESCAP. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/tarns_annex2.pdf (дата обращения: 25.12.2025).

36. Interim Agreement leading to formation of a free trade area between the Eurasian Economic Union and its Member States, of the one part, and the Islamic Republic of Iran, of the other part (Astana, 17.05.2018). — [Электронный ресурс]. — URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/7bc/Interim-Agreement-EAEU_Iran_final.pdf (дата обращения: 19.01.2026).

Двусторонние международные договоры и межведомственные соглашения

37. Протокол между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Государственным таможенным комитетом Азербайджанской Республики о взаимном признании результатов таможенного контроля в отношении определенных видов товаров в электронном виде (Москва, 20 мая 2021 г.) // Альта-Софт. Таможенные документы. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.alta.ru/tamdoc/21bn0195/ (дата обращения: 29.01.2026).

38. Протокол между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Государственным таможенным комитетом Азербайджанской Республики об организации обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой (Баку, 14 июня 2017 г.) // Альта-Софт. Таможенные документы. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.alta.ru/tamdoc/17bn0121/ (дата обращения: 19.01.2026).

39. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о международном автомобильном сообщении (Баку, 9 января 2001 г.). — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_208576/ (дата обращения: 16.01.2026).

40. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о сотрудничестве в целях развития транзитных грузовых перевозок по международному транспортному

коридору «Север–Юг» // Правовой департамент МИД России. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/2_contract/62731/ (дата обращения: 25.12.2025).

41. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о сотрудничестве и взаимодействии в целях согласованного развития пунктов пропуска через государственную границу между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой и транспортных подходов к ним (Баку, 17 ноября 2022 г.) // Официальное интернет-издание правовой информации. — [Электронный ресурс]. — URL: https://publication.pravo.gov.ru/document/0001202303240015 (дата обращения: 16.01.2026).

42. Соглашение между Федеральной таможенной службой РФ и Центральным советом по косвенным налогам и таможне (Республика Индия) о взаимном признании соответствующих институтов уполномоченного экономического оператора (Нью-Дели, 15.05.2024) // Альта-Софт. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.alta.ru/tamdoc/24bn0109/ (дата обращения: 29.01.2026).

Национальные правовые акты Российской Федерации

43. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ // КонсультантПлюс. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 29.01.2026).

44. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации. — [Электронный ресурс]. — URL: https://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102069974 (дата обращения: 29.01.2026).

45. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 «О федеральной целевой программе “Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)”» // Собрание законодательства РФ. — 2001. — № 51. — Ст. 4895. —

[Электронный ресурс]. — URL: https://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docview=&nd=102073737 (дата обращения: 19.01.2026).

46. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р «Об утверждении Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года» // Минтранс России. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.gov.ru/documents/7/1010 (дата обращения: 18.12.2025).

47. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Минтранс России. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents (дата обращения: 18.12.2025).

48. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.12.2024 № 3806-р «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о сотрудничестве в целях развития транзитных грузовых перевозок по международному транспортному коридору “Север — Юг”» // Официальный интернет-портал правовой информации. — [Электронный ресурс]. — URL: https://publication.pravo.gov.ru/document/0001202412180049 (дата обращения: 19.01.2026).

49. Указ Президента РФ от 31.07.2022 № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации» (с изм. и доп.).

50. Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Президент России. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.kremlin.ru/acts/bank/26440 (дата обращения: 29.01.2026).

Подзаконные акты ЕЭК и иные акты регулирования

51. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 30.05.2023 № 73 «Об утверждении формы транзитной декларации и порядка ее заполнения, порядка внесения изменений (дополнений) в сведения, заявленные в

транзитной декларации, до выпуска товаров и порядка совершения таможенных операций, связанных с подачей, регистрацией транзитной декларации и отказом в такой регистрации» // КонсультантПлюс. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_448743/ (дата обращения: 26.01.2026).

52. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 14.09.2023 № 139 «Об информационном взаимодействии при реализации средствами интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза общего процесса “Обеспечение обмена сведениями между таможенными органами государств — членов Евразийского экономического союза при отслеживании перевозок с применением навигационных пломб”» // КонсультантПлюс. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_457051/ (дата обращения: 26.01.2026).

Национальные правовые акты иностранных государств

53. Закон Республики Казахстан от 17.01.2002 № 284-II «О торговом мореплавании» // FAOLEX. — [Электронный ресурс]. — URL: https://faolex.fao.org/docs/pdf/kaz50333.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

54. 33-IQ — “BYD Kitabçası tətbiq edilməklə beynəlxalq yük daşımaları haqqında” gömrük Konvensiyasının təsdiq edilməsi barədə: Azərbaycan Respublikasının Qanunu (12.03.1996) // E-qanun.az. — [Электронный ресурс]. — URL: https://e-qanun.az/framework/1766 (дата обращения: 19.01.2026).

55. Iranian Maritime Code of 1964 // United Nations. National Legislation and Treaties Relating to the Law of the Sea. Division III. The High Seas. — [Электронный ресурс]. — URL: https://legal.un.org/legislativeseries/pdfs/chapters/book15/book15_part1_III.pdf (дата обращения: 23.05.2026).

Модельные правовые акты и акты межгосударственных институтов

56. Модельный закон «Об электронной цифровой подписи»: принят на 16-м пленарном заседании МПА СНГ (постановление № 16-10 от 09.12.2000). — [Электронный ресурс]. — URL: https://iacis.ru/public/upload/files/1/116.pdf (дата обращения: 26.01.2026).

57. Модельный закон «О трансграничном информационном обмене электронными документами» // МПА СНГ. — [Электронный ресурс]. — URL: https://iacis.ru/public/upload/files/1/659.pdf (дата обращения: 26.01.2026).

58. Положение о Комитетах и экспертных советах Ассоциации «Деловой Центр экономического развития СНГ»: утв. протоколом общего собрания № 30 от 14.04.2022. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.bc-cis.com/docs/pologenie.pdf (дата обращения: 25.01.2026).

59. Положение о Координационном транспортном совещании государств — участников СНГ: утв. Решением Совета глав правительств СНГ от 03.11.2017 (с изм.). — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.kts-cis.ru/files/files/%D0%A3%D1%82%D0%B2.%20%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%20%D0%BE%20%D0%9A%D0%A2%D0%A1%20%D0%A1%D0%9D%D0%93.pdf (дата обращения: 25.01.2026).

60. Положение о Рабочей группе по реализации решений Меморандума в области обеспечения единства системы технического регулирования на «пространстве 1520»: утв. на заседании Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества (Протокол № 53 от 20–21.10.2010) (с изм.). — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.sovetgt.org/ed/upload-

61. Положение о Совете по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества: утв. Протоколом заседания Совета глав правительств СНГ от 20.03.1992 (с изм. и доп.). — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.sovetgt.org/ed/upload-files/docs/o_sovete/ustavnie_dokumenti/PolozhenieOSovete1.pdf (дата обращения: 25.01.2026).

