РЕГИОНОВЕДЕНИЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

УДК 327
ББК 66.4(0)

ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ЗАПАДНО-КАЗАХСТАНСКОЙ ОБЛАСТИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Е.В. Архипова

Волгоградская область граничит с Западно-Казахстанской областью Республики Казахстан, что дает ей возможность развивать сотрудничество не только с Казахстаном, но и со странами Центральной Азии. Можно выделить ряд субъективных и объективных факторов, влияющих на уровень отношений между сопредельными областями. В пользу развития трансграничного сотрудничества говорит структура товарооборота двух областей, хотя объемы по-прежнему низкие.

Ключевые слова: *Волгоградская область, Западно-Казахстанская область, трансграничное сотрудничество, товарооборот, товарная структура, конкуренция.*

Среди важнейших последствий распада Советского Союза можно отметить не только появление новых независимых государств, которым пришлось кардинально изменять собственную экономическую систему и выстраивать новые экономические отношения с традиционными партнерами, а также вписываться в глобальную систему, формируя контакты с остальными государствами, но и возникновение принципиально нового подхода к осуществлению трансграничной деятельности. Многие российские регионы, ранее находившиеся

в глубине национальной территории, оказались пограничными, и в целях обеспечения собственного экономического развития им пришлось вовлекаться в систему трансграничных и межрегиональных связей.

Однако протяженность российской границы, разный уровень социально-экономического развития как Российской Федерации, так и соседних государств не могут не оказывать влияния на интенсивность трансграничного экономического сотрудничества регионов РФ. Вероятно, большое значение также имеет и поддержка административными структурами географических предпочтений бизнеса.

На долю приграничных регионов России и Казахстана приходится до 70 % всего двустороннего обмена товарами и услугами [13]. В одной

только Западно-Казахстанской области (ЗКО) зарегистрировано и действует более 100 российско-казахстанских предприятий, например «КамАЗ», «Ростсельмаш», «Агромашхолдинг».

В 2007 г. товарооборот между РФ и Республикой Казахстан (РК) достиг 16 576,6 млн долл. США (рост на 29,4 % к 2006 г.), при этом российский экспорт в РК вырос на 33,4 % – до 11 963,1 млн долл. США, а импорт – на 20,1 % до 4 612,5 млн долл. США. Удельный вес Казахстана в общем товарообороте России со странами СНГ достиг 20,1 %, в том числе в российском экспорте в СНГ – 22,75 % и в импорте – 15,46 %.

В январе – октябре 2008 г. товарооборот между Россией и Казахстаном по сравнению с аналогичным периодом 2007 г. увеличился на 27,1 % и составил 17 204,3 млн долл. США. Российский экспорт вырос на 17,5 % (до 11 448,6 млн долл. США), а импорт из Казахстана – на 51,9 % (до 5 755,7 млн долл. США) [16, с. 4].

Волгоградская область (ВО) после 1991 г. превратилась в приграничную и стала активно участвовать во внешнеэкономической деятельности. Как признают эксперты – создатели Стратегии социально-экономического развития Волгоградской области, трансграничное сотрудничество может выступать фактором развития приграничных регионов, способствовать решению проблем государственной и региональной безопасности [18].

Уникальность положения ВО заключается в том, что по ее территории проходят наиболее важные транспортные коридоры, связывающие ее с прикаспийскими государствами и государствами Европы. Как известно, в прикаспийских государствах интенсивно развивается нефте- и газодобыча и их транспортировка. В то же время на территории ВО имеются предприятия, производящие необходимое для переработки углеводородов оборудование, в том числе и потому, что разработка нефтяных месторождений и переработка осуществляются непосредственно в регионе. Поэтому можно предположить возможность развития сотрудничества в этой сфере.

