

5. Маркелов, К. А. Черноморско-Каспийский регион: от геополитики к геоэкономике транспортных систем / К. А. Маркелов, Р. Х. Усманов, В. Г. Головин // Каспийский регион: политика, экономика, культура. – 2019. – № 1 (58). – С. 74–88.

6. Путин, В. В. Совещание по вопросам социально-экономического развития Астраханской области / В. В. Путин. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/60518>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.

References

1. *Mezhdunarodnyy koridor "Sever – Yug" vazhen dlya vsego regiona* [The North-South international corridor is important for the entire region]. Available at: <https://rg.ru/2019/01/24/mezhdunarodnyj-koridor-sever-yug-vazhen-dlia-vsego-regiona.html>.

2. Titov A. V., Gavrilina N. Ye., Volynskiy I. A., Kurlenko M. S. *Upravlenie logisticheskimi sistemami: ot transportnogo uzla do transportno-logisticheskogo klastera* [Management of logistics systems: from a transport hub to a transport and logistics cluster]. Prague, Sociosféra-CZ Publ., 2016, 120 p.

3. Rusanov N. V., Bukharitsin P. I., Bezzubikov L. G. *Volgo-Kaspiyskiy morskoy sudokhodnyy kanal – sovremennoe sostoyanie problemy i puti ikh resheniya* [The Volga-Caspian Sea Shipping Channel - the current state of the problem and ways to solve them]. *Mezhdunarodnyy zhurnal prikladnykh i fundamentalnykh issledovaniy* [International Journal of Applied and Basic Research], 2016, no. 4, pp. 863–871.

4. Karataeva K. Ye. MTK "Sever – Yug": novye vozmozhnosti ili povtorenie starykh oshibok? [International transport corridor "North – South": new opportunities or repetition of old mistakes?]. *Problemy natsionalnoy strategii* [Problems of National Strategy], 2009, no. 1, pp. 128–147.

5. Markelov K. A., Usmanov R. Kh., Golovin V. G. *Chernomorsko-Kaspiyskiy region: ot geopolitiki k geoekonomike transportnykh sistem* [The Black Sea-Caspian region: from geopolitics to geo-economics of transport systems]. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian region: politics, economics, culture], 2019, no. 1 (58), pp. 74–88.

6. Putin V. V. *Soveshchanie po voprosam sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya Astrakhanskoj oblasti* [Meeting on the socio-economic development of the Astrakhan region]. Available at: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/60518>.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ»: ПЕРЕОСМЫСЛЕНИЕ ЛАНДШАФТА ЕВРАЗИИ (КЕЙС АЗЕРБАЙДЖАНА)

Косов Геннадий Владимирович, доктор политических наук, профессор
Пятигорский государственный университет
Российская Федерация, 357532, г. Пятигорск, пр-т Калинина, 9
E-mail: kossov1@yandex.ru

Гукасов Арсен Вячеславович, кандидат политических наук, доцент
Пятигорский государственный университет
Российская Федерация, 357532, г. Пятигорск, пр-т Калинина, 9
E-mail: gukasov_arsen@pgu.ru

Рассмотрены проблемы международного транспортного коридора «Север – Юг» в контексте геополитического, инфраструктурного и информационного состязания на территории Евразии. Акцентируется внимание на внешней политике современного Азербайджана в контексте проблем МТК «Север – Юг». Авторы доказывают, что решая вопросы привлечения инвестиций вне углеводородного сектора, Азербайджан сделал ставку на развитие логистически-транспортной инфраструктуры, которая позволит ему стать транзитным хабом по линии Запад – Восток и Север – Юг, что, в свою очередь, позволит реализовать одну из актуальных внешнеполитических задач по сохранению собственной стратегической автономии.

