

*Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:*

<https://stuservis.ru/nauchno-issledovatel'skaya-rabota/331335>

**Тип работы:** Научно-исследовательская работа

**Предмет:** Таможенное дело

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Перспективы нового торгового пути "Россия-Иран" 1

Оглавление 2

Введение 3

История вопроса 3

Как выглядит маршрут 4

Значимость строительства 5

Сдерживающие факторы 6

Нефизические препятствия 6

Инфраструктурные барьеры. 7

Выгоды для России 8

Глоссарий 12

Библиографический список 13

## ВВЕДЕНИЕ

Реализация проекта международного транспортного коридора «Север-Юг» длиной более 7000 км от Балтики до Индии, начавшегося 22 года назад, в сегодняшнее время значительно ускорилась. В современной политической реальности значимость быстрого запуска современной транспортно-логистической инфраструктуры, которая свяжет страны ЕАС, Северного Кавказа, Центральной Азии с государствами на побережье Индийского океана очень сложно переоценить.

Цель проекта состоит в том, чтобы устранить любые препятствия, вносимые иностранными посредниками. Сделать невозможными искусственные юридические и таможенные вмешательства в деятельность стран-участниц, в частности Российских компаний.

История вопроса

Еще в начале двухтысячных годов началось обсуждение по строительству торгового пути, сокращающего перемещение грузов с севера на юг. Но тогда старые торговые пути были отлажены, грузы доставлялись вовремя, а находящийся под непрерывными санкциями Иран не мог отстроить свою часть сухопутного маршрута.

Проект строительства МТК «Север-Юг» появился в 1999 году. Он задумывался как обходной путь мимо Суэцкого канала и должен был соединить страны Балтии с портами в Индии. Привлекательность проекта уменьшало то, что он не мог быстро окупиться. Экономическая рентабельность здесь будет измеряться пятилетками. Даже если одновременно всем участвующим странам начать усиленные работы над проектом, потребуется около пяти лет, чтобы ощутить качественный рост экономик от транзита товаров. Однако, в свете новых политических реалий можно рассматривать его как наиболее перспективный путь из России в Индию через Иран. Самое очевидное преимущество для всех стран участников - это сокращение вдвое времени пути, по сравнению с доставкой через Суэц. Время сейчас является наиболее ценным ресурсом и вся современная логистика построена на его оптимизацию. Второй плюс - уменьшение стоимости перевозок при использовании железнодорожного транспорта, по сравнению с длинным морским путем.

Со временем создаваемый проект расширился до 14 заинтересованных стран - выгодоприобретателей, среди которых Армения, Азербайджан, Казахстан, Грузия.

В мае 2002 года случилось официальное открытие этого пути Индией, Ираном и Россией. Однако, из-за непрекращающегося санкционного давления Иранская республика своими железными дорогами не занималась. В результате чего маршрут работал ограниченно. Перевозки в Индию и вовсе были отложены на десять лет. В 2014 году вновь начались тестовые прогоны. А в 2016 году сообщили о благополучной транспортировке контейнеров из Индии в Россию через Иран.

Как выглядит маршрут

Маршрут «Север-Юг» начинается под Петербургом, в недавно построенном современном порту Усть-Луга. Продвигаясь в южном направлении проходит судоходными путями по Волге в Астраханские порты. Кроме того, транспортный коридор включает в себя автомобильные и железнодорожные маршруты в Северной Осетии и Дагестане. В Каспийском бассейне мульти-модальный маршрут разделяется на три ветви: Западная- из России в Иран через Азербайджан. Железнодорожной и автотранспортом.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. «Большая пятёрка» Каспия. Как Россия и Иран делают транспортный путь «Север – Юг» реальностью независимого от Запада мира» <https://www.gosrf.ru/bolshaya-pyatyorka-kaspiya-kak-rossiya-i-iran-delayut-transportnyj-put-sever-yug-realnostyu-nezavisimogo-ot-zapada-mira/>
2. «Вопреки санкциям: Россия и Иран строят торговый путь» <https://ligainform.net/business/vopreki-sankciyam-rossiya-i-iran-stroyat-torgovyj-put/>
3. «Россия и Иран строят торговый маршрут вопреки санкциям» [https://dzen.ru/a/Y6L8Z\\_G\\_XhDYYY0F](https://dzen.ru/a/Y6L8Z_G_XhDYYY0F)
4. «Совместные проекты России и Ирана исключают возможность США, Запада контролировать движение товаров» <https://pismadljaliz.livejournal.com/5384400.html>
5. «Транспортный комплекс Астраханской области» [https://studbooks.net/1830194/geografiya/transportnyy\\_kompleks](https://studbooks.net/1830194/geografiya/transportnyy_kompleks)
6. Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Шашкенов, М., Забоев, А. (2021) Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклад 21/5. Алматы, Москва: Евразийский банк развития.
7. Долгосрочная программа развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года. – Правительство Российской Федерации. URL: <http://static.government.ru/media/files/zcAMxApAgyO7PnJ42aXtXAgA2RXSVo>
8. Караваев А., Мандана Т. 2019. Международный транспортный коридор «Север-Юг» и сценарии транс региональной интеграции – Международный дискуссионный клуб «Валдай», июнь, 32 с.
9. Маркелов Константин Алексеевич ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР - ЮГ» // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. №1 (70).
10. Об утверждении Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне. – Правительство России, 11.11.2017. <http://government.ru/docs/30086/>
11. Прокофьев М.Н., Тохиров М.М. 2019. Перспективы транспортного коридора «Север-Юг». – Мир транспорта. Т. 17, № 5, с. 200-213.

*Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:*

<https://stuservis.ru/nauchno-issledovatel'skaya-rabota/331335>