



The Caspian region as a sphere of realization of the national interests of the Russian Federation: a political and legal analysis

A. N. Evlaev¹, N. S. Nakonechnikov¹

¹Russian University of Transport, Moscow, Russian Federation

DOI: 10.18255/2412-6519-2026-2-122-133

Research article
Full text in Russian

In the context of the transformation of international relations and increasing sanctions pressure, the Caspian region acquires strategic importance for the Russian Federation. The relevance of the study is due to the need to rethink the role of the Caspian Sea not only as a resource base but also as a key node of the Eurasian transport and logistics architecture and a space of regional security. The purpose of the article is to identify key trends in the formation of the international legal regime of the Caspian Sea and the specifics of implementing Russia's national interests in the fields of transport, energy, and security. The study is based on a qualitative analysis of strategic documents of the Russian Federation (National Security Strategy, Foreign Policy Concept) and international legal acts. Institutional and comparative political analysis of the strategies of the Caspian states was applied, as well as a structural-functional approach to assess the potential of the INSTC (North-South Corridor). It has been established that the Convention of 2018 formed a unique legal regime that excludes non-regional military presence. It is shown that the interaction between Russia and Iran is becoming a driver for the development of alternative logistics routes. Risks associated with attempts by external actors to influence regional stability through «soft power» tools have been identified. It is concluded that the Caspian region is transforming from a peripheral zone into a system-forming element of Greater Eurasia. The prospects of Russian policy are linked to deepening infrastructural integration and strengthening collective security mechanisms, which requires a comprehensive approach to the development of border territories.

Keywords: Caspian region; national interests; international law; INSTC; Russia's foreign policy; energy security; regional stability; Iran

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Evlaev, Andrey N. | E-mail: abp-rut@yandex.ru
Cand. Sc. (Politics)

Nakonechnikov, Nikita S. | E-mail: nick.nakonechnikov@yandex.ru
Postgraduate

For citation: Evlaev A. N., Nakonechnikov N. S. The Caspian region as a sphere of realization of the national interests of the Russian Federation: a political and legal analysis // Social'nye i gumanitarnye znaniya. 2026. Vol. 12, No. 2. P. 122-133. (in Russ.)



Каспийский регион как сфера реализации национальных интересов Российской Федерации: политико-правовой анализ

А. Н. Евлаев¹, Н. С. Наконечников¹

¹Российский университет транспорта, Москва, Российская Федерация

DOI: 10.18255/2412-6519-2026-2-122-133

УДК 327.39+341.24

Научная статья

Полный текст на русском языке

Каспийский регион в условиях трансформации международных отношений и усиления санкционного давления приобретает для Российской Федерации стратегическое значение. Актуальность исследования связана с необходимостью заново оценить роль Каспия: не только как ресурсной базы, но и как ключевого узла евразийской транспортно-логистической архитектуры и пространства региональной безопасности. Цель статьи – выявить основные тенденции формирования международно-правового режима Каспийского моря и показать, как реализуются национальные интересы России в сферах транспорта, энергетики и безопасности. Исследование опирается на качественный анализ стратегических документов РФ: Стратегии национальной безопасности и Концепции внешней политики, а также международно-правовых актов. Используются институциональный и сравнительно-политический анализ стратегий прикаспийских государств, а структурно-функциональный подход применён для оценки потенциала МТК «Север-Юг». Установлено, что Конвенция 2018 года задала особый правовой режим, исключающий нерегиональное военное присутствие. Показано, что взаимодействие России и Ирана становится одним из драйверов развития альтернативных логистических маршрутов. Выявлены и риски, связанные с попытками внешних акторов воздействовать на региональную стабильность через инструменты «мягкой силы». Сделан вывод: Каспийский регион перестаёт быть периферией и превращается в системообразующий элемент Большой Евразии. Перспективы российской политики здесь связаны с углублением инфраструктурной интеграции и укреплением коллективных механизмов безопасности, а это требует комплексного развития приграничных территорий.