Ключевые слова: внешняя политика, Азербайджан, геополитика, геоэкономика, Евразийское пространство, международные политические процессы, международный транспортный коридор «Север – Юг»

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR "NORTH – SOUTH": RETHINKING THE LANDSCAPE OF EURASIA (CASE OF AZERBAIJAN)

Kosov Gennady V., D. Sc. (Policy), Professor
Pyatigorsk State University
9 Kalinina Ave., Pyatigorsk, 357532, Russian Federation
E-mail: kossov1@yandex.ru

Gukasov Arsen V., Ph. D. (Policy), Associate Professor
Pyatigorsk State University
9 Kalinina Ave., Pyatigorsk, 357532, Russian Federation
E-mail: gukasov_arsen@pgu.ru

The article deals with the problems of the international transport corridor "North – South" in the context of the geopolitical, infrastructural and informational competition in the territory of Eurasia. Attention is focused on the foreign policy of modern Azerbaijan in the context of the "North – South" ITC problems. The authors argue that solving the issues of attracting investment outside the hydrocarbon sector, Azerbaijan has relied on the development of logistics and transport infrastructure, which will allow it to become a transit hub along the "West – East" and "North – South" lines, which in turn will allow to realize one of the most urgent foreign policy tasks maintaining its own strategic autonomy.

Keywords: foreign policy, Azerbaijan, geopolitics, geoeconomics, Eurasian space, international political processes, international transport corridor "North – South"

Международный транспортный коридор «Север – Юг» является мультимодальным транспортным коридором, который призван объединить железнодорожные, автомобильные и морские пути транспортировки грузов между Индией, Россией, Ираном и Европой.

Идея создания данного проекта возникла в контексте подписания Договора транспортной экспедиции между транспортно-экспедиторскими компаниями Ирана, России и Индии в 1999 г. [7]. В результате 12 сентября 2000 г. в Санкт-Петербурге данные государства подписали межправительственное соглашение, которое ознаменовало собой официальное открытие проекта [9]. Впоследствии все три государства, подписавшие данное соглашение, ратифицировали его. Оно вступило в силу 16 мая 2002 г. [20].

Международный транспортный коридор «Север – Юг» – это маршрут протяжённостью 7200 км. Он позволит сократить время доставки грузов на несколько недель, которые сегодня доставляются по следующему транзитному маршруту: через Аравийского море, Суэцкий канал в акваторию Балтийского моря.

Как официально декларируется в соглашении о международном транспортном коридоре «Север – Юг» [4], основными целями в рамках реализации данного проекта являются:

- повышение эффективности транспортных связей для организации перевозок пассажиров и товаров по международному транспортному коридору «Север – Юг»;
- содействие доступу на международный рынок услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта государств-сторон соглашения;
- содействие увеличению объёмов международных перевозок пассажиров и товаров;
- обеспечение безопасности движения транспортных средств, сохранности товаров и охраны окружающей среды в соответствии с международными стандартами;
- гармонизация транспортной политики, а также правового регулирования в сфере транспорта в целях реализации настоящего соглашения;
- создание равных недискриминационных условий доступа для поставщиков транспортных услуг на различных видах транспорта при перевозках пассажиров и товаров в пределах международного транспортного коридора «Север – Юг».

Следует отметить, что практическая работа над реализацией проекта международного транспортного коридора «Север – Юг» не начиналась в течение многих лет с момента подписания основополагающих соглашений. Это происходило, главным образом, из-за введённого со стороны государств Запада (в первую очередь, США) секционного режима против Ирана, который в течение первых двух десятилетий XXI в. поэтапно ужесточался [16].

