

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-1-31-48>

Исследовательская статья
УДК: 341
Поступила в редакцию: 14.01.2025
Принята к публикации: 05.03.2025

Дмитрий Константинович ЛАБИН

Московский государственный институт международных отношений (университет)
Министерства иностранных дел России
Вернадского пр-т, д. 76, г. Москва, 119454, Российская Федерация
d.labin@inno.mgimo.ru
ORCID: 0000-0002-1493-4221

Рамиль Гуммат оглы РЗАЕВ

Московский государственный институт международных отношений (университет)
Министерства иностранных дел России
Вернадского пр-т, д. 76, г. Москва, 119454, Российская Федерация
ramilrzayev1799@mail.ru
ORCID: 0009-0006-0942-1153

НОВЫЕ ПРАВОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ» В УСЛОВИЯХ НОВОЙ МИРОВОЙ МНОГОПОЛЯРНОСТИ

ВВЕДЕНИЕ. Актуальность исследования подтверждается тем, что в условиях глобализации мировой экономики, а также для дальнейшей экономической интеграции в рамках Содружества Независимых Государств (далее – СНГ) и иных приграничных стран, необходимо наличие единой и структурированной транспортной системы, обеспечивающей устойчивые логистические связи между странами-участницами данных структур. На современном этапе такие функции способны выполнять международные транспортные коридоры, одним из которых и является международный транспортный коридор «Север – Юг» (далее – МТК «Север – Юг»). В данной работе авторами рассматривается действующее правовое регулирование и режим МТК «Север – Юг», а также исследуются вопросы реализации проекта МТК «Север – Юг» в прогнозируемых правовых реалиях и в условиях

нарождающейся мировой многополярности. Авторами анализируются положения основных нормативно-правовых актов, принятых в этой сфере, а также потенциал и перспективы развития данного проекта. Базовым нормативно-правовым документом и правовой основой по осуществлению регулирования данного международного транспортного коридора является межправительственное Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг», которое было подписано 12 сентября 2000 г. в ходе второй Международной евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге между Российской Федерацией, Исламской Республикой Иран, Республикой Индия и Султанатом Оман.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ. Основой для изучения рассматриваемого вопроса послужили работы российских и зарубежных ученых в

области международного права, посвященные изучению правового регулирования международных транспортных коридоров, в том числе МТК «Север – Юг». Методологической основой данного исследования выступили общенаучные и частнонаучные методы познания (диалектический метод, методы анализа и синтеза, дедукции и индукции, сравнительно-правовой и историко-правовой методы).

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ. В результате проведенного исследования авторы приходят к выводу, что МТК «Север – Юг» является одним из важнейших актуальных коридоров и транспортных артерий современного многополярного мира. Сформировавшаяся и постоянно совершенствующаяся нормативно-правовая база и практика применения этих актов в данной сфере подчеркивают значимость и необходимость в постоянной доработке имеющихся и потенциальных пробелов в правовом регулировании данного мультимодального маршрута. Такими пробелами в правовом регулировании являются отсутствие единого информационно-правового пространства по данному коридору, единого правового поля в области перевозок, эффективно функционирующей системы операций, осуществляющих порядок ведения валютных расчетов, а также четко установленных норм контроля на пограничных и таможенных пропускных пунктах и взаимодействия таможенных служб государств-участников. В связи с этим представители государств-участников активно взаимодействуют между собой на различных региональных и мировых площадках, чтобы решить круг намеченных и поставленных задач, а также обмениваться мнениями по актуальным правовым вопросам на текущей повестке дня. Так, отмечается, что важна не только упорядоченная систематизация нормативно-правовых актов, но и их совершенствование, а также актуализация в связи с текущими геополитическими условиями в регионе. Более того, выгодное географическое местоположение транспортного маршрута, и, как следствие, оптимизация процесса осуществления транспортировки грузов с учетом выигрыша во времени, сокращения затрат и минимизации расстояний, участие и осуществление крупных инвестиционных вложений со стороны государств СНГ и приграничных стран в данный проект – все эти факторы только подчеркивают то обстоятельство, что МТК «Север – Юг» может по праву стать новым Великим шелковым

путем, соединив все страны, заинтересованные в данном проекте, в одну большую и единую логистическую цепочку. Бесспорно, что для Российской Федерации успешное функционирование данного мультимодального маршрута окажет положительное воздействие не только на совершенствование положений нормативно-правовых актов в сфере национальной транспортной и логистической системы и развитию этой отрасли в целом, но также и на выход на новый уровень конкурентоспособности грузовых единиц среди других иностранных портов и рост социально-экономических показателей в южных регионах России, по территории которых проходит МТК «Север – Юг». Учитывая все вышесказанное, авторы подчеркивают, что данный транспортный коридор уже обладает, по сути, мегарегиональным значением и может послужить ярким примером для совершенствования международных экономических, транспортных и логистических отношений между многими государствами различных географических регионов. Авторами проделана работа по анализу правового режима МТК «Север – Юг», по систематизированию определений и важнейших положений нормативно-правовых актов в данной сфере, а также выработаны теоретические и практические рекомендации по совершенствованию законодательной базы МТК «Север – Юг».

ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ. Авторы обращают внимание на то, что группу нормативно-правовых актов, выработанных в данной сфере, необходимо постоянно систематизировать и совершенствовать в соответствии с актуальными текущими геополитическими условиями в регионе и национальным законодательством государств, принимающих непосредственное участие в реализации и функционировании проекта МТК «Север – Юг». Так, целесообразнее было бы сформировать единое правовое поле в области реализации услуг по перевозкам, а именно осуществить правовую гармонизацию в сфере оформления таможенных документов, применять унифицированные перевозочные документы, единые правила взаимодействия в транспортных узлах, скоординировать деятельность и сотрудничество таможенных служб, упростить процедуры пересечения границ по принципу единого окна, создать необходимые условия для перехода к использованию института уполномоченного экономического оператора (далее – УЭО) в странах коридора, а также обеспечить реализацию

цифровизации транспортно-сопроводительных документов, осуществление обмена информационных потоков между государствами-участниками, формирование единой тарифной политики данного коридора, внедрение механизма платежей и взаиморасчетов между участниками внешнеэкономической деятельности.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: международное транспортное право, мультимодальные транспортные маршруты, международный транспортный коридор «Север – Юг», Каспийское море, транспортная стратегия Российской Федерации,

транскаспийский и западный маршруты, мега-региональное сотрудничество государств

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Лабин Д.К., Рзаев Р.Г. 2025. Новые правовые возможности реализации проекта международного транспортного коридора «Север – Юг» в условиях новой мировой многополярности. – *Московский журнал международного права*. № 1. С. 31–48. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-1-31-48>

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

INTERNATIONAL ECONOMIC LAW

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-1-31-48>

Research article

UDC: 341

Received 14 January 2025

Approved 5 March 2025

Dmitry K. LABIN

Moscow State Institute of International Relations (University)
of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation
76, Vernadskogo Ave., Moscow, Russian Federation, 119454
d.labin@inno.mgimo.ru
ORCID: 0000-0002-1493-4221

Ramil G. RZAYEV

Moscow State Institute of International Relations (University)
of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation
76, Vernadskogo Ave., Moscow, Russian Federation, 119454
ramilrzayev1799@mail.ru
ORCID: 0009-0006-0942-1153

NEW LEGAL OPPORTUNITIES FOR THE IMPLEMENTATION OF THE “NORTH – SOUTH” INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR PROJECT IN THE CONTEXT OF A NEW GLOBAL MULTIPOLARITY

INTRODUCTION. *The relevance of the study is confirmed by the fact that in the context of globalization of the world economy, as well as for further economic*

integration within the CIS and other border countries, it is necessary to have a unified and structured transport system that provides sustainable logistics links

between the participating countries of these structures. At the present stage, such functions can be performed by international transport corridors, one of which is the International North – South Transport Corridor (hereinafter – INSTC). In this paper, the authors consider the current legal regulation and regime of the INSTC, as well as study the issues of implementation of the INSTC project in the foreseeable legal realities and in the emerging world economic multipolarity. The authors analyze the provisions of the main legal acts adopted in this area, as well as the potential and prospects for the development of this project. The basic normative-legal document and legal basis for the regulation of this INSTC is the Intergovernmental Agreement on the International Transport Corridor “North – South”, which was signed on September 12, 2000 during the Second International Euro-Asian Conference on Transport in St. Petersburg between the Russian Federation, the Islamic Republic of Iran, the Republic of India and the Sultanate of Oman.

MATERIALS AND METHODS. The main works of Russian and foreign scholars in the field of international law devoted to the study of legal regulation of international transport corridors, including the INSTC served as information for the study of the research question. The methodological basis for the consideration of this study was the general scientific and special methods of cognition (dialectical method, methods of analysis and synthesis, deduction and induction, comparative-legal and historical-legal methods).

RESEARCH RESULTS. As a result of the study, the authors conclude that the INSTC is one of the most important relevant corridors and transport arteries of the modern multipolar world. The established and constantly improving legal and regulatory framework and the practice of application of these acts in this area emphasize only the importance and relevance of continuous improvement of existing and potential gaps in the legal regulation of this multimodal route. Such gaps in legal regulation are the absence of a single information and legal space on this corridor, a single legal field in the field of transportation, an effectively functioning system of operations that carry out the procedure of currency settlements, as well as clearly established norms of control at border and customs checkpoints and interaction of customs services of the member states. In this regard, the representatives of the participating states are actively interacting with each other at various regional and global platforms in order to solve the range of planned and set tasks, as well as to exchange views on topical legal issues on the current agenda. Thus, it is noted that not only an orderly systematization of normative and legal acts is

important, but also their improvement and actualization in connection with the current geopolitical conditions in the region.

The favorable geographical location of the transport route and, as a consequence, the optimization of the process of cargo transportation taking into account time gain, cost reduction and distance minimization, the participation and implementation of large investments by the CIS and border countries in this project – all these factors only emphasize the fact that the INSTC can rightfully become a new trade “Silk Road”, connecting all countries interested in this project into one large and unified logistics. It is indisputable that for the Russian Federation the successful functioning of this multimodal route will have a positive impact not only on the improvement of regulations in the field of the national transport and logistics system and the development of this industry as a whole, but also on reaching a new level of competitiveness of cargo units among other foreign ports and the growth of socio-economic indicators in the southern regions of Russia, through the territory of which the INSTC passes. Taking into account all of the above, the authors emphasize that this transport corridor already has, in fact, megaregional significance and can serve as a vivid example for improving international economic, transport and logistics relations between many states of different geographical regions. The authors have analyzed the legal regime of the INSTC, systematized definitions and the most important provisions of legal acts in this area, and developed practical recommendations to improve the legal framework of the INSTC.

