

УДК 341.9: 656.1

https://doi.org/10.33619/2414-2948/124/58

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ «КЫРГЫЗСТАН – УЗБЕКИСТАН – РОССИЯ»: ЦИФРОВИЗАЦИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

©*Джумагулов А. М.*, ORCID: 0000-0003-3370-3653, SPIN-код: 8968-9843,
д-р юрид. наук, Кыргызско-российский славянский университет,
г. Бишкек, Кыргызстан, aydana7767@rambler.ru

©*Голобородько И. Л.*, ORCID: 0009-0008-4663-5681, SPIN-код: 9815-8741,
канд. юрид. наук, Кыргызско-российский славянский университет,
г. Бишкек, Кыргызстан, goloborodkoida@gmail.com

©*Алиева Ш. Ш.*, Кыргызско-российский славянский университет,
г. Бишкек, Кыргызстан, lira377@mail.ru

CURRENT ISSUES OF THE TRANSPORT CORRIDORS «KYRGYZSTAN – UZBEKISTAN – RUSSIA»: DIGITALIZATION OF LEGAL REGULATION

©*Dzhumagulov A.*, ORCID: 0000-0003-3370-3653, SPIN code: 8968-9843, Dr. habil.,
Kyrgyz-Russian Slavic University, Bishkek, Kyrgyzstan, aydana7767@rambler.ru

©*Goloborodko I.*, ORCID: 0009-0008-4663-5681, SPIN code: 9815-8741, Ph.D.,
Kyrgyz-Russian Slavic University, Bishkek, Kyrgyzstan, goloborodkoida@gmail.com

©*Alieva Sh.*, Kyrgyz-Russian Slavic University, Bishkek, Kyrgyzstan, lira377@mail.ru

Аннотация. Статья посвящена научно-правовому анализу цифровизации регулирования транспортных коридоров, связывающих Кыргызскую Республику, Республику Узбекистан и Российскую Федерацию. Рассматриваются ключевые инструменты «цифрового коридора» (электронные перевозочные документы, электронный таможенный транзит, навигационные пломбы/электронная идентификация, обмен данными и безопасная цифровая среда), а также правовые барьеры трансграничного признания электронных сведений и цифровых доказательств. Обосновывается, что в треугольнике «КР – РУз – РФ» ядро цифровизации формируется на стыке двух режимов: евразийской интеграции (ЕАЭС: КР и РФ) и внешнего взаимодействия с «третьей стороной» (Узбекистан). Предлагаются меры по гармонизации и запуску межоператорской модели электронного документооборота, сопряжению национальных платформ и внедрению риск-ориентированного контроля.

Abstract. The article provides a scholarly legal analysis of the digitalization of regulatory frameworks governing transport corridors connecting the Kyrgyz Republic, the Republic of Uzbekistan, and the Russian Federation. It examines the key instruments of a “digital corridor” (electronic transport documents, electronic customs transit, navigation seals/electronic identification, data exchange, and secure digital environment), as well as the legal barriers to cross-border recognition of electronic records and digital evidence. The study argues that within the “Kyrgyzstan–Uzbekistan–Russia” triangle the core of digitalization emerges at the intersection of two regimes: Eurasian integration (the EAEU, involving Kyrgyzstan and Russia) and external interaction with a “third party” (Uzbekistan). The article proposes measures aimed at harmonization and the launch of an inter-operator model of electronic document exchange, interoperability between national platforms, and the introduction of risk-based control.

Ключевые слова: транспортные коридоры; цифровые транспортные коридоры; ЕАЭС; таможенный транзит; e-CMR; электронный документооборот; навигационные пломбы; доверенная третья сторона; интероперабельность; Кыргызстан; Узбекистан; Россия.

Keywords: transport corridors; digital transport corridors; EAEU; customs transit; e-CMR; electronic document management; navigation seals; trusted third party; interoperability; Kyrgyzstan; Uzbekistan; Russia.

