

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2023, Том 15, № s6 / 2023, Vol. 15, Iss. s6 <https://esj.today/issue-s6-2023.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/20FAVN623.pdf>

5.2.6. Менеджмент (экономические науки)

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Шорин, М. И. Интеграция логистических систем России и Ирана в контексте международного транспортного коридора «Север-Юг» / М. И. Шорин // Вестник евразийской науки. — 2023. — Т. 15. — № s6. — URL: <https://esj.today/PDF/20FAVN623.pdf>

**For citation:**

Shorin M.I. Integration of logistics systems of Russia and Iran in the context of the north-south ITC. *The Eurasian Scientific Journal*. 2023; 15(s6): 20FAVN623. Available at: <https://esj.today/PDF/20FAVN623.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.)

УДК 339.5

**Шорин Михаил Ильич**

ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия  
Факультет «Экономики и бизнеса»  
E-mail: mishashorin000@gmail.com

*Научный руководитель:* **Швандар Дарья Владимировна**

ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия  
Доцент кафедры «Логистики»  
Кандидат экономических наук  
E-mail: dvshvandar@fa.ru

## **Интеграция логистических систем России и Ирана в контексте международного транспортного коридора «Север-Юг»**

**Аннотация.** В условиях санкционных ограничений функционирования логистических систем России со стороны западных партнеров актуальность приобретает переориентация цепей поставок на Восток. Особую роль здесь, конечно же играет Иран, который сам долго находится под санкциями и старается выстраивать торгово-экономические отношения в двустороннем порядке, и с которым у России совпадает ширина железнодорожной колеи, что немаловажно. В данной статье будут исследованы возможности и препятствия интеграции логистических систем Ирана и России за счет модернизации международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг» и совершенствования таможенной и торговой политики. Будут определены проблемы развития инфраструктуры каспийских портов. Особое внимание будет уделено трудностям трекинга грузов на территории Ирана и отсутствию железнодорожного участка на промежутке Астара-Решт. Будет рассмотрена проблема нехватки судов класса «река-море», необходимость которых сейчас приобрела первостепенное значение в силу увеличения загрузки основных портов юга России «Оля» и «Астрахань», выход из которых в каспийское море возможен только через Волжско-Каспийский канал. Отсутствие должной глубины канала также будет рассмотрено в статье. Также во внимание будет принята проблема с системой документооборота — отсутствие централизации, что негативно сказывается на работе всего МТК «Север-Юг» и не позволяет коридору работать на полную мощность. В выводах будут разобраны и указаны дальнейшие перспективы сотрудничества с Ираном в торговой и логистической сфере, а также даны рекомендации по улучшению взаимного товарооборота в условиях санкционного давления.

**Ключевые слова:** транспортный коридор; торговля; логистика; логистические системы; перевозки; морские перевозки; международное сотрудничество; международный транспортный коридор

## Введение

Новый виток экономических санкций в отношении России 2022 года, в том числе эмбарго на уголь, нефть, полупроводники и др. привел к ограничению поставок на западные рынки. Это способствовало поиску партнеров в восточном направлении и постановки новых задач для логистики, которые направлены на загрузку производственных мощностей российских внешнеторговых региональных цепей поставок. В связи с этим был расконсервирован проект МТК «Север-Юг», связывающий транспортной сетью воедино несколько стран, и было принято решение о его модернизации. На рисунке 1 показаны маршруты данного транспортного коридора.