Научная и учебная литература на русском языке

62. Аббасалиев И. С. Эволюция международного сотрудничества в формировании транспортных коридоров в 1991–2020 гг. (на примере Евразии): дис. … канд. ист. наук. — М.: Дипломатическая академия МИД России, 2023. — 232 с. — [Электронный ресурс]. — URL: https://dipacademy.ru/documents/5967/%D0%94%D0%B8%D1%81c%D1%81%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F_%D0%90%D0%91%D0%91%D0%90%D0%A1%D0%90%D0%9B%D0%98%D0%95%D0%92_%D0%AD%D0%90%D0%A6_%D0%A0%D0%90%D0%9D_-_%D1%80%D0%B5%D0%B4.pdf (дата обращения: 24.12.2025).

63. Анянова Е. С. Проблемы Каспийского моря в современном международном праве: дис. … канд. юрид. наук. — М., 2010.

64. Бекяшев К. А., Бекяшев Д. К. Новый международно-правовой режим Каспийского моря // Труды ВНИРО. — 2018. — Т. 174. — С. 129–142. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mgimo.ru/library/publications/novyy_mezhdunarodno_pravovoy_rezhim_kaspiyskogo_morya/ (дата обращения: 22.05.2026).

65. Бекяшев К. А., Бекяшев Д. К., Галстян Г. Г. Каспийское море и его ресурсы под защитой международного права // Рыбное хозяйство. — 2018. — № 5. — С. 21–27.

66. Батырь В. А. Сбалансированный современный особый международно-правовой статус Каспийского моря // Lex Russica. — 2019. — № 4. — [Электронный ресурс]. — URL: https://lexrussica.msal.ru/jour/article/download/925/775 (дата обращения: 24.12.2025).

67. Бережнов Г. В. Макроэкономические предпосылки развития транспортного коридора «Север–Юг» // Каспийский регион: политика, экономика, культура. — 2019. — № 3 (60). — С. 197–201.

68. Вахшитех А., Лапенко М. В. Пятилетие Конвенции о правовом статусе Каспийского моря и позиция Исламской Республики Иран // Постсоветские

исследования. — 2023. — Т. 6, № 7. — С. 808–821. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.postussr.org/journals/230607/2.%20%D0%92%D0%B0%D1%85%D1%88%D0%B8%D1%82%D0%B5%D1%85%20%D0%90.%2C%20%D0%9B%D0%B0%D0%BF%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE%20%D0%9C_.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

69. Веремеенко Е. Г. Вопросы моделирования терминально-логистических комплексов // Строительство и архитектура — 2015: материалы междунар. науч.-практ. конф. — Ростов н/Д, 2015. — С. 15–18.

70. Володин А. Г., Володина М. А. Проект международного транспортного коридора «Север–Юг» как фактор возможного укрепления внешнеэкономических связей России // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. — 2019. — Т. 12, № 6.

71. Галузо В. Н., Канафин Н. А. О международных транспортных коридорах для участников Содружества Независимых Государств // Образование и право. — 2018. — № 6.

72. Графова Т. О., Гладченко В. А. Функционирование международного транспортного коридора «Север–Юг» в экономико-интеграционных проектах Евразийского экономического союза: реалии и перспективы // Экономика и предпринимательство. — 2024. — № 4 (165). — С. 511–516.

73. Гречуха В. Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: Юрайт, 2015. — 398 с.

74. Джангирян А. В. Механизм оценки эффективности инфраструктурных проектов создания международного транспортного коридора «Север–Юг»: способы совершенствования: дис. … канд. экон. наук. — М.: МГИМО МИД России, 2025. — 163 с. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mgimo.ru/upload/diss/2025/dzhangiryan-diss.pdf (дата обращения: 24.12.2025).

75. Егоров В. Г. Геополитика транспортных коридоров // Геоэкономика энергетики. — 2021. — Т. 14, № 2. — С. 6–31.

76. Жумабеков М. У., Сыздыкова Ж. С. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: пути формирования евразийской логистики // Вопросы национальных и федеративных отношений. — 2024. — Т. 14, № 8 (113).

77. Икаев Д. Г. Проблемы определения международно-правового статуса Каспийского моря: дис. … канд. юрид. наук. — М., 2006.

78. Кириллова А. Г. Актуальные аспекты развития международных транспортных коридоров на территории России // Транспорт Российской Федерации. — 2018. — № 2 (75). — С. 51–54.

79. Кожокин Е. М. Транспортный коридор «Север–Юг» в условиях новой реальности // Геоэкономика энергетики. — 2022. — Т. 20, № 4. — С. 36–55.

80. Корноухова Г. Г. Обсуждение проекта строительства Энзелийского порта в Персии в российских правительственных ведомствах на рубеже XIX–XX вв. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. — 2024. — № 4 (81). — С. 75–85. — [Электронный ресурс]. — URL: https://kaspy.asu-edu.ru/storage/archive/4%2881%29/75-85.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

81. Лабин Д. К. Международно-правовое обеспечение мирового экономического порядка. — М.: Синергия, 2004. — 188 с.

82. Лабин Д. К. Международное право по защите и поощрению иностранных инвестиций: монография. — М.: ЮСТИЦИЯ, 2019. — 296 с.

83. Лабин Д. К., Рзаев Р. Г. Новые правовые возможности реализации проекта международного транспортного коридора «Север–Юг» в условиях новой мировой многополярности // Московский журнал международного права. — 2025. — № 1. — С. 31–48. — DOI: 10.24833/0869-0049-2025-1-31-48.

84. Лабин Д. К., Рзаев Р. Г. Роль международных соглашений в обеспечении функционирования западного маршрута международного транспортного коридора «Север–Юг» // Право и управление. XXI век. — 2025. — Т. 21, № 4 (77). — С. 27–36. — DOI: 10.24833/2073-8420-2025-4-77-27-36.

85. Рзаев Р. Г. Правовые основы и проблемы функционирования транскаспийского маршрута как элемента МТК «Север–Юг» // Теория и практика общественного развития. — 2026. — № 1. — С. 247–252. — DOI: 10.24158/tipor.2026.1.32.

86. Лузянин С. Г., Семёнова Н. К. Международный коридор «Север–Юг»: транспортный проект или большая геополитика? // Проблемы Дальнего Востока. — 2023. — № 4.

87. Лукашук И. И. Международное право. Общая часть: учебник. — М.: Волтерс Клувер, 2005. — 432 с.

88.Лунев С., Юртаев В. Перспективы установления партнерских отношений между Индией и Ираном // Международные процессы. — 2021. — Т. 19, № 2 (65). — С. 121–137.