В Казахстане в последнее время отмечается экономический рост, связанный не только с увеличением экспорта углеводородных ресурсов, но и с развитием промышленного производства в стране, инновационной системы, в том числе и в приграничном с ВО

областном центре, г. Уральске, который специализируется на нефтегазовом машиностроении и металлообработке, нефтехимии, приборостроении, охране окружающей среды [16, с. 2–3]. В частности, ВВП РК демонстрирует рост на 9–10 %, начиная с 2000 г., только в кризисном 2008 г. ВВП по сравнению с прошлым годом вырос на 5 % [там же, с. 4]. Развитие энергетического сектора РК может стать фактором изменения структуры экспорта ВО за счет увеличения поставок труб.

Примечательно, что первое консульское учреждение России в Казахстане было открыто именно в административном центре ЗКО – в г. Уральске [2].

Из всех областей РК только ЗКО граничит сразу с пятью областями РФ: Астраханской, Волгоградской, Саратовской, Самарской и Оренбургской.

Руководство ЗКО активно налаживает сотрудничество с приграничными областями РФ. Особый интерес ЗКО связан с проектом развития машиностроительного комплекса в области. По заявлению акима области Н. Ашимова, «Западно-Казахстанская область определена центром реализации кластера “Нефтегазовое машиностроение”» [14], и поэтому местная администрация активно привлекает инвестиции из приграничных областей.

Во внешнеторговом обороте ЗКО Россия занимает 1-е место. Позиции сохраняются по экспорту и по импорту [17, с. 28].

В 2007 г. импорт ЗКО состоял из: машин, оборудования и транспортных средств (36,5 %), металлов и изделий из них (29,1 %), продуктов животного и растительного происхождения (10,8 %), минеральных продуктов (9,6 %), продуктов химического происхождения (8,8 %). Экспорт сложился из: минеральных продуктов (90,6 %), металлов и изделий из них (4,7 %), машин, оборудования и транспортных средств (3,1 %), продуктов животного и растительного происхождения (1,4 %) [17, с. 27].

В структуре импорта ЗКО интерес для предприятий ВО могут представлять машины и оборудование, продукция химической промышленности и продукты питания. В структуре экспорта – минеральные продукты, металлы.

Власти ЗКО заинтересованы в развитии трансграничного туристического бизнеса. Для этого в 2007 г. был организован Международ-

ный туристический рекламный тур по ЗКО с участием делегаций из Оренбургской, Саратовской, Волгоградской, Самарской областей России, а также Актюбинской, Атырауской и Мангистауской областей Казахстана [1]. Как представляется, именно эта сфера может стать перспективной для ВО, в связи с тем что в приграничном районе расположены основные бальнеологические центры региона, имеется дендрарий. Однако и эта сфера требует вложений в развитие данной инфраструктуры.

Сравнение социальных показателей двух сопредельных областей может объяснить плотность трансграничных потоков.

С Палласовским районом ВО с численностью населения 47,3 тыс. чел. граничат Джаныбекский и Урдинский районы с численностью населения 20,8 и 18,9 тыс. чел. соответственно [9]. При этом численность населения ВО – 2 635,6 тыс. чел., ЗКО – 615,3, то есть в приграничном районе ВО сосредоточено 1,8 % всего населения области, а в приграничном районе ЗКО – 6,5 %. Такое соотношение говорит о более периферийном положении Палласовского района в ВО по сравнению с приграничными районами ЗКО. В целом плотность населения ЗКО – 4,0 чел. на 1 кв. км, а плотность населения ВО – 23,3 чел. на 1 кв. км. Следует отметить и тот факт, что в приграничном Палласовском районе казахи составляют 49 % населения, «а в прилегающей к границе полосе их доля доходит до 70–75 %» [4], в то время как в среднем по ВО их доля составляет 1,7 % [19]. Этот фактор создает условия для трансграничного взаимодействия местного населения: имеется необходимость совершать поездки к родственникам, активно осуществляется контрабанда. Но следует отметить низкую плотность населения приграничного района, что влечет за собой и депрессивный характер его экономического развития.

Не случайно в этой связи в Стратегии социально-экономического развития Волгоградской области (2008–2025 гг.) отмечается, что большая площадь Волгоградской области представлена малонаселенными территориями и этот перекос необходимо ликвидировать [18, с. 27–29].