DISCUSSIONS AND CONCLUSIONS. The authors draw attention to the fact that the system of normative-legal acts developed in this sphere should be constantly improved and regulated in accordance with the actual current geopolitical conditions in the region and the national legislation of the states directly involved in the implementation and operation of the INSTC project. Thus, it would be more appropriate to form a single legal field in the field of implementation of transportation services, namely, to implement legal harmonization in the field of registration of customs documents, to apply unified transportation documents, unified rules of interaction in transport hubs, to coordinate the activities and cooperation of customs services, to simplify border crossing procedures on the principle of a single window, to create the necessary conditions for the transition to the usage of the institution of authorized economic operator (AEO) in the corridor countries, to ensure the implementation of digitalization of transport documents, exchange of information flows between member states, the formation

of a common tariff policy of this corridor, the introduction of a mechanism of payments and mutual settlements between participants in foreign economic activity.

KEYWORDS: *international transport law, multimodal transport routes, international North-South transport corridor, Caspian Sea, transport strategy of the Russian Federation, trans-Caspian and western routes, mega-regional cooperation of states*

FOR CITATION: Labin D.K., Rzayev R.G. New legal Opportunities for the Implementation of the “North – South” International Transport Corridor Project in the Context of a New Global Multipolarity. – *Moscow Journal of International Law*. 2025. No. 1. P. 31–48. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-1-31-48>

The authors declare the absence of conflict of interest.

Введение

Сегодня становится очевидным, что в современных условиях, когда глобализация и международные связи являются неотъемлемой частью мирового хозяйства, для стабильного экономического роста как отдельных стран, так и всей мировой экономики, ключевую роль играет развитая транспортная инфраструктура. Налаженные и эффективные транспортно-логистические связи способствуют не только улучшению качества жизни граждан различных государств, но также и повышению их общей конкурентоспособности, укрепляют их социально-экономическое положение. При эффективном функционировании и эксплуатации таких систем обеспечивается не только организованная и упорядоченная координационная деятельность средств передвижения по данным мультимодальным транспортно-логистическим маршрутам, но также и гарантируется транспортно-логистическое обслуживание на достаточно высоком уровне [Резер, Прокофьева, Гончаренко 2010:311]. 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. 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.

Основная часть

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 реализация МТК «Север – Юг», который представляет собой перспективную инициативу для укрепления транспортных связей между региональными державами. 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“» [Синицына, Дэльз, Галянт 2018:178-179]. 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.

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 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 коридоры, которые проходят через территории двух или более стран, обеспечивая связь между ними, и регулируются в рамках международных соглашений и нормативных актов.

На территории каждого государства транспортная деятельность, связанная с транзитом и перевозкой грузов и пассажиров, регулируется национальным законодательством этого государства. Когда же транспортный коридор охватывает инфраструктуру двух или более стран, правовое регулирование маршрута осуществляется в рамках договоренностей и международных соглашений, заключенных заинтересованными государствами. Как правило, положения таких межгосударственных соглашений устанавливают правовой режим международных транспортных коридоров, закрепляя основные международно-правовые принципы, такие как свобода мореплавания, судоходства, транзита и использования маршрутов на территориях договаривающихся стран. Это предполагает беспрепятственное и равноправное использование как сухопутных, так и водных путей, через которые проходит данный транспортный коридор.

С целью обеспечения единообразного толкования вышеупомянутых принципов некоторые международные организации пытались систематизировать международно-правовую практику в данной области и выработать общий подход к определению понятия «транспортный коридор». Соответственно, учитывая необходимость и актуальность решения поставленной задачи, Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (далее – ООН) сформулировал фундаментальное понятие, согласно которому под транспортным коридором понимается «часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими

районами, включает подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупности технологических, организационных и правовых условий этих перевозок» [Новиков 2007:3]. Основываясь на вышеизложенном понятии, можно сделать вывод, что транспортным коридором является маршрут, протяженностью через территории двух или более государств, оснащенный необходимой инфраструктурой и транспортно-логистическими цепочками. Такой коридор характеризуется выгодным географическим расположением и используется для регулярных перевозок грузов, а также служит основой для реализации крупных инвестиционных проектов.

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.¹ Генеральная Ассамблея ООН (далее – ГА ООН) акцентировала внимание государств на «особом значении устойчивой транспортной инфраструктуры и необходимости финансирования ее развития в направлении цифровой трансформации мультимодальных транспортных коридоров» [Винокуров, Ахунбаев, Забоев, Усманов 2022].

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 перевозок². Далее, в резолюции указывается на актуальность и целесообразность применения всех мер для того, чтобы содействовать в региональной и межрегиональной экономической интеграции и взаимовыгодному сотрудничеству государств, в том числе при

¹ ООН: Резолюция № 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/ruga/75/docs/75res_nocste.shtml (дата обращения: 20.12.2024).

² Там же. Пункт 5.

помощи развития планов и схем транспортной инфраструктуры³. 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 цепочек⁴. В целом положения резолюции направлены на создание правовых условий для сотрудничества государств с целью преодоления современных угроз 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 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. Международный транспортный коридор «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 [Графова, Гладченко 2024:511-516]. Главное преимущество маршрута заключается в значительном сокращении сроков доставки

и расстояний для транспортировки грузов между странами – участниками проекта – почти в два раза.