Ключевые слова: Каспийский регион; национальные интересы; международное право; МТК Север-Юг; внешняя политика России; энергетическая безопасность; региональная стабильность; Иран

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Евлаев, Андрей Николаевич

E-mail: abp-rut@yandex.ru

Кандидат политических наук, доцент Академии Базовой подготовки

Наконечников, Никита Сергеевич

E-mail: nick.nakonechnikov@yandex.ru

Аспирант Академии Базовой подготовки

Для цитирования: Евлаев А. Н., Наконечников Н. С. Каспийский регион как сфера реализации национальных интересов Российской Федерации: политико-правовой анализ // Социальные и гуманитарные знания. 2026. Том 12, № 2. С. 122-133.

© ЯРГУ, 2026

Статья открытого доступа под лицензией CC BY (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

Введение

Российская Федерация занимает особое геопространственное положение, которое во многом задаёт специфику её национальных интересов и внешнеполитических приоритетов. Разветвлённая система внутренних водных путей и значительный транзитный потенциал делают Россию одним из ключевых пространственных акторов Евразии. Эту роль усиливают крупные запасы стратегически значимых природных ресурсов и развитая инфраструктурная база, включающая страну в международные экономические процессы.

Современный этап международных отношений сопровождается фрагментацией мировой экономики и перестройкой глобальных цепочек поставок. На этом фоне география снова приобретает самостоятельный политический вес, а регионы, способные связывать торговые и коммуникационные потоки, становятся частью глобальной архитектуры безопасности. В такой системе координат Каспийский регион выходит на системообразующий уровень, и в первой половине 2020-х годов его значение заметно возросло.

В последние десятилетия Российская Федерация сталкивается с попытками внешнего ограничения собственного потенциала. После 2022 года санкционное давление приобрело системный характер и затронуло ключевые направления внешнеэкономической деятельности [1]. Одновременно эти меры ускорили переориентацию связей и поиск альтернативных торговых маршрутов в сторону Глобального Юга.

На фоне трансформации мировой системы Каспийский регион становится для России одним из пространств практической реализации национальных интересов. Положение на стыке Европы и Азии определяет его роль в формировании устойчивых логистических маршрутов, прежде всего международного транспортного коридора (МТК) «Север–Юг». Этот коридор рассматривается как стратегическая альтернатива традиционным морским путям, уязвимым к политическим рискам.

Каспийский регион важен не только в транспортном, но и в военно-политическом отношении. Его особый международно-правовой режим задаёт уникальную модель региональной безопасности, основанную на исключительной ответственности прикаспийских государств за поддержание стабильности и недопущение нерегионального присутствия [2]. Для Российской Федерации это имеет принципиальное значение с точки зрения суверенитета и территориальной целостности.

Методы

Методологическая основа исследования складывается на стыке политической науки, международного права и геоэкономики. В работе объединены методы, которые позволяют рассмотреть институциональные аспекты развития Каспийского региона комплексно.

В качестве базового используется качественный аналитический подход, ориентированный на интерпретацию доктринальных источников. Источниковую основу составляют стратегические документы РФ: Стратегия национальной безопасности, Концепция внешней политики, Морская доктрина и Транспортная стра-

тегия до 2030 года, а также исследования, посвящённые их содержанию и практической реализации [3–6]. Их анализ позволяет проследить, как менялись подходы к обеспечению интересов России в регионе.

В исследовании применён институциональный анализ, позволяющий рассмотреть механизмы взаимодействия прикаспийских государств и международно-правовые акты, регулирующие статус моря [3]. Сравнительно-политический анализ используется для сопоставления стратегий России, Ирана, Азербайджана, Казахстана и Туркменистана, что даёт возможность выявить как совпадения, так и расхождения их интересов.

Дополняет эту рамку структурно-функциональный подход: Каспий рассматривается как целостная система, в которой инфраструктура выступает не просто отраслью экономики, а инструментом политической власти и суверенитета [4]. Актуальность исследования поддерживается анализом данных за 2022–2026 гг., отражающих практику функционирования МТК «Север–Юг» и развитие портовой инфраструктуры.

Результаты

Проведённый анализ позволил выделить ключевые тенденции формирования международно-правового режима Каспийского моря и определить особенности реализации национальных интересов Российской Федерации в регионе.

Историческая справка

Формирование интересов России в Каспийском регионе имеет давнюю историю и на протяжении нескольких столетий определялось сочетанием геополитических, экономических и военно-стратегических факторов. Уже на ранних этапах становления российского государства Каспий воспринимался как важный узел торговых и коммуникационных связей между Востоком и Западом, а контроль над прикаспийскими территориями – как условие укрепления международных позиций страны [5].