Среди важных внутренних условий трансграничного взаимодействия следует отметить объем ВРП, отражающий возможности приграничного региона принимать участие в торговом обороте (см. табл. 1).

Объем ВРП ВО в 3 раза превышает ВРП ЗКО. Это объясняет слабую заинтересованность волгоградской бизнес-элиты в развитии контактов с сопредельной областью. При этом надо отметить, что ЗКО для РК является транспортным коридором, так как по ее территории проходят трубопроводы, транспортирующие углеводороды в Европу, поэтому доля транспортных услуг в ВРП высока.

При сравнении ВРП на душу населения ЗКО выглядит более динамичной, так как этот показатель составляет в ВО 127 тыс. руб., в ЗКО – 210 тыс. рублей.

Не следует забывать, что ЗКО специализируется на горнодобывающей сфере, в частности на добыче газа, газового конденсата на Карачаганакском месторождении и нефти, что может принести быструю финансовую отдачу. Приуралье богато полезными ископаемыми, приоритетными являются нефть и газ, причем Карачаганакское месторождение – одно из богатейших в мире. Оно разрабатывается в рамках Окончательного соглашения о разделе продукции (ОСРП), заключенного между Правительством РК и Альянсом иностранных компаний в лице «Бритиш Газ», «Аджип», «Шеврон Тексако» и «ЛУКОЙл». Соглашение было подписано 18 ноября 1997 г. сроком на 40 лет и вступило в силу 27 января 1998 года.

Таблица 1

ВРП регионов за 2007 год *

№ п/п	Приграничные субъекты Федерации	Объем ВРП, млн руб.
1	Волгоградская область	333 855,70
2	Западно-Казахстанская область	129 285,71

* Источник: Валовой региональный продукт по субъектам Российской Федерации в 1998–2007 гг. / Гос. ком. по статистике РФ. URL: http://www.gks.ru/bgd/free/b01_19/IssWWW.exe/Stg/d000/vrp98-07.htm (дата обращения: 26.05.2009) ; Региональный продукт / Агентство Республики Казахстан по статистике ; Деп. стат. по Зап.-Казахст. обл. URL: <http://www.batys.stat.kz/obzor213.htm>.

Первичная переработка нефти осуществляется в ЗКО. В обрабатывающей промышленности представлены предприятия, перерабатывающие сельхозсырье и производящие продукты питания, одежду и обувь, а также лесозаготовительные и строительные предприятия. На территории области также производят арматуру для трубопроводов [15].

В целях развития машиностроения в области АО «Западно-Казахстанская машиностроительная компания» освоила производство высокотехнологичного и сложного теплоэнергетического оборудования, необходимого нефтегазодобывающим и нефтегазотранспортным компаниям, приборостроительный завод «Омега» наладил производство современной телекоммуникационной аппаратуры, уральский завод «Зенит» освоил производство судов водоизмещением до 200 тонн [14]. АО «Западно-Казахстанская машиностроительная компания» производит также машиностроительную продукцию для нефтегазовой отрасли, осуществляет производство и ремонт газокompresсорного оборудования, комплексных воздухоочистительных установок для газокompresсорных станций. Завод производит и поставляет комплектующие детали на главный конвейер завода «Ростсельмаш», где выпускается комбайн «Дон» [10].

Промышленность ВО представлена машиностроением и металлообработкой (выпуск тракторов, судов, башенных кранов, подшипников, оборудования для нефтяной, электротехнической и пищевой промышленности; производство бурового, транспортно-складского, медицинского, торгового оборудования); топливной (добыча нефти, газа), нефтеперерабатывающей, химической, нефтехимической (в том числе производство каустической соды, химического волокна), черной и цветной металлургией. В области хорошо развито производство стройматериалов, а также текстильная, деревообрабатывающая, пищевая промышленность. ВО является монополистом в России по производству 11 видов промышленной продукции, в том числе некоторых видов подшипников, сернистого ангидрида, полиуретановых нитей, газопроводных труб.