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 о международном транспортном коридоре «Север – Юг» (далее – Соглашение)⁵. 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 было ратифицировано Индией, в октябре 2001 г. – Ираном [Картузов, Шелестова 2023:309]. 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. Таким образом, данное Соглашение – это первый официальный нормативно-правовой документ, принятый на уровне глав государств, четко определивший участвующих в строительстве этого мультимодального коридора группу стран и закрепивший правовой статус МТК «Север – Юг».

В преамбуле Соглашения договаривающиеся стороны признают высокую важность проекта и выражают свою волю на приложение усилий для создания и успешного функционирования данного коридора⁶. В положениях ст. 1 Соглашения конкретно представлена география маршрута транспортного коридора «Север – Юг»: из Индии, Омана по морю, в и через Иран, Каспийский

³ ООН: Резолюция № A/RES/75/313. Пункт 6.

⁴ Там же. Пункт 11.

⁵ 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: 25.12.2024).

⁶ Там же.

регион, Российскую Федерацию и далее, а также по обратному пути следования коридора⁷. Важно также добавить, что 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 маршрутам⁸.

Согласно ст. 3 Соглашения, стороны закрепили в положениях Соглашения компетентные органы, на которые возлагаются обязанности по координации деятельности по функционированию международного транспортного коридора: Министерство наземного транспорта (Департамент судоходства) и Министерство промышленности и торговли (Департамент торговли) в Индии; Министерство дорог и транспорта в Исламской Республике Иран; Министерство транспорта и жилищного строительства в Султанате Оман и Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство путей сообщения Российской Федерации в Российской Федерации⁹.

В Соглашении 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 также четко урегулирован международно-правовой режим этого мультимодального маршрута. Так, ст. 4 Соглашения 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 грузов¹⁰. Статья 5, 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 услуг¹¹.

Таким образом, 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, это Соглашение 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 Федерация, Исламская Республика Иран, Республика Индия и Султанат Оман – активно участвовали в разработке положений проекта Соглашения, и тем самым они сформировали правовую основу первого нормативно-правового документа в создании международного транспортного коридора. Впоследствии к Соглашению 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 дан-

⁷ Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг».

⁸ Там же.

⁹ Там же.

¹⁰ Там же.

¹¹ Там же.

ную 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 Туркмении¹². Значение этого транспортного коридора и заинтересованность в участии в проекте неоднократно отмечалось на самом высоком уровне в Туркмении.¹² 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)¹³. Руководители таможенных органов Азербайджана, Ирана и России 22 августа 2022 г. подписали меморандум об упрощении транзитных перевозок¹⁴. Российская Федерация рассматривает возможность финансирования проектов развития инфраструктуры МТК «Север – Юг» на территории Ирана¹⁵.

Таким образом, упомянутые документы способствовали расширению географии использования международного транспортного коридора, что не только повысило уровень товарооборота между государствами, но и позволило привлечь новых участников в консорциум проекта.

С увеличением числа стран, вовлеченных в реализацию проекта МТК «Север – Юг», а также с целью оптимизации и повышения эффективности управления проектом, оперативного решения

возникающих вопросов и принятия обоснованных решений, по соглашению всех участников консорциума был создан Координационный Совет в качестве основного руководящего органа инвестиционного проекта.

Следует отметить, что для Российской Федерации этот проект мультимодального маршрута рассматривается в качестве одного из приоритетных направлений государственной транспортной политики на среднесрочную перспективу. Проект реализуется в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 г.¹⁶ и Стратегией развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 г.¹⁷, а из средств Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации» осуществляется его финансирование.¹⁸ Безусловно, что в России придают большое значение этому маршруту, в том числе ввиду формирования новой геополитической обстановки на мировой арене, как это закреплено в новой Концепции внешней политики РФ (утв. Указом Президента РФ от 31 марта 2023 г. № 229). Как печально показал произошедший в конце 2024 г. инцидент в Керченском проливе¹⁹ в России все еще недостаточно эффективно развита система водного транспорта по классу «река – море», т. е. транспорта, способного проходить как по внутренним водным путям, так и по морским маршрутам. Необходима капитальная модернизация существующего тор-

¹² Открылся железнодорожный коридор «Север – Юг», связавший Иран, Туркменистан и Казахстан. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1620117> (дата обращения: 25.12.2024).

¹³ «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-vklyuchit-mezhdunarodnyi-morskoi-port-turkmenbashi> (дата обращения: 25.12.2024).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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: 26.12.2024).

¹⁷ 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: 26.12.2024).

¹⁸ О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010–2015 гг.). – *Федеральное дорожное агентство Российской Федерации*. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/docs/gosudarstvennye-programmy/1089> (дата обращения: 26.12.2024).