Особую значимость Каспийское море приобрело в эпоху Петра I. Персидский поход 1722–1723 годов стал первой масштабной попыткой институционально закрепить российское присутствие в регионе; ему сопутствовало создание Каспийской флотилии в Астрахани.

Русско-персидские войны 1804–1813 и 1826–1828 годов стали в XIX веке важными этапами борьбы за доминирование в Прикаспии. Мирные договоры, заключённые по их итогам, закрепили исключительное право Российской империи на военный флот на Каспии и обеспечили свободу плавания российских торговых судов.

Советский период сохранил преемственность каспийской политики. Договоры 1921 и 1940 годов закрепляли модель совместного использования Каспия, исходившую из свободы судоходства и запрета на присутствие судов третьих государств, но не регулировали вопросы недропользования и разграничения морского дна [6].

После распада Советского Союза и появления новых независимых государств политико-правовая конфигурация Каспийского региона изменилась коренным об-

разом. Из пространства двусторонних советско-иранских отношений Каспий превратился в многосторонний регион взаимодействия пяти суверенных государств: Российской Федерации, Азербайджана, Казахстана, Туркменистана и Ирана. Это поставило вопрос о выработке нового международно-правового режима, который учитывал бы интересы всех прикаспийских стран и обеспечивал устойчивое использование ресурсов Каспийского моря.

Международно-правовой статус Каспийского моря

Каспийское море – уникальный по своим физико-географическим характеристикам водный объект, не имеющий прямых аналогов в мировой практике. На стыке Европы и Азии расположен крупнейший в мире внутренний замкнутый водоём, лишённый естественного выхода к Мировому океану. Именно это обстоятельство имеет принципиальное значение для определения его международно-правового статуса и не позволяет автоматически переносить на Каспий нормы и институты классического международного морского права [7].

Главная особенность Каспийского моря связана с его внутриконтинентальным характером. В отличие от морей, связанных с океаническими пространствами, Каспий не имеет естественного выхода в Мировой океан, а с внешними водными путями соединён только через искусственные каналы. Поэтому положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года не могут применяться к нему в полном объёме [7].

На протяжении значительной части XX века правовой режим Каспийского моря определялся двусторонними советско-иранскими соглашениями 1921¹ и 1940² годов. Эти договоры исходили из принципа совместного использования Каспия, закрепляли свободу судоходства и рыболовства, а также запрещали присутствие в море военных судов третьих государств. Вместе с тем они не предусматривали разграничения дна и недр, и по мере развития нефтегазовой отрасли, а также роста интереса к ресурсам Каспия в конце XX века это стало источником серьёзных противоречий.

Переломным этапом стало подписание в 2018 году Конвенции о правовом статусе Каспийского моря³. Она закрепила особый, не имеющий прямого аналога режим Каспия, основанный на сочетании принципов суверенитета прикаспийских государств, справедливости при разграничении дна и коллективной ответственности за безопасность. Документ определил порядок разграничения дна и недр между сопредельными государствами по договорённости, зафиксировал режим судоходства, рыболовства и прокладки подводных трубопроводов, а также

¹ Договор между Российской Социалистической Федеративной Советской Республикой и Персией // Министерство иностранных дел Российской Федерации. URL: https://mid.ru/ru/foreign_policy/mnogostoronnie-struktury-i-forumy/vzaimodeystvie_v_regione_kaspiyskogo_morya/1568249/ (дата обращения: 17.04.2026).

² Договор о торговле и мореплавании между Союзом Советских Социалистических Республик и Ираном // Кодекс. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901861932> (дата обращения: 17.04.2026).

³ Конвенция о правовом статусе Каспийского моря // Президент России. 12.08.2018. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5328> (дата обращения: 17.04.2026).

подтвердил запрет на присутствие в Каспийском море вооружённых сил нерегиональных государств [3].

К середине 2020-х годов именно Конвенция де-факто стала основой регулирования отношений в Каспийском регионе. Хотя отдельные процедурные аспекты, связанные с её полной ратификацией, сохраняются, её положения уже применяются всеми прикаспийскими государствами на практике. Тем самым Каспийское море выступает как редкий пример регионального правового регулирования, учитывающего специфику внутриконтинентального водоёма и баланс интересов прибрежных государств [8].