Исходя из этой характеристики промышленного производства двух сопредельных областей, можно предположить, что ко-

операционные отношения могут сложиться в области нефте- и газодобычи (в противном случае области могут стать конкурентами). Продукция машиностроительного комплекса, навыки волгоградских рабочих могут быть востребованы в соседней области для обеспечения добычи углеводородов и их транспортировки, для развития машиностроительного комплекса. Может быть налажено сотрудничество в энергетической сфере. Нефтехимическая и химическая промышленность ВО может использовать сырье из ЗКО. И такое предположение уже высказывалось генеральным директором ООО «Никохим» Э. Азизовым. По заявлению акима ЗКО Н.С. Ашимова, «преобладающими товарами в нашем экспорте по-прежнему являются нефть и другие сырьевые товары, а также продукция первого передела» [14].

Основным препятствием для развития трансграничных связей является отсутствие достаточной инфраструктуры, связывающей эти области.

Водный путь в виде Волги и Волго-Донского канала создает условия для использования ВО в качестве транспортного коридора, который может связываться с соседним Казахстаном через Каспийское море, что и происходит, когда необходимо транспортировать в сопредельное государство корабли из США, танкеры из России, плавсредства для разработки шельфовых месторождений.

В настоящее время ВО позиционируется как «транспортирующая» область, или как коридор, обеспечивающий связь между севером и югом, востоком и западом. Однако с точки зрения развитости транспортного коридора у ВО существуют серьезные конкуренты в лице Астраханской и Ростовской областей (см. табл. 2).

В 1998 г. доля транспортных услуг в сфере обслуживания была самой высокой в Астраханской и Волгоградской областях. Примечательно, что уже впоследствии в этих областях выросла доля торговли и общественного питания, что можно объяснить как ростом доли соответствующих отраслей, так и снижением значимости транспортной сферы в ВО. В то же время значимость транспортных услуг для Астраханской области со временем повышается, а для ВО падает.

Таблица 2

Доля транспортных услуг в сфере обслуживания, % *

Регион	1998 г.				2004 г.			2007 г.		
	Отрасли, производящие услуги	Из них			Отрасли, производящие услуги	Из них		Отрасли, производящие услуги	Из них	
		транспорт	связь	торговля и общественное питание		транспорт и связь	торговля и общественное питание		транспорт и связь	торговля и общественное питание
Республика Калмыкия	60,8	2,9	2,6	6,7	23,8	6,9	9,3	58,9	8,3	8,7
Астраханская область	44,4	10,0	1,5	9,1	45,2	13,7	10,0	52,7	14,3	10,7
Волгоградская область	43,6	10,4	1,5	8,9	39,5	9,3	19,3	51,5	8,2	16,8
Ростовская область	51,2	6,3	2,0	20,5	50,4	10,2	24,6	58,4	9,4	22,5
Россия в целом	48,9	9,3	2,0	14,0	49,6	10,9	20,3	58,7	10,0	22,2

* Источник: www.gks.ru.

ВО с территорией РК связывает 5 второстепенных автодорог и одна железнодорожная магистраль, идущая вдоль приграничной зоны и несколько раз пересекающая границу. Но чтобы по этой дороге попасть в крупный казахстанский город (Уральск или Атырау), российским товарам и пассажирам необходимо преодолеть путь через Саратов, Самару или Астрахань, что увеличивает стоимость транспортировки. В восточной (заволжской) части ВО дорожная сеть развита слабо. А железнодорожная магистраль, которая по пути из Волгограда несколько раз пересекает границу с Казахстаном, но при этом не является международной, в соответствии с планами РЖД к 2010 г. должна быть перенесена вглубь российской территории.