¹⁹ По информации СМИ, 15 декабря 2024 г. около 9 ч. поступило сообщение о том, что грузовое судно «Волгонефть-212» потерпело бедствие в Керченском проливе, в нескольких километрах от берега, из-за 7-балльного шторма. Волны достигали 9 м, а скорость ветра превышала 20 м/с. Спустя пару часов стало известно, что бедствие терпит еще одно судно – «Волгонефть-239». В корпусе «Волгонефти-212» образовалась пробоина, после чего его разломил пополам, и судно стало идти ко дну. У «Волгонефти-239» также корпус сломался на две части. После полученных повреждений

гового флота, включая строительство новых современных судов класса «река – море». Также стоит отметить дефицит коммерческих контейнеров, что требует ускоренного развития соответствующей инфраструктуры грузовых портов России, через которые проходит мультимодальный маршрут. Несомненно, государственные меры, направленные на решение этих задач, способствуют не только развитию транспортной системы России, улучшению ее конкурентоспособности и увеличению контейнерооборота на фоне иностранных портов, но и росту социально-экономических показателей в южных регионах страны, включая новые черноморские и азовские российские территории. Принимая во внимание данные факторы, по информации Правительства Российской Федерации, в стране планомерно ведется работа по улучшению транспортной инфраструктуры в зонах своих экономических интересов и влияний, на постоянной основе привлекаются необходимые инвестиционные вложения, в том числе частные, включая иностранные, в данную отрасль и систематически контролируется деятельность российского участка МТК «Север – Юг»²⁰.

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 коридору, единого правового поля в области перевозок, эффективно функционирующей системы операций, осуществляющих порядок ведения валютных расчетов, а также четко установленных норм контроля на пограничных и таможенных пропускных пунктах и взаимодействия таможенных служб государств-участников. Поэтому представители государств-участников активно взаимодействуют между собой на различных региональных и мировых площадках, чтобы решить

круг намеченных и поставленных задач, а также обменяться мнениями по актуальным правовым вопросам на текущей повестке дня. Бесспорно, что необходимо принимать меры по совершенствованию данного инвестиционного проекта. Такими мерами, которые будут направлены на всеобъемлющую операционализацию МТК «Север – Юг» и развитие железнодорожных, автомобильных и мультимодальных перевозок по его трем маршрутам, могут выступить нижеследующие меры [Винокуров, Ахунбаев, Забоев, Усманов 2022]:

1) 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 – участниках коридора;

2) разработка скоординированной тарифной политики на маршрутах МТК «Север – Юг», а также имплементация единых норм в сфере тарифных ставок для грузовых перевозок, которые будут конкурентоспособными по отношению к альтернативным маршрутам;

3) создание механизма платежей и взаиморасчетов для участников внешнеэкономической деятельности с применением клиринговых расчетов, а также системы страхования грузов и транспортных средств;

4) цифровизация транспортно-сопроводительных документов и процедур при осуществлении международных перевозок по коридору;

5) создание координационного механизма управления МТК «Север – Юг» с вовлечением в него транспортного и экспедиторского бизнеса с целью формирования регулярных логистических сервисов и контейнерных линий вдоль маршрутов коридора;

6) проведение маркетинговой политики по привлечению новых грузопотоков на коридор.

Правовая гармонизация в области таможенного оформления и упрощения процедур пересечения границ должна обеспечивать эффективное

судно легло в дрейф. Кормовую часть танкера позже выбросило на мель в районе мыса Панагия в границах морского порта Тамань. «Волгонефть-212» перевозила 4,9 тыс. т мазута (при максимальной грузоподъемности 4,8 тыс. т), а «Волгонефть-239» — 4,3 тыс. т. В результате крушения в море попало значительное количество нефтепродуктов. При этом танкеры данного типа («река – море») предназначены для эксплуатации на реках, водохранилищах и ограничено в прибрежных морских районах. Они не были рассчитаны на плавание в шторм.

²⁰ См., напр.: Доклад о реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: отчетный период 2023 г. – Министерство транспорта Российской Федерации. 2024. URL: <https://mintrans.gov.ru/file/510031> (дата обращения: 26.12.2024).

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 [Винокуров, Ахунбаев, Забоев, Усманов 2022]:

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 ВТамО и автоматизированной системы обработки таможенных данных Asysuda, которая обеспечивает повышение эффективности таможенных процедур за счет их автоматизации и сокращения времени на таможенное оформление.

Безусловно, важно и международное содействие в развитии коридора, которое может быть реализовано по нижеследующим направлениям [Винокуров, Ахунбаев, Забоев, Усманов 2022]:

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 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 коридора;

6) продвижение МТК «Север – Юг» на международных конференциях и публикации о коридоре в прессе и в интернет-ресурсах.

Бесспорно, что важнейшими предварительными условиями успешного использования механизма единого окна, а также полной эффективной реализации данного инвестиционного проекта является политическая воля правительств стран коридора и соответствующих государственных органов, а также всесторонняя поддержка и участие деловых кругов, заинтересованных в развитии данного проекта.

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 [Егоров 2021:6-31]. А.Г. Кириллова в своем труде указывает, что вви-

ду сокращения расстояний перевозок, а также благодаря заключению инвестиционных соглашений как со стороны частных инвесторов, так и активно принимающих в реализации данного проекта государств, данный мультимодальный 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 [Кириллова 2018:51-54]. 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 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) [Дианов 2018]. 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 все транспортно-логистические цепочки и инфраструктуру в одну единую транспортную артерию и систему, которая будет поддерживать деятельность коридора на полноценной и постоянной основе и при этом обеспечит систематизацию и гармонизацию нормативных документов и соглашений, регулирующих функционирование коридора [Синицына, Дэльз, Галянт 2018:178-189]. Некоторые авторы рассматривают и другие перспективные варианты развития МТК «Север – Юг». В работе Г.В. Бережнева 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 [Бережнев 2019:197-201].

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 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 [Широких 2019:78-83]. 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 коридором намного целесообразным 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 коридора как в юридическом, так и в экономическом плане, вплоть до влияния его на глобальную экономику [Chatterjee, Sengupta 2015].

