

**Эволюция двустороннего сотрудничества России и Казахстана в
транспортной сфере**

Научный руководитель – Мещеряков Константин Евгеньевич

Горбачев Георгий Евгеньевич

Студент (магистр)

Санкт-Петербургский государственный университет, Факультет международных отношений, Санкт-Петербург, Россия

E-mail: ge.gorbachev@gmail.com

Одним из важнейших направлений внешнеполитических отношений России является сотрудничество с Казахстаном. В настоящее время Россия и Казахстан успешно взаимодействуют не только в рамках двусторонних соглашений, но и в рамках Евразийского Экономического союза (ЕАЭС). Сотрудничество обеих стран носит всесторонний характер. Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев неоднократно отмечал, что отношения России и Казахстана выстраиваются на основе добрососедства, дружбы и союзничества по всем направлениям. Важное место во взаимоотношениях государств занимает сотрудничество в области транспортного взаимодействия.

За 25 лет с распада СССР, между РФ и Казахстаном было подписано свыше 10 соглашений в области транспорта. Первым отраслевым документом в транспортной сфере стало Соглашение между Правительством РФ и Правительством РК о воздушном сообщении от 28 марта 1994 г. Данное соглашение определяет порядок работы авиапредприятий договаривающихся сторон в рамках перевозок пассажиров и грузов, транзита, а также конкретизирует перечень городов, между которыми возможно установление авиасообщения с оговоренной частотой.

С 2007 года Россия и Казахстан приступили к постепенной либерализации авиасообщения, которая имеет довольно ограниченные масштабы. На наиболее востребованных маршрутах между странами по-прежнему действует принцип единоназначенности, подразумевающий работу одного перевозчика с каждой стороны на одной линии [3]. Авиационные власти Казахстана настаивают, что полная либерализация авиасообщения между странами произойдет не ранее 2025 года. К слову, режим «открытого неба» предусматривающий снятие всех ограничений, уже действует между Россией, Белоруссией и Арменией, что говорит не о желании Казахстана поступательно двигаться к отмене существующих ограничений, а о незаинтересованности в подобных действиях. Кроме того, в 2016 году авиaperевозки между двумя странами оказались под угрозой: рейсы авиакомпаний «Аэрофлот» и «Air Astana» не были согласованы профильными властями сторон.

Железнодорожные перевозки между РФ и Казахстаном регламентируются на основе Соглашения Об особенностях регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта от 18 октября 1996 года. Важность железнодорожного сообщения в товарообороте обеих стран подтверждается статистикой. Так, на долю железнодорожного транспорта в Казахстане приходится свыше 46% от общего грузооборота, что существенно выше, чем в других странах ЕАЭС [1].

Тем не менее, между странами сохраняются определенные противоречия. Главной проблемой является разграничение спорных участков дорог и прилегающих к ним территорий. По окончании переговоров, длившихся в течение трех лет, было принято решение не проводить разграничение. С другой стороны, в рамках Форума межрегионального и приграничного сотрудничества, прошедшего в Астане 4 октября 2016 года, было достигнуто решение об отмене пограничного контроля пассажирских и грузовых поездов [5].

Основополагающим документом по сотрудничеству РФ и Казахстана в рамках автомобильного сообщения следует считать Соглашение между Правительствами обеих стран о международном автомобильном сообщении от 15 апреля 2003 года. Данное соглашение оговаривает порядок осуществления перевозок пассажиров и грузов как в двустороннем, так и в транзитном сообщении, а также технические особенности организации данного типа перевозок. Взаимовыгодное сотрудничество в данной отрасли транспорта крайне важно для обеих сторон, поскольку и РФ, и Казахстан обладают выгодным транзитным положением. Трасса Екатеринбург - Алма-Ата является лидером по интенсивности движения среди транспортных коридоров, функционирующих в Казахстане [2]. Все большую важность приобретают грузоперевозки из России в Китай транзитом через Казахстан. В данном случае взаимодействие государств охватывает не только двустороннее сотрудничество, но и в рамках ШОС.

Пассажирское автобусное сообщение между государствами достаточно развито. По данным Министерства транспорта РФ, на начало 2016 года между Россией и Казахстаном действует 102 маршрута, подавляющее большинство которых функционирует на круглогодичной основе. Наиболее развитая маршрутная сеть среди российских населенных пунктов представлена в Омске (15) и Новосибирске (8) [4].

Морское сообщение между Россией и Казахстаном менее развито. Попытки наладить регулярное паромное сообщение между Астраханью, Махачкалой и Актау в течение 2000-х гг. оказались неуспешны. В настоящее время поставки нефти из Актау в Махачкалу. Стоит отметить, что ввиду экономических тенденций последних нескольких лет, грузооборот прикаспийских портов России и Казахстана снижается. Ввиду того, что добыча нефти в Каспийском регионе не является для России приоритетной, а инфраструктура портов имеет определенные ограничения, нет оснований полагать, что объемы перевалки сырья в ближайшие годы значительно вырастут.

С момента распада СССР Россия и Казахстан добились существенного прогресса во взаимодействии в транспортной отрасли. Тем не менее, ухудшение экономической и геополитической конъюнктуры привело к некоторой потере импульса для дальнейшего усиления взаимодействия в транспортной сфере. В последние годы не было предложено по-настоящему прорывного проекта, который мог бы вывести это взаимодействие на принципиально иной уровень. Другим фактором, препятствующим дальнейшей интеграции транспортных систем государств, следует назвать нежелание властей обеих стран идти на взаимные уступки. Это наглядно отражают участвовавшие кризисные ситуации в отрасли. И все же, выстраивание внешнеполитических отношений на основе дружбы и добрососедства дает надежду на продолжение плодотворного взаимодействия не только в области транспорта, но и в других сферах.

Источники и литература

- 1) Байбикова Э.Р., Забоев А.И. Евразийская экономическая интеграция на железнодорожном транспорте: современное состояние, проблемы и перспективы // Евразийская Экономическая интеграция. 2014. no 4, С. 82-83
- 2) Бекмагамбетов М.М., Кочетков А.В. Развитие автотранспортных коридоров РК: некоторые аспекты совершенствования инфраструктуры трансграничных коммуникаций // Электронное научное издание Альманах Пространство и Время. 2013. no 1, С. 3-4;
- 3) Комитет Гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию РК: <http://aviation.mid.gov.kz/ru/pages/informaciya-o-sotrudnichestve-mezhdu-respubliki-kazakhstan-i-stranami-dalnego-i-blizhnego>

- 4) Министерство транспорта РФ: <http://www.mintrans.ru/opendata/7705851331-reest-rautomzd>
- 5) Техэксперт: <http://docs.cntd.ru/document/420381072>