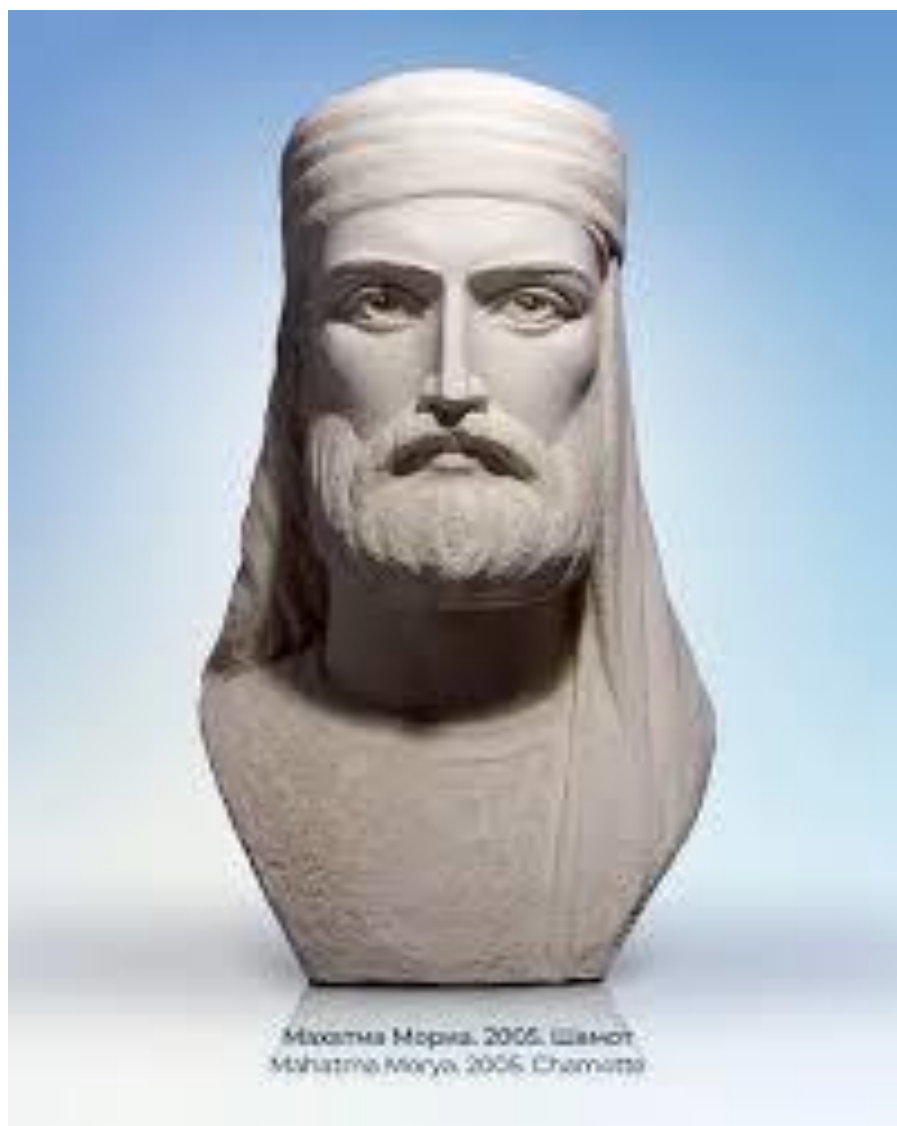


Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

Академик АРИТПБ, к.т.н. Кузьмина Вера Павловна.

Книга. **«ВШП. Страны Каспийского моря»**



2023 гг.

Каспийское море омывает берега пяти государств: России, Казахстана, Азербайджана, Ирана и Туркменистана <https://dzen.ru/a/Y061AjlIrBZY7hgV>
Этот большой водоем больше известен, как море, и даже на картах есть название "Каспийское море".

Обратите внимание: У морского берега увидел вход в тёмное подземелье с железной дорогой. Показываю, что было внутри.

Однако Каспийское море сочетает в себе характеристики, и моря, и озера.



Признаки моря

Каспийское море, как море отличается рядом характеристик.

- Первое - это размер водоема. Каспийское море занимает площадь 371 000 квадратных километров, что намного больше, чем самое большое в мире пресноводное озеро Байкал.
- Вторая особенность Каспийского моря заключается в том, что оно граничит с пятью странами, что является уникальным по сравнению с другими озерами в мире.



- Третья особенность - это структура морского дна, которая характерна для моря. Ученые связывают этот факт с тем, что Каспийское море в далеком прошлом было соединено со Средиземным морем. Каспийское море можно классифицировать, как море на основании площади его поверхности, географического положения и структуры морского дна.



Признаки озера

Каспийское море можно классифицировать, как озеро и по другим признакам.

- Во-первых, средняя соленость моря составляет от 34 до 36 промилле, в то время, как соленость Каспийского моря составляет 13 промилле и менее.
- Во-вторых, Каспийское море не имеет проливов, соединяющих его с океаном.
- В-третьих, Каспийское море - это замкнутый водоем, питаемый речными водами.
- В-четвертых, на Каспийское море не распространяются нормы международного морского права.

Эти четыре характеристики позволяют классифицировать его, как озеро, но только, как солоноватое озеро.



Таким образом, Каспийское море - это уникальный водоем, который одновременно является и морем, и озером.

Казахстан и Россия

Граница Казахстана для россиян проходит в нескольких областях – Астраханской, Омской, Оренбургской, Курганской, Челябинской, Новосибирской и Алтайском крае. Общая протяженность границы между странами составляет 6 000 километров, причем 1 500 километров проходит по рекам, 60 километров – по озерам и еще 85 приходится на моря. Эта граница считается самой длинной сплошной, из имеющихся в мире, на суше.

Таможенная граница между Российской Федерацией и Республикой Казахстан отсутствует. Осуществляется пограничный контроль. Гражданин Российской Федерации вправе находиться на территории Республики Казахстан и выезжать за её пределы (в том числе и в Россию) по действующему документу, удостоверяющему его личность.

Казахстан также делит акваторию Каспийского моря с Ираном и Азербайджаном. Граница Казахстана проходит по акватории Каспийского моря, затем по Приволжским степям, поднимается на север до южных отрогов Уральских гор, далее на восток вдоль Западно-Сибирской равнины до Алтая.

<https://yandex.ru/search/?clid=9582&text=граница+пф+и+казахстана+протяженность&lr=10740>

Тайна происхождения Каспия

<https://dzen.ru/a/YF9CO5pJywPs4EHn>

Известно, что Каспийское море – это не море, а озеро, так как это закрытый водоем, не имеющий выхода к океанам. Но почему вода там соленая? Предполагают, что миллионы лет назад место, где сейчас располагается море, было покрыто водами огромного океана Тетис. Есть мнение, что Каспийское и Черное моря около десяти тысяч лет назад были единым морем.



Изображение из открытых источников

«Дыхание» моря

Постоянные повышения и понижения уровня моря похожи на его «дыхание». Примерно 20 лет назад вода поднималась на 2 метра; сейчас колебания морского уровня составляют примерно 20 сантиметров. С этим феноменом связывают легенды о затопленных поднимающимися водами городах. Подтверждением этому являются рукотворные камни, которые удается извлечь из воды. А в бакинском музее можно увидеть плиты с надписями на арабском языке, извлеченные из моря и относящиеся к XIII веку.

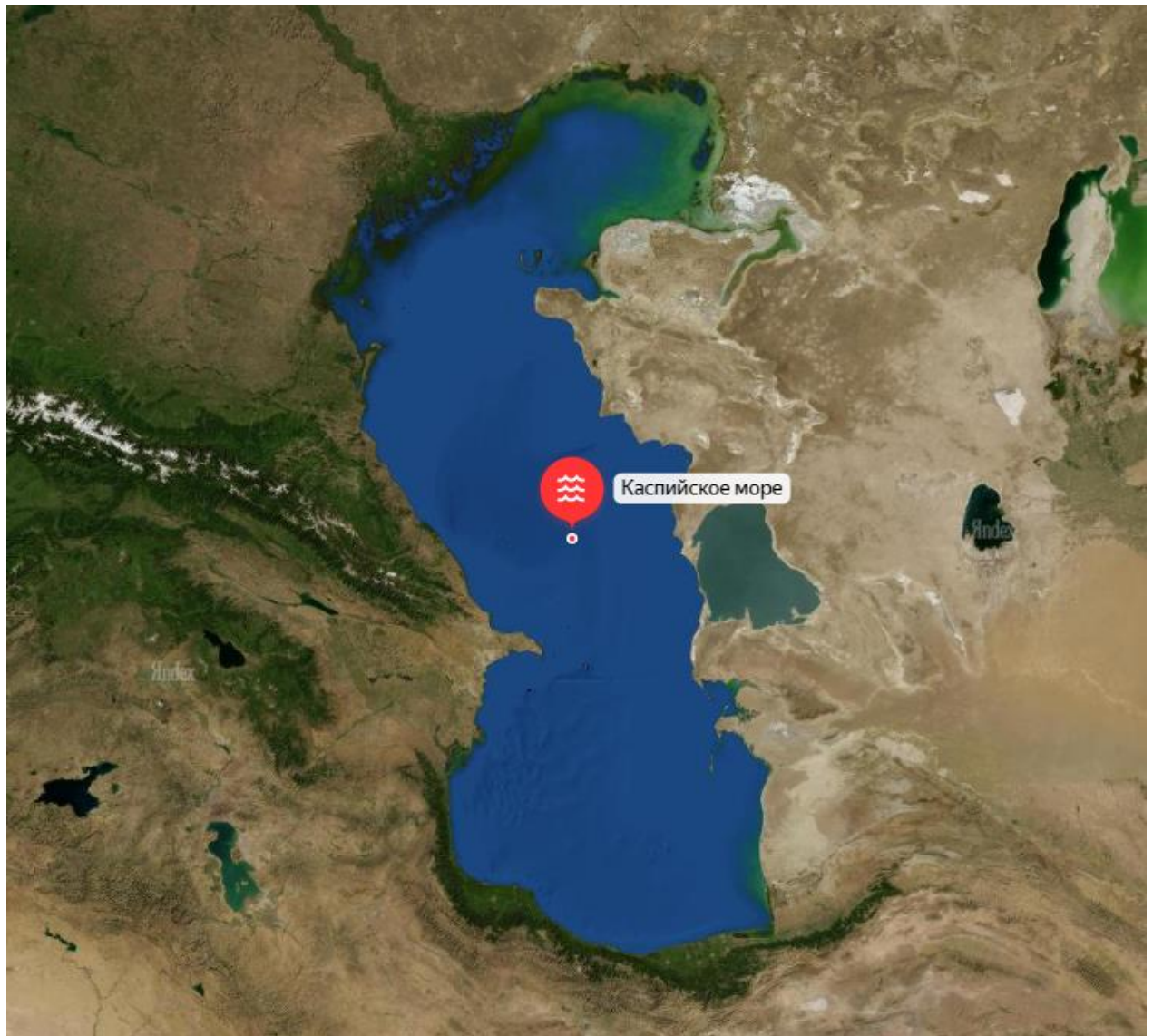
Море может резко менять свою температуру: внезапное похолодание теплых вод ученые относят за счет подъема прохладных подземных течений.

Истории древних

Древнегреческие историки считали, что берега Каспийского моря, которое тогда называлось Гирканским, были для их народа прародиной. По мнению греческих путешественников, центр Земли находился именно здесь. Отсюда Прометей хотел донести огонь до людей, и в наказание был прикован к скалам Кавказа. Был на берегах Каспия и Александр Македонский: он

посчитал его болотом и предположил, что дальше находятся пустые, незаселенные земли.

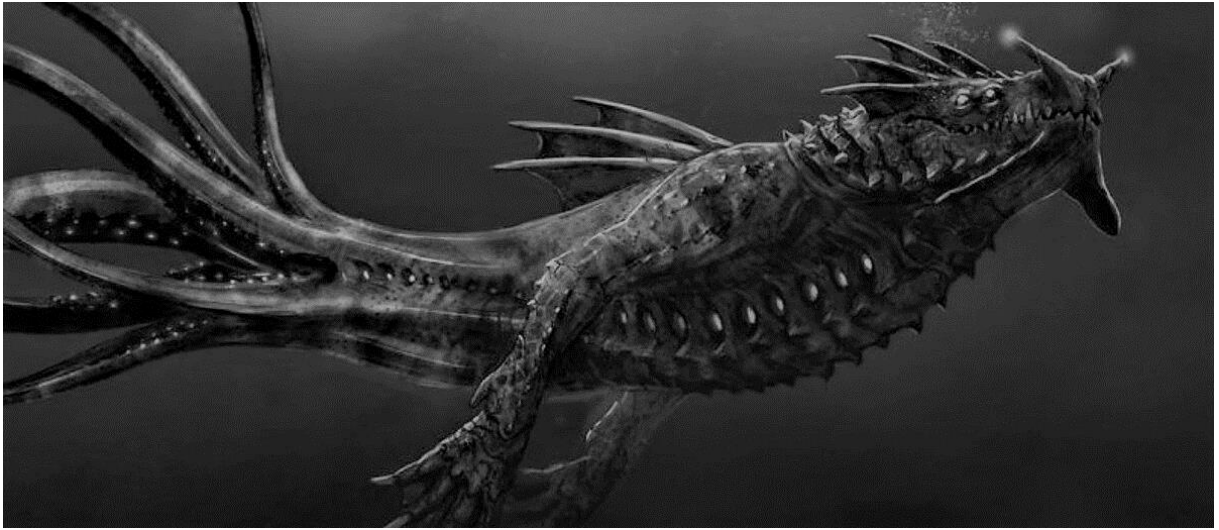
Со времен распространения религий в мифах многих стран появилось представление о каспийском регионе, как сакральном месте, где сходятся все религии.



Легенды о чудовище

Еще в древности путешественники писали о неведомом монстре, обитавшем в водах Каспия. Чудовище наводило страх и ужас своим видом и гигантскими размерами. Одному из путешественников XVII века удалось увидеть погибшее чудовище, выброшенное волнами на берег: его длина равнялась примерно ста шагам, у него было две головы – в начале и в конце

длинного туловища; зубы в челюстях по размерам были равны локтю человека. С этого времени чудовище стали называть драконом.



Изображение из открытых источников

В последующее время рыбаки иногда встречали морского дракона; есть свидетельства таких встреч и в наши дни. По современным описаниям, дракон имеет змееподобную форму головы и когтистые лапы. В 2008 году в Азербайджане на берегу моря были обнаружены останки морского чудовища, диаметр позвонков которого составляет 32 сантиметра.