89. Малышева Д. Б. Международный транспортный коридор «Север–Юг» в стратегии России // Россия и новые государства Евразии. — 2021. — № 2. — С. 61–62. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.imemo.ru/files/File/magazines/rossia_i_novay/2021_02/11-Malysheva.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

90. Малышева Д. Б. Международный транспортный коридор «Север–Юг» и страны Центральной Азии // Ближний и постсоветский Восток. — 2024. — № 4 (8). — С. 7–21. — DOI: 10.31249/j.2949-2408.2024.04.01. — [Электронный ресурс]. — URL: https://bpv-inion.ru/files/2024_MPSE_4-7-21.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

91. Мамедова Н., Федоров Ю., Федченко В. Иранская ядерная программа и российско-иранские отношения. — М.: ИПМИ, 2003. — С. 12.

92. Мартынова Е. Международные транспортные коридоры как фактор формирования Большого Евразийского партнерства // Россия и новые государства Евразии. — 2023. — № 3 (III (LX)). — С. 68–77. — DOI: 10.20542/2073-4786-2023-3-68-77. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.imemo.ru/files/File/magazines/rossia_i_novay/2023_03/12-Martynova.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

93. Международное право: учебник для академического бакалавриата: в 2 т. / отв. ред. А. Н. Вылегжанин. — М.: Юрайт, 2015.

94. Международное право: учебник / под ред. А. Н. Вылегжанина. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: Юрайт, 2014. — 973 с.

95. Международное экономическое право / А. Н. Вылегжанин, Д. К. Лабин, В. М. Шумилов. — М.: Кнорус, 2012. — 272 с.

96. Минеев В. И., Почекаев Д. А. Перезагрузка международного транспортного коридора «Север–Юг» // Научные проблемы водного транспорта. — 2023. — № 74. — С. 105–116.

97. Мурсалиев А. О. Охрана окружающей среды Каспийского моря: международно-правовые аспекты: дис. … канд. юрид. наук. — М.: МГИМО МИД России, 2021. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mgimo.ru/upload/diss/2021/mursaliev-diss.pdf (дата обращения: 24.12.2025).

98. Проскурина О. В. Специфика российского рынка транспортно-экспедиционных услуг // Строительство. Дороги. Транспорт: материалы междунар. науч.-практ. конф. — Ростов н/Д, 2015. — С. 69–70.

99. Райкова А. Ю. Международно-правовые аспекты упрощения и гармонизации таможенных процедур: на примере международных таможенных конвенций по Карнетам А.Т.А.: дис. … канд. юрид. наук. — М., 2009. — 190 с. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.dissercat.com/content/mezhdunarodno-pravovye-aspekty-uproshcheniya-i-garmonizatsii-tamozhennykh-protsedur-na-prime (дата обращения: 22.05.2026).

100. Резер С. М., Прокофьева Т. А., Гончаренко С. С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. — М.: ВИНИТИ РАН, 2010. — 311 с.

101. Рожков И. С. Механизмы многостороннего взаимодействия прикаспийских государств на современном этапе: дис. … канд. полит. наук. — М.: Дипломатическая академия МИД России, 2022. — [Электронный ресурс].

— URL: https://dipacademy.ru/documents/4234/%D0%A0%D0%BE%D0%B6%D0%BA%D0%BE%D0%B2_%D0%98.%D0%A1._%D0%B4%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F.pdf (дата обращения: 24.12.2025).

102. Сабуров С. С., Бояршинов М. Г. Международный транспортный коридор как объект исследования // Мир транспорта и технологических машин. — 2025. — № 3-3 (90). — С. 33–39. — DOI: 10.33979/2073-7432-2025-3-3(90)-33-39. — [Электронный ресурс]. — URL: https://oreluniver.ru/public/file/archive/mtitm_ZHURNAL_3-3%2890%29_merged.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

103. Семедов С. А., Шилова А. В. Проект МТК «Север–Юг»: проблемы и перспективы в условиях санкций // Обозреватель–Observer. — 2023. — № 2. — С. 52–61. — DOI: 10.48137/2074-2975_2023_2_52. — [Электронный ресурс]. — URL: https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/885894671.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

104. Синицына А. С., Дэльз С. В., Галянт С. А. Мультимодальные перевозки в коридоре «Север–Юг» // Мир транспорта. — 2018. — Т. 16, № 3. — С. 178–189.

105. Сорокин Д. В. Развитие железнодорожного транспорта в системе международных транспортных коридоров на примере МТК «Север–Юг»: дис. … канд. наук. — Ростов н/Д, 2024. — 215 с. — [Электронный ресурс]. — URL: https://bypass.rgups.ru/site/assets/files/212733/dissertatciianasaitsorokin_30_08_2024.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

106. Тагиева С. Ч. Международно-правовая защита среды Каспийского моря: дис. … канд. юрид. наук. — М., 2012.

107. Тихомирова О. В. Международный транспортный коридор «Север–Юг» // Право и государство: теория и практика. — 2013. — № 2 (98). — С. 143.

108. Федулов И. В. Международный транспортный коридор «Север–Юг» в новых геополитических условиях: современное состояние и перспективы //

Восточная аналитика. — 2023. — Т. 14, № 3. — С. 84–89. — [Электронный ресурс]. — URL: https://lk.ivran.ru/media/%D0%9C%D0%95%D0%96%D0%94%D0%A3%D0%9D%D0%90%D0%A0%D0%9E%D0%94%D0%9D%D0%AB%D0%99_%D0%A2%D0%A0%D0%90%D0%9D%D0%A1%D0%9F%D0%9E%D0%A0%D0%A2%D0%9D%D0%AB%D0%99_%D0%9A%D0%9E%D0%A0%D0%98%D0%94%D0%9E%D0%A0_%D0%A1%D0%95%D0%92%D0%95%D0%A0_-_%D0%AE%D0%93.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

109. Хурчак Н. М. Международно-правовой статус Каспийского моря и международное экономическое сотрудничество прикаспийских государств: автореф. дис. … канд. юрид. наук. — М., 2006.

110. Широких С. В. Цифровизация международного транспортного коридора «Север–Юг» // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. — 2019. — № 2 (35). — С. 78–83.

Научная и учебная литература на иностранном языке

111. Aghazada M. Transport Geopolitics in the Caucasus-Caspian Region: the Position of Azerbaijan and Iran // Central Asia as an Emerging Subsystem of International Relations / ed. K. P. Kurylev. — Moscow: Aspect Press, 2024. — P. 65–77. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.researchgate.net/publication/391907375_Transport_Geopolitics_in_the_Caucasus-Caspian_Region_the_Position_of_Azerbaijan_and_Iran (дата обращения: 29.01.2026).

112. Azamkhujaev U. Economic Integration as a Factor in the Development of International Transport Corridors: Prospects for the Development of ITC North–South from the Point of View of International Law // American Journal of Political Science Law and Criminology. — 2024. — Vol. 6, No. 2.