Помимо этого, существовали и другие факторы, которые служили препятствием на пути имплементации данного проекта, такие как: отсутствие необходимого финансирования, отсутствие политической воли государств-участников и т. д. Очевидно, что в совокупности это всё значительно замедлило процесс его реализации в период с 2005 по 2012 г. [15]. Тем не менее, в течение этого периода Координационный совет международного транспортного коридора «Север – Юг» провёл ряд важных совещаний, в рамках которых были обсуждены вопросы, связанные с реализацией данного проекта, а также были приняты определённые рекомендации, выдвинутые экспертными группами [15]. Так, 18 января 2012 г. в Нью-Дели состоялось совещание государств – членов международного транспортного коридора «Север – Юг», на котором обсуждались способы и методы дальнейшего продвижения данного проекта. Во время этой встречи было выдвинуто предложение вовлечь в проект другие страны (Туркменистан, Узбекистан, Кыргызстан и Турцию), которые являлись своего рода «недостающими звеньями» в его рамках [15].

24–25 июня 2013 г. в Баку состоялось пятое заседание Координационного совета, на котором было принято решение о том, чтобы Федерация экспедиторских ассоциаций в Индии провела пробный запуск грузов по двум маршрутам данного коридора. Это было необходимо для того, чтобы выявить наличие каких-либо проблемы на пути транспортировки товаров.

Первый маршрут пролегал из Мумбаи в Баку через порт Бендер-Аббас, в то время как второй маршрут пролегал из Мумбаи в Астрахань через порт Бендер-Аббас и далее в Тегеран через порт Бендер-Энзели. В августе 2014 г. были успешно проведены пробные прогоны по данным двум маршрутам, а результаты показали, что при их использовании транспортные расходы могут быть снижены на 2500 долл. США за 15 т груза [10].

В настоящее время в реализации проекта международного транспортного коридора «Север – Юг» участвуют Индия, Иран, Россия, Армения, Азербайджан, Казахстан, Белоруссия, Таджикистан, Кыргызстан, Оман, Сирия, Турция, Украина и Болгария. Туркменистан в настоящее время не является членом данного проекта, но, вероятно, будет в определённой степени участвовать в его имплементации после того, как получил официальное приглашение от премьер-министра Индии Н. Модии [13]. Более того, другие страны, такие как Узбекистан и Германия, официально не являющиеся членами данного международного транспортного коридора, также проявляют интерес к участию в его рамках в той мере, в которой это будет выгодно всем сторонам [14].

В настоящее время ведутся официальные обсуждения по строительству специализированного грузового терминала в Казахстане и соединению железнодорожной линии «Казахстан – Туркменистан – Иран», которая была введена в эксплуатацию в декабре 2014 г., с международным транспортным коридором «Север – Юг» [5]. Очевидно, что конечной целью подобных шагов является соединения между собой Южной Азии, Центральной Азии и Южного Кавказа с помощью сети грузовых и пассажирских транспортных каналов.

8 августа 2016 г. во время трёхстороннего саммита глав государств Азербайджана, Ирана и России, который состоялся в Баку, проект международного транспортного коридора «Север – Юг» официально стартовал [6]. Следует отметить, что старт данного проекта заставил переосмыслить существующие представления о Евразии как регионе. Очевидно, что в случае успешной реализации данного проекта в рамках Евразии произойдет постепенная интеграция на всех уровнях: от местного до субрегионального, регионального, надрегионального и даже глобального. Тем не менее, главной задачей всех заинтересованных сторон, в том числе и потенциальных, должна стать координация усилий по превращению Евразии в единый функционирующий рынок. Это подразумевает и то, что все вовлечённые в данный процесс участники (государства, коммерческие структуры, региональные институты и т. д.), должны работать сообща и превратиться в активных новаторов, которые будут продвигать евразийскую интеграцию в этом контексте, а не оставаться пассивными участниками, ожидая того, что международный транспортный коридор «Север – Юг» начнёт развиваться самостоятельно.