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 транспортно-логистического коридора «Север – Юг» не только способствует развитию двусторонних отношений России и Ирана в области логистики и торговли, но и открывает 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 [Андреюк 2023:47-53]. В некоторых исследованиях подчеркивается важная роль и взаимодействие в транспортно-логистическом секторе таких стран, как Иран и Индия [Лунев, Юртаев 2021:121-137], а также анализируются и оцениваются перспективы взаимного сотрудничества и развития в торговой сфере России со странами Азии и Африки [Кожокин 2022:36-55]. Любопытна и работа L.C. Pal “The International North-South Transport Corridor (INSTC) and India: potential and impediments”, в которой подчеркивается, что основной целью строительства транспортного коридора является улучшение транспортного сообщения, торговых и правовых отношений между Севером и Югом [Pal 2024]. 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 и Армении [Lasserre 2024].

Каждое из этих государств рассматривает данный транспортный коридор как стратегическую возможность укрепления своего регионального влияния, стимулирования развития экономического, правового взаимодействия и решения конкретных специфических геополитических задач и вызовов. Автор обращает внимание на то, что без разработки и формирования четкого правового механизма и успешной имплементации нормативно-правовых норм будет крайне затруднительно достичь долгосрочного урегулирования в столь сложном и комплексном регионе.

После анализа трудов вышеуказанных 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. Например, помимо вышеуказанных в работе механизмов совершенствования функционирования 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 пришли к соответствующим договоренностям. 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 [Freedman 2000:66-67]. Но несмотря на имеющиеся тогда трудности между государствами, российско-иранские отношения удалось поднять на новый уровень, по сути, даже удалось «перезагрузить реализацию ряда проектов» [Минеев, Почекаев 2023:105-116]. 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 Иран²¹. И естественно утверждение, что ввиду наличия такого санкционного режима экономика Ирана весьма отстала и до сих пор отстает в развитии своего технологического сектора по наиболее важным и существенным вопросам современных вызовов многополярного мира [Мамедова, Федоров, Федченко 2003:12]. Кроме того, начиная с 2014 г. ряд этих недружественных стран предприняли несправедливые действия по внедрению нелегитимных мер в отношении отдельных лиц Российской Федерации, которые также причастны к проекту строительства МТК «Север – Юг». Исходя из сложившейся ситуации, Россия активно принимает дополнительные усилия по поиску новых возможностей по инвестированию данного проекта, а также предпринимает дополнительные меры по защите своих суверенных прав и ведет активные переговоры по поиску дополнительных логистических возможностей со странами Персидского залива [Малышева

2024:10]. 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-участников²². 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, 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». Бесспорен и тот факт, что меры такого масштаба не могут не привести к созданию новых дополнительных возможностей и геополитических площадок для равноправного и взаимовыгодного сотрудничества большего количества заинтересованных суверенных государств, по сути, – к образованию мегарегиональной кооперации.

В целом МТК «Север – Юг» представляет собой транспортный путь, который состоит из трех составных частей: транскаспийский, восточный и западный маршруты²³. Если рассматривать

²¹ 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).

²² Roy M.S. International North-South Transport Corridor: Reenergising India's Gateway to Eurasia. URL: https://idsa.in/issuebrief/InternationalNorthSouthTransportCorridor_msroy_180815 (accessed date: 06.01.2025).

²³ Международный транспортный коридор «Север – Юг». – *Транспортные коридоры*. ОАО «РЖД». URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9789> (дата обращения: 06.01.2025).

транскаспийский маршрут, то из его наименования уже становится ясно, что он проходит по судоходным районам рек Волга и Дон через 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 [Веремеенко 2015:15-18]. 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 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» [Проскурина 2015:69-70]. Учитывая вышеуказанное обстоятельство, можно заключить, что со временем этот коридор может стать одним из важнейших международных транспортных артерий по организации перевозки оружия, боевых единиц и в целом военной техники государств.

Заключение

Таким образом, в случае разрешения всех поставленных актуальных ключевых проблем, МТК «Север – Юг» может по праву стать новым Великим шелковым путем, 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 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. Принимая участие в развитии данного проекта, государства получают уникальный доступ к транспортной сети современного уровня, повышают уровень экспорта своих национальной продукции 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 подробным и 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».