Деятельность стран Каспийского региона

Каспийский регион – это пространство пересечения национальных интересов всех пяти прикаспийских государств, и каждое из них выстраивает собственную стратегию использования ресурсов и транспортного потенциала моря. Характер этих стратегий во многом определяется географическим положением, уровнем экономического развития и внешнеполитическими приоритетами конкретной страны [9].

Для Азербайджана, Казахстана и Туркменистана Каспийское море прежде всего связано с добычей углеводородного сырья и экспортной инфраструктурой. Для Казахстана, не имеющего прямого выхода к Мировому океану, особенно важна диверсификация маршрутов транспортировки нефти и газа. Поэтому Астана последовательно стремится снизить зависимость от ограниченного числа транзитных направлений, развивая альтернативные коридоры поставок энергоресурсов и расширяя сотрудничество с государствами Восточной и Юго-Восточной Азии.

Исламская Республика Иран занимает в Каспийском регионе особое место. Это единственное прикаспийское государство, имеющее прямой выход к Индийскому океану, а значит, обладающее исключительным транзитным потенциалом. В современных условиях иранская политика в Каспийском бассейне сосредоточена на укреплении статуса регионального игрока, развитии транспортных коридоров глобального значения и расширении экономического сотрудничества при сохраняющихся санкционных ограничениях [10].

В первой половине 2020-х годов российско-иранское взаимодействие на каспийском направлении приобрело выраженный стратегический характер. Углубление сотрудничества в транспорте, энергетике и безопасности стороны рассматривают как важный элемент формирования устойчивой архитектуры Каспийского региона. Особое значение здесь имеет развитие международного транспортного коридора «Север–Юг»⁴, который способен обеспечить альтернативные маршруты поставок товаров между Европой и странами Южной Азии [11].

В отличие от ряда других прикаспийских государств Россия рассматривает Каспийское море не только как источник ресурсов или транзитное пространство, но и как зону ответственности в сфере региональной безопасности. Каспийская флотилия, развитая портовая инфраструктура и правовые механизмы многосто-

⁴ Соглашение о международном транспортном коридоре «Север–Юг» // Кодекс. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901828641> (дата обращения: 17.04.2026).

ронного взаимодействия позволяют ей выступать системообразующим фактором стабильности в регионе. При ограниченном присутствии нерегиональных акторов эта роль особенно важна для поддержания баланса интересов и недопущения эскалации конфликтного потенциала [12].

Анализ нормативно-правовой базы Российской Федерации

Национальные интересы Российской Федерации в Каспийском регионе получили системное закрепление в комплексе стратегических и доктринальных нормативных правовых актов, которые задают приоритеты внешней политики, транспортного развития, энергетической безопасности и военного строительства. В совокупности эти документы образуют целостную правовую рамку, в пределах которой реализуется государственная политика России на каспийском направлении [12].

Центральное место в этой системе занимает Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, утверждённая Указом Президента Российской Федерации от 02 июля 2021 г. № 400⁵. В условиях меняющейся международной обстановки и усиления внешнего давления положения Стратегии получили прикладное значение и стали основой практических решений во внешней и внутренней политике. К числу приоритетных задач, прямо связанных с Каспийским регионом, отнесены интеграция России в мировое транспортное пространство, развитие транзитного потенциала и укрепление международного сотрудничества на евразийском направлении.

Существенное влияние на формирование каспийской политики оказывает и Концепция внешней политики Российской Федерации, утверждённая Указом Президента Российской Федерации от 31 марта 2023 г. № 229⁶. По сравнению с предыдущими редакциями этот документ заметно сильнее акцентирует принципы многополярности, суверенного равенства государств и недопустимости вмешательства во внутренние дела. Применительно к Каспийскому региону это означает приоритет коллективных механизмов принятия решений самими прикаспийскими государствами и отказ от любых форм внешнего военного присутствия, не согласованных в рамках региональных договорённостей.