Рунан-шах

Легенды свидетельствуют, что в водах Каспия обитает человек-рыба, которого в некоторых местах называют русалкой, а в Иране «рунан-шах» (*повелитель вод*). Встреча человека с этим существом не сулит ничего хорошего – иногда воды выносят на побережье искалеченные неведомой силой тела людей. Уфологи считают, что это свидетельствует о том, что на дне моря находится древняя цивилизация, которая наказывает людей за загрязнение моря. Интересный факт: южная часть моря остается чистой, несмотря на то, что и там ведется нефтедобыча – эту чистоту и прозрачность приписывают деятельности рунан-шахов. <https://dzen.ru/a/YF9CO5pJywPs4EHn>

Нижняя Волга занимает промежуточное положение между Европой и Азией и позволяет держать в руках важный торговый маршрут, который исторически связывал **юг с севером**. Неудивительно, что этот регион не раз становился центром империй. Тюркское племя хазар, создавшее собственный каганат в эпоху раннего средневековья, перенесло сюда свою столицу,

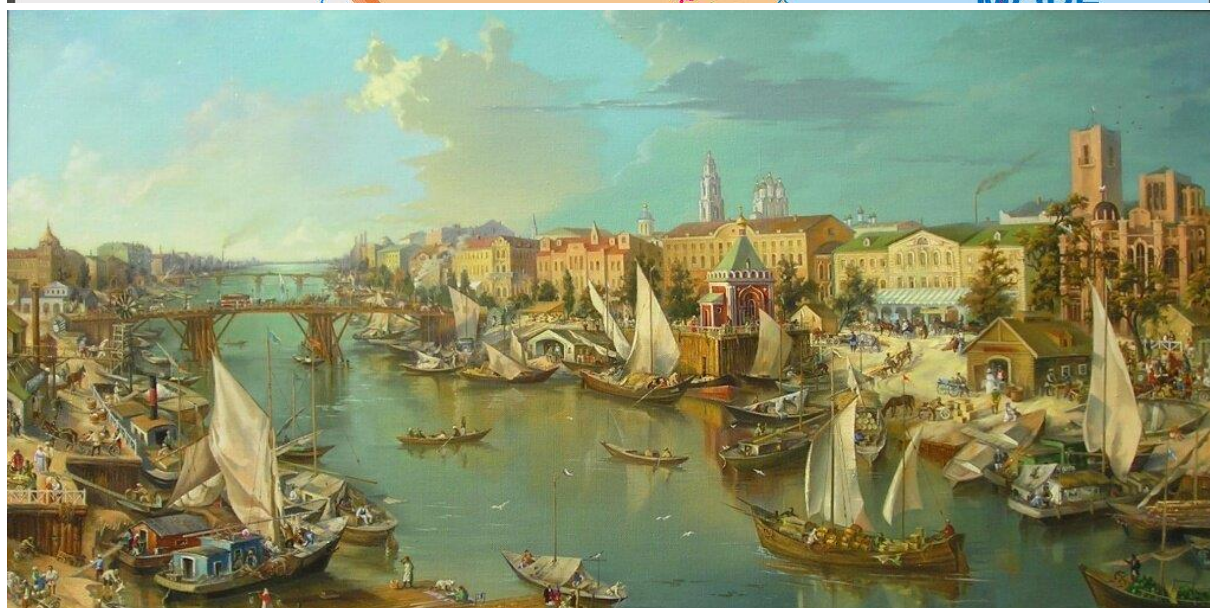
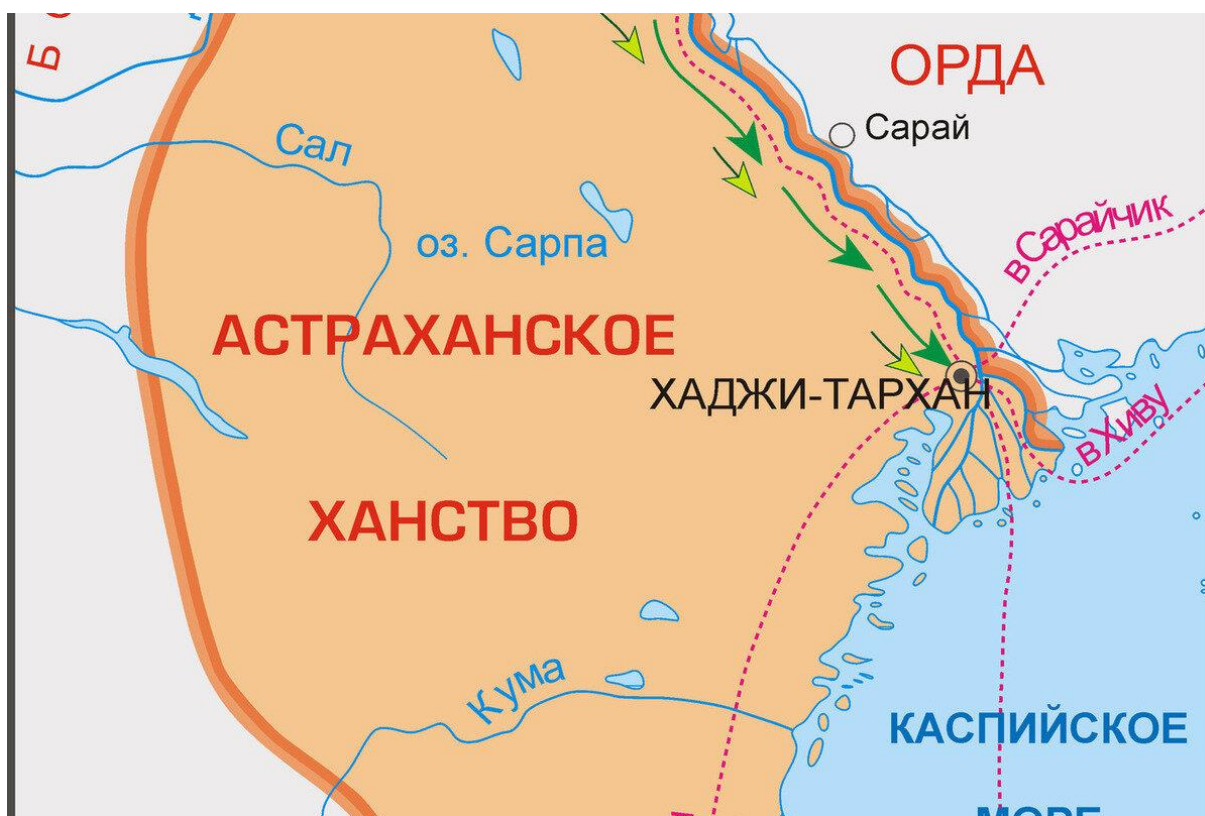
которая изначально располагалась в Дагестане. Золотая Орда, возникшая в половине тысячелетия позже, также правила степью отсюда.



Тем не менее, удобное географическое положение нивелировалось климатическими недостатками. Вокруг дельты Волги располагалась почти бесплодная степь, а солончаки не позволяли содержать значительное кочевое население. Поэтому Сарай-Бату, основанный почти у самого устья великой реки, не сильно подходил на роль столицы.

В дальнейшем к северу от него был построен новый город, богатый и благополучный. А южное направление оказалось хоть и стратегически важной, но окраиной. Еще при первых великих ханах там было основано поселение Хаджи-Тархан, которое значительно выросло с течением времени. Чингизиды-наместники города долгое время не помышляли о независимости. Их материальных и экономических ресурсов не хватало для участия в борьбе за власть. Тем более, что в 1395-м году Хаджи-Тархан по камешкам разнёс войско среднеазиатского полководца Тамерлана. Но, после этого началась политическая дезорганизация Орды, которая в перспективе принесла независимость и этому краю.

https://dzen.ru/a/YoJ36O0KmBTPtZMc?referrer_clid=228&



Во второй половине 15-го века главным татарским ханством считалась Большая Орда, где правил известный по русской истории хан Ахмат, сын Кичи-Мухаммеда. В географически близкой, а потому вассальной Астрахани правителем был его брат Махмуд. После ухода их отца в лучший из миров братья за его наследство немного повоевали. Но, в дальнейшем, судя по всему, жили мирно друг с другом. Большая Орда, погруженная в

династическую борьбу, не очень обращала внимание на маленького и слабого соседа.

Но, на стыке двух столетий в результате череды походов союзных друг другу русских и крымских ратей, главенствующее татарское ханство было ликвидировано, как политическая данность. Большая часть его территории отошла правителям Крыма, которые с того времени стали именовать себя великими ханами. Остальное, досталось соседям – русским и ногайцам.

Так астраханцы стали независимыми. Воевать с ними было непросто, а завоевать – еще сложнее. Армии вторжения противостояла сама степь. Тем не менее, были те, кто пытался: в 1480-1490-е годы сибирский хан Ибак, его брат и ногайцы не раз проводили успешные походы в низовья Волги. Но закрепиться они тут не смогли.



К моменту образования ханства средневековый Хаджи-Тархан утратил свое величие, и превратился в незначительное поселение – как и другие ордынские города. Поэтому основная часть населения состояла из скотоводов, а не из земледельцев и горожан. Местные кочевники приходили

ближе к столице зимой, но в жаркое время года отправлялись на север, к границам России. Главные доходы государству приносила торговля на Волге, особенно крупный невольничий рынок.

Ногайская орда и Крымское ханство воспринимали Астрахань, как политический буфер между собой. К тому же, им было сложно проводить здесь военные кампании, поэтому местная линия чингизидов сохраняла власть, несмотря на нападения с востока и запада. Но, когда русским царем была захвачена Казань, то и участь южного соседа была решена. Для Москвы было важно держать в руках все течение Волги, чтобы присваивать все торговые барыши.

Дервиш-Али, ставленник Ивана Грозного, получил трон благодаря ему. Но, затем перестал блюсти интересы своего патрона и решил сам царствовать и всем владеть. В результате против него было направлено войско, которое захватило Хаджи-Тархан без боя. Сам хан после этого отправился в Мекку, большинство татарского населения ушло, рынок рабов был ликвидирован, ордынский город снесен, а к северу от него поставлена современная Астрахань.



https://dzen.ru/a/YoJ36O0KmBTPtZMc?referrer_clid=228&

В 1569-м году турки организовали сюда крупный поход, чтобы построить Волго-Донской канал и получить путь в Среднюю Азию. Но, крымский хан не желал усиления Османской империи и не оказал своим сюзеренам активной помощи. Русская рать разогнала строителей и солдат, предотвратив воссоздание Астраханского ханства.

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

В парфянскую эпоху вдоль границы Ирана с другими странами существовали таможни. Они регистрировали все товары, ввозимые в страну или вывозимые из нее, и сообщали о них в специальные центры. Иран, как страна, расположенная между Китаем и Европой, сыграл ключевую роль в соединении различных культур и цивилизаций, существовавших вдоль Великого Шелкового пути. После стольких столетий дорога по-прежнему приглашает все правительства на своем пути расширить свои связи и возродить свою старую культуру и цивилизацию.

https://vk.com/wall-185813750_2029

Граница Казахстана и Туркменистана

Сергей Доля https://dzen.ru/a/WjJhyj3Ot0M_fQBf



Прохождение Туркменской границы оставило незабываемые впечатления. При том, что Туркменистан - более чем приличное государство по сравнению с некоторыми другими бывшими союзными республиками, я совершенно не понимаю, как они живут с тем уровнем организации, который мы наблюдали на таможне. Полный разброд и шатание: казалось, появление иностранцев с визами, да еще и на автомобилях, со стороны Казахстана оказался для них ситуацией из разряда внештатной. Не было ни какой единой процедуры или последовательного приема, все новые подробности оформления выяснились в ходе беготни от одного офицера к другому. Фото 1 и 2.

В какой-то момент нам сообщили, что, мол, необходимо досмотреть личные вещи. А вещей у нас - напомним, - пять автомобилей. "Ну ладно, - ответил пограничник, - принесите по паре сумок, пропустим через сканер". Потом правда, таможенники решили посмотреть автомобили внимательней, но очень формально: открыли-закрыли багажник.

Поскольку Туркменистан при всем при этом - страна закрытая, в список запрещенных предметов, кроме традиционного оружия и наркотиков, были включены печатные издания и носители информации. Мы отметили каждый пункт отрицательно, хотя на наших накопителях и флешках, при желании можно было ввести всю библиотеку Конгресса США в электронном виде.

На таможню мы «угрохали» несколько часов, однако, к чести сотрудников, общение и досмотр проходили предельно доброжелательно. А под катом я подробно расскажу, как мы до этого докатились (доехали, в смысле).

Примерно в 50 км от Актау въехали в (на?) Карагие - самую глубокую сухую впадину в Казахстане и одну из наиболее глубоких в Азии: Фото 4.

132 м ниже уровня моря: Фото 5.

На такой глубине в изобилии водятся верблюды: Фото 5.

Животные собираются в косяки и "проплывают" прямо перед экспедиционными автомобилями: ФОТО 6.

К слову о машинах сопровождения: в этот раз у нас были гайцы не просто с мигалками, но еще и с «матюгальником». Они очень ревностно следили за тем, чтобы все встречные и попутные автомобили съезжали с обочины и пропускали наш караван. Зачем нужен был такой театр - непонятно, но избавиться от сопровождения не представлялось возможности: Фото 7.



Жанаозен, стал последним крупным городом Казахстана перед границей с Туркменистаном: Фото 8.

На переезде случилось невероятное - гаишники что-то сказали по мегафону железнодорожнику и тот открыл для нас шлагбаум. Признаюсь, я малость боялся ехать: контролер-то слышал, а вот летящий на всех парах состав мог проигнорировать сообщение: Фото 9.

Обратите внимание на аккуратную дорожку справа и лавочку. У казахов своеобразное ощущение пространства - мне бы, например, было не очень уютно сидеть в чистом поле: Фото 10.

Полторы сотни километров за Жанаозеном ехали по добротному асфальту. Встречных машин почти не было: Фото 11.

На всем пути встретили одного лишь пастуха на осле: Фото 12.

Наконец, на горизонте появилось море: Фото 13.

За много-много километров пустой степи встретили одинокое дерево. Вам-то сейчас кажется, что это не Бог весть какое событие, но тогда оно нас впечатлило. А еще оно мне напомнило заставку Bruckheimer Films (где молния бьет в одинокое дерево на дороге): фото 14.



Остановились на короткую остановку. Не очень понял точный смысл это места, похоже, у него какое-то ритуальное значение: Фото 15.

Встретили кошку: Фото 16.

Кошка требовала угощения. У нас был только хлеб с огурцом, мы неуверенно положили их на землю, как вдруг, киса принялась остервенело лопать

овощи. Потом вспомнили про бутерброды с колбасой, но она только презрительно понюхала и вернулась к огурцам. Фото 17.

За 40 км до границы асфальтовое покрытие закончилось: Фото 18.

Я предложил съехать с грейдера, так как вся дорога была усыпана острыми камнями. Беспокоился не столько о себе, сколько о других машинах в экипаже. Касательно нашего автомобиля без ложной скромности упомяну, что Land Rover позволял ехать как минимум в два раза быстрее остальных по бездорожью: Фото 19.



Мое предложение проигнорировали, и результат не заставил себя долго ждать - машина в голове колонны пробила колесо: Фото 20.

После этого экипаж стал более сговорчив и даже гаишники съехали с дороги, но мигалку не выключили: Фото 21.

На казахскую таможню выскочили практически из кустов: Фото 22

Границу прошли очень энергично - минут за 20 и это при том, что когда мы подъехали к границе, там был обеденный перерыв. Гаишники что-то сказали пограничникам и те прервались, чтобы нас пропустить. В общем, большое спасибо Казахам за такое гостеприимство и заботу о нас: Фото 23.

Последний Казахский забор: Фото 22.

Буферная зона между двумя государствами. Сначала казахский столбик: фото 23.

Затем туркменский: Фото 24



Туркменский пограничный пункт - встретил нас закрытыми воротами. Фото 25.

Туркменистан тоже был на обеде: Фото 26.

Рядом с воротами заметили железную груду, похожую на разобранный трактор. При ближайшем рассмотрении у "трактора" обнаружилась установка для пулемета или что-то вроде того: Фото 27.

Наконец, туркмены закончили свою трапезу и пустили нас внутрь. Компьютеров нет, все данные паспортов пограничники переписывали вручную. Фотографий с контрольного пункта нет по понятным причинам: Фото 28.

Почему-то казалось, что после границы нас ждет прекрасная асфальтированная дорога. Но, наивным мечтам не суждено было сбыться: Фото 29.



Если в Казахстане был хотя бы укатанный грейдер, то здесь одни лишь направления. До ближайшего поселка плутали по навигатору 40 километров. И ехали их еще дольше, чем те же 40 километров перед Казахской границей: Фото 30.

В какой-то момент мы уперлись в прострелянный самолет. Кстати, где-то здесь снимали "Белое солнце пустыни": Фото 31.

Погранцы предупредили, что нас еще будут изучать гаишники, посты которых расставлены неподалеку. Увидев один такой на горизонте, мы радостно погнали в его сторону (надеялись, выедем на дорогу), но здание оказалось пустым и заброшенным: Фото 32.

Туалет зато нашли: Фото 33.

На территории Туркменистана тоже было лучше ехать не по основной "трассе", а рядом с ней: Фото 34.

Наконец, на горизонте показались трубы поселка Карабогаз: фото 35.



О нем, о его трубах и невероятном курорте на берегу Каспийского моря Аваза можно прочитать тут.

https://dzen.ru/a/WjJhyj3Ot0M_fQBf

Конкуренция между великими державами быстро меняет торговые сети в мировой экономике, которая, похоже, готова распасться на соперничающие блоки. Россия и Иран, находящиеся под огромным давлением санкций, поворачиваются друг к другу — и оба они тоже смотрят на восток. Цель состоит в том, чтобы оградить коммерческие связи от вмешательства Запада и наладить новые связи с гигантскими и быстрорастущими экономиками Азии.

Россия и Иран строят новый трансконтинентальный торговый маршрут от восточной окраины Европы до Индийского океана, протяженностью 3000 километров, недоступный для любого иностранного вмешательства. Страны инвестируют более 20 миллиардов долларов, чтобы облегчить перемещение товаров по водным и железнодорожным путям, связанным Каспийским морем. Данные отслеживания судов показывают, что десятки российских и иранских судов, в том числе подпадающие под санкции, уже курсируют по этому маршруту. Каспийское море обмелело на 133 см. Для морских транспортных путей Пригодны суда река-море, которыми богата российская флотилия. Речь идёт о торговых поставках не подверженных санкциям Запада. Из Азовского моря речные, морские и железнодорожные сети простираются до иранских транспортных узлов на Каспийском море и, в конечном счете, ведут в Индийский океан.