Список литературы

1. Андреев 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.
2. Бережнов Г.В. 2019. Макроэкономические предпосылки развития транспортного коридора «Север – Юг». – *Каспийский регион: политика, экономика, культура*. № 3 (60). С. 197-201.
3. Веремеенко Е.Г. 2015. Вопросы моделирования терминально-логистических комплексов. – *Строительство и архитектура – 2015*. Материалы международной научно-практической конференции. Ростов-на-Дону. С. 15-18.
4. 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.
5. 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*. № 4 (165). С. 511-516.
6. Дианов И.Н. 2018. Анализ развития международного транспортного коридора «Север – Юг». – *Студенческий: электрон. научн. журн*. № 7 (27).
7. Егоров В.Г. 2021. Геополитика транспортных коридоров. – *Геоэкономика энергетики*. Т. 14. № 2. С. 6-31.
8. 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.
9. Кириллова А.Г. 2018. Актуальные аспекты развития международных транспортных коридоров на территории России. – *Транспорт Российской Федерации*. № 2 (75). С. 51-54.
10. Кожокин Е.М. 2022. Транспортный коридор Север – Юг в условиях новой реальности. – *Геоэкономика энергетики*. Т. 20. № 4. С. 36-55.
11. Лунев С., Юртаев В. 2021. Перспективы установления партнерских отношений между Индией и Ираном. – *Международные процессы*. Т. 19. № 2 (65). С. 121-137.
12. Малышева Д.Б. 2024. Международный транспортный коридор «Север – Юг» и страны Центральной Азии. – *Ближний и Постсоветский Восток*. № 4 (8). С. 7-21.
13. Мамедова Н., Федоров Ю., Федченко В. 2003. *Иранская ядерная программа и российско-иранские отношения*. Москва: ИПМИ. С. 12.
14. Минеев В.И., Почакаев Д.А. 2023. Перегрузка международного транспортного коридора «Север – Юг». – *Научные проблемы водного транспорта*. № 74. С. 105-116.
15. Новиков А.В. 2007. *К вопросу о роли международных транспортных коридоров в грузоперевозках*. Москва: МАКС Пресс. С. 3.
16. Проскурина О.В. 2015. Специфика российского рынка транспортно-экспедиционных услуг. – *Строительство. Дороги. Транспорт*. Материалы международной научно-практической конференции. Ростов-на-Дону. С. 69-70.
17. Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. 2010. *Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития*. Москва: ВINITI РАН. 311 с.
18. Синицына А.С., Дэльз С.В., Галаянт С.А. 2018. Мульти-модальные перевозки в коридоре «Север – Юг». – *Мир транспорта*. Т. 16. № 3. С. 178-189.
19. Широких С.В. 2019. Цифровизация международного транспортного коридора «Север – Юг». – *Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии*. № 2 (35). С. 78-83.
20. Chatterjee Ms.S., Sengupta Ms.A. 2015. Globalizing Geographies: Perspectives from Eurasia: Perspectives from Eurasia to Delhi. – *KW Publishers*.
21. Freedman R.O. 2000. Russian-Iranian relations in the 1990s. – *Middle East Review of International Affairs*. Vol. 4, 2. P. 66-67.
22. Lasserre F. 2024. The International North-South Transport Corridor (INSTC): An Iranian perspective on connectivity. – *Revue internationale et stratégique*. № 134.
23. Pal L.C. 2024. The International North-South Transport Corridor (INSTC) and India: potential and impediments. – *Brazilian Journal of Political Economy*. № 44 (3).

References

1. Andrejuk V.Ju. Jekonomicheskoe sotrudnichestvo Rossii i Irana v ramkah mezhdunarodnogo transportnogo koridora «Sever – Jug» na sovremennom jetape [Economic cooperation between Russia and Iran within the framework of the North–South international transport corridor at the present stage]. – *Razvitie predprinimatel'stva kak faktor rosta jekonomiki: sbornik nauchnyh trudov prepodavatelej i studentov kafedry jekonomiki i predprinimatel'stva [Entrepreneurship development as a factor of economic growth: a collection of scientific papers by teachers and students of the Department of Economics and Entrepreneurship]*. Moscow: Moskovskij gosudarstvennyj oblastnoj pedagogicheskij universitet. 2023. P. 47-53. (In Russ.).
2. Berezhnov G.V. Makroekonomicheskie predposylki razvitiya transportnogo koridora «Sever – Jug» [Macroeconomic prerequisites for the development of the North–South transport corridor]. – *Kaspijskij region: politika, jekonomika, kul'tura [The Caspian region: Politics, economy, culture]*. 2019. № 3 (60). P. 197-201. (In Russ.).
3. Chatterjee Ms.S., Sengupta Ms.A. Globalizing Geographies: Perspectives from Eurasia: Perspectives from Eurasia to Delhi. – *KW Publishers*. 2015.
4. Dianov I.N. Analiz razvitiya mezhdunarodnogo transportnogo koridora «Sever – Jug» [Analysis of the development of the international transport corridor "North – South"]. – *Студенческий [Student]: jelektron. nauchn. zhurn*. 2018. № 7 (27). (In Russ.).
5. Egorov V.G. Geopolitika transportnyh koridorov [The geopolitics of transport corridors]. – *Geojekonomika jenergetiki [Goeconomics of energy]*. 2021. Т. 14. № 2. P. 6-31. (In Russ.).
6. Freedman R.O. Russian-Iranian relations in the 1990s. – *Middle East Review of International Affairs*. 2000. Vol. 4, 2. P. 66-67.