113. Azimov R. International Transport Corridors and their Impact on the Countries' Economic Development // European Journal of Applied Sciences. — 2025. — Vol. 13, Issue 3. — P. 126. — [Электронный ресурс]. — URL: https://journals.scholarpublishing.org/index.php/AIVP/article/download/18778/10989/26945 (дата обращения: 19.01.2026).

114. Baumgartner A., Beer M., Siegel K., Dhawan A. The Shift Towards Increased Autonomy in Special Jurisdictions: Legal and Regulatory Implications for Governance, Sovereignty, and the Innovation Economy // Journal of Special Jurisdictions. — 2025. — P. 28–46. — [Электронный ресурс]. — URL: https://journalofspecialjurisdictions.com/index.php/jsj/article/download/71/62/271 (дата обращения: 29.01.2026).

115. Chatterjee Ms. S., Sengupta Ms. A. Globalizing Geographies: Perspectives from Eurasia to Delhi. — KW Publishers, 2015.

116. Freedman R. O. Russian-Iranian relations in the 1990s // Middle East Review of International Affairs. — 2000. — Vol. 4, No. 2. — P. 66–67.

117. Khurshudov S. A. The Role of Baku Port, Alat Free Economic Zone and BTK Railway in the Development of the Middle Corridor: thesis. — Rome: LUISS Guido Carli, 2025. — 52 p. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tesi.luiss.it/43567/1/791531_KHURSHUDOV_SAMIR%20AZAD%20O.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

118. Lasserre F. The International North-South Transport Corridor (INSTC): An Iranian perspective on connectivity // Revue internationale et stratégique. — 2024. — No. 134.

119. Letiaev V. A. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea 2018: Hidden Meanings of the Legal Text and Its Geopolitical Consequences // Caspium Securitatis. — 2025. — No. 4. — P. 24–41. — [Электронный ресурс]. — URL: https://caspiumsecuritatis.ru/index.php/csj/article/download/167/147/ (дата обращения: 29.01.2026).

120. Pal L. C. The International North-South Transport Corridor (INSTC) and India: potential and impediments // Brazilian Journal of Political Economy. — 2024. — Vol. 44, No. 3.

121. Poliak M., Salamakhina E. Comparison of the Multimodal Transport Operator's and a Freight Forwarder's Liability Limit in International Transport. Case Study // LOGI — Scientific Journal on Transport and Logistics. — 2023. — Vol. 14, No. 1. — P. 66–76. — DOI: 10.2478/logi-2023-0007. — [Электронный

ресурс]. — URL: https://reference-global.com/pdf/10.2478/logi-2023-0007 (дата обращения: 29.01.2026).

Доклады и аналитические материалы международных организаций

122. Анализ законодательства государств-членов в сфере транзитных и мультимодальных перевозок // Евразийская экономическая комиссия. — 2013. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/transportnaya_politika/Analiticheskiy-doklad-po-tranzitnym-i-multimodalnym-perevozkam.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

123. Ахунбаев А., Винокуров Е., Забоев А., Усманов Н. Международный транспортный коридор «Север–Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. — Алматы; Москва: Евразийский банк развития, 2022.

124. Винокуров Е. Ю., Ахунбаев А. М., Шашкенов М. К., Забоев А. А. Международный транспортный коридор «Север–Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклады и рабочие документы 21/5. — Алматы; Москва: Евразийский банк развития, 2021. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB_2021_Report_5_INSTC_rus.pdf (дата обращения: 17.01.2026).

125. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6. — Алматы: Евразийский банк развития, 2024. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eabr.org/upload/iblock/6ce/Evraziyskiy-transportnyy-karkas.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

126. Евразийская экономическая комиссия. Доклад о создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств — членов ЕАЭС. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/ede/Doklad-O-sozdanii-i-razvitii-transportnoy-infrastruktury-na-territoriyakh-gosudarstv-_-chlenov-Evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza.pdf (дата обращения: 19.01.2026).

127. An introduction to eTIR and the TIR international system / IRU, UNECE, UN-ESCAP. — 2016. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/An%20introduction%20to%20eTIR%20and%20the%20TIR%20international%20system_0.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

128. Eurasian Economic Commission. EEC Facts and Figures: Digital Transformation. — 2020. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eec.eaeunion.org/upload/files/paos/library/3264_%D0%95%D0%AD%D0%9A_%D0%A6%D0%98%D0%A4%20-%202020_%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%B5%20%D1%80%D1%8B%D0%BD%D0%BA%D0%BE%D0%B2%20%D0%B8%20%D1%86%D0%B8%D1%84%D1%80-%D0%B8%D1%8F_%D0%B0%D0%BD%D0%B3%D0%BB.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

129. Port Community Systems: Driving Trade in the 21st Century // The World Bank. — 01.11.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/port-community-systems-driving-trade-in-the-21st-century (дата обращения: 28.01.2026).

130. Single Window: Concept and Implementation // World Customs Organization. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/single-window/single-window-concept-and-implementation.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

131. Standards — UN/CEFACT // UNECE. — [Электронный ресурс]. — URL: https://unece.org/trade/uncefact/standards (дата обращения: 25.01.2026).

132. Terms and Conditions applicable to the FIATA Multimodal Transport Bill of Lading: guidance note // FIATA. — [Электронный ресурс]. — URL: https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/aBMzK_IqRLdaByBI_GuidancenoteontheTermsandconditionsapplicabletotheFIATAMultimodalTransportBillofLading.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

133. The World Bank. Best Practices in Corridor Management / prepared by J. Arnold. — Trade Logistics Group, 2005. — [Электронный ресурс]. — URL: https://documents1.worldbank.org/curated/en/591711468314986040/pdf/451280WP0Box3310management01PUBLIC1.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

134. UNCITRAL. The UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records. — New York: United Nations, 2018. — [Электронный ресурс]. — URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/mletr_ebook.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

135. UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (1992) // UNCTAD. — [Электронный ресурс]. — URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

136. United Nations ESCAP. Developing Coordination and Institutional Arrangements along Intermodal Transport Corridors (finalized study report, December 2019). — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20%20.pdf (дата обращения: 17.01.2026).

137. WCO Data Model // World Customs Organization. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.wcoomd.org/DataModel (дата обращения: 25.01.2026).

138. WTO Analytical Index. Trade Facilitation Agreement — General (Practice). — 2024. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/ai17_e/tfa_general_oth.pdf (дата обращения: 18.02.2026).

Официальные пресс-релизы

139. АЖД и Иранские железные дороги расширяют сотрудничество для реализации потенциала коридора Север–Юг // ADY. — 23.01.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://corp.ady.az/ru/mediya-2/novosti/novosti/azd-i-iranskie-zeleznye-dorogi-rassiryayut-sotrudnicestvo-dlya-realizacii-potenciala-koridora-sever-yug-podpisan-novyi-dokument (дата обращения: 22.01.2026).