Региональные транспортные коридоры в Центральной Азии представляют собой важный элемент стратегии экономического развития, способствуя как внутреннему, так и внешнему развитию стран региона [1].

Транспортный коридор в современном праве – это не только инфраструктура и «маршрут», а управляемая информационно-правовая среда, где скорость и предсказуемость перевозки обеспечиваются не столько физическими мощностями, сколько правовым режимом данных: кто и когда формирует электронные сведения, как они признаются юридически значимыми за границей, кто несёт ответственность за достоверность, как обеспечиваются контроль, прослеживаемость и кибербезопасность. Для связки «Кыргызстан – Узбекистан – Россия» это особенно актуально по двум причинам:

Во-первых, разный интеграционный статус – Россия и Кыргызстан функционируют в общем правовом поле в рамках ЕАЭС, тогда как Узбекистан находится вне данного Союза. Это создаёт «стык режимов», где цифровые решения упираются в вопросы взаимного признания электронных документов / подписей и сопоставимости данных.

Во-вторых, высокая доля автомобильных перевозок и транзита, где огромную, если не критичную, роль играют электронные накладные, электронные разрешения, контроль весогабаритный контроль, электронные очереди на пунктах пропуска и инструменты мониторинга.

Необходимо отметить, что в ЕАЭС цифровизация транспортных коридоров оформлена как системная интеграционная задача: создаётся технологическая инфраструктура и набор типовых сервисов (электронные перевозочные документы (электронные международные транспортные накладные – e-CMR) для автоперевозок, электронные разрешения, сервисы электронной очереди, навигационные пломбы и др.) [2].

Действуют также пилотные проекты e-CMR в ЕАЭС, где прямо обозначены т.н. «юридические узлы»: единый формат e-CMR, признание юридической значимости электронных сведений при трансграничном обмене, порядок взаимодействия операторов электронного документооборота (ЭДО) и «доверенной третьей стороны» (1, 2).

Это важный ориентир для коридора «КР – Уз – РФ», потому что без «моста доверия» (trust services / trusted third party) e-CMR в трансграничной реальности превращается в «национальный электронный документ», который на границе вынужденно дублируется бумажным. Другая проблема связана с навигационными пломбами и мониторингом транзита. Соглашение ЕАЭС о применении навигационных пломб для отслеживания перевозок вступило в силу 3 апреля 2023 года (3).

Смысл соглашения – в юридически организованной прослеживаемости (события, статусы, контроль целостности, ответственность национальных операторов), что снижает потребность в «ручных» контрольных действиях при транзите и повышает управляемость рисков. Нормативное содержание документа фиксирует терминологию и процессы (активация / деактивация пломбы и др.), формируя основу доказательственной ценности данных мониторинга (5).

Для трёхстороннего коридора это даёт т.н. «готовый модуль» на участке ЕАЭС (КР – РФ), но на стыке с Узбекистаном возникает вопрос: как признавать и использовать данные мониторинга, если перевозка выходит за пределы союза или начинается вне его. В 2025 году Кыргызская Республика ратифицировала соглашение о единой системе таможенного транзита ЕАЭС и третьей стороны (третьих сторон) (подписано 26 декабря 2024 года) (4).

Это принципиально важно именно для связки с Узбекистаном – данная правовая конструкция позволяет строить транзитные цепочки с унификацией процедур и потенциальной цифровизацией обмена сведениями в формате «ЕАЭС – третья сторона». Даже если конкретные цифровые интерфейсы будут внедряться поэтапно, само наличие ратифицированных рамочных соглашений снижает регуляторную неопределённость для бизнеса и администрирования.

Узбекистан присоединился к Дополнительному протоколу к Конвенции о Договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающийся электронной накладной (Протоколу e-CMR) (5), для Узбекистана он вступил в силу 14 января 2021 года (6). Это создаёт важную правовую предпосылку: Узбекистан имеет международно-правовую основу для e-CMR, а ЕАЭС развивает пилот e-CMR и межоператорскую модель. Следовательно, задача коридора «КР – РУз – РФ» - не «изобрести e-CMR заново», а обеспечить интероперабельность и взаимное признание электронных сведений.