В свою очередь, наличие очевидных экономических выгод не означает, что данный проект не столкнется с рядом политических (геополитических) проблем. Помимо прочего, следует акцентировать внимание на кардинальном изменении позиции США относительно ядерной сделки с Ираном. Очевидно, что данное обстоятельство уже создаёт и будет создавать дополнительные сложности для инвесторов и инфраструктурных компаний, в особенности, когда речь идёт об импорте оборудования для реализации конкретных проектов или организации финансирования. Несомненно, всё это может привести к значительному замедлению работы над разнообразными инфраструктурными проектами. Более того, после выхода США из ядерной сделки Япония, похоже, сократит объём собственных инвестиций в регион в целом и в Иран, в частности, несмотря на заверения Ирана в том, что помимо Вашингтона все остальные участники данной сделки продолжают придерживаться достигнутых договоренностей. Кроме того, в этом контексте усиливается давление на Индию для того, чтобы она прекратила закупать у Ирана углеводороды, что, в свою очередь, не позволит Нью-Дели реализовать совместные с Тегераном проекты, связанные с портом Чабахар, железнодорожной линией «Чабахар – Зарандж – Деларам» и международным транспортным коридором «Север – Юг» в целом [18].

Не оставляет сомнения тот факт, что в случае успешной реализации международного транспортного коридора «Север – Юг» все вовлечённые стороны получают ощутимые экономические выгоды. Тем не менее, существует вероятность того, что геополитические реалии могут сыграть более весомую роль в этом контексте, нежели экономические императивы.

Решая одну из важнейших внешнеполитических задач по сохранению собственной стратегической автономии, современный Азербайджан активно использует не только свои углеводородные ресурсы, но и геостратегическую привлекательность для европейских государств, государств Центральной Азии и Китая. Отметим, что геостратегическая привлекательность

не была бы столь актуальной при отсутствии определённой инфраструктуры (трубопроводы, железные дороги, аэропорт, морской порт).

В контексте сохранения собственной стратегической автономии инфраструктурные проекты рассматривались как гарантии того, что и Европейский союз, и Турция были, есть и будет заинтересованными в сохранении Азербайджаном суверенитета акторами.

Азербайджан, расширяя свою инвестиционную привлекательность и решая задачи по снижению зависимости от углеводородов, принял активное участие в создании инфраструктуры «коридора» «Восток – Запад»: это железная дорога Баку – Тбилиси – Карс, которая наряду с нефтепроводом Баку – Тбилиси – Джейхан, проектом Южного газотранспортного коридора позиционируется как главный важный элемент возрождаемого Великого шёлкового пути.

Подчеркнём, что Казахстан выступил с идеей стыковки своей сети железных дорог с дорогой Баку – Тбилиси – Карс. Представляется, что возникающий железнодорожный коридор заинтересует Китай как дополнительную ветку (страховку) для наращивания / диверсификации экспорта в Европу.

Очередными проектами в рамках коридора «Восток – Запад» являются проект межгосударственной транспортировки нефти и газа в Европу (INOGATE) и TRACECA.

Стремясь избежать втягивания в «конкурирующие военно-политические блоки», Азербайджан не только декларирует, но и реально осуществляет политику «избирательного участия в региональных проектах по развитию торговли и транзита». Так, например, 13 мая 2019 г. «в Анкаре прошла встреча глав железнодорожных компаний России, Турции и Азербайджана, в ходе которой был подписан меморандум о развитии железнодорожных перевозок в рамках проекта Баку-Тбилиси-Карс», что вызвало недовольство грузинской стороны [2]. Хотя главная цель магистрали БТК – увеличение объёма грузопотока между Турцией и Центральной Азией, но диверсификация внешней политики Азербайджана привела к появлению новых транспортных маршрутов по линии Турция – Российская Федерация [17]. Подчеркнём, что участие Азербайджана в инфраструктурных проектах коридора «Восток – Запад» позволило ему и повысить геополитическую значимость, и стать достаточно влиятельным фактором в регионе.

Желание руководства республики утвердить Азербайджан в роли регионального транспортного регионального хаба [11] привело к тому, что к потенциалу маршрута «Запад – Восток» активно добавляется потенциал международного транспортного коридора «Север – Юг». Отметим, что проект МТК «Север – Юг» позволяет Республике Азербайджан приобрести статус посредника, соединяющего Индийский океан, Персидский залив и Каспийское море и т. д., через территорию Российской Федерации (по Волге) с Северной Европой.