На экономическом форуме в сентябре Путин подчеркнул необходимость развития судоходной, железнодорожной и автомобильной инфраструктуры вдоль маршрута, что «предоставит российским компаниям новые возможности выхода на рынки Ирана, Индии, Ближнего Востока и Африки, облегчит поставки из этих стран». Это тревожит США и их союзников, поскольку они стремятся заблокировать переброску иранских беспилотников и других военных грузов. https://dzen.ru/a/Y6L8Z_G_XhDYYY0F

У нового транзитного маршрута есть веские экономические причины. Суда, плывущие по рекам Дон и Волга, традиционно торгуют энергоносителями и сельскохозяйственными товарами (Иран является третьим по величине импортером российского зерна), но этот диапазон будет расширяться. Две страны объявили о множестве новых деловых сделок, касающихся турбин, полимеров, медицинских товаров и автомобильных запчастей.

По сути, реальные работы на площадке АЭС Бушер возобновились в 1998 г. В 2001 г. «Ижорские заводы» отгрузили корпус реактора — впервые после 14-летнего перерыва. Особой задачей было, не привлекая внимания, провезти этот реактор по морю мимо патрульных фрегатов 6-го флота США, взбурдавленного по причине прошедшей серии терактов.

Возникали проблемы с недостаточным финансированием проекта со стороны Ирана, из-за чего срывались закупки оборудования в третьих странах, возникали конфликты, перенос сроков... Но в итоге проблемы были преодолены, и титанический труд увенчался успехом.

В августе 2010 г. началась загрузка ядерного топлива в реактор, в мае 2011 г. состоялся физический пуск — реактор вышел на минимально контролируемый уровень мощности, началась цепная самоподдерживающаяся ядерная реакция.

В сентябре 2011 г. состоялся энергопуск: АЭС Бушер выдала первые киловатт-часы в национальную энергосистему. А в августе 2012 г. энергоблок впервые достиг 100% мощности.

Этап освоения мощности, приработки и испытаний оборудования продлился почти два года. За это время АЭС Бушер несколько раз останавливалась. Так, в 2012 г. пришлось выгружать топливо из реактора, поскольку были выявлены шумы между корпусом реактора и внутрикорпусной шахтой, защищающей активную зону от предметов, попавших в первый контур. В итоге там обнаружили элементы крепежного болта от главного циркуляционного насоса. В феврале 2013 г. АЭС была остановлена для наладки турбины.

В настоящее время АЭС Бушер уверенно несет полную нагрузку.

<https://dzen.ru/media/energyland/persidskii-dolgostroi-istoriia-pervoi-na-blijnem-vostoke-aes-6132f8e64ce7622db0f8c89e>

Россия также поставляет ядерное топливо и компоненты для иранской [АЭС в Бушере](#).

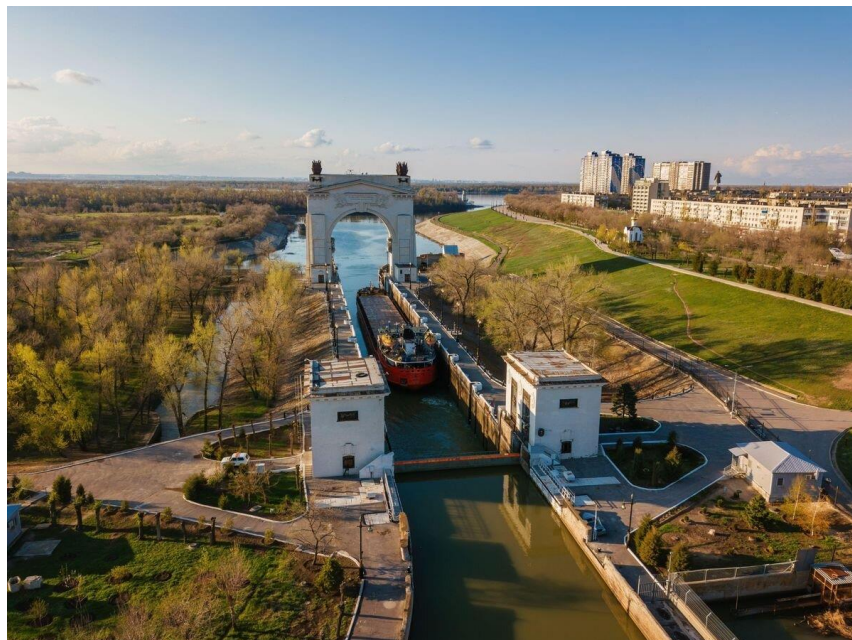


Искусственный судоходный канал, соединяющий реки Дон и Волгу. Спутниковый снимок: © Maxar Technologies, 2022 г.

Суда длиной более 100 метров проходят 32 километра вглубь суши от Азовского моря до Ростова-на-Дону, где на спутниковых снимках видно, что суда обычно выстраиваются в очередь, ожидая разрешения для дальнейшего прохода к Волге.

Канал «Дон-Волга» представляет собой 101-километровый участок искусственных переходов и естественных водохранилищ, соединяющий две реки. Лед часто блокирует движение в зимние месяцы. Мелководность некоторых участков водного пути ограничивает вместимость судов, перевозящих такие продукты, как российское зерно, примерно до 3000 тонн. Модернизация канала позволит проходить кораблям вдвое большего размера.

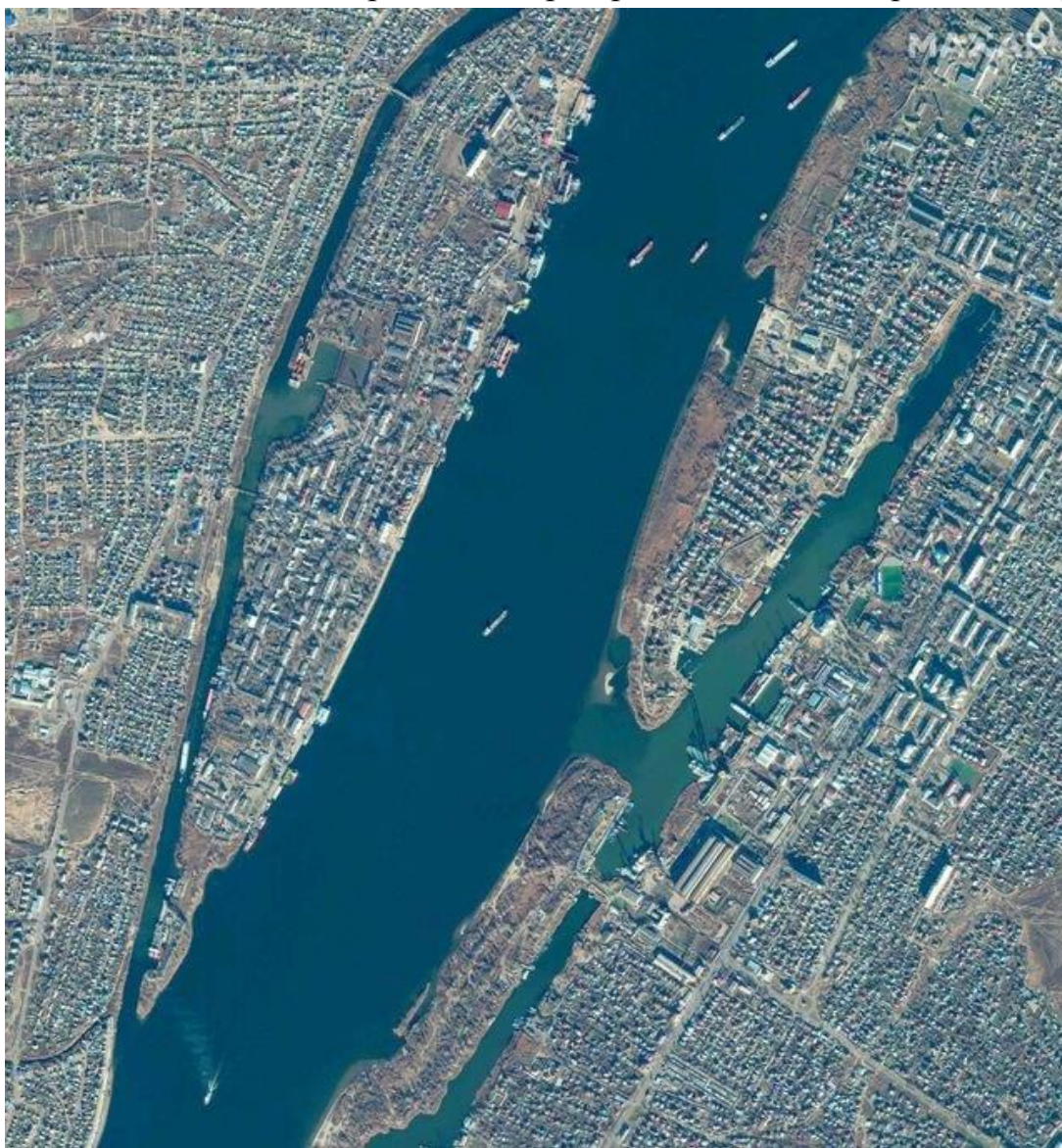
Россия завершает работу над правилами, которые дадут судам из Ирана право прохода по внутренним водным путям на реках Волга и Дон, сообщает иранское агентство морских новостей. Данные о движении судов, собранные Bloomberg, уже показывают, что не менее дюжины иранских судов, некоторые из которых принадлежат санкционированной США группе судоходных линий Исламской Республики Иран, курсируют между каспийским побережьем страны и ключевыми портами на Волге.



Корабль проходит через ворота Волго-Донского судоходного канала. Фотограф: Владимир Заплетин/Alamy

Базирующаяся в Тегеране компания IRISL вложила 10 миллионов долларов, чтобы почти вдвое увеличить грузооборот порта Солянка в Астрахани до 85 000 тонн в месяц.

Внутри своих границ Иран вкладывает деньги в терминалы, где грузы могут перегружаться с кораблей на железные дороги, пересекающие страну от Каспийского моря до Персидского залива. Он также расширяет железнодорожную сеть, которая уже насчитывает около 16 000 километров и является частью Списка всемирного наследия ЮНЕСКО. Товарооборот между Россией вырос почти вдвое за август этого года. Годовой показатель, вероятно, скоро превысит 5 миллиардов долларов.



Порт Солянка в Астрахани. Спутниковый снимок: © Maxar Technologies, 2022 г.

Есть «четкий путь» к достижению 40 миллиардов долларов после заключения соглашения о свободной торговле, заявил в прошлом месяце на конференции в Тегеране глава Торгово-промышленной палаты России Сергей Катырин.

Для Ирана разворот на Восток стал более актуальным после неудачных попыток восстановить соглашение 2015 года с мировыми державами, согласно которому санкции были сняты в обмен на ограничения ядерной программы страны.

Официальные лица Ирана говорят, что они полностью сосредоточены на том, что они называют «восточной осью», — отказ от любых планов по восстановлению экономических связей с Европой и реализация торговых и энергетических соглашений с Россией, Китаем и странами Центральной Азии.

Китай и Россия уже являются членами Шанхайской организации сотрудничества, Иран станет девятым членом ШОС. КНР и Иран близки к тому, чтобы получить членство в Евразийском экономическом союзе, что сделает возможной свободную торговлю между странами. Еще один институт, связывающий экономики региона и за его пределами, — группа БРИКС. Первоначально она состояла из Бразилии, России, Индии и Китая, а теперь включает Южную Африку и готова к дальнейшему расширению. И для России, и для Ирана Индия является важнейшим узлом в сетях, которые они пытаются построить.

Как сообщило в прошлом месяце информационное агентство Mehr, первая партия российского зерна в 12 миллионов тонн, направляющаяся в Индию, уже прошла транзитом через Иран. Торговые потоки могут увеличиться, если Ирану удастся соединить незавершенный порт Чабахар в Индийском океане — проект, в который инвестировала Индия, — со своей сетью поездов дальнего следования. До сих пор Чабахар не подпадал под санкции США, но это может привлечь внимание Вашингтона.

«Если какая-либо организация будет причастна к нарушению наших санкций в отношении помощи России или в любой другой сфере, в которой Иран подвергся санкциям, они тоже будут подвергнуты санкциям», — говорит Роберт Малли, представитель Белого дома в Иране. Успех или неудача будут зависеть от того, согласятся ли сотрудничать другие страны, от Индии до Ближнего Востока, которых США и их союзники призывают соблюдать санкции.

«Для создания, использования и поддержания такой инфраструктуры потребуется сотрудничество не только России и Ирана, но и всех других стран, которые являются частью этого коридора, — говорит Гопалсвами. — Любое изменение геополитических обстоятельств или отношений между этими странами повлияет на результат торгового коридора».



Строительство ведется в порту Чабахар, Иран. Спутниковый снимок: © Махар Technologies, 2022 г.

Помимо транспортных маршрутов, разрабатывается проект соединения энергосистем Азербайджана, Ирана и России — энергетического коридора «Север – Юг». https://dzen.ru/a/Y6L8Z_G_XhDYYY0F

В скором времени вдоль побережья Каспийского моря протянется стальная магистраль, которая соединит иранские железнодорожные станции Решт и Астара. Благодаря появлению этого участка дороги, грузы из Северной Европы в порты Персидского и Оманского заливов будут доставляться значительно быстрее. Сегодня их приходится перегружать с поезда на автомобиль и обратно, либо транспортировка товаров осуществляется по воде через Суэцкий канал.

Зеленым - маршрут ч/з Суэцкий канал. Линия Казвин – Решт – Астара является частью западного маршрута)

Для России с открытием полноценного прямого сообщения с Ираном осуществлять перевозки станет проще с целым рядом государств Южной Азии, включая Пакистан и Индию, что неизбежно отразится и на их стоимости. Об этом не раз подчеркивали и в Тегеране, побуждая Москву вложить средства в кампанию.

Для последней, с перестройкой логистических цепочек «железка» стала еще актуальнее.

Да и в Исламской Республике некоторые чиновники называют этот проект чуть ли не самым важным для страны в настоящее время.



© Hellerick / CC BY 4.0 (Красным — западный и восточный маршруты коридора "Север-Юг".

И если летом 2022-го вопрос находился лишь на стадии предварительных обсуждений и ясности относительно участия России еще не было, то в январе текущего года после встречи помощника президента РФ Игоря Левитина с первым вице-президентом Ирана Мохаммадом Мохбером о готовности

Москвы профинансировать стройку заговорили с большей уверенностью. Пока соответствующие документы не подписаны. Но, по всей видимости, это произойдет в самое ближайшее время. Отмечается, что стороны ведут переговоры на данную тему на протяжении последних нескольких месяцев.

Левитин с иранскими коллегами 18 января 2023-го пролетел вдоль трассы будущей дороги. Примечательно, что во время посещения места строительства двум вертолетам с высокопоставленными чиновниками пришлось сесть прямо на футбольное поле в провинции Гилян, из-за чего предстоящий матч был задержан примерно на 40 минут.

Хотя в прессе по этому поводу встречается разная информация — где-то пишут, что игру отложили на два часа. Но примечательнее то, что российские источники [говорят](#), будто Левитин прилетел на открытие железной дороги Решт – Астара — видимо, что называется, оговорка по Фрейду. Правда, отдельные издания впоследствии внесли в текст исправления.