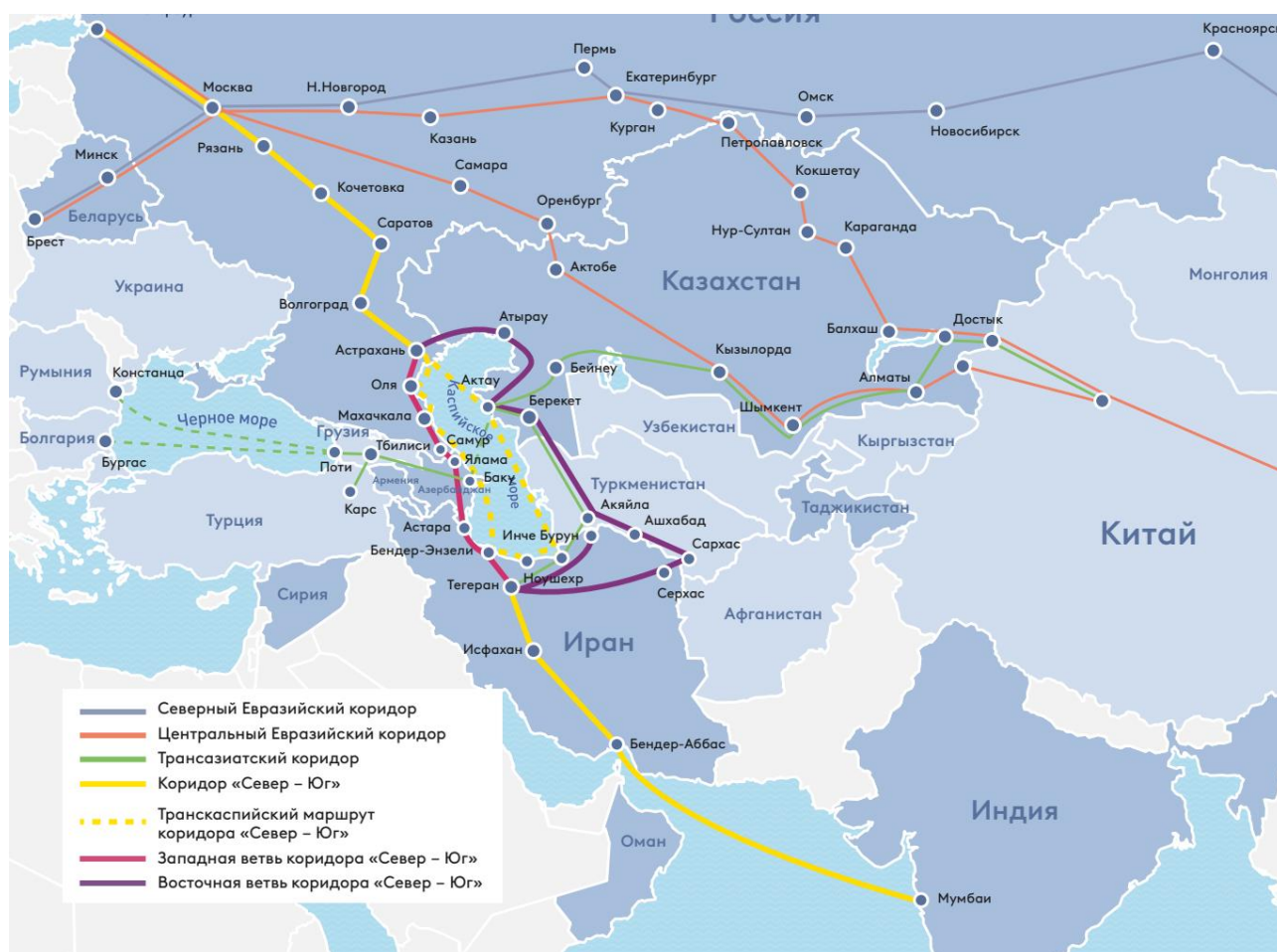


Рисунок 1. Маршруты МТК «Север-Юг»<sup>1</sup>

Особое внимание будет уделено исследованию возможностей именно этого коридора, так как через него планируется основной товарооборот со странами Среднего Востока и Азии. Областью исследования в данной работе являются экономические связи России и Ирана.

<sup>1</sup> Евразийский Банк Развития. Международный транспортный коридор «Север — Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклады и рабочие документы 21/5 — Режим доступа — [https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB\\_2021\\_Report\\_5\\_INSTC\\_rus.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB_2021_Report_5_INSTC_rus.pdf) (дата обращения: 15.02.2024).