Подчеркнём ещё раз, что не только желание Азербайджана участвовать в проектах «Запад – Восток» и «Север – Юг», но и конкретные мероприятия по созданию транспортной транзитной инфраструктуры отвечают поставленной внешнеполитической задаче сохранения стратегической автономии в условиях ухудшающихся отношений между Россией и Западом. Кроме того, стремление занять, сохранить и использовать ключевую роль в этих транзитных маршрутах позволяет Азербайджану оставаться равноудалённым от конкретных интеграционных проектов и экономических блоков.

В контексте идеи создания регионального транспортного транзитного хаба по линии «Север – Юг» и «Запад – Восток» необходимо рассматривать Бакинский международный морской порт (Алят), пропускная способность которого составляет 18 млн т, при том, что есть задел по увеличению объёма грузопотока до 25 млн т [3].

Модернизация международного аэропорта в Баку, его выгодное географическое положение (по статистике, 45 стран находятся примерно в 3,5 ч лёта от республики) делает его привлекательным как грузовым, так и пассажирским транзитным пунктом. Так, с 1996 по 2017 г. количество международных пассажиров и грузов, использующих азербайджанское воздушное пространство и ресурсы аэропорта, возросло примерно в 1, 5 и 8,5 раз соответственно [19]. По мнению экспертов, главными препятствиями для Азербайджана в этом процессе являются: коррупция, таможенные тарифы [12], геополитическая фрагментация Южного Кавказа, сложности в отношениях между Азербайджаном и Ираном.

По нашему мнению, ухудшающиеся отношения между Азербайджаном и Ираном затрудняют реализацию проекта МТК «Север – Юг». Это неизбежно приведёт к тому, что будет поставлен вопрос о минимизации участия или игнорировании Азербайджана в нём. С одной стороны, это выгодно России, которая может замкнуть на себе большую часть грузопотока,

а с другой – возникают угрозы для России, связанные с возможной потерей своего влияния на Южном Кавказе, с проигрышем в борьбе за грузопоток по линии «Восток – Запад». В связи с этим Российской Федерации необходимо, во-первых, более активно встраиваться в функционирование уже существующих транспортных коридоров. Положительным опытом стал недавно подписанный меморандум между Турцией, Азербайджаном и Россией о развитии железнодорожных перевозок в рамках проекта «Баку – Тбилиси – Карс» [2]. Во-вторых, актуализировать существующие и создать новые транспортно-логистические комплексы, о чём говорил Президент России В. В. Путин 15 мая 2019 г. в Ахтубинске [1]. Кроме этого необходимо решить вопросы с тарифами, таможенными процедурами, страхованием грузов.

Подводя итог, можно констатировать следующее: прослеживается явный вектор на обретение Азербайджаном статуса регионального транзитного хаба; стремление к диверсификации и параллельному участию в реализации идей транспортного коридора «Север – Юг» и созданию транспортно-логистической инфраструктуры по линии «Восток – Запад»; совмещение потенциала этих двух потоков в рамках одного транспортного хаба (например, международный морской порт, международный аэропорт); превращение Азербайджана в активного актора на евразийском ландшафте (хотя, в настоящее время нет чётких гарантий того, что Азербайджан сможет обрести данный статус). Всё это открывает перед Республикой Азербайджан перспективы диверсификации экономики и поддержания собственной стратегической автономии.