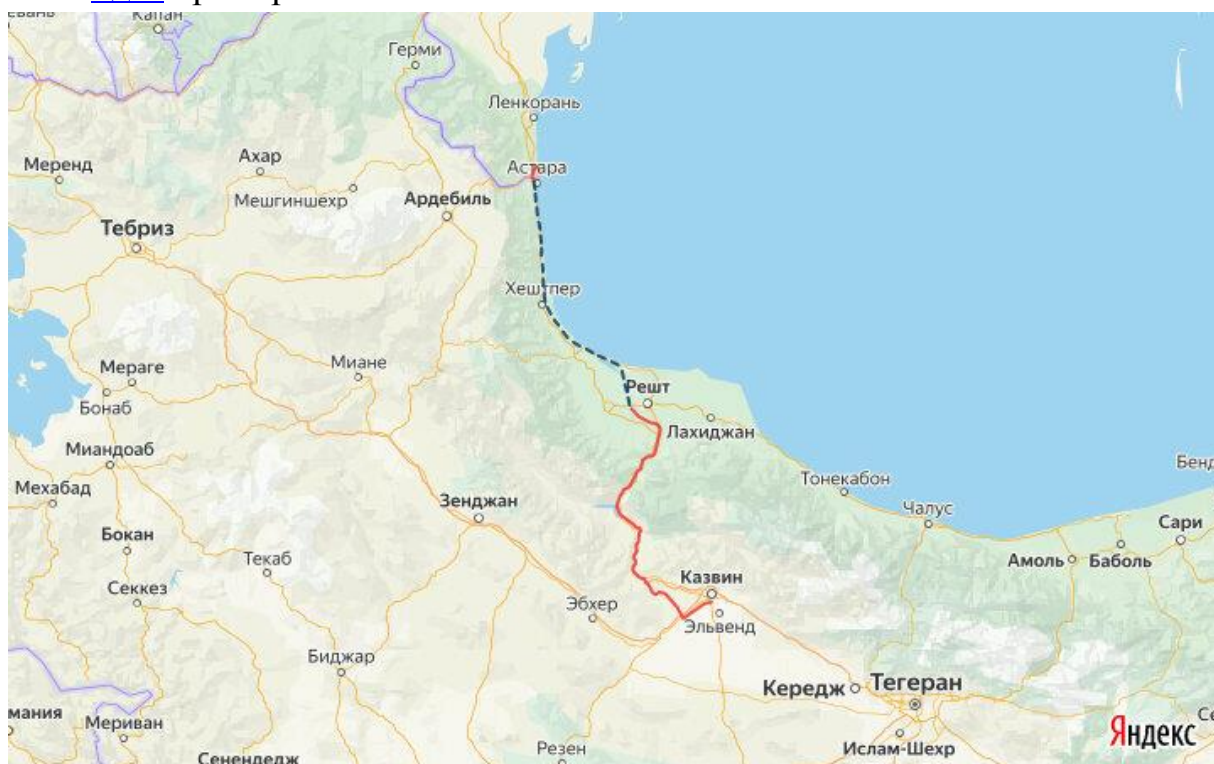


© mehrnews.com / CC BY 4.0 (Строительные работы на участке Казвин – Решт)

Действительно, этот участок протяженностью около 160 км должны были открыть еще несколько лет назад. Москва, Тегеран и Баку подписали трехстороннее соглашение о строительстве линии Казвин – Решт – Астара в

2005-м. К работам приступили спустя четыре года. Участок от Казвина до города Решт открыли только в 2019-м. Строили его с перерывами из-за серьезных технических трудностей, на решение которых в свою очередь требовались немалые средства — из 165 км дороги более 30 км приходится на тоннели и мосты.

Годом раннее в эксплуатацию ввели 10-километровый участок с совмещенной колеей (1435 мм и 1520 мм) на границе Ирана и Азербайджана. Для завершения всего проекта Тегеран и Баку в 2016-м договорились о выделении средств (\$500 млн) со стороны последнего. Но из-за санкций США в отношении банковской сети Ирана соглашение не было реализовано. Теперь деньги на воплощение этой задумки предоставит Россия в качестве заемных средств, получив при этом выгодные тарифы на перевозку грузов. Речь идет примерно о \$800 млн.



© yandex.ru/map-constructor (Красным обозначены действующие участки линии Астара – Решт – Казвин)

Отрезок длиной 35 км от ст. Решт до портового города Бендер-Энзели практически достроен. Оставшиеся примерно 130 км проходят по сложному с точки зрения рельефа участку, поэтому и требуется такая сумма. К тому же необходимо выводить из оборота сельскохозяйственные угодья.

Реализовывать проект будет иранский подрядчик. Работы, по предварительным оценкам, займут три года.

https://dzen.ru/a/Y85iZBsDQiKK7x9y?referrer_clid=228&

Помощник президента встречался в Иране с генеральным секретарём Высшего совета национальной безопасности Али Шамхани. Он предложил российской стороне создать совместные институты для борьбы с западными санкциями.

Уже больше десяти лет Иран находится под санкциями стран Запада. Ограничения запрещают инвестиции в страну, экспорт ряда товаров, взаимодействие с банками и финансовые транзакции.

<https://secretmag.ru/news/futbolnyi-match-v-irane-zaderzhali-iz-za-pomoshnika-prezidenta-rossii-ego-vertolyot-sel-na-pole-18-01-2023.htm>

Не менее фантастическим, чем продление канала до восточных берегов Поднебесной, выглядит и предложение проложить судоходный маршрут с севера на юг — от Карского моря до Каспия и далее через Иран до Персидского залива; и, соответственно, на запад до Черного моря.

Эта идея была озвучена и аргументирована в 2007 году д.э.н., профессором Дамиром Рыскуловым, который в свое время на протяжении долгих лет возглавлял отдел экономических обоснований Всесоюзного института по проектированию водохозяйственного строительства Союзгипроводхоз. Именно он совместно с другими учеными в советское время разрабатывал так и нереализованный проект переброски части стока сибирских рек в Среднюю Азию.

В 2012 году Рыскулов небольшим тиражом выпустил 248-страничную монографию, посвященную этому проекту — «Трансазийский коридор развития: вчера, сегодня, завтра». Ее цель, как отмечается в предисловии — донести, в том числе до глав государств, актуальность и целесообразность создания транспортного коридора из Арктики в Персидский залив.

Причем задумка заключается не только в создании водного пути протяженностью около 6 тыс. км, но и скоростной автотрассы и железнодорожной магистрали, которые вместе с каналом должны идти до Каспийского побережья и интегрированы в единую транспортную систему Евразии.



© pxhere.com

Судоходный канал «Азия»

Первой предлагается построить так называемую Трансазиатскую автомобильную магистраль с использованием уже существующих дорог, затем — «железку», а уже в последнюю очередь прорыть судоходный канал «Азия» шириной по зеркалу до 200 м и глубиной 15 м.

Точки маршрута судоходного канала "Азия"

По замыслу, он начинается в порту Игарка, идет по Енисею, а затем соединяется с Обью в районе деревни Белогорье (ХМАО); затем, пересекая Сырдарью и Амударью, маршрут тянется через казахское село Жосалы до узбекского города Тахиаташ (на этом отрезке предусмотрено 9 шлюзов); а после выходит к Каспию по трассе незавершенного Главного Туркменского канала. А от Иранского Бендер-Энзели через всю страну — судоходный канал до порта Бендер-Аббас длиной 1,6 тыс. км.

Главными портами в России на протяжении канала станут Курган, Тюмень, Тобольск и Игарка, которые смогут одновременно принимать и морские, и речные суда. На их территории предусмотрено создание свободных экономических зон.



© Captain Blood / Wikimedia Commons / CC BY-SA 3.0 (Схема поворота сибирских рек, который предполагалось осуществить в СССР)

Стоит отметить, что в данном случае в единое целое были объединены уже ранее разрабатываемые проекты. Например, возможность строительства канала от Каспийского моря в Персидский залив детально рассматривали еще в 1970-х, исследовали этот вопрос и позднее. А участки на территории России, Казахстана и Узбекистана были подробно изучены во времена СССР в составе технико-экономического обоснования перераспределения части стока сибирских рек в бассейн Аральского моря.

Автодорога, по задумке автора, должна начинаться в Салехарде и идти в южном направлении через Ханты-Мансийск, Тюмень и Курган. Ее протяженность в пределах России составляет порядка 2 тыс. км. Границу с соседним государством трасса пересекает в Костанайской области Казахстана и тянется через поселок Кушмурун, город Аркалык и село Жосалы до Узбекистана, который пересекает по территории Республики Каракалпакстан. После — через Дашогуз до Туркменбаши.

Предусмотрено и несколько ответвлений от основного пути в стороны Китая, Пакистана и Ирана. Суммарная длина основной и второстепенных дорог — 16 тыс. км. Строить трассу предлагается с тремя полосами движения в каждую сторону (*через горные районы — по две полосы*). В среднем ежегодный грузопоток в южном направлении прогнозируется на уровне 27-28 млн тонн, в северном — в пределах 20 млн тонн.

Точки маршрута Трансазиатской скоростной автомагистрали

Относительно железной дороги, на территории России, помимо направления «Север-Юг», также предлагается соединить Салехард и Дудинку и построить линию от Нижневартовска в восточном направлении до села Белый Яр (*Томская обл.*); упоминается в качестве перспективного варианта и создание трансконтинентальной магистрали, соединяющей Евразию с Северной Америкой через Берингов пролив.

Конечно, на бумаге это выглядит интересным и привлекательным, но осуществить столь масштабную задумку по целому ряду причин непросто. Более того, у инициативы достаточно и своих противников, считающих в первую очередь нецелесообразным строительство именно канала. На первый план выходит вопрос экологии: ряд ученых отмечает, что строительство канала подорвет всю экосистему Центральной Азии. А использование Оби и Енисея, впадающих в Северный Ледовитый океан, может нарушить тепловой баланс планеты.

Тем не менее эту идею активно обсуждали на международных экономических форумах и научно-практических конференциях. А отдельные политики заявляли о поддержке проекта. К примеру, в декабре 2007 года заслуженный строитель РФ Александр Филипенко, занимавший тогда пост губернатора ХМАО, высказался о важности создания нового транспортного коридора и отметил, что регион готов участвовать в его реализации.



© pixabay.com

Среди основных задач, поставленных автором в подготовленной монографии — продолжение работы по обоснованию целесообразности о начале проектных работ и подготовке ТЭО, поиск инвесторов и переход от постановки проблем к их решению. Реализовать проект предлагается на принципах государственно-частного партнерства.

Рыскулов отмечает, что по каждому отдельному предложению (*канал, авто- и железная дорога*) необходимо детально проработать вопрос относительно экономического и технического обоснования, сроков и условий реализации. Его монография служит лишь целям информационного обеспечения принятия решения о начале непосредственно работы над самим проектом. При этом, учитывая вовлеченность целого ряда стран, для успешного воплощения этой инициативы, как подчеркивается, необходимы слаженные усилия со стороны всех участников.

https://dzen.ru/a/YXtmaHLvmTxvj6tF?referrer_clid=228&

Проект судоходного канала между Каспийским морем и Персидским заливом для получения выхода к Индийскому океану, минуя проливы Босфор и Дарданеллы в Турции, возник в России ещё в конце XIX века, а с осложнением отношений Ирана со странами Запада, идею подхватили и раскрутили уже в самой ближневосточной республике. На карте реализация проекта кажется простой и недолгой, но уже сами иранские эксперты признают: строительство канала скорее пиар-кампания правительства нежели реально осуществимый проект. Впрочем, обо всём по порядку.

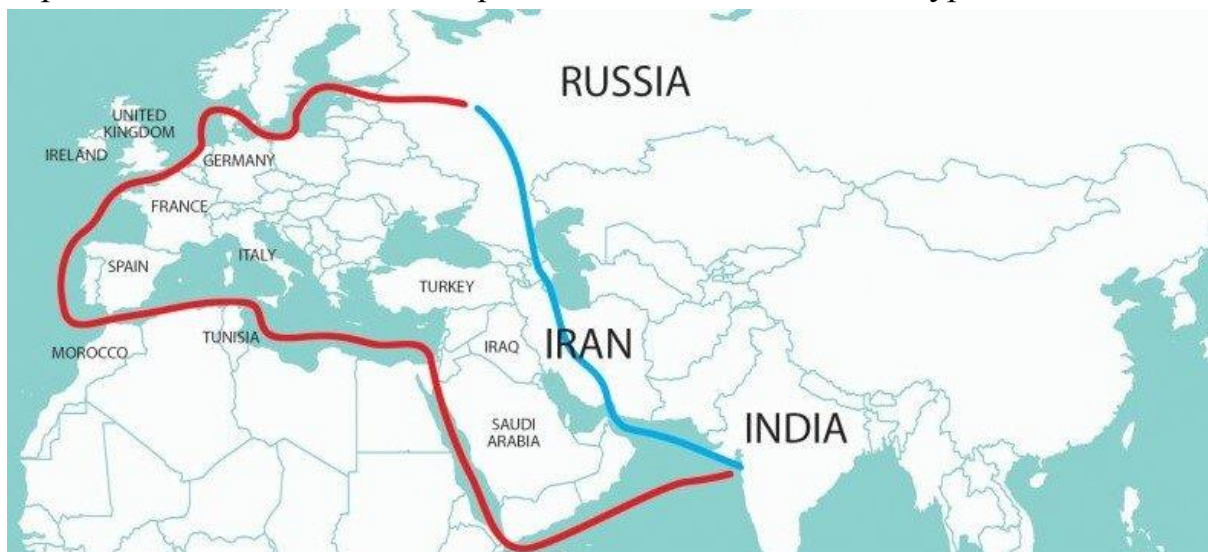


Карикатура на реакцию "западных партнёров" на строительство "Иранского канала". Источник изображения: <https://www.naftema.com>

Канал "Иранруд"

Иран, обладающий огромным ресурсным потенциалом, издавна привлекал внимание ведущих государств мира. Благодаря бурному экономическому

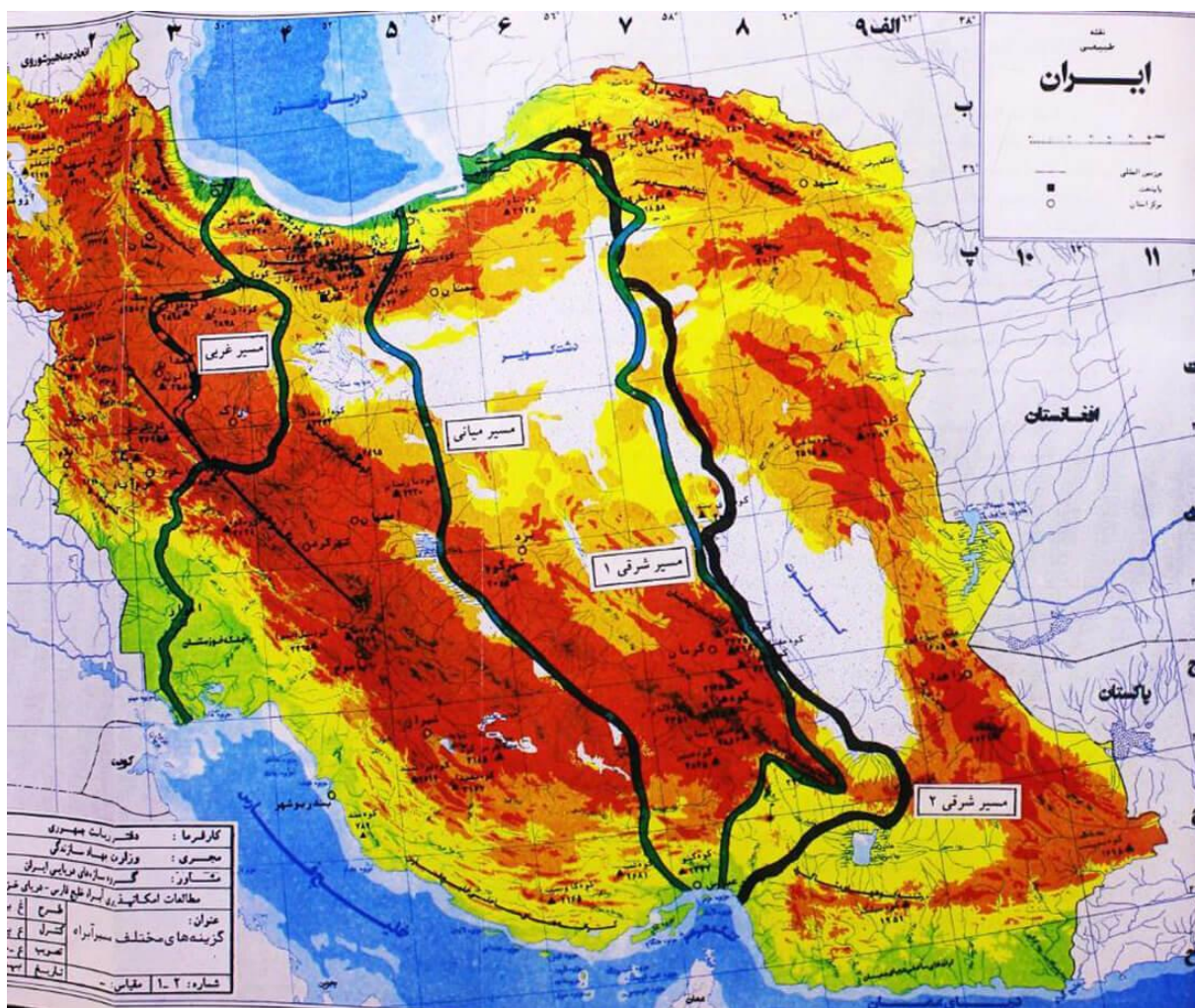
развитию и санкционному давлению стран Запада, внимание к транзитным возможностям Ирана лишь усилилось со стороны Китая и России, а также стран лишённых выхода в мировой океан: Казахстана и Туркменистана.