Особое место в нормативно-правовой системе занимает Морская доктрина Российской Федерации, утверждённая Указом Президента Российской Федерации от 31 июля 2022 г. № 512 и уточнённая в последующих редакциях⁷. В Доктрине Каспийское море обозначено как зона особых национальных интересов России; отдельно подчёркивается необходимость развивать военно-морской потенциал, портовую инфраструктуру и логистические узлы. Не менее важен и акцент на эколо-

⁵ Указ Президента Российской Федерации от 02.07.2021 № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Президент России. 02.07.2021. URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/47046> (дата обращения: 17.04.2026).

⁶ Указ Президента Российской Федерации от 31.03.2023 № 229 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации» // Президент России. 31.03.2023. URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/49090> (дата обращения: 17.04.2026).

⁷ Морская доктрина Российской Федерации (утв. Указом Президента Российской Федерации от 31.07.2022 № 512) // Президент России. 31.07.2022. URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/48215> (дата обращения: 17.04.2026).

гической безопасности и устойчивом использовании ресурсов, что принципиально для замкнутой экосистемы Каспия.

В целом анализ нормативно-правовой базы Российской Федерации показывает системный характер каспийской политики государства. Совокупность стратегических документов создаёт устойчивую правовую основу для реализации национальных интересов России в регионе и обеспечивает преемственность государственного курса в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Актуальные вызовы в регионе

Даже при наличии устойчивых механизмов регионального взаимодействия Каспийский регион остаётся пространством концентрации рисков и вызовов, затрагивающих национальные интересы Российской Федерации. Одним из ключевых факторов нестабильности остаётся стремление отдельных нерегиональных держав влиять на прикаспийские государства опосредованно – через политические, экономические и информационные инструменты [12].

Попытки втянуть страны региона в орбиту военно-политических структур, альтернативных каспийским договорённостям, создают угрозу для принципа исключительной ответственности прикаспийских государств за безопасность моря. Хотя Конвенция о правовом статусе Каспийского моря закрепляет юридические ограничения, подобные инициативы и в долгосрочной перспективе сохраняют дестабилизирующий потенциал.

Среди актуальных вызовов для национальных интересов России особое место занимает активизация усилий по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), или «Срединного коридора» (Middle Corridor). Этот маршрут проходит через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и Турцию в страны Европы и продвигается внешними игроками как прямая альтернатива российским логистическим возможностям.

В то же время анализ технико-экономических параметров «Срединного коридора» показывает ряд объективных ограничений его конкурентоспособности. Сложная мультимодальная структура повышает временные и финансовые издержки по сравнению с сухопутными маршрутами через Россию. Поэтому ответом на этот вызов должно стать не только повышение эффективности собственных транзитных предложений в рамках МТК «Север–Юг», но и более глубокая кооперация с прикаспийскими партнёрами.

Каспийский регион в системе евразийских трансформаций

В первой половине 2020-х годов Каспийский регион получил новое системное значение на фоне трансформации глобальных экономических и логистических процессов. Усиление санкционного давления на Российскую Федерацию, нарушение устойчивости привычных международных цепочек поставок, рост политических и инфраструктурных рисков на ключевых морских маршрутах – всё это заставило по-новому оценить роль внутриконтинентальных транспортных коридоров. В этих условиях Каспийское море всё меньше воспринимается лишь как региональный объект энергетической и военно-политической конкуренции и всё явствен-

нее выступает как узловой элемент складывающейся евразийской логистической архитектуры [13].

Одним из факторов, которые особенно актуализировали каспийское направление, стало изменение условий работы традиционных морских транспортных артерий. Перегруженность и уязвимость Суэцкого канала, рост страховых и транзитных издержек, зависимость от политической конъюнктуры усилили интерес государств к альтернативным маршрутам доставки грузов между Европой, Азией и Ближним Востоком. На этом фоне международный транспортный коридор «Север–Юг», проходящий через территорию Российской Федерации, Каспийское море и Исламскую Республику Иран, приобрёл качественно иное значение [11].

В рамках этого коридора Каспийский регион выполняет роль связующего звена между северными и южными направлениями евразийского пространства. Его географическое положение позволяет сопрягать железнодорожные, автомобильные и морские маршруты, формируя мультимодальные логистические цепочки. Для России это означает возможность диверсифицировать внешнеэкономические связи, снизить зависимость от традиционных экспортных маршрутов и укрепить собственный транзитный потенциал.