Акцент был сделан на логистическую составляющую, так как именно она определяет сроки и объемы поставок товаров в рамках торгово-экономического сотрудничества.

## 1. Методы и материалы

При написании статьи были применены методы анализа и обобщения теоретического материала, научных статей и документов, данных информационно-аналитических агентств.

Для достижения поставленной цели исследования возможностей интеграции логистических систем России и Ирана поставлены следующие задачи:

1. Охарактеризовать маршруты МТК «Север-Юг».
2. Определить проблемы и способы их решения для реализации проектов в рамках внешнеторговой логистики МТК «Север-Юг».
3. Рассмотреть необходимость и алгоритм внедрения системы электронного документооборота для сопровождения логистических операций МТК «Север-Юг».
4. Обозначить значение совершенствования финансовых операций для эффективного функционирования МТК «Север-Юг».

Теоретической базой исследования интеграционных процессов логистики МТК «Север-Юг» стали труды российских ученых D.R. Krichker, M.B. Petrov, M.L. Khazin [1], А.А. Арский [2], Г.П. Быкова, Ф.Д. Венде [3], Ф.Д. Венде, К.Х. Зоидов, М.А. Пономарева, Д.В. Швандар [4], А.А. Арский, Г.П. Быкова, Ф.Д. Венде [и др.] [5].

Информационной базой исследования стали открытые данные Интернет-ресурсов и информационно-аналитических агентств.

## 2. Результаты и обсуждения

Целесообразно отметить, что МТК «Север-Юг» довольно протяженный маршрут, который состоит из трех веток:

- А) Восточная (Россия — Казахстан — Туркменистан — Иран).
- Б) Западная (Россия — Азербайджан — Иран).
- В) Центральный или же Транс-Каспийский маршрут (порты Астрахань, Оля, Махачкала — Бендер-Энзели, Ноушехр, Амирабад).

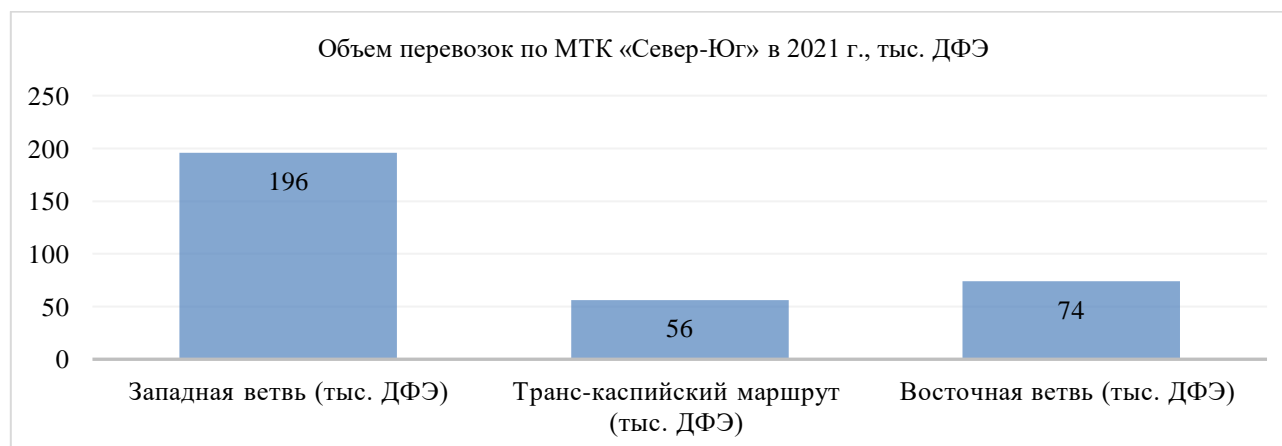


Рисунок 2. Объем перевозок по МТК «Север-Юг»<sup>1</sup>



Рисунок 2 показывает, что на западную ветвь транспортного коридора приходится львиная доля всего товарооборота между Ираном и Россией.