Выгоды от эксплуатации канала очевидны и позволили бы России избежать использование Босфора и Дарданелл в Турции, и Суэцкого канала в Египте. Источник изображения: <https://financialtribune.com>

Всего насчитывается пять вариантов реализации проекта канала "Иранруд" (Иранская река"). Наиболее коротким является Западный вариант проекта канала протяжённостью 700 километров от города-порта Бендер-Энезели на Каспийском море до города Бендер-Хомейни на берегу Персидского залива. Ширина канала - 58 метров, глубина - 4,5 метра. Стоимость проекта оценивается от десяти до тридцати миллиардов долларов, период строительства - 25 лет. Более протяжённый восточный вариант канала, считается наиболее вероятным для реализации, ввиду менее пересечённой местности, по которой пройдёт его трасса.

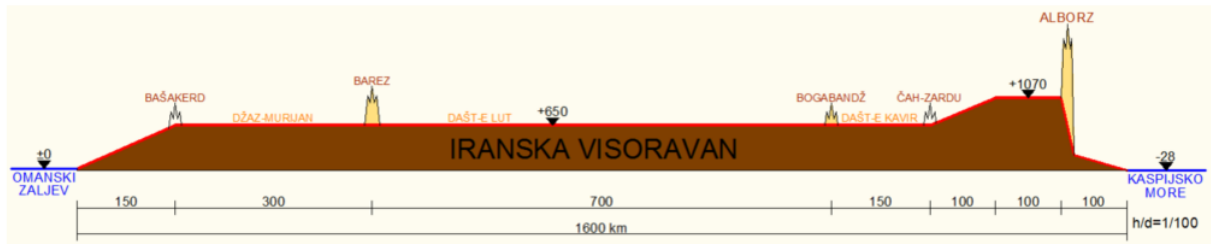
Варианты маршрутов канала "Иранруд". Наиболее предпочтительным является самый восточный из них. Источник изображения: <https://tejaratnews.com>



В настоящее время насчитывается ещё четыре проекта строительства судоходных каналов призванных соединить Каспийское море с мировым океаном, три из которых предусматривает строительство на территории России, но не помогающих избежать необходимости использования турецких проливов Босфор и Дарданеллы, как это удалось бы в случае реализации проекта "Иранруд".

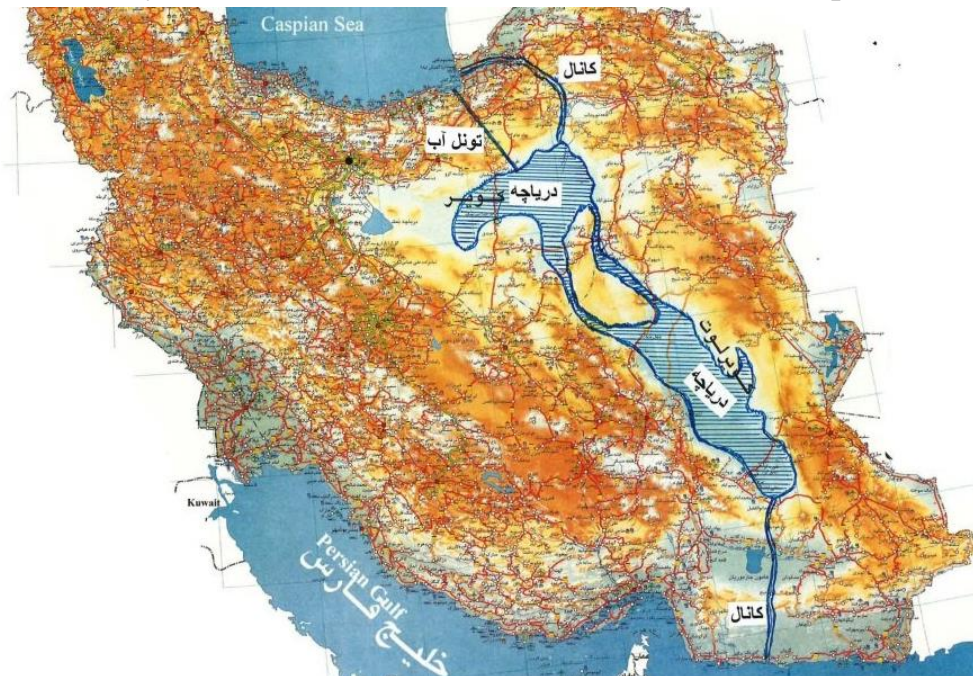
Почему канал "Каспийское море - Персидский залив" никогда не построят
Существует множество причин, которые делают реализацию проекта канал "Иранруд" крайне сложной, но технически возможной. Среди прочего отмечают:

- Перепады высот между Каспийским морем и Персидским заливом достигающих 29 метров, так как уровень воды в Каспии ниже уровня воды в Мировом океане;



Продольный разрез местности вдоль Восточного маршрута канала. Источник изображения: <https://m.marefa.org>

- Сложный рельеф местности на всём протяжении маршрута канала. Иран - преимущественно горная страна, и местами перепады высот могут достигать свыше 1000 метров. Вдобавок ко всему, трасса канала будет проходить в сейсмоактивной зоне, где появление лишней влаги станет источником увеличения количества и мощности землетрясений;



Восточный вариант маршрута канала более протяжённый (1100 километров), но пролегает в преимущественно низменных территориях. По мнению сторонников строительства, вдоль трассы канала можно создавать озёра-водохранилища с солёной водой, что позволит увеличить улов рыбы. Источник изображения: <https://www.skyscrapercity.com>

- Затраты электроэнергии. Пересечённый рельеф местности обязывает строить канал с системой шлюзов и насосов, что приведёт к колоссальным тратам электричества и автоматическому удорожанию стоимости прохода судов. По оценкам экспертов, для обеспечения проекта электроэнергией потребуются ещё три Бушерской АЭС;

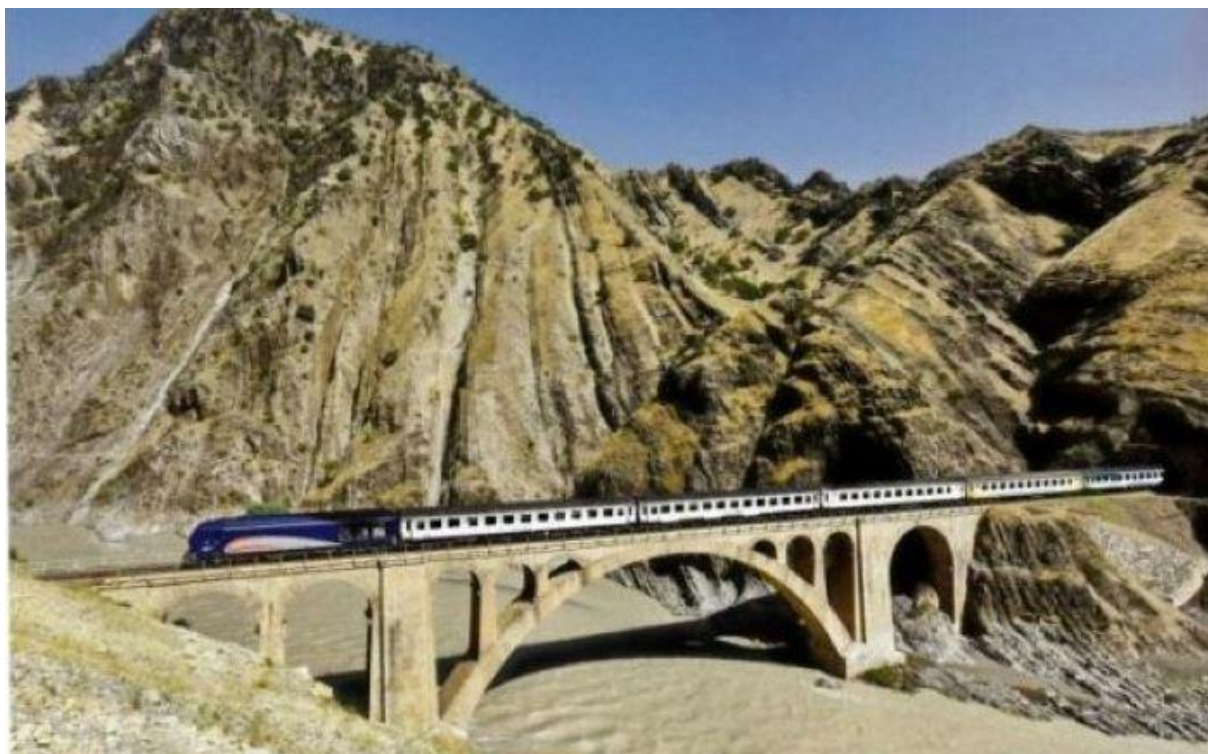
- Самая главная проблема, которая по сути и ставит крест на реализации мегапроекта, так это отсутствие пресной воды для заполнения протяжённого канала. Солёная вода из Каспия или Персидского залива, которой планируется наполнить канал, здесь не приветствуется, так как неминуемо приведёт к засолению почвы вдоль трассы сооружения, а с пресной водой в Иране серьёзные проблемы и опреснение лишь увеличит стоимость проекта. Для наполнения канала потребуется около трёх кубических километров пресной воды.



Строительство трубопровода "Каспийское море - Семнан" для доставки морской воды с целью опреснения. Старт проекту был дан президентом Ирана Махмудом Ахмадинежадом в 2012 году, однако бунт общественности, учёных и даже депутатов Меджлиса Ирана вынудил президента заморозить строительство. Источник изображения: <https://en.radiofarda.com>

Сухопутный канал: Трансиранская магистраль

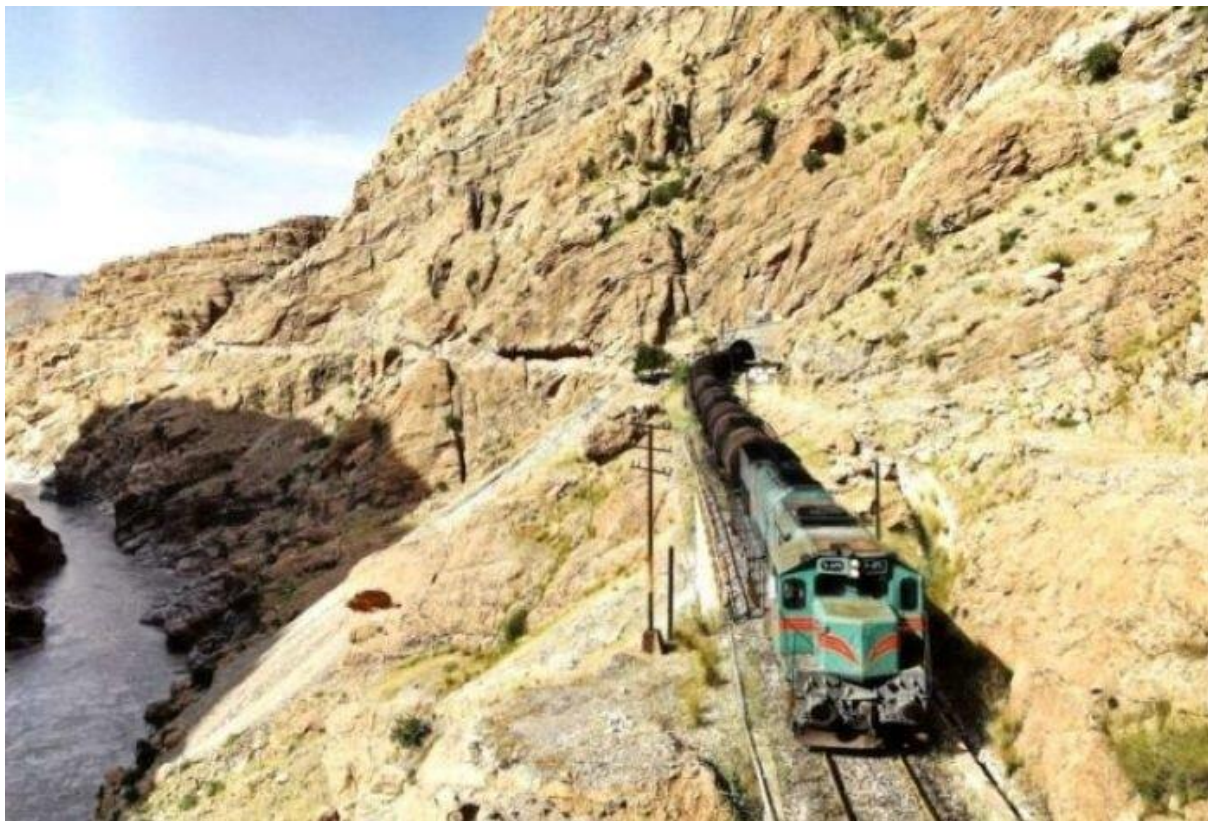
Иранские эксперты рекомендуют властям республики не заикливаться на реализации канала "Иранруд" считая проект амбициозным и экологически опасным, и рассматривают более простой и перспективный вариант скоростного "сухопутного канала" в виде двухпутной железной дороги от побережья Каспийского моря к Персидскому заливу. Для этого предлагается модернизировать и расширить уже существующую Трансиранскую железную дорогу, в которую уже с участием российского и китайского капиталов вливаются инвестиции (производится электрификация участка пути). Сложности во взаимоотношениях Ирана и Азербайджана, из-за симпатий и тесного экономического сотрудничества Ирана с Арменией, делают сложным, а порой и невозможным использование транспортного коридора на территории Азербайджана, что является весьма простым и выгодным, но политически трудным.



Трансиранская магистраль является альтернативой "Иранской реке", но требует модернизации и расширения. Источник фото: "Objectif-Rail" № 77/ 2016 год

Выгодное географическое положение Ирана, где страна словно расположена на перекрестке между Востоком и Западом, позволяет с большой пользой использовать железные дороги. В Германии, в первой половине XX века, предлагали продолжить нить магистрали Багдадский железной дороги до

иранского Ахваза с целью продолжения её строительства и соединения с железнодорожной сетью Индии. В случае реализации проекта, уже к 1940 году Иран был бы пронизан сетью железных дорог с севера на юг и с запада на восток.



Трансиранская магистраль. Источник изображения: "Objectif-Rail" № 77/ 2016 год

В настоящее время успешно реализован проект строительства железной дороги между Ираном и Афганистаном Хаф - Герат с дальнейшим намерением протянуть ветку до Мешхеда. Планируется реализация серьёзного проекта по строительству железной дороги Армения - Иран протяжённостью 470 километров, с выходом в грузинский порт Потти, что позволит Ирану стать государством-транзитёром уже между Чёрным морем и Индийским океаном (стоимость проекта оценивается в два миллиарда долларов).