Список литературы

1. Белкин, А. Путин призвал наладить работу порта Оля на полную мощь / А. Белкин. – Режим доступа: <http://news.ivist.kz/151226809-putin-prizval-naladit-rabotu-porta-olya-na-polnuyu-mosch>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
2. Грузия недовольна: Турция и Азербайджан договорились с Россией за ее спиной. – Режим доступа: <https://regnum.ru/news/economy/2627063.html>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
3. Новый порт в Аляте. – Режим доступа: <http://portofbaku.com/ru/The-New-Port-in-Alat>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
4. Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг». – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901828641>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
5. 5 successful Outcomes from NaMo's Central Asia Trip Strategy. – Режим доступа: <http://agriexchange.apeda.gov.in/news/Newssearch.aspx?newsid=20475&Date=15Jul2015>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
6. An Overview of the Azerbaijan-Iran-Russia Trilateral Summit in Baku. – Режим доступа: <https://www.memri.org/reports/overviewazerbaijan-iran-russia-trilateral-summit-baku>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
7. Bokarev D. North-South Transport Corridor: Russia is Expanding its Footprint in Asia. – Режим доступа: <https://journal-neo.org/2016/12/30/north-south-transport-corridor-russia-is-expanding-its-footprint-in-asia>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
8. Germany Voices Interest in North-South Corridor. – Режим доступа: <https://www.presstv.com/Detail/2016/10/28/491110/INSTC-gets-shot-in-arm-by-Germany>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
9. International North-South Transportation Corridor. – Режим доступа: <http://instcorridor.com>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
10. INSTC Conference-India 2015 "Exploring Opportunities on the INSTC". – Режим доступа: https://commerce.gov.in/writereaddata/uploadedfile/MOC_635986655921421162_INSTC_Conference_Report_Final.pdf, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
11. Ilham Aliyev: Azerbaijan Becoming Transportation Hub. – Режим доступа: <https://en.trend.az/azerbaijan/business/2391127.html>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
12. Index of Economic Freedom – Azerbaijan. – Режим доступа: <https://www.heritage.org/index/country/azerbaijan>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
13. Joint Statement Between Turkmenistan and India During the Prime Minister's Visit to Turkmenistan. – Режим доступа: https://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/25456/Joint_Statement_between_Turkmenistan_and_India_during_the_Prime_Ministers_visit_to_Turkmenistan, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
14. Jha, Sh. In Central Asia, Modi Jump-Starts India's "Look North" Strategy / Sh. Jha. – Режим доступа: <https://www.worldpoliticsreview.com/articles/16243/in-central-asia-modi-jump-starts-india-s-look-north-strategy>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
15. Roy, M. S. International North-South Transport Corridor: Reenergising India's Gateway to Eurasia / M. S. Roy. – Режим доступа: https://idsa.in/issuebrief/InternationalNorthSouthTransportCorridor_msroy_180815, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
16. Sabatini, R. Economic Sanctions: Pressuring Iran's Nuclear Program / R. Sabatini. – Режим доступа: <http://npsglobal.org/eng/component/content/article/147-articles/872-economic-sanctions-pressuring-irans-nuclear-program.html>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.

17. Shahbazov, F. *Baku-Tbilisi-Kars Railway to Become Central Asia's Gateway to Europe*. – Режим доступа: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13486-baku-tbilisi-kars-railway-to-become-central-asias-gateway-to-europe.html>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
18. Chandra, P. *How Chabahar Can Be Pivotal to The North-South Transport Corridor* / P. Chandra. – Режим доступа: <https://sniwire.com/west-asia/how-chabahar-can-be-pivotal-to-the-north-south-transport-corridor/>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
19. *Transport in Azerbaijan – Air Transport*. – Режим доступа: <https://www.stat.gov.az/source/transport/?lang=en>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.
20. Volkhonsky, B. *North-South Transport Corridor Begins Functioning* / B. Volkhonsky. – Режим доступа: https://www.rbth.com/blogs/the_outsiders_insight/2016/12/12/long-awaited-north-south-corridor-close-to-launch_655489, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. англ.

