

Здравствуйте, уважаемые члены государственной аттестационной комиссии. Вашему вниманию представляется выпускная квалификационная работа на тему **«УЧАСТИЕ РОССИИ В ФОРМИРОВАНИИ И РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»»**.

Итак, **актуальность** исследования обосновывается тем, что Российская Федерация является одним из самых крупных государств, имеющих насыщенные ресурсы, которые полезны и востребованы для других стран. Кроме того, Россия обладает выгодным географическим месторасположением с ярко развивающейся транспортной политикой, одним из приоритетных направлений которой выступает развитие именно международных транспортных коридоров.

Целью данного исследования является изучить степень участия России в формировании и развитии транспортного коридора «Север-Юг».

Для достижения поставленной цели в работе решаются следующие задачи:

1. рассмотреть понятие и историю развития международных транспортных коридоров;
2. охарактеризовать систему международных транспортных коридоров;
3. изучить транспортные коридоры России и региональные особенности развития опорной транспортной сети;
4. проанализировать «Российский узел» и стратегию российских железных дорог;
5. оценить степень участия России в транспортном коридоре вдоль Каспия;
6. проанализировать перспективы транспортного коридора «Север–Юг».

Итак, МТК «Север-Юг» не выглядит столь блистательно на фоне других МТК России, например, как мощный сквозной проект БАМ или самый протяженный в мире Транссиб, с их миллионами тонн в год транзита, где, кроме текущих грузов разных отправителей, линия из КНР в РФ поддерживает около 13 «рейсовых» постоянных контейнерных поездов по разным направлениям. В частности, один из этих поездов от ст. Находка – Восточная – до ст. Марцево создан специально для доставки комплектующих автомобильного завода Hyundai Motors Co. из Пусана на автосборочный завод в Таганроге. Другой поезд Транссиба регулярно отправляется в Центральную Азию, достигая транспортных узлов Казахстана и Узбекистана.

Таковыми чертами МТК «Север-Юг» похвастать не может. С другой стороны, основные преимущества «Север – Юг» перед другими маршрутами, и, прежде всего, перед традиционным морским маршрутом через Суэцкий канал, заключаются в сокращении времени перевозок (на 10 дней по отдельным корреспонденциям), а также повышении экономической эффективности транскаспийского мультимодального маршрута, которая в настоящее время снижается необходимостью неоднократной перевалки грузов

На наш взгляд, со временем МТК «Север-Юг» будет играть важнейшую роль в развитии тех регионов России, где проходит артерия. В частности, это уже видно по примеру Волгоградской области. Подавляющая часть ее экспорта направлена на страны каспийской «пятерки». Экспортируют чаще всего «нефтепродукты, продовольственные товары и продукцию химической промышленности».

Кроме того, особую роль в развитии МТК «Север-Юг» играют автомагистрали на территории Астраханской области и стартующие оттуда в сторону Москвы. Прежде всего, трасса Р-22 «Каспий», которая начинается от платной магистрали М-4 «Дон» у Москвы в сторону Тамбова, Волгограда и далее – на Астрахань.

Также с точки зрения перетягивания транзитных потоков на железную дорогу, МТК «Север-Юг» позиционируется в качестве альтернативы Суэцкому каналу и морскому пути в целом. Прямой путь от Санкт-Петербурга (точка распыления в Европу) до порта Бендер-Аббас (крупнейший порт на юге Ирана, точка распыления грузов) составляет более 7000 км – в зависимости от маршрута на центральном сегменте, где коридор разделяется на три маршрута: транскаспийский (через Каспийское море), западный (через Азербайджан) и восточный (через Туркменистан и Казахстан).

Таким образом, можно отметить следующие преимущества МТК СЮ:

1. Потенциально меньший срок доставки грузов между Индией и Россией.
2. Уже имеющаяся привязка коридора к национальным и региональным приоритетам развития стран каспийского региона, что делает страны стратегически заинтересованными в развитии МТК «Север-Юг».

3. Потенциальное сопряжение МТК «Север-Юг» с широтными коридорами по направлению Восток — Запад в выбранных транспортнологистических хабах, например Астрахани.

Из основных проблем на текущем этапе можно выделить следующие:

1. Отсутствие единого мультимодального оператора и, как следствие, единой сквозной тарифной ставки.
2. Отсутствие контейнерного парка: как правило, контейнерные линии неохотно дают свои контейнеры из Бендер-Аббаса до Москвы, поскольку линия теряет контроль над контейнером, который идет по суше, и, соответственно, не зарабатывает на морской доставке этого контейнера.
3. Проблема возврата порожних контейнеров. С севера на юг идут в основном сырьевые насыпные и наливные грузы. Следовательно, в этом направлении контейнеры идут порожним ходом. Решением могла бы стать организация транспортного хаба по растаможиванию и распределению грузов, не доходя до Москвы. Здесь же МТК СЮ мог бы сопрягаться с широтными маршрутами.

Итак, все вышеперечисленное складывается в неконкурентные сроки и стоимость доставки (по некоторым оценкам, примерно от 3486 до 7000 долл. за FEU), особенно в случае сырьевых товаров (насыпных грузов), которые выгоднее отправить дешевым путем морем, например из Новороссийска.

Таким образом, в настоящее время коридор «Север-Юг» так и не начал полноценно функционировать. На его формирование оказывает влияние нерешенные вопросы о правовом статусе Каспийского моря и контроля над добычей и транспортировкой углеводородного сырья из региона, что в совокупности отодвигает проблемы привлечения транзитных грузопотоков и интеграционные процессы по коридору на второй план. Следует констатировать и имеющиеся проблемы в развитии необходимой инфраструктуры для железнодорожных и морских грузоперевозок на данном маршруте.

Таким образом, Цель работы достигнута.

Спасибо за внимание! Доклад окончен.