140. Азербайджан — транспортный узел Евразии. Международный транспортный коридор «Север–Юг» // Официальный сайт Президента Азербайджанской Республики. — [Электронный ресурс]. — URL: https://president.az/ru/pages/view/azerbaijan/silkroad (дата обращения: 16.01.2026).

141. В Москве прошло второе заседание экспертной группы по согласованию проекта Концепции сопряжения главных транспортных артерий, проходящих по территориям государств — участников СНГ // Исполнительный комитет СНГ. — 03.07.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eccis.org/news/30111/v_moskve_proslo_vtoroe_zasedanie_ekspertnoj_gruppy_po_soglasovaniu_proekta_koncepcii_soprazenia_glavnyh_transportnyh_arterij_prohodasih_po_territoriam_gosudarstv_ucastnikov_sng (дата обращения: 25.01.2026).

142. Волго-Каспийский морской судоходный канал // Министерство промышленности, торговли и энергетики Астраханской области. — [Электронный ресурс]. — URL: https://minprom.astrobl.ru/napravleniya-deyatelnosti/volgo-kaspiiskii-morskoi-sudoxodnyi-kanal (дата обращения: 16.01.2026).

143. В СНГ утвержден план оптимизации и развития международных транспортных коридоров // Исполнительный комитет СНГ. — 24.05.2024. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eccis.org/news/27539/v_sng_utverzhden_plan_optimizacii_i_razvitija_mezhdunarodnyh_transportnyh_koridorov (дата обращения: 25.01.2026).

144. Встреча Министров транспорта стран-участниц Соглашения о международном транспортном коридоре «Север–Юг» // Минтранс России. — 20.05.2002. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.gov.ru/eye/press-center/news/654 (дата обращения: 19.01.2026).

145. Выступление Президента Туркменистана Сердара Бердымухамедова на Шестом Каспийском Саммите (29.06.2022) // Офиц. сайт Туркменистана. — [Электронный ресурс]. — URL:

https://turkmenistan.gov.tm/index.php/ru/post/64485/vystuplenie-prezidenta-turkmenistana-serdara-berdymuhamedova-na-shestom-kaspijskom-sammite (дата обращения: 29.01.2026).

146. ЕАЭС: Сегодняшние реалии — это разворот грузопотоков на Восток и Азию // Евразийская экономическая комиссия. — 27.12.2024. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eec.eaeunion.org/news/speech/segodnyashnie-realii-eto-razvorot-gruzopotokov-na-vostok-i-aziyu/ (дата обращения: 16.01.2026).

147. Итоги заседания Совета глав правительств СНГ (29 сентября 2025 года, г. Минск) // Исполнительный комитет СНГ. — 29.09.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eccis.org/news/30818/itogi_zasedanija_soveta_glav_pravitelstv_sodruzhestva_nezavisimyh_gosudarstv_%2829_sentjabrja_2025_goda%29 (дата обращения: 26.01.2026).

148. Международный транспортный коридор «Север–Юг» // ОАО «РЖД» (раздел «Транспортные коридоры»). — [Электронный ресурс]. — URL: https://cargo.rzd.ru/ru/9789 (дата обращения: 06.01.2025).

149. Межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении между Российской Федерацией и иностранными государствами (действующие) // Минтранс России. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.gov.ru/documents/8/1475 (дата обращения: 16.01.2026).

150. Министерство транспорта Российской Федерации. О мерах по развитию инфраструктуры и обеспечению функционирования международного транспортного коридора «Север–Юг». — [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/467 (дата обращения: 16.01.2026).

151. МТК — пространство для развития мультимодальных перевозок: аналит. материал / РЖД-Инвест. — [Электронный ресурс]. — URL: https://railwayforum.ru/upload/iblock/b13/%D0%90%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0_%D0%9C%D0%B5%D0%B6%D0%B4%D1%83%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B5%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%

D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D1%8B%D0%B5%D0%9A%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%BE%D1%80%D1%8B_%D0%A0%D0%96%D0%94-%D0%98%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82.pdf (дата обращения: 19.01.2026).

152. На верфи ОСК в Астрахани заложен головной контейнеровоз проекта 00108 // ОСК. — 04.05.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.aoosk.ru/press-center/news/na-verfi-osk-v-astrakhani-zalozhen-golovnoy-konteynerovoz-proekta-00108-/ (дата обращения: 29.01.2026).

153. Определены приоритеты международного сотрудничества на Каспии // TDH. — 12.08.2019. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tdh.gov.tm/ru/post/19169/opredeleny-prioritety-mezhdunarodnogo-sotrudnichestva-na-kaspii (дата обращения: 29.01.2026).

154. Перевозки по МТК «Север–Юг» в I квартале 2023 года увеличились в 2 раза // Минэкономразвития России. — [Электронный ресурс]. — URL: https://economy.gov.ru/material/news/perevozki_po_mtk_sever_yug_v_i_kvartale_2023_goda_uvelichilis_v_2_raza.html (дата обращения: 18.02.2026).

155. Подписан Меморандум о развитии коридора Север–Юг // ADY Express. — 26.11.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://adyexpress.az/mediaru/novosti/podpisan-memorandum-o-razvitii-koridora-sever-yug (дата обращения: 19.01.2026).

156. Правительство РФ утвердило проект строительства морского порта в Калмыкии // Минтранс России. — 03.08.2020. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.gov.ru/press-center/branch-news/2590 (дата обращения: 29.01.2026).

157. Программа международного Каспийского цифрового форума — 2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://caspiandigital.ru/assets/file/programm.pdf (дата обращения: 26.01.2026).

158. Резолюция III Международного Каспийского цифрового форума. — [Электронный ресурс]. — URL: https://caspiandigital.ru/assets/file/rezolut.pdf (дата обращения: 26.01.2026).

159. РЖД введут скидки на экспорт ряда грузов по западной ветке МТК «Север–Юг» // ОАО «РЖД». — 01.07.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=223487 (дата обращения: 19.01.2026).

160. Россия, Азербайджан и Иран продолжают работу по развитию и эффективному использованию МТК «Север–Юг» // Минтранс России. — 15.10.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/12192 (дата обращения: 16.01.2026).

161. Россия и Азербайджан расширяют сотрудничество в рамках развития МТК «Север–Юг» // Минтранс России. — 2024. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11645 (дата обращения: 08.10.2025).

162. Россия и Иран договорились о строительстве железной дороги Решт–Астара // Минтранс России. — 17.05.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10711 (дата обращения: 26.01.2026).

163. Руководство по накладной ЦИМ/СМГС (ГЛВ-ЦИМ/СМГС). — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.cit-rail.org/secure-media/files/documentation/freight/glv-cimsmgs/glv_cim-smgs_ru_2025-09-01_app_1.pdf (дата обращения: 26.01.2026).