References

1. Belkin A. *Putin prizval naladit rabotu porta Olya na polnuyu moshch* [Putin called for the port to become operational at full capacity]. Available at: <http://news.ivist.kz/151226809-putin-prizval-naladit-rabotu-porta-olya-na-polnuyu-mosch>.
2. *Gruziya nedovolna: Turtsiya i Azerbaydzhan dogovorilis s Rossiey za ee spinoy* [Georgia is unhappy: Turkey and Azerbaijan have agreed with Russia behind her]. Available at: <https://regnum.ru/news/economy/2627063.html>.
3. *Novyy port v Alyate* [The new port in Alat]. Available at: <http://portofbaku.com/ru/The-New-Port-in-Alat>.
4. *Soglashenie o mezhdunarodnom transportnom koridore "Sever – Yug"* [Agreement on the North-South international transport corridor]. Available at: <http://docs.cntd.ru/document/901828641>.
5. *5 successful Outcomes from NaMo's Central Asia Trip Strategy*. Available at: <http://agriexchange.apeda.gov.in/news/Newssearch.aspx?newsid=20475&Date=15Jul2015>.
6. *An Overview of the Azerbaijan-Iran-Russia Trilateral Summit in Baku*. Available at: <https://www.memri.org/reports/overviewazerbaijan-iran-russia-trilateral-summit-baku>.
7. Bokarev D. *North-South Transport Corridor: Russia is Expanding its Footprint in Asia*. Available at: <https://journal-neo.org/2016/12/30/north-south-transport-corridor-russia-is-expanding-its-footprint-in-asia>.
8. *Germany Voices Interest in North-South Corridor*. Available at: <https://www.pressstv.com/Detail/2016/10/28/491110/INSTC-gets-shot-in-arm-by-Germany>.
9. *International North-South Transportation Corridor*. Available at: <http://instcorridor.com>.
10. *INSTC Conference-India 2015 "Exploring Opportunities on the INSTC"*. Available at: https://commerce.gov.in/writereaddata/uploadedfile/MOC_635986655921421162_INSTC_Conference_Report_Final.pdf.
11. *Ilham Aliyev: Azerbaijan Becoming Transportation Hub*. Available at: <https://en.trend.az/azerbaijan/business/2391127.html>.
12. *Index of Economic Freedom – Azerbaijan*. Available at: <https://www.heritage.org/index/country/azerbaijan>.
13. *Joint Statement Between Turkmenistan and India During the Prime Minister's Visit to Turkmenistan*. Available at: https://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/25456/Joint_Statement_between_Turkmenistan_and_India_during_the_Prime_Ministers_visit_to_Turkmenistan.
14. Jha Sh. *In Central Asia, Modi Jump-Starts India's "Look North" Strategy*. Available at: <https://www.worldpoliticsreview.com/articles/16243/in-central-asia-modi-jump-starts-india-s-look-north-strategy>.
15. Roy M. S. *International North-South Transport Corridor: Reenergising India's Gateway to Eurasia*. Available at: https://idsa.in/issuebrief/InternationalNorthSouthTransportCorridor_msroy_180815.
16. Sabatini R. *Economic Sanctions: Pressuring Iran's Nuclear Program*. Available at: <http://npsglobal.org/eng/component/content/article/147-articles/872-economic-sanctions-pressuring-irans-nuclear-program.html>.
17. Shahbazov F. *Baku-Tbilisi-Kars Railway to Become Central Asia's Gateway to Europe*. Available at: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13486-baku-tbilisi-kars-railway-to-become-central-asias-gateway-to-europe.html>.
18. Chandra P. *How Chabahar Can Be Pivotal to The North-South Transport Corridor*. Available at: <https://sniwire.com/west-asia/how-chabahar-can-be-pivotal-to-the-north-south-transport-corridor/>.
19. *Transport in Azerbaijan – Air Transport*. Available at: <https://www.stat.gov.az/source/transport/?lang=en>.
20. Volkhonsky B. *North-South Transport Corridor Begins Functioning*. Available at: https://www.rbth.com/blogs/the_outsiders_insight/2016/12/12/long-awaited-north-south-corridor-close-to-launch_655489.