### Проблемы Западной ветви

Стоит начать с того, что Россия, Азербайджан, Туркменистан, Казахстан имеют одинаковую ширину железнодорожной колеи, а именно 1 520 мм, в то время как у Ирана она составляет 1 435 мм, разница составляет 8,5 см. Данный фактор не позволяет железнодорожным составам ехать дальше границы с Ираном и требует перевалки грузов, что повышает расходы на логистику в цепях поставок. Однако из этой ситуации есть несколько выходов. Первый вариант самый затратный, но и самый эффективный — строительство одной железнодорожной колеи внутри другой, такая практика уже применяется Финляндией и Швецией (рис. 3).



*Рисунок 3. Разница между колеями Финляндии и Швеции<sup>2</sup>*

На рисунке 3 видно, как построили одну колею внутри другой. Но данный способ лишь кажется простым, на самом деле он довольно дорогой, ведь включает в себя строительство новой железнодорожной линии. Прокладка новой железной дороги, где одна колея расположена внутри другой обойдется дорого, даже если брать прямое расстояние от порта Бендер-Энзелли до порта Бендер-Аббас, которое составляет 1 243 километра, а если считать плечо доставки, то сумма выйдет в 2–3 раза больше.

<sup>2</sup> Wikimedia Commons. File: Колея 1 524 и 1 435 — Режим доступа — [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:0%9A%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D1%8F\\_1524\\_%D0%B8\\_1435.png#/media/Файл:Колея\\_1524\\_и\\_1435.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:0%9A%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D1%8F_1524_%D0%B8_1435.png#/media/Файл:Колея_1524_и_1435.png) (дата обращения: 15.02.2024).

Смоделируем расходы на строительство одной колеи в другой. Постройка железной дороги состоит из нескольких этапов:

1. Закупка материалов (новые или Б/У) — цена на 1 км составляет 31 млн рублей и 48 млн рублей, если материалы новые.
2. Подготовка земляного полотна (включает разработку грунта бульдозером, его вывоз, укрепление и уплотнение) — итоговая цена на 1 км — 3 млн рублей.
3. Укладка путей (включает укладку самого полотна, подбивочные и рихтовочные работы) — цена за 1 км — 9,2 миллиона.

Цена железнодорожного полотна может составить почти 54 миллиарда рублей. А с использованием новых материалов почти 75 миллиардов рублей.<sup>3</sup>

Даже при частичном финансировании проекта Российской Федерацией, строительство займет продолжительное время.

Второй способ заключается в смене транспортных железнодорожных платформ непосредственно вблизи или на границе с Ираном. Но для этого также требуется специальное оборудование, которое стоит больших денег и соответствующей инфраструктуры пограничных станций. Главным минусом этого способа является время, за которое меняется платформа. Если перестановка вагонов пассажирского поезда занимает несколько часов, то смена платформы грузовых вагонов затягивается на несколько дней, вплоть до недели, что делает способ не таким выгодным, как может показаться на первый взгляд по причине вынужденных простоев и очередей на границе.

Третий вариант предполагает использование раздвижных колесных пар, которое может по-настоящему решить проблему межколейной разницы за счет изменения ширины между колесами прямо на ходу (на скорости 17–20 км/ч). Это позволяет, не останавливая состав, изменить ширину с российской на иранскую, что сделает движение по железной дороге бесперебойным и уберет надобность в остановках для замены платформы. Данный способ имеет технологические и экономические ограничения по использованию раздвижных колесных пар. Производством данного механизма занимаются Испания (Talго), Польша (ZNTK Poznan), Япония (RTRI), Германия (Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH) и Швейцария (Prose AG).

Поэтому замена железнодорожных платформ непосредственно перед въездом на территорию Ирана является наиболее рациональной. Плюсами этого метода является готовая инфраструктура и относительная дешевизна.