Действующие транспортные коридоры Ирана. Красным цветом - железные дороги, жёлтым - морские/шоссейные пути. Источник изображения: <https://www.onthemosway.eu>

Выводы. Иран постепенно опутывает себя сетью железных дорог, соединяя их с железнодорожной сетью соседних государств, что позволяет государству реализовать в полной мере свой транзитный потенциал с наименьшими затратами. Идея строительства канала между Каспийским морем и Персидским заливом является лишь красивым проектом, который никогда не будет реализован по ряду технических и экономических проблем. В этом вопросе, по крайней мере, иранские учёные и эксперты, уже давно поставили точку. https://dzen.ru/a/YPu3vI3TZ0hPAG3r?referrer_clid=228&

"Азия без Европы" — как санкции толкают Россию сделать то, что не удалось сделать ни при СССР, ни при царе

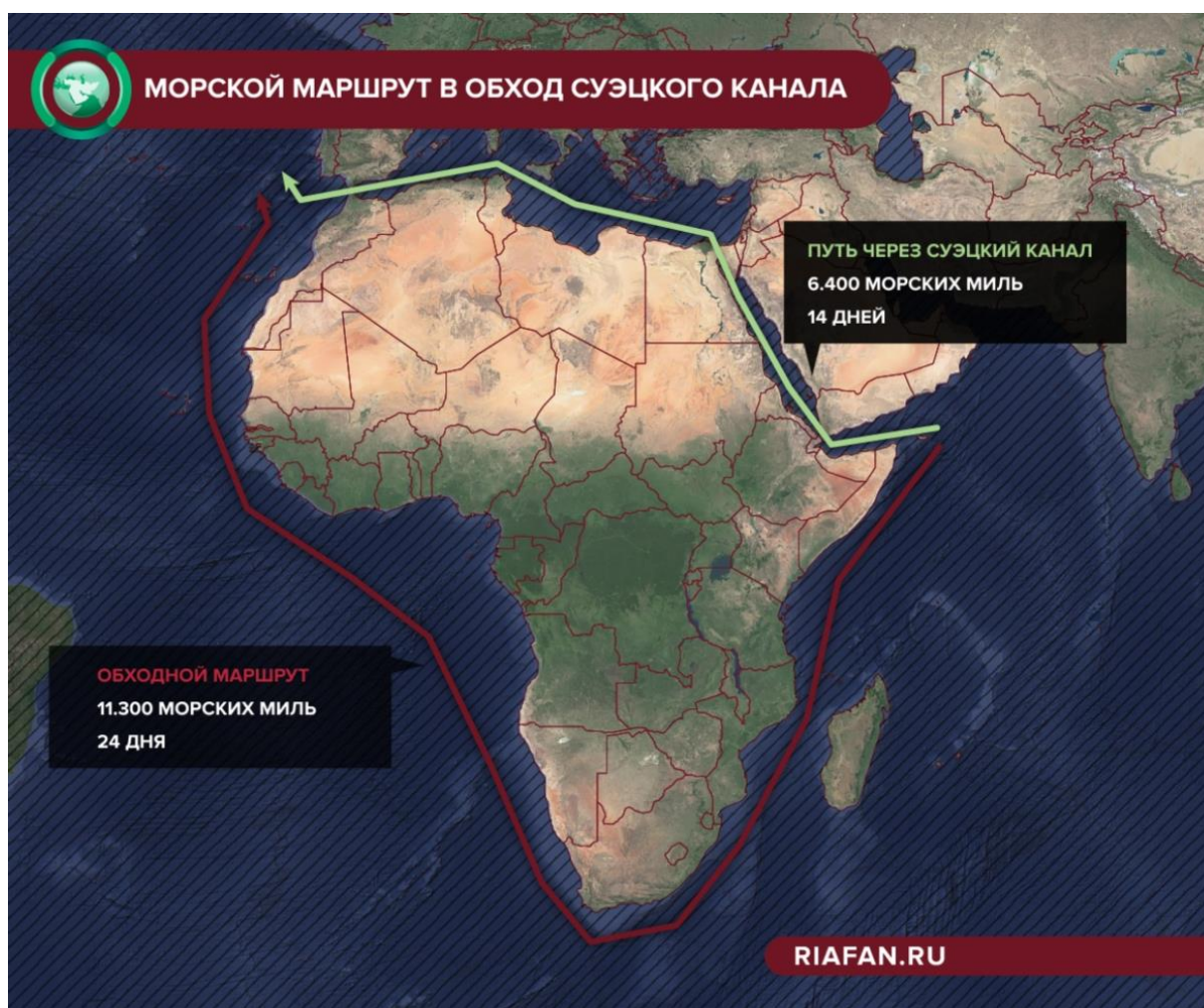
Уже почти год из всех утыгов нам говорят о новом транспортном коридоре "Север-Юг". Причем говорят так, будто это что-то новое, только что придуманное. Но нет. Это хорошо забытое старое. Просто санкции вынуждают Россию расчехлить, наконец, и достать из дальнего ящика проект, который нужно было осуществить ещё 20 или даже 50, а то и 120 лет назад. Сегодня ежегодные грузоперевозки через Суэцкий канал составляют 10-12% всего мирового грузооборота. При этом, несмотря на то, что формально канал проложен и принадлежит Египту, его могут в одночасье закрыть по указке из США. Если это произойдёт, то российским судам

придётся либо идти Северным морским путём, огибая всю Евразию, либо огибать всю Африку, что в обоих случаях увеличит как время, так и стоимость доставки грузов. В частности нефти, газа, зерна и удобрений.



Более того, с последним вариантом существует ещё одна проблема — выход из Балтийского моря российским судам может быть заблокирован странами НАТО. Не военным путём, конечно, экономическим. Говорить о причинах и вероятности не будем, такое просто может быть, так же как и взрыв Северных потоков, и закрытие неба над Европой для России.

Более того, даже если ни Балтийское море, ни Суэцкий канал, ни британский Гибралтар для России не закроют, путь с огибанием всей Европы является далеко не самым коротким и оптимальным. Особенно, если говорить о товарах из центральной части России. К тому же, пользуясь этим морским путём, Россия кормит совсем недружественную Европу и спонсирует Нидерландские порты.



Короткий путь "Север - Юг" через Россию, Каспийское море и Иран с выходом в Персидский залив, далее в Индию — куда более прямой и безопасный с точки зрения геополитики. Если посмотреть на карту, то этот транспортный коридор напрашивался давно.

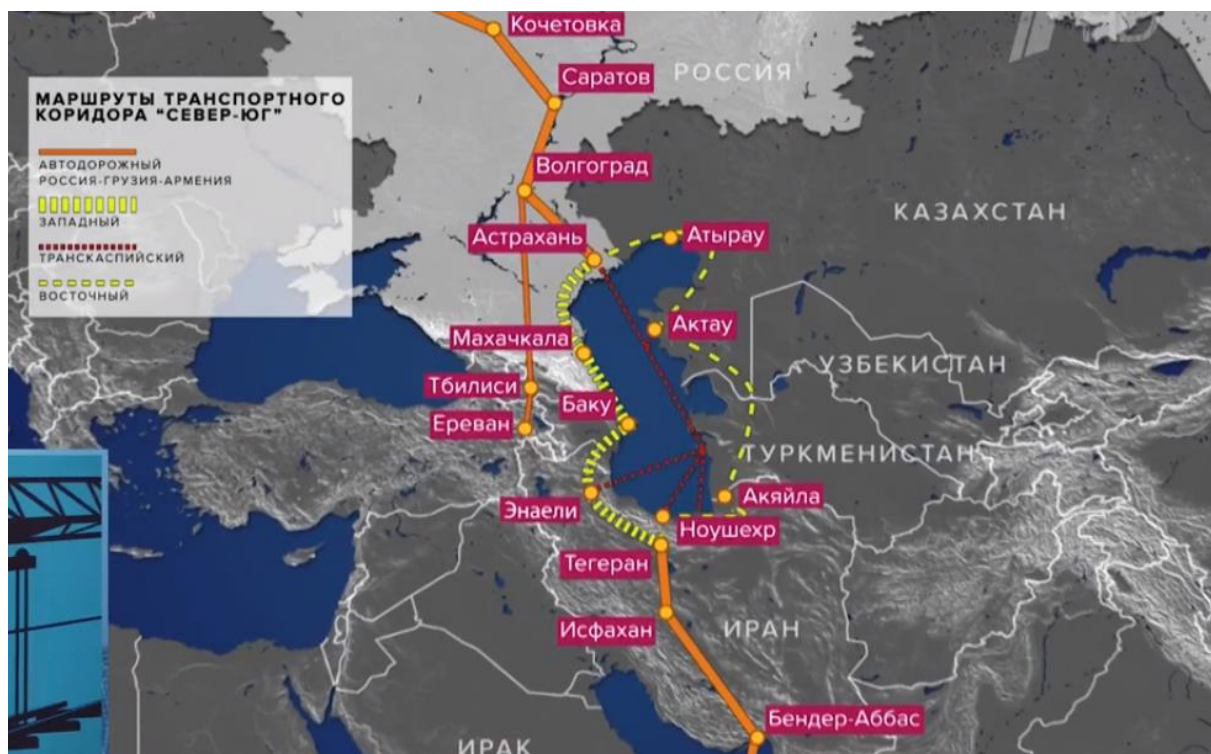
И готовили его давно. Да и функционирует он, к слову тоже давно. Ещё в советские времена к каспийскому морю была подведена железная дорога и большую часть товаров по ленд-лизу Союз получал именно этим путём через Иран. Тут, правда, есть несколько тонких моментов.

Если посмотреть на карту выше, существует три альтернативных маршрута: центральный — через Каспийское море напрямую, восточный — через Казахстан и Туркменистан и западный — через Азербайджан.

Центральная и восточная ветки функционируют, но поток слишком мал, наиболее эффективным и выгодным маршрутом будет именно западная ветка

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!

через Азербайджан. Вот только долгие годы, не существовало железной дороги между городами Решт и Астара.



Но, благодаря западным санкциям, дело сдвинулось с мёртвой точки. Этот торговый путь считается настолько важным для России и Ирана (напоминаю, что обе страны под жесточайшими санкциями, Иран уже 44 года), что проект

обсуждается не на уровне министерств и ведомств, а лично главами государств.

И вот в середине мая Москва и Тегеран наконец договорились о постройке этого, казалось бы, незначительного участка протяженностью 162 км, который позволит на порядок (десятикратно) увеличить грузопоток между странами. Плюс транзитные грузы, которые могут пойти не только из Индии в Россию, но и в другие страны, в том числе и в Европу.



Путь через транспортный коридор "Север-Юг" в два раза короче пути через Суэцкий канал, а по времени он будет занимать около 10 суток, вместо 30-45. Помимо Ирана в проекте крайне заинтересована Индия. Сейчас она закупает у России товаров (преимущественно энергоресурсы) в 10 раз больше, чем продаёт. Индии нужно выравнять торговое сальдо, а России появится возможность тратить лежащие в индийских банках рупии, так как страны перешли в расчётах на национальные валюты.



Более того, транспортный коридор "Север-Юг" вместе с "Северным морским путём" позволит закольцевать путь между Мурманском и Персидским заливом, полив своего рода Азию без Европы. Также Россия получает короткий путь в страны южной и восточной Африки, которые тоже переориентируются на Россию.

Теперь к вопросу о том, почему этого не сделали раньше, раз и России, и Ирану это было крайне выгодно? Раньше это не позволяли сделать торговые отношения с Европой. Европа по понятным причинам крайне заинтересована в том, чтобы все товары шли, через контролируемые ими и американцами Суэцкий канал и Гибралтар.

Да и перевозчикам было выгодно — морской путь, хоть и дольше, но был хорошо налажен, там участвовали крупнейшие страховщики, была налажена безопасность. В довершение к этому были серьезные противоречия между Баку и Тегераном.

Теперь же, когда и Россия, и Иран под санкциями и обе страны вырубает из мирового финансового и торгового пространства, осуществлению международного транспортного коридора "Север-Юг" ничто не может помешать.



Разве что Турция, которая по-прежнему имеет влияние на Азербайджан. И если с Эрдоганом договориться ещё можно, то, если в результате выборов в Турции к власти придет прозападный лидер, ситуация может измениться. Впрочем, тут как посмотреть. С одной стороны, Турция может активно вмешиваться и мешать. С другой стороны, отказ Турции от сотрудничества с Россией может только ускорить проект, дабы был другой маршрут параллельного импорта и торговли. А Азербайджану должно хватить политической воли, чтобы консолидироваться вокруг проекта, который сулит серьезные доходы в бюджет.

Сбывается мечта Жириновского про "омыть сапоги в Индийском океане". Правда, по Жириновскому, омыwać сапоги должны были солдаты, а в этом случае должно обойтись без этого.

Правда, радоваться несколько преждевременно, нужно дождаться окончания строительства и запуска этого транспортного коридора на полную мощность.

https://dzen.ru/a/ZHNL0uIiyRKcnH9O?referrer_clid=228&

Европа и Америка своими санкциями хотели загнать Россию в угол, но в результате загоняют в угол самих себя.

https://dzen.ru/media/yellow_school/vot-pochemu-novye-torgovye-puti-severiug-i-smp-tak-besiat-anglichan-i-amerikancev-642bc1cb4569985761c5e16a

И дело тут не только в том, что говорят по телевизору. Дело в том, что, введя санкции, Россию заставили наконец-то развиваться, искать альтернативные рынки и альтернативные маршруты. И Россия нашла их — в мощного торгового партнёра в ближайшие годы превратится Индия, а объем торговли с Китаем будет увеличиваться в разы.

Северный морской путь

Как известно, все самые дешевые маршруты проходят по воде. Потому что моря и океаны не нужно строить и обслуживать, они бесплатные. Нужны только суда и порты. Именно поэтому огромная часть товаров идёт морем. Это не очень быстро, зато дешево.

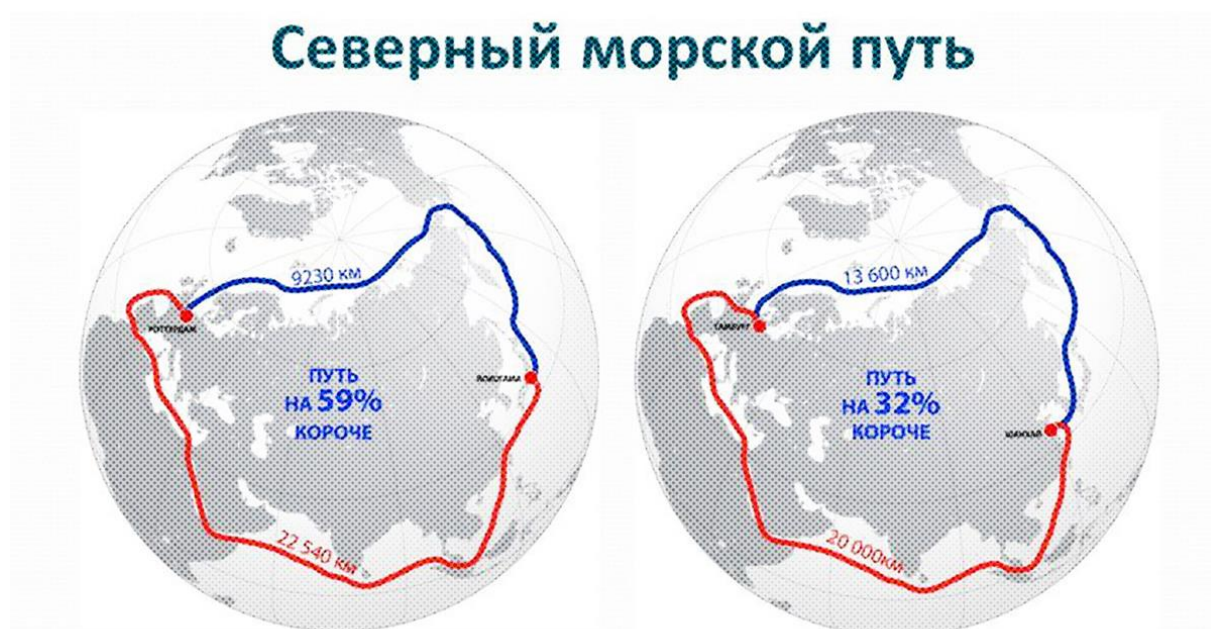
Из Азии в Европу путь по воде фактически один — через Красное море и Суэцкий канал. Чтобы попасть в Великобританию, Германию или Россию, нужно пройти всё Средиземной море и обогнуть Европу. Это так называемый Южный морской путь (ЮМП). От Шанхая до самого крупного европейского порта в Роттердаме более 20 000 км, от Японской Йокогамы — 22,5 тысячи км, от Владивостока — 24 000 км. Очень далеко и долго.

Северный морской путь (СМП) на картинке выше проходит вдоль восточных и северных берегов России через Берингов пролив и гораздо гораздо короче Южного. Например, от Владивостока до Санкт-Петербурга не 24, а 14 тысяч километров. От Шанхая до того же Роттердама не 20 000, а 13 600 км. То есть в зависимости от точек отправления и назначения расстояние по Северному морскому пути будет на 40-60% короче, плюс такой же выигрыш во времени. Ещё одной причиной, по которой Северный морской путь выгоднее Южного — отсутствие пиратства, стран-посредников и английских и американских военных баз, которые контролируют все основные точки морского судоходства.

Разумеется, у СМП есть свои минусы, главный из которых — льды и айсберги. Но эта проблема решается (в буквальном смысле слова) большим ледокольным флотом России.

Особо заинтересован в развитии Северного морского пути Китай, который связывает будущее экономическое благополучие Китая с работой Нового

шёлкового морского пути (он же СМП) — «Один пояс — один путь», как говорят китайцы.





Разумеется такая перспектива у американцев и англичан, как кость в горле. Они потеряют контроль на мировой морской логистикой и не смогут организовать транспортную блокаду Китая в случае конфликта. Единственное узкое (в прямом и переносном смысле) место, где американцы могут попробовать перекрыть СМП — Берингов пролив. Но так, кроме Америки, есть ещё и Россия, у которой военное присутствие в этом регионе гораздо больше.

Жёлтыми точками отмечены военно-морские базы, которые контролируют американцы и англичане, а красным и синим отмечены Южный и Северный морские пути.

Очевидно, что даже если треть грузов, которые идут сейчас через Суэцкий канал, пойдут по Северному морскому пути, Россия хорошо заработает, а Европа потеряет. К тому же этот маршрут позволяет России в разы увеличить объёмы продаваемого в Азию СПГ, нефти и угля, так как основная добыча полезных ископаемых перемещается в Арктику и на северные берега России. Наземные коридоры (автомобильные и железные дороги) уже не справляются и работают на пределе. Строить новые дороги и расширять старые, конечно, надо, но это дорого и долго, а увеличивать грузопоток надо прямо сейчас и как раз в этом поможет СМП. Плюс так улучшается транспортная доступность между регионами самой России (например, Санкт-Петербургом, Мурманском и Владивостоком).