Главным барьером здесь видится де-юре и де-факто признание юридической значимости электронных документов и данных (электронного документа / сведений за пределами национальной (или ЕАЭС) юрисдикции: электронная подпись, требования к формату, к хранению, к неизменности, к времени формирования (time-stamp), к идентификации подписанта и оператора). ЕАЭС в своих проектах прямо фиксирует необходимость решения вопроса признания e-CMR и роли доверенной третьей стороны (4).

Для трёх стран это означает: без согласованной модели доверия (операторы ЭДО – национальные доверенные сервисы – единые правила доказательственности) цифровизация ограничится «частичной» (внутри страны/внутри ЕАЭС) и не даст эффекта на стыке с Узбекистаном. При этом, даже при наличии e-CMR и транзитных соглашений возникает риск «тройного ввода»: данные о грузе и маршруте параллельно фиксируются в: перевозочном документе; таможенных декларациях/транзитных сообщениях; системах контроля (весогабарит, фитосанитария/ветконтроль, погранконтроль); мониторинге (пломбы / трекинг). Если модели данных и справочники не согласованы (нормативно-справочная информация (НСИ), коды мест, перевозчиков, средств измерения), цифровой коридор становится «электронным, но не единым». ЕАЭС отдельно выделяет инфраструктуру «витрины», модули НСИ и сервисы цифровых коридоров как системный слой (1).

Цифровизация усиливает доказательственную роль данных контроля (маршрут, остановки, вскрытие пломбы). Возникают вопросы: процедурной справедливости (доступ перевозчика к данным и основаниям решения), оспаривания автоматизированных решений, ответственности за ложные срабатывания/ошибки датчиков, защиты коммерческой тайны и персональных данных.

Эти вопросы должны быть «встроены» в регламенты обмена данными и в договорные конструкции с операторами цифровых сервисов. На наш взгляд, можно предложить следующую прикладную модель правового регулирования цифрового транспортного коридора «КР – РУз – РФ»:

Базовый набор цифровых сервисов (минимальный жизнеспособный коридор) e-CMR для автоперевозок (единый формат + взаимное признание юридической значимости); электронный транзит на стыке ЕАЭС ↔ третья сторона (на базе соглашения о единой системе таможенного

транзита); навигационные пломбы / мониторинг на участках с высоким риском (санкционные риски здесь не оцениваются, речь именно о регуляторных рисках утраты / подмены / нарушения маршрута); электронная очередь в пунктах пропуска и предуведомление (как элемент «управления потоком», снижает коррупционные и транзакционные издержки). Как типовой сервис это уже заложено в экосистему ЕАЭС.

Институциональная связка: «операторы ЭДО+доверенная третья сторона+регуляторы». Практика ЕАЭС по e-CMR указывает на необходимость формализации взаимодействия операторов ЭДО и доверенной третьей стороны.

Для трёхстороннего коридора оптимальна двухуровневая схема:

-национальный уровень, включающий операторов ЭДО, доверенные сервисы (РКИ, time-stamp, архивирование), регулятора транспорта / таможни;

-трансграничный уровень: соглашение о взаимном признании доверенных сервисов (или протокол сопряжения), единые требования к минимальному набору атрибутов e-CMR и транзитных сообщений.