164. С 1 июля 2019 года вводится обязательное предварительное информирование в отношении товаров, ввозимых отдельными видами транспорта // ФТС России. — 17.06.2019. — [Электронный ресурс]. — URL: https://customs.gov.ru/press/federal/document/191029 (дата обращения: 26.01.2026).

165. Совет глав правительств СНГ принял ряд документов по расширению сотрудничества в сфере цифровых технологий // Исполнительный комитет СНГ. — 29.09.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eccis.org/news/30802/sovet_glav_pravitelstv_sng_prinjal_rjad_dokumentov_po_rasshireniju_sotrudnichestva_v_sfere_cifrovyh_tehnologij (дата обращения: 28.01.2026).

166. Строительство морского порта «Лагань»: презентация проекта. — [Электронный ресурс]. — URL: https://casp-geo.ru/wp-content/uploads/2024/09/prezentatsiya-PL.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

167. Транспортные коридоры в СНГ — логистический код евразийского пространства // Исполнительный комитет СНГ. — 05.08.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eccis.org/news/30404/transportnye_koridory_v_sng_logisticeskij_kod_evrazijskogo_prostranstva (дата обращения: 26.01.2026).

168. Транспортный коридор «Север–Юг» // Azerbaijan Railways CJSC (ADY). — [Электронный ресурс]. — URL: https://freight.ady.az/ru/mejdunarodniye-koridori/transportnyi-koridor-sever-yug (дата обращения: 19.01.2026).

169. Услуги Астраханского филиала // ФГУП «Росморпорт». — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.rosmorport.ru/filials/asf/ (дата обращения: 29.01.2026).

170. Федеральная таможенная служба. Россия, Иран и Азербайджан подписали меморандум об упрощении транзитных перевозок. — 22.08.2022. — [Электронный ресурс]. — URL: https://customs.gov.ru/press/federal/document/354710 (дата обращения: 19.01.2026).

171. Azerbaijan Railways has completed the majority of construction work on the Astara terminal // ADY Express. — 11.04.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://adyexpress.az/mediaen/news/azerbaijan-railways-has-completed-the-majority-of-construction-work-on-the-astara-terminal (дата обращения: 19.01.2026).

172. Case Studies Note (AH8 / Rasht–Baku–Makhachkala): bilateral intergovern-mental agreements on international automobile traffic // United Nations. — [Электронный ресурс]. — URL: https://unttc.org/sites/unttc/files/2021-11/Case%20Studies%20Note.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

173. Ilham Aliyev laid the foundation stone for Alat Free Economic Zone // President of the Republic of Azerbaijan. — 01.07.2021. — [Электронный ресурс]. — URL: https://president.az/en/articles/view/52363 (дата обращения: 29.01.2026).

174. INSTC Conference-India 2015 “Exploring Opportunities on the INSTC”. — 2015. — [Электронный ресурс]. — URL: https://commerce.gov.in/writereaddata/uploadedfile/MOC_635986655921421162_INSTC_Conference_Report_Final.pdf (дата обращения: 04.10.2025).

175. Iranian President Rouhani inaugurates Astara–Astara rail line // UIC. — [Электронный ресурс]. — URL: https://uic.org/com/enews/nr/591/article/president-rouhani-inaugurates-astara-astara-rail-line (дата обращения: 16.01.2026).

176. Khanoba customs post on Azerbaijan-Russia border commissioned // AZERTAC. — 17.03.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://azertag.az/en/xeber/khanoba_customs_post_on_azerbaijan_russia_border_commissioned-2537135 (дата обращения: 16.01.2026).

177. Ports & Maritime Organization: presentation. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.transportevents.com/presentations/tehran2017/PMO_Presentation1.pdf (дата обращения: 29.01.2026).

178. Qazvin–Rasht: commissioning of another railway section // OSJD. — 05.04.2019. — [Электронный ресурс]. — URL: https://en.osjd.org/en/8821/page/106072?id=181906 (дата обращения: 16.01.2026).

179. The II Caspian Digital Forum opens in Dagestan // Orient. — 31.10.2024. — [Электронный ресурс]. — URL: https://cdn.orient.tm/en/post/76995/ii-caspian-digital-forum-opens-dagestan (дата обращения: 26.01.2026).

180. Transport Corridors of Azerbaijan: presentation // SAIIA. — [Электронный ресурс]. — URL: https://saiia.org.za/wp-content/uploads/2018/01/BTK_Mr.-Azad-Nagiyev_Azerbaijan.pdf (дата обращения: 16.01.2026).

181. Trilateral meeting of the presidents of Azerbaijan, Iran and Russia (Baku, 8 August 2016) // President of Russia (Kremlin). — 08.08.2016. — [Электронный

ресурс]. — URL: https://en.kremlin.ru/events/president/news/52666 (дата обращения: 16.01.2026).

182. Trilateral Summit of heads of state of Azerbaijan, Iran and Russia was held in Tehran // President of the Republic of Azerbaijan. — 01.11.2017. — [Электронный ресурс]. — URL: https://president.az/en/articles/view/25664 (дата обращения: 19.01.2026).

Публикации СМИ и новостные источники

183. Азербайджан предоставит Ирану кредит в $500 млн на строительство ж/д Решт — Астара // ТАСС. — 27.10.2017. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tass.ru/transport/4682992 (дата обращения: 19.01.2026).

184. Белоусов заявил, что грузопоток МТК «Север–Юг» к 2030 году вырастет в 3 раза // ТАСС. — 19.05.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tass.ru/ekonomika/17796545 (дата обращения: 19.01.2026).

185. В принятой на саммите в г. Баку декларации В. В. Путин, Х. Рухани и И. Алиев решили серьезно консолидировать позиции по природному газу // Neftegaz.RU. — 2016. — [Электронный ресурс]. — URL: http://neftegaz.ru/digest/view/100-V-prinyatoy-na-sammite-v-g-Baku-deklaratsii-V.Putin-H.Rouhani-i-I.-Aliev-reshili-serezno-konsolidirovat-pozitsii-po-prirodnomu-gazu (дата обращения: 04.10.2025).

186. Грузопоток между Россией и Азербайджаном вырос на 13% в I полугодии 2025 года // РЖД-Партнер.ру. — 13.10.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/gruzopotok-mezhdu-rossiey-i-azerbaydzhanom-vyros-na-13-v-pervom-polugodii-2025-goda/ (дата обращения: 24.01.2026).

187. Для западной ветки транспортного коридора «Север–Юг» ввели сквозные ставки // Trans.ru. — 22.12.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://trans.ru/news/dlya-zapadnoi-vetki-transportnogo-koridora-sever-yug-vveli-skvoznie-stavki (дата обращения: 19.01.2026).

188. Для развития транспортного коридора «Север–Юг» странам СНГ нужны единые стандарты // ТАСС. — 13.10.2024. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tass.ru/ekonomika/22113465 (дата обращения: 25.01.2026).