Международный транспортный коридор «Север — Юг»

Но если с Китаем Россия торговала и так, имея общую границу, то с Индией торговать было крайне сложно — общих границ ни по суше, ни по морю нет. Лучше слов говорят цифры — в 2021 году Россия была на 25-ой строчке в списке экономических партнёров Индии. А возглавляли рейтинг Соединенные Штаты Америки.

Теперь же Россия, Иран и Индия договорились и проложили новый транспортный коридор «Север - Юг», который идёт через Оманский залив, далее по суше через Иран, потом через Каспийское море в Астрахань, а дальше хоть по России, хоть в Европу.

А теперь ещё раз смотрим на карту и видим, что помимо Индии этим транспортным коридором может пользоваться не только Индия, но все страны Персидского залива, которые, судя по последним действиям, отворачиваются от Америки и рассматривают Россию, Иран и Китай как союзников.

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР — ЮГ»



Да и для других стран возможность иметь альтернативный путь на рынки России, стран СНГ и Восточной Европы, очевидно, является плюсом. Особенно беря во внимание недавнее перекрытие Суэцкого канала сухогрузом, которое застопорило всё движение почти на неделю.

МТК "Север-Юг" может выступать не только альтернативой маршруту через Суэцкий канал, но также альтернативой СМП в некоторых случаях.

Для всех это хорошо, но только не для англичан и американцев, потому что и тут они не смогут контролировать этот водный путь, всё по той же причине разворота Саудовской Аравии, Катар, Бахрейна, ОАЭ и других стран Персидского залива с Запада на Восток. И если до настоящего момента американцы имели мощную военную базу в Катаре, пользуясь тем, что

Катару нужна была защита от Саудовской Аравии, то теперь, судя по нормализации отношений, от американцев и американского оружия будут избавляться.



Более того, судя по заявлению принца Саудовской Аравии о том, что в ближайшие 30 лет арабы выстроят на Ближнем Востоке "Новую Европу" (хочется заметить, что принц сказал именно "новую", а не "вторую", видимо понимая, что старой Европе уже конец), а элиты арабского мира рукоплескали ему, намерения у них действительно серьезные и согласованные (можно судить хотя бы по решению ограничить добычу нефти до конца года вслед за Россией)

https://dzen.ru/media/yellow_school/vot-pochemu-novye-torgovye-puti-severiug-i-smp-tak-besiat-anglichan-i-amerikancev-642bc1cb4569985761c5e16a

Россия вновь намерена возродить из пепла один из грандиозных проектов ушедшего столетия. С новыми амбициями и энтузиазмом за бурлили дискуссии по поводу строительства судоходного канала из Каспийского моря в Персидский залив. Помыслы о проекте зародились еще во времена Российской Империи, но неоднократно их воплощение в реальность прерывалось по той или иной причине. На сегодняшний день международная обстановка настолько благоволит разработке этого пути, что он перестает

быть просто фантомом, и это сильно пугает западную элиту, которая не раз прикладывала невероятные усилия, чтобы разрушить эту стройку.



Project SFERA Live

Россия в новом столетии реализовала уже не один проект, который не смог или не успел воплотить в жизнь великий Советский Союз. И останавливаться на этом не собирается. РФ намерена совершить то, что многим странам и народам не под силу.

Речь идет о масштабном строительстве нового торгового морского маршрута «Иранская река». Проект обещает колоссальные перспективы развития не только для «Двуглавого орла», но и для всех стран побережья Персидского залива. А между тем эта затея совсем не по нраву США, ведь разработка «Иранской реки» грозит им потерей влияния в еще одном геополитически важном регионе.

Идея о строительстве водного канала из Каспийского моря в Персидский залив зародилась еще во времена Петра I. Но для деятелей той эпохи она являлась трудноосуществимой из-за технического несовершенства, да и внешнеполитические факторы далеко не способствовали ее осуществлению. В 1890-х Российская Империя и Иран вновь серьезно задумываются о проекте и начинают обсуждать его аспекты. Планировалось уйти от использования турецких проливов Босфор и Дарданеллы, где европейцы не позволили разместить российские военные базы. Однако в 1904 году Россия с Ираном не смогли прийти к консенсусу о статусе проекта. Иранцы хотели для канала паритетного совместного управления, но в Санкт-Петербурге были иного мнения, ибо не были уверены в долгосрочности союзных отношений с восточной страной. Поэтому предлагали для проекта принцип экстерриториальности, подобно Суэцкому и Панамскому каналам, которые тогда принадлежали Англии и США. После этих событий идея искусственного судоходного канала в очередной раз осталась практически подвешенной в воздухе.

И даже во время Второй мировой войны, когда, казалось бы, приоритеты стояли совсем иные, вопрос о строительстве канала обсуждался между Сталиным и Пехлеви в Тегеране в 1943 году. Это был далеко не последний и не единственный случай обсуждения замысла проекта.



Project SFERA Live

Разумеется, коллективный Запад во главе с США всё это время не выпускал из виду попытки России «прорубить окно в Индийский океан» и всячески этому противостоял. Не потому ли Иран долгое время испытывал на себе всю тяжесть западных санкций, а другие страны были предупреждены, что любая помощь Исламской Республике будет караться аналогично. Однако, в 2016 году разработка канала снова обсуждалась на уровне глав стран. Рассматривались две версии строительства.

Восточный маршрут, протяженностью 1100 км, должен был вывести в Оманский залив, западный, протяженностью 750 км, — в Персидский залив. Западный маршрут посчитали более удачным, для разработки.

Сегодня он занимает одну из верхних строчек в перечне стратегических приоритетов для Тегерана. В наши дни Иран уже довольно окреп, чтобы называться экономически и политически сильной державой, несмотря на весь прошлый гнет Запада. России же, как никогда, требуется усиление своих позиций и надежные союзники.

Строительство «Иранской реки» не только даст доступ РФ к Индийскому океану, но и позволит обойти водные каналы, которые находятся под пристальным надзором США и НАТО. Стоит добавить, что российско-иранский маршрут почти вдвое короче, чем турецкий. Это делает его не только более удобным транспортным коридором, но и упрощает снабжение пресной водой центральных засушливых областей региона.

Стоимость финансирования проекта по силам России, как самостоятельному инвестору. А если в нем примут участие и другие заинтересованные страны (коих, к слову, немало), то стройку можно будет завершить весьма скоро.

Наибольшие сложности МТК «Север-Юг» всегда испытывал в Каспийском регионе, где он имеет три основных маршрута: «Транскаспийский» — с использование портов России, Ирана, Азербайджана, Казахстана и Туркменистана, «Восточный» и «Западный» — по железной дороге вокруг Каспийского моря. При этом каждый из данных маршрутов имеет как общие, так и свои собственные проблемы, мешающие их дальнейшему развитию.

Например, «Транскаспийский» путь является самым длительным по сроку доставки грузов и самым дорогим, что ранее не позволяло использовать весь его потенциал из-за наличия более дешевых маршрутов.



Project SFERA Live https://dzen.ru/a/Y-PmWIDexDLdXOjH?referrer_clid=228&

Кроме того, на этом направлении у России долгие годы не было специализированного контейнерного флота на Каспийском море и прямой контейнерной линии, а практически все суда характеризовались высокой степенью износа. Правда, ситуация в скором времени здесь должна улучшиться: в феврале стало известно, что астраханские верфи построят новые универсальные сухогрузы-контейнеровозы.

«Восточный» маршрут через Казахстан и Туркменистан, в свою очередь, ограничен пропускной способностью перевалки грузов в год не более 10 млн тонн и требует значительных вложений в реконструкцию его отдельных участков. Если добавить к этому нестабильность в регионе из-за ситуации в Афганистане, то данное направление вызывало определенное недоверие и у отправителей грузов, и у транспортных компаний, предпочитавших использовать более спокойные и традиционные маршруты.

Проблемы на «Западном» направлении также были связаны с необходимостью крупных финансовых вложений, отягощенные еще и тем фактором, что строительство новых и реконструкция старых железнодорожных путей в Иране крайне сложны из-за горного рельефа

местности. Однако, как показали недавние события, именно на данном направлении сегодня наметились самые большие подвижки.

В частности, главной проблемой «Западного» маршрута считается отсутствие участка железной дороги в Иране длиной в 162 км между городами Астара и Решт, из-за чего товары приходится перегружать и везти автомобильным транспортом, что увеличивает и время, и стоимость доставки. Этот участок находится в горной местности и требует прокладку 22 тоннелей и возведение 15 специальных мостов. О его строительстве Россия, Иран и Азербайджан говорят не один десяток лет. В 2008 году стороны согласовали условия создания консорциума по строительству железной дороги Казвин – Решт – Астара, а еще через три года ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), ЗАО «Азербайджанские железные дороги» и «Иранские железные дороги» (RAI) подписали трехсторонний меморандум о взаимопонимании по реализации проекта строительства железнодорожной линии Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан). Тогда планировалось начать строительные работы через год, но из-за проблем технического и финансового характера все планы так и остались на бумаге. Очередная попытка начать строительство была предпринята в 2018 году, когда Азербайджан предоставил Ирану кредит в \$500 млн, но из-за западных санкций против Тегерана деньги потратить так и не удалось.

Возможно, ситуация так и оставалась бы в подвешенном состоянии, если бы не события 2022 года, когда все привычные транспортные пути из Азии в Европу стали рушиться. Только после этого страны евразийского пространства всерьез занялись проблемой расширения использования МТК «Север-Юг» и его западной ветки в частности. Это привело к резкому росту товаропотока по данному транспортному коридору (в первом квартале нынешнего года перевозки по МТК выросли в два раза, достигнув 2,3 млн тонн). В частности, по «Западному» маршруту транзит за последний год вырос в 2 раза, по «Транскаспийскому» – в 3 раза, а по «Восточному» – в 33. При этом использование западной ветки коридора в ближайшие годы может существенно возрасти, что связано с резкой активизацией отношений России и Ирана.

Еще в 2022 году по итогам переговоров в Тегеране Владимир Путин заявил, что Россия готова построить участок Решт – Астара. В январе нынешнего года уже иранская сторона сообщила о достижении соглашения с Москвой о строительстве этой дороги, в том числе по ширине колеи (в Иране

используется стандартная европейская колея в 1435 мм, в то время как в России – 1520 мм), что было названо «самым важным проектом в стране». В марте в РЖД отмечали, что между Россией, Азербайджаном и Ираном до конца года ожидается заключение трехстороннего соглашения, а уже 17 мая Владимир Путин и иранский лидер Ибрахим Раиси торжественно подписали соглашение по достройке железнодорожного участка Решт – Астара.



Министр транспорта РФ Виталий Савельев и министр дорог и городского развития Ирана Мехрдад Базрпаш (в центре слева направо) во время церемонии подписания соглашения о сотрудничестве по созданию железной дороги Решт — Астара (Фото: Алексей Большов / ТАСС) Президент России Владимир Путин и президент Ирана Эбрахим Раиси подписали соглашение о железной дороге между иранскими городами Решт и Астара. Церемония подписания проходила по видеосвязи, стенограмма опубликована на сайте Кремля. Договоренности предполагают сотрудничество Москвы и Тегерана в финансировании проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для строительства участка железной дороги протяженностью 162 км. Раиси назвал соглашение «очень большим и серьезным шагом в направлении развития двустороннего сотрудничества и многостороннего сотрудничества» с Россией. Коридор «Север — Юг», в рамках которого строятся пути, он назвал «символом

дружбы многопланового характера» между странами. Путин в свою очередь отметил, что строящаяся линия позволит наладить бесшовное железнодорожное сообщение по всей протяженности маршрута «Север — Юг». Сейчас на этом участке грузы перевозит автотранспорт — из-за этого товар приходится дважды перегружать с одного вида транспорта на другой.

Соглашение о создании коридора «Север — Юг» было подписано в 2000 году. Он обеспечит транспортную связь между Россией и Индией через Иран и Азербайджан. По международному транспортному коридору проходят три маршрута: транскаспийский предусматривает проход грузов через порты Астрахани и Махачкалы, западный — транспортировку по Азербайджану до пограничной станции Астара, восточный — железнодорожный маршрут из России с выходом на железнодорожную сеть Ирана по действующему пограничному переходу Теджен — Серахс. Россия запланировала выделить \$1,5 млрд на развитие МТК «Север — Юг» до 2030 года. По словам Путина, перевозки по коридору будут обладать «значительными конкурентными преимуществами»: например, доставка грузов из Санкт-Петербурга в Мумбаи будет занимать около десяти суток, тогда как при отправке традиционными торговыми маршрутами время в пути достигает 45 суток. <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/6464a6009a79474a167005e4>

Сегодня ориентировочная стоимость строительства оценивается в \$1,6 млрд, а само оно займет порядка трех-четырёх лет. При этом планируется, что линию построят при участии Москвы и Тегерана, а к сооружению линии до азербайджанской Астары в будущем подключится и Баку. Примечательно, что Россия выделила на реализацию проекта кредит в 1,3 млрд. евро, которые планируется вернуть «в течение срока окупаемости проекта». Это означает, что в Москве прекрасно понимают всю выгоду строительства и рассчитывают в будущем использовать его с максимальной для себя выгодой.

Считается, что создание непрерывного железнодорожного сообщения по «Западному» маршруту МТК «Север-Юг» поможет диверсифицировать глобальные транспортные потоки, позволив доставлять грузы между Санкт-Петербургом и индийским Мумбаем в течение 10 суток, против нынешних 30-45. Кроме того, должна будет повыситься инвестиционная привлекательность российских и иранских регионов, через которые будет идти новая транспортная магистраль.

Как отмечалось ранее в докладе Евразийского банка развития (ЕАБР), по коридору «Север-Юг» еще осенью 2022 года было 102 инвестпроекта общей стоимостью в \$38,2 млрд, из которых \$12,8 млрд будут освоены на территории России и Ирана. При этом на «Западный» маршрут будет потрачено 69% от всей суммы, на «Восточный» – 11,1%, а на «Транскаспийский» – 19,2%. Таким образом, значимость именно западного направления МТК для Москвы и Тегерана абсолютно очевидна.

После окончания строительства участка большинство аналитиков ожидают резкое увеличение товаропотоков по «Западному» маршруту, что простимулирует развитие сопутствующих отраслей экономики и приведет к формированию крупных логистических и производственных кластеров в регионе. Помимо этого, российские и иранские товары получают более удобный путь в другие страны, что положительно скажется на росте региональной торговли. Некоторые эксперты называют и будущее повышение роли МТК «Север-Юг» в обеспечении мировой продовольственной безопасности, так как продукты питания из России смогут добираться по более короткому и не подверженному западному влиянию маршруту не только в Иран, готовый стать хабом для российской продукции, но и дальше в страны Азии и Африки.

Нельзя забывать и том, что общее развитие МТК «Север-Юг», как и его «Западного» маршрута, самым положительным образом скажется и на развитии отношений в рамках ЕАЭС. Это связано с тем, что расширение использования данного коридора потребует дальнейшей унификации законодательства внутри объединения, а также устранения барьеров для торговли и грузоперевозок. Даже Белоруссия, которая на первый взгляд находится вдалеке от большей части МТК, сможет получить выгоду от его активного использования. Из-за невозможности свободно работать на западном направлении Минск крайне нуждается в альтернативных путях для своего экспорта, в первую очередь в страны Азии и Африки, с которыми сегодня белорусские власти активно развивают сотрудничество.

Таким образом, строительство железнодорожного участка длиной в 162 км только на первый взгляд может показаться незначительным событием в жизни евразийского пространства. На самом деле оно, как и ряд иных, связанных с расширением использования МТК «Север-Юг», играет едва ли не решающую роль в диверсификации международной торговли. Если России и её партнерам, удастся в полной мере реализовать задуманное, то о

прежней модели передвижения товаров в Евразии, во многом контролируемой странами Запада, можно будет забыть.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/6464a6009a79474a167005e4>

Проход через границу Азербайджан-Россия пешком. КПП Самур. Апрель

2023-Баку Махачкала за 1324 рубля

Граница по направлению Азербайджан- Россия через КПП Самур открыта для граждан с российскими паспортами. В обратную сторону из России в Азербайджан можно попасть только по воздуху (актуально на март-апрель 2023г).



Из Баку к границе (остановка СДК) ходит прямой автобус ежедневно в 07:00, но мы его проспали. Поэтому поездка оказалась немного дольше, прохождение границы в двух ситуациях будет схожее.