Вопрос о железнодорожной инфраструктуре Ирана является важным для исследования, поэтому следует обратить внимание на ряд следующих проблем при строительстве:

1. Строительство железнодорожного участка Астара-Решт.
2. Обновление парка локомотивов и вагонов.
3. Создание трекинговых систем.

Межправительственное соглашение между Тегераном и Москвой относительно строительства участка Астара-Решт уже подписано [6]. Ввод в эксплуатацию этого участка планируется к 2028 году, однако нельзя отрицать, что сроки могут быть сдвинуты из-за сложной геополитической ситуации на Среднем Востоке.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> ООО «ЖелДорСпецПроект» 2017–2023. Стоимость строительства 1 км железной дороги — Режим доступа — <https://www.желдорспеципроект.рф/stoimost-stroitelstva-1km-zd-puti> (дата обращения: 15.02.2024).

<sup>4</sup> Информационное агентство ТАСС. Завершение строительства ж/д участка "Решт — Астара" ожидают к 2028 году — Режим доступа — <https://tass.ru/ekonomika/18364371?ysclid=ls4p403z2o452160209> (дата обращения: 15.02.2024).

Отдельного внимания заслуживает обновление транспортного парка Ирана. Это связано с тем, что на данный момент в стране используется техника, с возрастом по 20–30 лет и которая в любой момент может выйти из строя. Отсюда вытекает еще одна проблема, а именно — отсутствие трекинга грузов при помощи GPS оборудования.<sup>5</sup>

### Транс-каспийская ветвь МТК «Север-Юг»

Анализа западного маршрута стоит дополнить исследованием возможностей инфраструктуры каспийских портов Оля, Астрахань Махачкала. Порт Оля является универсальным и оборудован 6 причалами. Он ведет работу с нефтепродуктами, лесными грузами, металлом, зерном и др. Грузооборот в 2022 году составил 459 тыс. тонн, что на 28 % больше, чем в прошлом году. Основными проблемами порта является устаревшая инфраструктура и низкий грузооборот. Решением является создание портовой экономической зоны, которое включает следующие этапы:

- ввод в эксплуатацию 2 новых причалов;
- строительство новой бухты с перспективной размещением там до 20 новых причалов;
- обустройство новых складских зон;
- создание терминала по перевалке контейнеров.

На данный момент в порту уже построен зерновой терминал с возможностью хранения в нем до 78 тыс. тонн злаковых.<sup>5</sup>

Астраханский порт является ключевым в регионе и насчитывает уже 26 причалов. В порту работает 16 морских терминалов. Грузооборот за 2023 год составил 3,7 миллиона тонн, прирост — 39 % по сравнению с 2022 годом.<sup>6</sup> Порт Астрахани также является крупным перевалочным пунктом на Каспии, его плюсом является то, что он не замерзает и может обеспечивать судоходство круглый год. Немаловажным является включенность этого порта в проект «плавающий трубопровод», который предполагает транспортировку нефти в порт Нека (Иран). В 2024 году планируется завершение строительства крупного элеватора, а также зернового терминала с объемом перевалки до 1,5 миллионов тонн злаковых в год.<sup>7</sup>

Тем не менее, существуют 2 главные проблемы, которые касаются портов «Астрахань» и «Оля», а именно: обмеление Волго-Каспийского канала и нехватка судов класса «Река-море». По судоходным нормативам глубина канала должна составлять 4,5 метра в любое время года, однако в реальности некоторые суда до сих пор садятся на мель, что свидетельствует о меньшей глубине в течение 250 дней в году. Поэтому дно Волго-Каспийского канала на всем его протяжении будет углубляться до установленного норматива. Ведь именно по этому каналу суда из портов «Оля» и «Астрахань» попадают в Каспийское море, а далее в Иран. Технические

<sup>5</sup> Издательство «Морские вести России». Морской порт Оля в зоне внимания федеральных властей — Режим доступа — <https://morvesti.ru/exclusive/105604/?ysclid=ls7c51wsdt907331152> (дата обращения: 15.02.2024).