Полагаем возможным вынести следующие рекомендации по совершенствованию правового регулирования: необходимо разработать и заключить трёхсторонний протокол о взаимном признании юридической значимости электронных перевозочных сведений (на уровне транспортных ведомств + таможенных органов): что признаётся, в каком формате, кем подписывается/удостоверяется, как хранится, как представляется в споре; целесообразно согласование модели данных (НСИ) для коридора: справочники пунктов пропуска, перевозчиков, типов транспортных средств, событий мониторинга (включая события навигационных пломб), что повышает автоматизацию контроля; сформировать процедурные гарантии для бизнеса в цифровом контроле: доступ к данным мониторинга, механизм досудебного урегулирования, стандарты по ошибкам устройств/систем, правила «человеческого пересмотра» автоматизированных решений; необходимо сформировать и внедрить т.н. «пилотный» маршрут «КР–Уз–РФ» с ограниченной номенклатурой грузов: сначала – e-CMR + предуведомление + электронная очередь; затем – подключение транзитной интеграции и навигационных пломб на риск-сегментах. Нормативно это логично на фоне действующего в ЕАЭС режима пломб и развития e-CMR.

Цифровизация регулирования коридора «Кыргызстан – Узбекистан – Россия» – это, прежде всего, правовая интеграция данных, а не только внедрение информационных технологий. На участке «КР – РФ» имеются зрелые евразийские заделы: экосистема цифровых транспортных коридоров, пилот e-CMR, режим навигационных пломб и развитие цифрового таможенного регулирования. Узбекистан, в свою очередь, уже имеет международно-правовую основу e-CMR. Ключевой задачей является гармонизация правовых режимов ЕАЭС и Узбекистана через взаимное признание электронных сведений, доверенную инфраструктуру и интероперабельность справочников / форматов. Ратификация Кыргызской Республикой соглашения о единой системе таможенного транзита ЕАЭС и третьих сторон усиливает правовые предпосылки такой гармонизации.

Источники:

(1). Паспорт проекта "Создание информационно-коммуникационной "витрины" национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС". Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 25 июня 2024 г. №95 «О проекте решения Совета Евразийской экономической комиссии "О внесении изменений в Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14 сентября 2021г. №87».

(2). В ЕАЭС приступили к проведению пилотного проекта по применению электронных международных транспортных накладных e-CMR. 12.05.2025.

(3). Соглашение о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок вступило в силу. 04.04.2023.

(4). Соглашение о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок.

(5). Ратифицировано Соглашение о единой системе таможенного транзита Евразийского экономического союза и третьей стороны (третьих сторон).

(6). Дополнительный протокол к Конвенции о Договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающийся электронной накладной.

(7). Протокол, касающийся электронной накладной (e-CMR), вступает в силу для Узбекистана. 13.01.2021.

Список литературы:

1. Джумагулов А. М., Голобородько И. Л., Бектемиров Б. А. Формирование цифровых транспортных коридоров в Центральной Азии: политико-правовые и антикоррупционные аспекты // Бюллетень науки и практики. 2025. Т. 11. №8. С. 414-419. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/117/56>

2. Ефремов А. А., Крекова М. М., Борейко А. Е. Ключевые подходы к построению системы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. 2019. Т. 4. С. 24-30.

References:

1. Dzhumagulov, A., Goloborodko, I., & Bektemirov, B. (2025). Formation of Digital Transport Corridors in Central Asia: Political, Legal and Anti-Corruption Aspects. *Bulletin of Science and Practice*, 11(8), 414-419. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/117/56>

2. Ефремов, А. А., Крекова, М. М., & Борейко, А. Е. (2019). Ключевые подходы к построению системы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС. *Современная наука: актуальные проблемы теории и практики*, 4, 24-30.

Поступила в редакцию
10.01.2026 г.

Принята к публикации
21.01.2026 г.

Ссылка для цитирования:

Джумагулов А. М., Голобородько И. Л., Алиева Ш. Ш. Актуальные проблемы транспортных коридоров «Кыргызстан – Узбекистан – Россия»: цифровизация правового регулирования // Бюллетень науки и практики. 2026. Т. 12. №3. С. 508-512. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/124/58>

Cite as (APA):

Dzhumagulov, A., Goloborodko, I., & Alieva, Sh. (2026). Current Issues of the Transport Corridors «Kyrgyzstan – Uzbekistan – Russia»: Digitalization of Legal Regulation. *Bulletin of Science and Practice*, 12(3), 508-512. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/124/58>