**Приграничное сотрудничество Алтайского края и Восточно-Казахстанской области: транспортно-географический потенциал**

***Маменов Сергей Даниярович***

*Старший преподаватель*

*Алтайский государственный университет, Барнаул, Россия*

*E-mail: mamenov@mc.asu.ru*

Приграничное сотрудничество, в особенности, в период экономических санкций, как для Российской Федерации в целом, так и для ее регионов, нуждается в более тесной и более глубокой интеграции.

Среди различных форм межрегионального сотрудничества в условиях развития интеграционных процессов, безусловно, внимание уделяется приграничному и трансграничному сотрудничеству, поскольку в приграничном взаимодействии непосредственно пересекаются жизненно важные проблемы, включая внешнеполитические, экономические, социальные, гуманитарные, разделенных народов и другие. Приграничным и трансграничным географическим вызовам посвящены работы П.Я. Бакланова, Ю.П. Баденкова, И.Н. Ротановой и других специалистов [1, 2, 3].

Непосредственно приграничные российские регионы, к которым относится Алтайский край, выходят на первый план, т.к. уже имеют определенный уровень международных экономических отношений и потенциал для их развития. Членство Российской Федерации и Республики Казахстан в ЕАЭС, а также участие в таких проектах как «Один пояс – один путь», в приграничном сотрудничестве в рамках Международного координационного совета «Наш общий дом – Алтай» дает возможности для развития интеграционных связей.

Несмотря на приграничное расположение и сотрудничество Алтайского края и Восточно-Казахстанской области, не в полной мере используются все аспекты экономико-географического положения регионов и сформировавшиеся на сегодняшний момент экономико-географические факторы и вызовы, способствующие и препятствующие приграничному и трансграничному сотрудничеству.

Транспортная система воздействует на экономику, как минимум, в трех основных аспектах: обеспечивает текущее транспортное обслуживание региона; инвестиции в транспорт формируют объемы работ капитального характера и сопровождающие услуги; развитие транспортной инфраструктуры в перспективе приводит к активизации в зонах ее тяготения экономической деятельности, в частности, размещению новых производств.

Транспортно-географический аспект, находит проявление в уровне развития транспортной инфраструктуры, территориальной организации путей сообщения, транспортных пунктов, коридоров и узлов, транспортно-экономических балансов, обеспеченности транспортом отраслей хозяйства и населения, международных транспортных сетей и других [4].

Через территорию Алтайский край проходят пути, соединяющие Россию с Казахстаном и другими государствами Центральной Азии. Федеральная автомобильная дорога А322 (ранее А349) («Змеиногорский тракт») идёт из Барнаула в юго-западном направлении до границы с Казахстаном в 40 км к югу от Рубцовска. Она является частью азиатского маршрута AH64. Также по территории края проходит автодорога: Алейск — Родино — Кулунда — государственная граница с Республикой Казахстан.

Проблематика развития приграничных территорий особенно актуальна в странах, имеющих большое количество соседних государств, а также протяженную государственную границу. Исторические события конца XX в., связанные с распадом Советского Союза, ознаменовали появление новых субъектов на политической карте мира, значит, и новых государственных границ. Образованная государственная граница между Россией и Казахстаном стала не только одной из самых длинных сухопутных границ мира (протяженность более 7500 км), но и своеобразным барьером между некогда единым природным, экономическим, социальным комплексом [5].

Барнаул является крупным железнодорожным узлом. На Казахстан из Барнаула идут два направления: Южная и Туркестано-Сибирская железные дороги. Железнодорожное сообщение имеют более половины административных районов края.

**Литература**

1. Baklanov P.Y. Conjugations of transport networks between southern regions of the Russian Far East and neighbouring countries // IGCCMR IOP Publishing. IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 190 (2018). First International Geographical Conference of North Asian Countries "China-Mongolia-Russia Economic Corridor: Geographical and Environmental Factors and Territorial Development Opportunities" 20–26 August 2018, Irkutsk, Russia. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/190/1/012043>

2. Баденков Ю.П., Винокуров Ю.И., Ротанова И.Н. Алтае-Саянский экорегион как единое географическое и социально-экологическое пространство Центральной Азии в эпоху глобализации: современные вызовы науке // Вызовы XXI века: природа, общество, пространство. Ответ географов стран СНГ. – М.: Товарищество научных изданий КМК, 2012. – .С. 260-278.

3. Ротанова И.Н. Вызовы времени и предпосылки формирования рынка эколого-туристских услуг в Алтайском регионе // Grand Altai Research & Education / Наука и образование Большого Алтая // Сетевое издание Совета ректоров вузов Большого Алтая. Выпуск 1, 2016. - С. 105-127 [Электронный ресурс].

4. Семина И.А. Региональные исследования транспортной инфраструктуры: географический аспект // Вестник Мордовского университета, 2008. – № 1. – С. 82-85.

5. Артемьева К.А., Маменов С.Д., Дунец А.Н. Приграничные территории: сущность понятия и возможности сотрудничества России и Казахстана // География и природопользование Сибири: сборник статей / под ред. проф. Г. Я. Барышникова; Министерство науки и высшего образования Российской Федерации Алтайский государственный университет Географический факультет. — Вып. 26. — Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2019. – C. 15-23.