<sup>6</sup> Википедия Свободная энциклопедия. Астрахань (порт) — Режим доступа — [https://ru.wikipedia.org/wiki/Астрахань\\_\(порт\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Астрахань_(порт)) (дата обращения: 15.02.2024).

<sup>7</sup> Википедия Свободная энциклопедия. Махачкалинский международный морской торговый порт — Режим доступа — [https://ru.wikipedia.org/wiki/Махачкалинский\\_международный\\_морской\\_торговый\\_порт](https://ru.wikipedia.org/wiki/Махачкалинский_международный_морской_торговый_порт) (дата обращения: 15.02.2024).

работы планируется окончить к 2027 году, тогда Волго-Каспийский канал заработает на полную мощность.<sup>8</sup>

Второй и не менее важной проблемой является отсутствие в должном количестве судов класса «Река-Море», что также осложняет грузовые перевозки. Конечно, данные суда строятся и имеются в наличии. В 2020 году на службу поступило 30 новых судов класс «Река-Море», однако, этого все равно недостаточно для обеспечения перевозок должным образом. Поэтому для транспортировки грузов используются суда как российского, так и китайского производства.<sup>9</sup>

### Система ЭДО (электронный документооборот)

Важной составляющей развития логистических систем России и Ирана в рамках МТК «Север-Юг» является создание единой системы документооборота. На практике обе стороны сталкиваются со следующими проблемами:

- необходимость работы с разными базами данных;
- работа с документами, потерявшими актуальность / старыми версиями;
- проблемы с конфиденциальностью данных;
- проблемы на таможне;
- работа с бумажными вариантами документов;
- простой грузов;
- замедление процессов перевалки, оплаты, приемки и др.

Вследствие всех этих проблем встает вопрос о создании единой системы ЭДО, которая сопровождала бы все внешнеторговые, транспортные, финансовые операции между Россией и Ираном. Вполне можно предположить, что страны-участницы перевозок по МТК «Север-Юг» пройдут следующие этапы по созданию общей системы ЭДО:

1. Составление общего плана и определение целей и задач. Россия и Иран должны четко определить цели создания единой системы ЭДО, такие как увеличение эффективности внешней торговли, уменьшение бюрократии, повышение безопасности данных и др.
2. Анализ существующих систем ЭДО и выбор наиболее подходящей.
3. Согласование стандартов и протоколов для обмена данными [7], включая форматы документов, протоколы связи, алгоритмы шифрования и другие технические аспекты; обеспечение их совместимости с законодательством обеих стран для гарантии юридической обоснованности обмена электронными документами [8].
4. Техническая реализация, которая предполагает создание специализированного программного обеспечения для работы с электронными документами, удовлетворяющего стандартам и требованиям обеих стран; постепенную интеграцию новой системы с существующими системами в России и Иране для

<sup>8</sup> Информационное агентство ТАСС. "Росморпорт" планирует начать расширять Волго-Каспийский морской судоходный канал досрочно — Режим доступа — <https://tass.ru/ekonomika/18984627> (дата обращения: 15.02.2024).

<sup>9</sup> Издательство «Морские вести России». Морской флот отечественных компаний — Режим доступа — <https://morvesti.ru/analitika/1689/90465/?ysclid=ls7jlo6c2e552747457> (дата обращения: 15.02.2024).



минимизации возможных нарушений бизнес-процессов; разработку системы защиты данных, включая шифрование, механизмы аутентификации и мониторинг безопасности [9].

5. Обучение персонала компаний, участвующих в процессе обмена электронными документами с целью эффективного использования новой системы.
6. Тестирование и отладка, в том числе проведение испытаний новой системы на различных этапах ее разработки для выявления и устранения возможных ошибок и недочетов.
7. Запуск и масштабирование пилотных проектов для оценки эффективности новой системы в реальных условиях, а также постепенное расширение использования системы на всем объеме внешней торговли России с Ираном [10].
8. Техническая поддержка и развитие системы для решения возможных проблем и вопросов пользователей, постоянное обновление в соответствии с изменениями технологий и законодательства, а также учет обратной связи от участников.