08.04.2023 Утром выходим из отеля, из старого города добираемся до Автовокзала.

Утром выходим из отеля, из старого города добираемся до Автовокзала.

На автовокзале ищем автобус до Qusar(Гусары), это ближайший город к границе с автовокзалом. На третьем этаже автовокзала (в Баку) находим кассы, покупаем билет за 5,3 маната.

Запланирована площадка для

автобуса A14 и время выезда 09:00. У нас были места 15 (в проходе на табуретке) и 16 (у окна).

Автобус выглядит так. Баку-Qusar (Гусары)



Баку-Гусары

Билет выглядит вот так. Цена 5,3 маната (252 руб.на 08.04.2023).

Билет выглядит вот так. Цена 5,3 маната

Место в проходе выглядит вот так, откидывается от основного кресла.

Выезд автобуса задержался, так как водитель набирал полный автобус людей. В итоге, когда закончились свободные места - мы поехали с небольшим опозданием в 09:20.

Через час поездки была остановка на 5 минут, остановка была в районе следующего города.

Во время остановки можно было взять что -то перекусить, сходить в туалет.

По маршруту был город Губа, после него вышло несколько человек из автобуса, поэтому ехать стало свободнее и можно было пересест с места у прохода.

Мы сразу пошли спрашивать есть ли вариант доехать до границы так же на автобусе или дальше можно добраться только на такси. Стоимость такси до границы нам назвали 20 манат. На автовокзале подсказали, что через час будет автобус до СДК (границы). Автобус этот единственный, ежедневный в 13:00, маршрут QUSAR (Гусары) - СДК.

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!



Место в проходе



Остановка на 5 минут



Дальше уже был отворот на Гусары.



В Гусары мы приехали в 11:54.



Автовокзал Гусары



Автобус до СДК

У нас был час в запасе, мы воспользовались позорнейшим туалетом за 20 гяпиков и купили немного воды в дорогу.

Автобус был полным, уже за полчаса все сидячие места были заняты.

Автобус выехал в 13:00, стоимость 1,5 манат на человека. Дорога хорошая, свежий асфальт, новые мосты. Ближе к СДК начинают выходить пассажиры.

Как только увидели знакомую арку КПП, сразу вышли, этот промежуток пути (от Гусар до СДК) ехали ещё час. У границы оказались в 14:00.

Через левую маленькую арку вход для пешеходов.

Сначала проверка паспортов азербайджанской стороной, дальше проход по коридору, сканирование вещей, паспортный контроль сотрудником таможни Азербайджана, вопросы про цель поездки, срок пребывания и штамп.

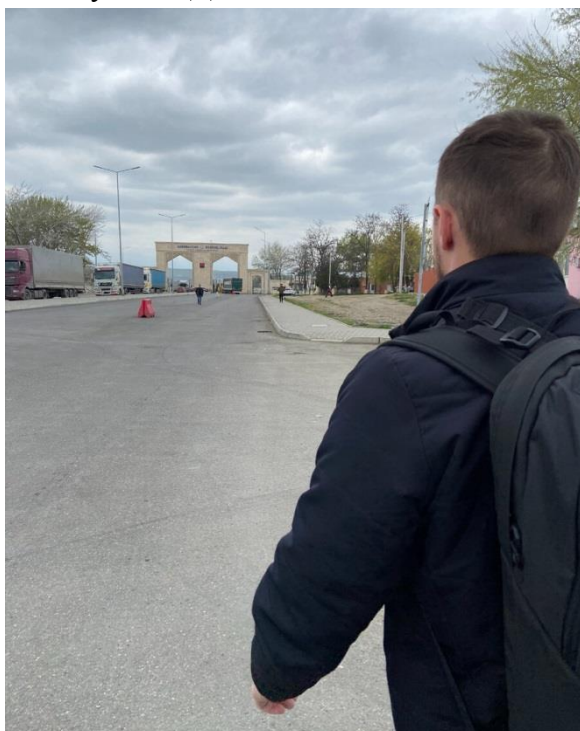
Далее длинный проход вдоль фур, так как коридор с навесом дальше перекрыт. Проверка паспорта российской стороной, проверка вещей и паспортный контроль сотрудником таможни России.



Автобус до СДК



Подъезжаем к границе



Арка КПП



Проход к КПП

У нас на прохождение всех досмотров ушел 1 час. Учитывая, что мы видели других людей только в очереди на российской таможне, там как там был самый долгий допрос.

В Россию пришли в 13:58 (14:58 по Баку). Время перевелось на час раньше на российской границе.

После выхода сразу ожидают таксисты. Цены изначально нам озвучили такие Граница-Дербент 600 р/ чел, Граница-Махачкала 1500 р/чел. Мы планировали доехать до Дербента, а дальше на поезде, но спустя время выехали всё таки в сторону Махачкалы за 1000 р/чел, благодаря попутчикам, которые нашлись.

Во время пути с границы до Махачкалы был сильный дождь и пробки на подъезде к крупным городам, в итоге приехали около 17:00, в дороге 3 часа.

такси до Махачкалы

Интересный факт, что смс с информацией, что мы пересекли границу РФ пришла ещё в второй маршрутке на СДК, интернет на российской симке без роуминга смог подключиться ещё в начале прохода через первое КПП.

смс от йоты до границы

Так же сотрудники таможни сказали нам, что режим работы границы круглосуточный.

Стоимость на 08.04.2023 на одного человека 1324 руб.

	А	В	С	
1	Категория	Стоимость на 1 чел	Руб. на 08.04.23	
2	Баку-Гусары	5,3 манат	252	
3	QUSAR- СДК	1,5 манат	72	
4	Граница-Маха	1000 руб	1000	
5	Итого		1324	
6				

расходы

Надеюсь, что вам пригодится информация, так как нам её не хватало во время прохождения этого маршрута. <https://dzen.ru/a/ZDGnAZGRiWK3dqVZ>

Азербайджан открывает сухопутные границы с Россией: последние новости 2023г

Наконец-то в Азербайджане приняли решение открыть сухопутные границы с Россией после длительных переговоров между двумя странами. Это стало возможным благодаря высокому уровню доверия между Россией и Азербайджаном на международной арене и потребности обеих сторон в сотрудничестве.

В августе 2023 года Азербайджан открыл три границы с Россией: «Казахстан-Гаразлы» — «Айгун-Кировабады» — «Фархадская / Астрехань», что стало большим событием для бизнеса и туризма, между двумя странами, которые до недавнего времени оставались закрытыми из-за политических и иных причин. Также это высокое соответствие между обоими странами раскрывает новые возможности для укрепления социально-экономических связей между народами и улучшения развития экономики Азербайджана.

Этот шаг также должен увеличить торговлю между двумя странами и обмен находящимися там гражданами. У азербайджанского народа теперь есть возможность посетить Россию для туристических целей и обеспечения своих потребностей. Азербайджан становится важным экономическим партнером России в регионе, что способствует укреплению международного сотрудничества, экономического роста и улучшения жизненного уровня в регионе.

Почему Азербайджан решил открыть границы с Россией?

В 2023 году Азербайджан объявил о своем решении открыть сухопутные границы с Россией. Это крайне важное решение для двух стран, которое позволит повысить туристический поток между ними и укрепить экономические связи.

Одной из главных причин открытия границ является укрепление дипломатических отношений между Азербайджаном и Россией. В последние годы страны активно сотрудничают в таких областях, как энергетика и транспорт. Открытие сухопутных границ станет еще одним шагом к укреплению партнерских отношений.

Кроме того, Азербайджан стремится привлечь в свою страну больше туристов. Открытие границ с Россией позволит существенно увеличить поток российских туристов в Азербайджан. С другой стороны, российские туристы получат новые возможности для путешествий в Азербайджан и знакомства с его культурой и историей.

Важный фактор — это общая граница, которую соединяет Азербайджан с Россией. Открытие границ упростит жизнь людей, живущих вдоль границы. Больше не надо будет проезжать через третью страну или лететь на самолете, чтобы посетить родственников или друзей.

В итоге, открытие сухопутных границ с Россией — это важный шаг в направлении двух стран к дальнейшему укреплению своих отношений, увеличению туристического потока и удобству жизни граждан.

Условия сухопутного въезда в Азербайджан из России

С 2023 года граждане России могут въезжать на территорию Азербайджана через сухопутные границы, но это необходимо делать при соблюдении ряда условий.

Перед поездкой необходимо получить разрешение на въезд, заполнить анкету и пройти обязательную процедуру медицинского обследования на наличие заболеваний, которые могут представлять угрозу для населения.

Также для въезда на территорию Азербайджана обязательно предоставление негативного теста на COVID-19, прошедшего не ранее чем за 48 часов до поездки. При отсутствии теста въезд на территорию страны будет запрещен.

После прохождения медицинского обследования, тестирования и получения разрешения на въезд, гражданам России будет разрешен въезд в страну на территории специализированных пунктов пропуска.

Важно отметить, что при въезде на территорию Азербайджана граждане России должны соблюдать требования местных правил, законов и мер, направленных на противодействие распространению COVID-19.

Азербайджан и Россия: история отношений

Отношения между Азербайджаном и Россией имеют давнюю историю, начинающуюся еще со времен Российской империи. В XIX веке Азербайджан стал частью этой империи, и в течение более чем ста лет Азербайджан был частью единой экономической и культурной системы с Россией.

В 1918 году Азербайджан объявил о своей независимости и стал членом Кавказской Демократической Республики. Однако в 1920 году была установлена Советская власть, и Азербайджан стал частью Советского Союза. В эти годы Азербайджан был важным региональным центром СССР, и благодаря этому страна имела доступ к сильным экономическим ресурсам.

В конце 1980-х и начале 1990-х годов Азербайджан стал одним из первых республик, объявивших о независимости от СССР. В период после распада Советского Союза Азербайджан укреплял отношения с Россией, но также стремился к налаживанию отношений с другими странами и регионами.

Сегодня Азербайджан и Россия являются стратегическими партнерами во многих сферах, включая экономику, культуру, науку и технологии. Несмотря

на это, обе страны продолжают развивать свои отношения с другими государствами и регионами и стремятся к укреплению своей позиции на международной арене.

Какие экономические выгоды принесет открытие границ

Открытие сухопутных границ между Азербайджаном и Россией будет способствовать развитию многих отраслей экономики обеих стран. Во-первых, это сильно упростит транспортировку грузов и товаров между странами, что позволит сократить время и снизить стоимость доставки, а также повысить конкурентоспособность продукции.

Во-вторых, открытие границ увеличит поток туристов между Россией и Азербайджаном. Это даст возможность развиваться туристической инфраструктуре, создавать новые рабочие места и увеличивать доходы бизнеса в сфере услуг.

Открытие границ также даст возможность укрепить экономические связи между двумя странами и увеличить объем инвестиций. Это будет способствовать экономическому росту и созданию новых рабочих мест, а также улучшению экономического климата в регионах.

В целом, открытие сухопутных границ между Азербайджаном и Россией будет иметь положительный вклад в экономическое развитие обеих стран и укрепление их экономического партнерства.

Как открытие границ повлияет на туризм в Азербайджане и России

Для туристов из России:

Открытие сухопутных границ с Азербайджаном создаст новые возможности для туристических поездок из России в Азербайджан и обратно.

Также это облегчит доступность Баку, столицы Азербайджана, для российских туристов, что приведет к увеличению потока иностранных гостей в страну.

Туристы смогут путешествовать на автомобилях, чемоданами и не смогут оставаться в стране на более длительный период времени.

Для туристов из Азербайджана:

Открытие границ облегчит турпоездки в Россию.

Туристы смогут воспользоваться возможностью выехать в Россию на собственном автомобиле, что даст им больше свободы при планировании поездки.

Поток азербайджанских туристов в Россию может увеличиться, что приведет к увеличению экономических связей между двумя странами.

Читать еще: Как вывести деньги из ФНС на карту Сбербанка: инструкция
Реакция на открытие границ в странах Кавказа и Центральной Азии
Открытие сухопутных границ между Азербайджаном и Россией повлияло на страны региона, в том числе на Кавказ и Центральную Азию.
В Армении некоторые политики выразили опасения в связи с возможной конкуренцией со стороны Азербайджана на рынке России. В то же время, открытие границ может улучшить экономические отношения между Арменией и Россией через территорию Азербайджана.
Грузия приветствовала открытие границ, так как это может привести к увеличению торговых связей между Грузией и Россией через Азербайджан.
Узбекистан и Таджикистан так же отреагировали позитивно на открытие границ, так как это может улучшить импорт-экспорт между странами региона и Россией.
Туркменистан пока не высказался относительно открытия границ. Однако такое событие может позитивно повлиять на экономические отношения между этим государством и Россией через территорию Азербайджана.
Итак, открытие сухопутных границ между Азербайджаном и Россией является важным событием для стран Кавказа и Центральной Азии. Позитивный или негативный эффект от этого события будет зависеть от развития экономических отношений между этими государствами в будущем.
Перспективы сотрудничества между Азербайджаном и Россией после открытия границ
Открытие сухопутных границ между Азербайджаном и Россией приносит обоим странам ряд перспектив в сфере экономики, туризма и культурных связей.
Во-первых, отсутствие преград для транспортировки товаров и людей между странами позволит увеличить взаимную торговлю и экспорт. Россия является крупнейшим партнером Азербайджана в области нефтегазовой промышленности, поэтому открытие границ будет способствовать развитию совместных проектов в этой области.
Во-вторых, открытие границ привлечет больше туристов из обеих стран, что в свою очередь сыграет положительную роль в развитии сферы туризма и гостеприимства.
Наконец, открытие границ может быть положительным сигналом для укрепления культурных связей, обмена опытом и знаниями в различных

областях. Это может помочь в укреплении дружеских отношений между двумя народами.

Повышение объема взаимной торговли и экспорта.

Развитие совместных нефтегазовых проектов.

Повышение уровня туризма и гостеприимства.

Укрепление культурных связей и дружеских отношений между народами.

<https://agroupp.ru/faq/azerbaydzhan-otkryvaet-suhoputnye-granitsy-s-rossiye-poslednie-novosti-2023g.html>

Конвенция о правовом статусе Каспийского моря — международный договор между Азербайджаном, Ираном, Казахстаном, Россией и Туркменистаном, подписанный 12 августа 2018 года в рамках Пятого каспийского саммита в казахстанском городе Актау^{[1][2]}.

Данный международный договор заменил собой советско-иранские договоры 1921 и 1940 годов касательно Каспийского моря^[3]. В соответствии с конвенцией, основная площадь водной поверхности Каспийского моря признаётся морем, а не озером, с вытекающими из этого юридическими последствиями. Каспийское море остаётся в общем пользовании сторон, а дно и недра делятся соседними государствами на участки по договорённости между ними на основе международного права. Судоходство, рыболовство, научные исследования и прокладка магистральных трубопроводов осуществляются по согласованным сторонами правилам. В частности, при прокладке магистрального трубопровода по дну моря требуется согласие только той стороны, через чей сектор будет пролегать трубопровод^[4]. В конвенции также зафиксировано положение о недопущении присутствия на Каспии вооруженных сил, не принадлежащих сторонам договора, а также определяет пять прикаспийских государств ответственными за поддержание безопасности на море и управление его ресурсами.

В целях выработки Конвенции о правовом статусе Каспийского моря в 1996 году прикаспийскими государствами была создана специальная рабочая группа (СРГ) на уровне заместителей министров иностранных дел^[5].

Согласование документа длилось более 20 лет перед его подписанием 12 августа 2018 года главами пяти прикаспийских государств на саммите в Казахстане^[2]. За годы согласования договора (1996—2018) между сторонами было проведено 51 заседание СРГ, более 10 встреч министров иностранных

дел и 4 президентских саммита — в 2002 году в Ашхабаде, в 2007 году в Тегеране, в 2010 году в Баку и в 2014 году в Астрахани^[4].

Конвенция о правовом статусе Каспийского моря

https://ru.wikipedia.org/wiki/Конвенция_о_правовом_статусе_Каспийского_моря

Конвенция о правовом статусе Каспийского моря	
Тип договора	международный договор
Дата подписания	12 августа 2018
Место подписания	Актау , Казахстан
Подписали	 Ильхам Алиев  Гурбангулы Бердымухамедов  Нурсултан Назарбаев  Владимир Путин  Хасан Рухани
Стороны	 Азербайджан  Иран  Казахстан  Россия  Туркменистан
 Медиафайлы на Викискладе	

Все страны-подписанты несут ответственность за убытки, которые могут быть нанесены экологической системе моря.

- Пятый каспийский саммит, на котором была подписана конвенция.

Посвящается Владыке БОЛЕЕ!



Главы пяти стран на Каспийском саммите