7. Grafova T.O., Gladchenko V.A. Funkcionirovanie mezhdunarodnogo transportnogo koridora "Sever-Jug" v jekonomiko-integracionnyh proektah Evrazijskogo jekonomicheskogo sojuza: realii i perspektivy [Functioning of the North–South international transport corridor in the economic and integration projects of the Eurasian Economic Union: realities and prospects]. – *Jekonomika i predprinimatel'stvo [Economics and entrepreneurship]*. 2024. № 4 (165). P. 511–516. (In Russ.).
8. Kartuzov A.R., Shelestova N.A. Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever-Jug». Pravovye aspekty [The North–South International Transport Corridor. Legal aspects]. – *Melioracija kak drajver modernizacii APK v uslovijah izmenenija klimata [Land reclamation as a driver of agricultural modernization in the context of climate change]*. Materialy IV Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy internet-konferencii. Novocherkassk. 2023. P. 309. (In Russ.).
9. Kirillova A.G. Aktual'nye aspekty razvitija mezhdunarodnyh transportnyh koridorov na territorii Rossii [Current aspects of the development of international transport corridors in Russia]. – *Transport Rossijskoj Federacii [Transport of the Russian Federation]*. 2018. № 2 (75). P. 51–54. (In Russ.).
10. Kozhokin E.M. Transportnyj koridor Sever – Jug v uslovijah novoj real'nosti [The North–South transport corridor in a new reality]. – *Geojekonomika jenergetiki [Geoeconomics of energy]*. 2022. T. 20. № 4. P. 36–55. (In Russ.).
11. Lasserre F. The International North-South Transport Corridor (INSTC): An Iranian perspective on connectivity. – *Revue internationale et stratégique*. 2024. № 134.
12. Lunev S., Jurtaev V. Perspektivy ustanovlenija partnerskih otnoshenij mezhdud Indiej i Iranom [Prospects for establishing partnership relations between India and Iran]. – *Mezhdunarodnye processy [International processes]*. 2021. T. 19. № 2 (65). P. 121–137. (In Russ.).
13. Malysheva D.B. Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever – Jug» i strany Central'noj Azii [The North–South International Transport Corridor and the countries of Central Asia]. – *Blizhnij i Postsovetskij Vostok [The Middle and Post-Soviet East]*. 2024. № 4 (8). P. 7–21. (In Russ.).
14. Mamedova N., Fedorov Ju., Fedchenko V. *Iranskaja jadernaja programma i rossijsko-iranskije otnoshenija [The Iranian nuclear program and Russian-Iranian relations]*. Moscow. 2003. IPMI. P. 12. (In Russ.).
15. Mineev V.I., Pochekaev D.A. Perezagruzka mezhdunarodnogo transportnogo koridora «Sever – Yug» [Rebooting the North–South international transport corridor]. – *Nauchnye problemy vodnogo transporta [Scientific problems of water transport]*. 2023. № 74. P. 105–116. (In Russ.).
16. Novikov A.V. *K voprosu o roli mezhdunarodnyh transportnyh koridorov v gruzoperevozkah [On the role of international transport corridors in cargo transportation]*. Moscow: MAK Press. 2007. P. 3. (In Russ.).
17. Pal L.C. The International North-South Transport Corridor (INSTC) and India: potential and impediments. – *Brazilian Journal of Political Economy*. 2024. № 44 (3).
18. Proskurina O.V. Specifika rossijskogo rynka transportno-jekspedicionnyh uslug [The specifics of the Russian forwarding services market]. – *Stroitel'stvo. Dorogi. Transport [Construction. Roads. Transport]*. Materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. Rostov-na-Donu, 2015. P. 69–70. (In Russ.).
19. Rezer S.M., Prokof'eva T.A., Goncharenko S.S. Mezhdunarodnye transportnye koridory: problemy formirovanija i razvitija [International transport corridors: problems of formation and development]. Moscow: Viniti RAN. 2010. 311 s. (In Russ.).
20. Shirokih S.V. Cifrovizacija mezhdunarodnogo transportnogo koridora «Sever – Jug» [Digitalization of the North – South International Transport Corridor]. – *Akademicheskij vestnik Rostovskogo filiala Rossijskoj tamozhennoj akademii [Academic Bulletin of the Rostov Branch of the Russian Customs Academy]*. 2019. № 2 (35). S. 78–83.
21. Sinicyna A.S., Djel'z S.V., Galjant S.A. Mul'timodal'nye perevozki v koridore «Sever – Jug» [Multimodal transportation in the North–South corridor]. – *Mir transporta [The World of Transport]*. 2018. T. 16. № 3. S. 178–189. (In Russ.).
22. Veremeenko E.G. Voprosy modelirovanija terminal'no-logisticheskikh kompleksov [Issues of modeling terminal and logistics complexes]. – *Stroitel'stvo i arhitektura – 2015 [Construction and Architecture – 2015]*. Materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. Rostov-na-Donu. 2015. P. 15–18. (In Russ.).
23. Vinokurov E., Ahunbaev A., Zabojev A., Usmanov N. Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever – Jug»: investicionnye reshenija i mjagkaja infrastruktura [The North–South International Transport Corridor: investment solutions and soft infrastructure]. – *Doklady i rabochie dokumenty 22/2 [Reports and working papers 22/2]*. Almaty, Moscow: Evrazijskij bank razvitija. 2022. (In Russ.).

Информация об авторах

Дмитрий Константинович ЛАБИН,

доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры международного права, Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел России

Вернадского п-т, д. 76, Москва, 119454, Российская Федерация

d.labin@inno.mgimo.ru
ORCID: 0000-0002-1493-4221

About the Authors

Dmitry K. LABIN,

Doctor of Law, Professor, Professor of the Chair of International Law, Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation

76, Vernadskogo Ave., Moscow, Russian Federation, 119454

d.labin@inno.mgimo.ru
ORCID: 0000-0002-1493-4221

Рамиль Гуммат оглы РЗАЕВ,

аспирант, Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел России

Вернадского пр-т, д. 76, Москва, 119454, Российская Федерация

ramilrzayev1799@mail.ru

ORCID: 0009-0006-0942-1153

Ramil Gummat RZAYEV,

Postgraduate student, Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation

76, Vernadskogo Ave., Moscow, Russian Federation, 119454

ramilrzayev1799@mail.ru

ORCID: 0009-0006-0942-1153