### **Финансовая составляющая логистических операций**

Рассматривая данный вопрос, стоит отметить, что в конце 2023 года банк ВТБ запустил систему денежных переводов в Иран. На данный момент максимальная сумма перевода составляет 20 млн рублей. Можно с уверенностью говорить о том, что 90 % всей торговли между странами будет происходить именно в национальных валютах [11].

Однако, некоторые торговые операции до сих пор проводятся в долларах, ярким примером служит поставка нефтепродуктов. Конечно, переговоры о замене нефтедолларов ведутся, но так или иначе, на данный момент торговля нефтью происходит именно в долларах, есть несколько причин [12]: высокая ликвидность доллара, стабильность валюты и общепринятая мировая практика. Конкуренция со стороны Индии и Китая на валютном рынке также ограничивают возможности Ирана осуществлять привязку внешнеторговых и логистических операций к риялу. Создание альтернативной SWIFT системы передачи финансовых сообщений поможет унифицировать, облегчить и ускорить прохождение финансовых операций по сопровождению логистики внешней торговли России и Ирана в рамках поставок грузов по МТК «Север-Юг» [13].

### **Выводы**

Выводом данной работы является утверждение о том, что Россия под воздействием санкций переориентировала поставки продукции с Запада на Восток. Очевидно, что за такое короткое время полная переориентация невозможна, но модернизация МТК «Север-Юг» открывает возможности интенсификации поставок продукции в Иран. В будущем возможно совмещение логистической инфраструктуры Ирана и России за счет строительства железной дороги между Астарой и Рештом; создания единой системы документооборота; обновления отечественного флота и портовой инфраструктуры; развития финансовой системы по сопровождению логистических внешнеторговых операций.



## ЛИТЕРАТУРА

1. Krichker, D.R. Providing competitive advantages to exporters of mineral raw materials and finished products of the Ural and Siberian regions through the use of the trans-Caspian route of the international North-South transport corridor / D.R. Krichker, M.V. Petrov, M.L. Khazin // Известия Уральского государственного горного университета. — 2021. — № 4(64). — С. 130–138. — DOI 10.21440/2307-2091-2021-4-130-138. — EDN IAZAVE.
2. Арский, А.А. Учет регионального фактора при формировании товарной политики экспансии на международный рынок / А.А. Арский // Вестник Московского финансово-юридического университета МФЮА. — 2021. — № 3. — С. 57–62. — DOI 10.52210/2224669X\_2021\_3\_57. — EDN QTMPBG.
3. Быкова, Г.П. Систематизация предложений по поиску решения проблем функционирования цепей поставок в условиях санкционных ограничений / Г.П. Быкова, Ф.Д. Венде // Вестник Евразийской науки. — 2023. — Т. 15, № 2. — EDN LRJPSN.
4. Региональные цепи поставок: вызовы современности / Ф.Д. Венде, К.Х. Зоидов, М.А. Пономарева, Д.В. Швандар // Экономика и управление. — 2021. — Т. 27, № 8(190). — С. 622–632. — DOI 10.35854/1998-1627-2021-8-622-632. — EDN EAWKBR.
5. Логистика в цифровой экономике: тенденции и векторы развития / А.А. Арский, Г.П. Быкова, Ф.Д. Венде [и др.]. — Москва: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство «КноРус», 2023. — 212 с. — ISBN 978-5-406-10533-7. — EDN WUXDCC.
6. Щербанин, Ю.А. Международный транспортный коридор «Север — Юг»: что получилось / Ю.А. Щербанин // Транспорт Российской Федерации. — 2018. — № 6(79). — С. 3–6. — EDN YSWXKX.
7. Быкова, Г.П. Профессиональные стандарты логистов за рубежом как один из инструментов внедрения цифровых технологий на транспорте / Г.П. Быкова // Мир транспорта и технологических машин. — 2022. — № 3–2(78). — С. 119–124. — DOI 10.33979/2073–7432-2022-2(78)-3-119-124. — EDN AECGQK.
8. Токарев, В.Л. Трекинг в задачах обеспечения безопасности / В.Л. Токарев, Д.А. Абрамов // Известия Тульского государственного университета. Технические науки. — 2013. — № 9–2. — С. 215–223. — EDN RVSUVR.
9. Дмитриев, А.В. Обеспечение экономической безопасности и устойчивости цепей поставок в условиях цифровизации / А.В. Дмитриев, В.В. Щербаков // Вестник факультета управления СПбГЭУ. — 2023. — № 15. — С. 11–18. — EDN GKBPQE.
10. Минеев, В.И. Перегрузка международного транспортного коридора «Север — Юг» / В.И. Минеев, Д.А. Почекаев // Научные проблемы водного транспорта. — 2023. — № 74. — С. 105–116. — DOI 10.37890/jwt.vi74.350. — EDN LAVODE.
11. Совершенствование организации функционирования автомобильного транспорта в мультимодальной логистической системе поставки зерна из Волгоградской области в Иран / А.В. Куликов, Е.А. Близнякова, П.А. Павлов, А.А. Куликов // Вестник Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета. — 2022. — Т. 19, № 5(87). — С. 692–715. — DOI 10.26518/2071-7296-2022-19-5-692-715. — EDN PWWDLA.