189. «Каспий»: Рассматривается идея создания единого оператора коридора «Север–Юг» для трех стран — интервью // Oxu.az. — 11.03.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://oxu.az/ru/ekonomika/kaspiy-rassmatrivaetsya-ideya-sozdaniya-edinogo-operatora-koridora-sever-yug-dlya-treh-stran-intervyu-foto (дата обращения: 19.01.2026).

190. Морской узел на железной дороге // Logistics.ru. — [Электронный ресурс]. — URL: https://logistics.ru/9/26/i77_25492p0.htm (дата обращения: 19.01.2026).

191. На пространстве СНГ в 2024 году перевезли свыше 1,6 млн ДФЭ // ТАСС. — 11.06.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tass.ru/ekonomika/24198549 (дата обращения: 25.01.2026).

192. ОСК оценила потребность в судах для конкурента Суэцкому каналу // РБК. — 12.04.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.rbc.ru/business/12/04/2023/643563909a794747eb563f30 (дата обращения: 29.01.2026).

193. Открылся железнодорожный коридор «Север–Юг», связавший Иран, Туркменистан и Казахстан // ТАСС. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1620117 (дата обращения: 25.12.2024).

194. По МТК «Север–Юг» отправили первые два состава с углем из Кузбасса в Индию // Neftegaz.RU. — 2024. — [Электронный ресурс]. — URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/840464-pomtksever-yug-otpravili-pervye-dva-sostava-s-uglem-iz-kuzbassa-v-indiyu/?ysclid=lzcp0m9mzh455833827 (дата обращения: 06.10.2025).

195. Российские суда для Каспия будут строить на верфи в Гоа // PortNews. — 25.10.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://portnews.ru/news/355338/ (дата обращения: 29.01.2026).

196. Россия и Иран готовы к совместному строительству крупнотоннажного флота на иранских верфях и грузового — на российских верфях // Korabel.ru. — 02.11.2022. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.korabel.ru/news/comments/rossiya_i_iran_gotovy_k_sovmestnomu_stroitelstvu_krupnotonnazhnogo_flota_na_iranskih_verfyah_i_gruzovogo_-_na_rossiyskih_verfyah.html (дата обращения: 16.01.2026).

197. Россия и Иран подписали соглашение по достройке ж/д участка Решт–Астара // Интерфакс. — 17.05.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.interfax.ru/russia/901822 (дата обращения: 16.01.2026).

198. РФ и Азербайджан проработают возможность пилотного проекта электронных накладных // ТАСС. — 01.11.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tass.ru/ekonomika/25514517 (дата обращения: 26.01.2026).

199. РФ, Иран и Азербайджан подписали соглашение о железнодорожной ветке // РИА Новости. — 03.05.2005. — [Электронный ресурс]. — URL: https://ria.ru/20050503/39788145.html (дата обращения: 17.01.2026).

200. Сотрудничество между свободными зонами «Энзели» и «ЛОТОС» расширится // IRNA (русская версия). — 18.08.2019. — [Электронный ресурс]. — URL: https://ru.irna.ir/news/83441552/ (дата обращения: 19.01.2026).

201. Токаев призвал продолжать активное взаимодействие в рамках СНГ // ТАСС. — 13.10.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/19003945 (дата обращения: 25.01.2026).

202. Anzali Port: Iran’s gateway to Caspian & beyond // Tehran Times. — 15.07.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.tehrantimes.com/news/515633/Anzali-Port-Iran-s-gateway-to-Caspian-and-beyond (дата обращения: 29.01.2026).

203. Azerbaijan, Kazakhstan and Georgia agree on single tariff for TITR // ABC.AZ. — 2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://abc.az/en/news/185144/azerbaijan-kazakhstan-and-georgia-agree-on-single-tariff-for-titr (дата обращения: 23.12.2025).

204. Azerbaijan to transport at least 5M tons via North-South corridor by 2028 // Report.az. — 2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://report.az/en/foreign-politics/azerbaijan-to-transport-at-least-5m-tons-via-north-south-corridor-by-2028 (дата обращения: 25.12.2025).

205. India expects long-term arrangement with Iran on Chabahar port, minister says // Reuters. — 13.05.2024. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.reuters.com/world/india/india-sign-10-year-pact-with-iran-chabahar-port-management-et-reports-2024-05-13/ (дата обращения: 19.01.2026).

206. Iran, Azerbaijan and Russia agree for development of INSTC // Mehr News. — 2022. — [Электронный ресурс]. — URL: https://en.mehrnews.com/news/191253/Iran-Azerbaijan-Russia-agree-for-development-of-INSTC (дата обращения: 06.10.2025).

207. Iran, Azerbaijan and Russia agree on 30 million tons of cargo traffic // Iran Press. — 2022. — [Электронный ресурс]. — URL: https://iranpress.com/content/66300/iran-azerbaijan-russia-agree-million-tons-cargo-traffic (дата обращения: 06.10.2025).

208. Iran, Azerbaijan and Russia agree on development of INSTC // Pars Today. — 2022. — [Электронный ресурс]. — URL: https://parstoday.ir/en/news/irani183994iran_azerbaijan_russia_agree_on_development_of_instc (дата обращения: 06.10.2025).

209. Iran, India, Afghanistan sign transit agreement // Xinhua. — 24.10.2018. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.xinhuanet.com/english/2018-10/24/c_137553291.htm (дата обращения: 19.01.2026).

210. Khazar Sea Shipping Lines starts regular services to Russian ports in Caspian Sea // Ports Europe. — 18.08.2022. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.portseurope.com/khazar-sea-shipping-lines-starts-regular-services-to-russian-ports-in-caspian-sea/ (дата обращения: 19.01.2026).

211. North–South Corridor: A New Artery of Eurasian Trade // Sberbank Branch in India. — 22.10.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://sberbank.co.in/media/publications/northsouth-corridor-a-new-artery-of-eurasian-trade (дата обращения: 19.01.2026).

212. North–South: Key Focus. Baku and Moscow agree to expand transit cargo traffic // RegionPlus.az. — 2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://regionplus.az/en/articles/view/8556 (дата обращения: 24.12.2025).

213. Russia and Iran agree on new rail corridor via Azerbaijan // Eurasianet. — 26.05.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://eurasianet.org/russia-and-iran-agree-on-new-rail-corridor-via-azerbaijan (дата обращения: 19.01.2026).

214. Russia and Iran intend to simplify customs procedures — treaty // TASS. — 17.01.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tass.com/economy/1900977 (дата обращения: 19.01.2026).

