Аристова Людмила Борисовна

Институт востоковедения РАН

Старший научный сотрудник

г. Москва, 107031

РОССИЯ И КАЗАХСТАН: ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ[[1]](#footnote-2)

В эпоху глобализации возможности для расширения внутри-региональной и внешней торговли зависят от способности стран эффективно обеспечить транспортно-экономические связи. В России больше внимание уделяется развитию сухопутных транспортных связей между европейскими и азиатскими странами. Республика Казахстан, обладая выгодным географическим положением, в значительной степени заинтересована в обеспечении международных перевозок по своей территории из Китая и стран ЮВА в Западную Европу.

Предполагая свое активное участие в перемещении национальных и транзитных грузов, правительства России и Казахстана уделяют значительное внимание участию в строительстве Международных транспортных коридоров(МТК).

Расширяется совместная деятельность РФ и РК в области проведения автомобильных дорог. В частности, разрабатываются планы соединения Западного Китая через территорию Казахстана с Россией и Европой. Открытие трассы Санкт-Петербург-Москва-Казань-Оренбург-Актобе-Кызышлорда-Шимкент-Алматы-Хоргос-порт Ляньюньгань предоставит возможность интеграции трех стран в мировую систему грузоперевозок, увеличит доходы от транзитных перевозок.

В сфере железнодорожного транспорта прорабатываются задачи по развитию Евроазиатского транзитного коридора. Его частью является северная часть Трансазиатской железной дороги.

Сотрудничество России и Казахстана в области водного транспорта также имеет положительные результаты и перспективы. Рассматривается вопрос участия Казахстана в строительстве водного канала, соединяющего Каспий и Азово-Черноморский бассейн. Этот путь поднимет в будущем роль крупнейшего казахстанского морского порта Актау в международных перевозках. В настоящее время уже работает паромная переправа Актау-Махачкала-Актау-Астрахань.

Однако, существует целый комплекс экономических проблем, мешающих успешному решению задач, приграничного сотрудничества. Прежде всего, это разная степень экономического развития соседей, разная степень заинтересованности руководства областей во взаимодействии и возведении общих объектов и интеграции. Неоднозначные финансовые возможности. Не решаются также практически полезные задачи, как создание совместных Свободных экономических зон (кластеров). Пока недостаточно развита транспортная инфраструктура приграничных районов РФ и РК, что сдерживает осуществление совместных экономических планов.

На период 2012 – 2017 гг. правительства РФ и РК приняли программу межрегионального и приграничного сотрудничества «Координация действий по развитию автомобильных дорог проекта создания международного автомобильного маршрута Западная Европа – Западный Китай». Таким образом, решение экономических задач РФ и РК возможно на основе: совместных долгосрочных программ развития экономики и транспорта, реализации совместных инфраструктурных проектов, формирования СЭЗ (кластеров), решения финансовой поддержки на государственном уровне.

1. *Статья разработана при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта № 15-07-00038 "Геополитический шанс России транспортная система в формате РФ-КНР-Централь­ная Азия".* [↑](#footnote-ref-2)