12. Zakharov, A. The International North-South Transport Corridor: The Prospects and Challenges for Connectivity between Russia and India / A. Zakharov // MGIMO Review of International Relations. — 2023. — Т. 16, № 2. — С. 216–234. — DOI 10.24833/2071-8160-2023-2-89-216-234. — EDN GVSXLD.
13. Sarma, H.Ch. Turning the International North-South Corridor into a «Digital Corridor» / H.Ch. Sarma // Comparative Politics Russia. — 2018. — Т. 9, № 4. — С. 124–138. — DOI 10.24411/2221-3279-2018-10008. — EDN VNQSOB.

**Shorin Mikhail Ilyich**

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia  
E-mail: mishashorin000@gmail.com

*Scientific supervisor:* **Shvandar Daria Vladimirovna**

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia  
E-mail: dvshvandar@fa.ru

## **Integration of logistics systems of Russia and Iran in the context of the north-south ITC**

**Abstract.** In the context of sanctions restrictions on the functioning of Russia's logistics systems by Western partners, the reorientation of supply chains to the East is becoming relevant. A special role here, of course, is played by Iran, which itself has been under sanctions for a long time and is trying to build trade and economic relations bilaterally, and with which Russia has the same railway gauge, which is important. This article will explore the opportunities and obstacles to the integration of the logistics systems of Iran and Russia through the modernization of the international transport corridor (ITC) «North-South» and the improvement of customs and trade policy. The problems of developing the infrastructure of the Caspian ports will be identified. Special attention will be paid to the difficulties of cargo tracking on the territory of Iran and the absence of a railway section on the Astara-Rasht interval. The problem of the shortage of river-sea class vessels will be considered, the need for which has now become of paramount importance due to the increased loading of the main ports of southern Russia, Olya and Astrakhan, from which access to the Caspian Sea is possible only through the Volga-Caspian Canal. The lack of proper channel depth will also be discussed in the article. The problem with the document management system will also be taken into account — the lack of centralization, which negatively affects the work of the entire North-South MTC and does not allow the corridor to operate at full capacity. The conclusions will analyze and indicate further prospects for cooperation with Iran in the trade and logistics sphere, as well as recommendations for improving mutual trade turnover in the face of sanctions pressure.

**Keywords:** transport corridor; trade; logistics; logistics systems; transportation; maritime transportation; international cooperation; international transport corridor