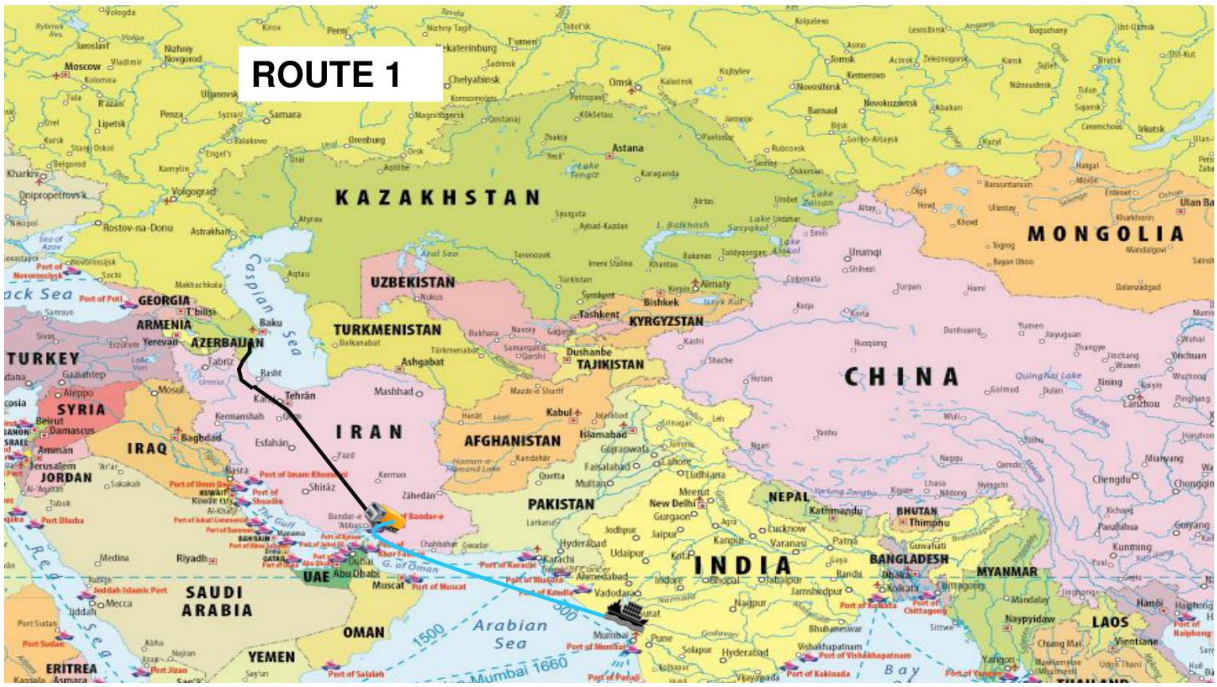
215. Russia and Iran sign rail deal for corridor intended to rival Suez Canal // Reuters. — 17.05.2023. — [Электронный ресурс]. — URL: https://www.reuters.com/world/russias-putin-irans-raisi-oversee-railway-deal-signing-2023-05-17/ (дата обращения: 19.01.2026).

216. Russia Invites Iran, Azerbaijan to Create INSTC Logistical Operator // Financial Tribune. — 2022. — [Электронный ресурс]. — URL: https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/115735/russia-invites-iran-azerbaijan-to-create-instc-logistical-operator (дата обращения: 06.10.2025).

217. Russia, Iran to create consortium of shipping companies, ports of two countries — ministry // TASS. — 23.04.2025. — [Электронный ресурс]. — URL: https://tass.com/economy/1948183 (дата обращения: 29.01.2026).

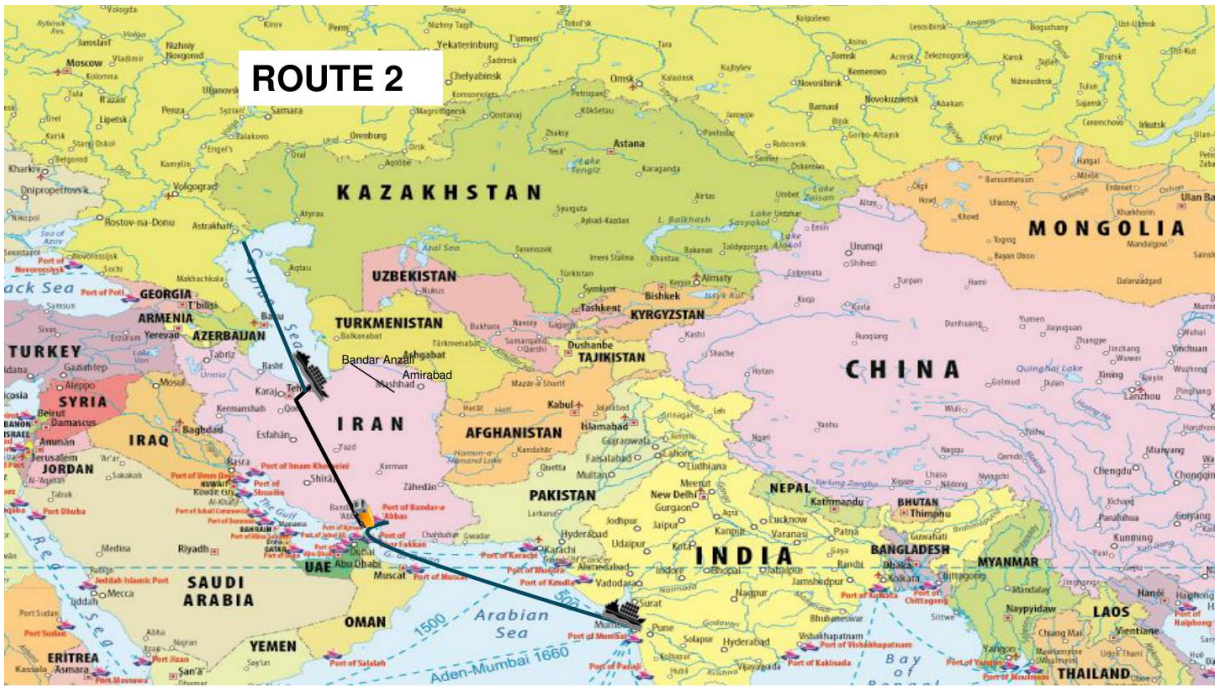
ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1. Карта западного маршрута Международного транспортного коридора «Север–Юг» (ROUTE 1[334]).



[334] Shinde S. International North South Transport Corridor (INSTC) Presentation. Riga, Latvia, 14 September 2017 [Электронный ресурс] // Latvijas dzelzceļš (Latvian Railways). URL: https://www.ldz.lv/sites/default/files/Shankar_Shinde_INTSC.pdf (дата обращения: 04.03.2026). — С. 3.

Приложение 2. Карта транскаспийского маршрута Международного транспортного коридора «Север–Юг» (ROUTE 2[335]).



[335] Shinde S. International North South Transport Corridor (INSTC) Presentation. Riga, Latvia, 14 September 2017 [Электронный ресурс] // Latvijas dzelzceļš (Latvian Railways). URL: https://www.ldz.lv/sites/default/files/Shankar_Shinde_INTSC.pdf (дата обращения: 04.03.2026). — С. 4.