Особая роль в этой конфигурации принадлежит сотрудничеству России с Исламской Республикой Иран. Выход Ирана к Индийскому океану и наличие развитой портовой инфраструктуры в Персидском заливе делают его естественным партнёром в проектах евразийского транзита. В условиях внешних ограничений российско-иранское взаимодействие в транспортно-логистической сфере приобретает не только экономический, но и стратегический смысл, поскольку способствует формированию устойчивых альтернативных каналов международной торговли [10].

В современных условиях международный транспортный коридор «Север–Юг» функционирует через три основные логистические маршрута: Западный, Транскаспийский и Восточный. Каждый из них имеет собственные технико-экономические характеристики и политическое значение, вместе формируя сложную архитектуру транспортной независимости Российской Федерации.

Западная ветвь проходит по маршруту Россия – Азербайджан – Иран. На этом направлении ключевым инфраструктурным ограничением долгое время оставалось отсутствие сквозного железнодорожного сообщения на участке Решт – Астара. Подписание в мае 2023 года межправительственного соглашения о строительстве этого участка стало поворотным моментом: его реализация позволит создать бесшовный железнодорожный маршрут от Санкт-Петербурга до портов Персидского залива и тем самым сформировать прямую альтернативу морскому пути через Суэцкий канал.

Транскаспийская ветвь опирается на морскую портовую инфраструктуру и предполагает доставку грузов из российских портов – Астрахани и Махачкалы – в иранские порты Энзели и Амирабад. Преимущество этого маршрута состоит в высокой степени суверенного контроля, однако его эффективность напрямую зависит от состояния Волго-Каспийского морского судоходного канала и результатов дноуглубительных работ.

Восточная ветвь проходит через Казахстан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана. Для Российской Федерации это направление важно как способ сохранить единое логистическое пространство с государствами Центральной Азии и сдержать попытки их экономической переориентации.

Обсуждение результатов

Полученные результаты позволяют рассматривать Каспийский регион не только как объект региональной политики и международно-правового регулирования, но и как динамичное пространство, где формируются новые модели взаимодействия в условиях трансформации мировой системы международных отношений. Выявленные тенденции показывают сдвиг от традиционного ресурсного восприятия Каспия к более сложному пониманию его места в евразийской политической и геоэкономической архитектуре.

Анализ международно-правового статуса Каспийского моря подтверждает: сложившаяся модель регулирования носит уникальный характер и отвечает специфике внутриконтинентального водоёма. В отличие от универсальных норм международного морского права, правовой режим Каспия вырос из регионального консенсуса и ориентирован на баланс интересов прикаспийских государств. Поэтому Каспийский регион можно рассматривать как пример успешной институционализации многостороннего взаимодействия в ситуации, когда готовых международно-правовых шаблонов не существовало.

Результаты исследования показывают и то, что активизация каспийского направления российской политики в первой половине 2020-х годов во многом была вызвана внешними структурными факторами, прежде всего перестройкой глобальных логистических цепочек и усилением санкционного давления. В этих условиях Каспийское море становится не только элементом региональной безопасности, но и ключевым узлом альтернативных транспортно-логистических маршрутов, в том числе в рамках международного транспортного коридора «Север–Юг». Особое значение здесь имеет взаимодействие Российской Федерации с Исламской Республикой Иран, которое связывает каспийское пространство с рынками Южной Азии и Индийского океана.

Сопоставление стратегий прикаспийских государств показывает: при всех различиях в национальных приоритетах все страны региона объективно заинтересованы в сохранении стабильности и предсказуемости каспийского взаимодействия. Российская Федерация занимает в этой системе особое место, поскольку сочетает значительный военный, экономический и институциональный потенциал с активным участием в формировании нормативной базы регионального сотрудничества. Это позволяет России выступать системообразующим фактором региональной безопасности, но одновременно возлагает на неё дополнительные обязательства по поддержанию баланса интересов и предупреждению конфликтных сценариев.

В целом обсуждение результатов подтверждает, что Каспийский регион стал активным элементом трансформирующейся евразийской системы. Его дальней-

шая эволюция будет зависеть от того, насколько прикаспийские государства смогут выстроить устойчивые механизмы сотрудничества.

Выводы

Итак, в условиях трансформации мировой системы международных отношений Каспийский регион не только сохраняет, но и усиливает своё значение как одно из ключевых направлений реализации национальных интересов Российской Федерации. Его роль определяется сочетанием географических, ресурсных, транспортных и военно-политических факторов, которые создают устойчивую основу для долгосрочного присутствия России в регионе.

Последовательная государственная политика России в Каспийском бассейне отражается и в стратегических, и в доктринальных документах, и в практической деятельности органов власти. Формирование особого международно-правового режима Каспийского моря, развитие многосторонних механизмов сотрудничества и углубление партнёрских отношений с прикаспийскими государствами работают на укрепление региональной стабильности и безопасности.

Для Российской Федерации особое значение имеет развитие международно-транспортного коридора «Север–Юг», который способен обеспечить устойчивые альтернативные маршруты международной торговли и уменьшить зависимость от уязвимых глобальных транспортных артерий. В этом контексте углубление стратегического взаимодействия с Ираном и другими государствами региона становится важной частью формирования новой евразийской логистической архитектуры.

В конечном счёте Каспийский регион предстаёт как пространство концентрации ключевых вызовов и одновременно возможностей современной российской политики. От того, насколько эффективно Россия будет реализовывать здесь свои национальные интересы, во многом зависят её позиции в формирующемся многополярном мире и её роль в системе евразийской безопасности и сотрудничества.

Ссылки

1. Жильцов С. С. Политика России в условиях глобальной неопределённости: вызовы и возможности // Проблемы постсоветского пространства. 2023. Т. 10, № 1. С. 8-16. DOI 10.24975/2313-8920-2023-10-1-8-16
2. Зонн И. С., Жильцов С. С. Каспийский меридиан: новые горизонты. М.: Эдитус, 2023. 240 с.
3. Мамедов Р. Ф. Международно-правовое содержание и значение Конвенции о правовом статусе Каспийского моря от 12 августа 2018 года // Проблемы постсоветского пространства. 2019. Т. 6, № 2. С. 175-194. DOI 10.24975/2313-8920-2019-6-2-175-194
4. Жильцов С. С. Инфраструктурная политика прикаспийских государств: стратегия развития и геополитические задачи // Центральная Азия и Кавказ. 2021. Т. 24. № 2. С. 75-85. DOI 10.37178/са-с.21.2.06
5. Жильцов С. С. Стратегия России в Каспийском регионе. М.: Аспект Пресс, 2020. 304 с.

6. Качалова А. В. Основные этапы переговоров по Конвенции о правовом статусе Каспийского моря // Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир. 2019. № 2. С. 134–144.
7. Бекашев К. А., Бекашев Д. К. Новый международно-правовой режим Каспийского моря // Труды ВНИРО. 2018. Т. 174. С. 129–142.
8. Рожков И. С. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря: первые итоги // Проблемы постсоветского пространства. 2021. Т. 8, № 4. С. 492–500. DOI 10.24975/2313-8920-2021-8-4-492-500
9. Жильцов С. С. Основные направления политики России в Каспийском регионе // Казахстан-Спектр. 2021. № 2. С. 7–23. DOI 10.52536/KS/vol_98_issue_2_A1
10. Жильцов С. С. Сотрудничество России и Ирана в Каспийском регионе: итоги и перспективы // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. 2016. Т. 16, № 4. С. 628–642. DOI 10.22363/2313-0660-2016-16-4-628-642
11. Мамедов И. Б. Каспийский вектор транспортно-логистической политики ЕАЭС // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2021. Т. 14, № 5. С. 177–192. DOI 10.23932/2542-0240-2021-14-5-9
12. Жильцов С. С. Каспийский регион: стратегические задачи и вызовы для России // Российский совет по международным делам. 11.04.2024. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/kaspiyskiy-region-strategicheskie-zadachi-i-vyzovy-dlya-rossii/> (дата обращения: 18.04.2026).
13. Жильцов С. С., Тулинов Б. М. Геополитическая трансформация Каспийского региона: итоги и направления развития // Мировая экономика и международные отношения. 2023. Т. 67, № 2. С. 130–138. DOI 10.20542/0131-2227-2023-67-2-130-138