Власти ВО пытаются решить проблему приграничной и трансграничной инфраструктуры. С этой целью в начале мая 2006 г. на участке российско-казахстанской границы в Палласовском районе был открыт обновленный пост пограничного контроля Вишневка – Автодорожный. Это один из самых крупных пунктов в области по объемам грузопотоков и пропуску граждан на сопредельную территорию [5]. Однако, по замечанию начальника службы пограничного контроля Пограничного управления ФСБ России по Волгоградской области А.В. Закирова, все автомобильные пункты пропуска, которые связывают ВО с приграничным Казахстаном, расположены на грунтовых до-

рогах. А это означает, что интенсивность товарооборота через них низкая [7].

Необходимо отметить, что для решения данной проблемы необходимо участие федеральной и региональной властей, так как проекты в области развития транспортной инфраструктуры являются «непривлекательными для частного инвестора, но, в то же время, требуют использования значительных средств» [18, с. 35]. Возможен и иной вариант инвестирования подобных проектов, например привлечение частных инвестиций на условиях возмещения за счет создания платных дорог.

Значимость территории ВО может усилить строительство моста через р. Волгу, который должен быть введен в эксплуатацию в 2009 году. Действующий мост у плотины Волжской ГЭС нуждается в ремонте и обладает ограниченной пропускной способностью. После окончания сооружения нового моста ВО могла бы стать этапом кратчайшего транзитного пути из Центральной Азии на Украину и далее – в другие европейские страны. Но с сооружением только этого моста эффективная логистическая развязка не будет создана, так как необходимо продолжение дороги с сооружением моста через р. Ахтубу. Существующие дороги пока что связывают ВО либо с Астраханской, либо с Саратовской, но не выходят на восточную границу.

Надо отметить, что между Астраханской и Волгоградской областями уже намеча-

ется определенное соперничество за осуществление транзитных перевозок. Для увеличения значения ВО администрация г. Волжского совместно с администрацией ВО намерена в ближайшее время построить международный терминал в г. Волжском [11, с. 165]. В то же время на границе между Астраханской областью РФ и Атырауской областью РК еще в 2007 г. был построен мост через приграничную р. Кигач. Проект реализовывался совместными усилиями и способствовал росту товарооборота между областями [12].

При развитии внешнеэкономических связей существуют не только физико-географические сложности, но и юридические барьеры. С одной стороны, казахстанская сторона в 2007 г. ограничила приграничную торговлю, разрешив пропуск товаров только через один пункт «Вишневка» [7]. С другой стороны, власти ВО, по заявлению вице-губернатора области А.В. Шилина, не могут вкладывать ресурсы для обустройства пунктов пропуска и прокладки межгосударственной асфальтированной дороги, так как такие проекты должны финансироваться федеральным бюджетом [6].

Надо отметить, что еще во второй половине мая 2001 г. в приграничном райцентре Палласовка состоялась встреча руководителей района с акимами Джаныбекского и Бокейордынского районов ЗКО при участии представителей таможенной и пограничной служб. По итогам обсуждения было заключено соглашение об экономическом сотрудничестве и об упорядочивании вопросов паспортного режима, прогона скота через кордон, борьбы с саран-

чай и т. п. [3, с. 166]. Однако трансграничная деятельность участников торговых отношений мелкого и среднего масштаба так и осталась затруднена барьерами административного характера, из-за чего многие из них до настоящего времени предпочитают работать в «теневом секторе» [11, с. 167].

Тем не менее и в Стратегии социально-экономического развития Волгоградской области отмечается, что приграничной Волгоградской области «для развития взаимодействия с Казахстаном и Средней Азией необходимо интенсивное развитие транспортной инфраструктуры» в заволжской части области [18, с. 202]. От развития транспортной инфраструктуры зависит не только интенсивность внешнеэкономической деятельности ВО, но и промышленное развитие самой области, возможность расширять сотрудничество со странами Центральной Азии.

При этом эксперты отмечают нарастающие объемы международного транзита, в который будут включены в том числе и страны Центральной Азии. Без развития сети транспортно-логистических центров в Волгограде и районных центрах область рискует так и не занять должного места в перераспределении ресурсов и перемещении товаров, услуг и капитала.

Власти ВО развитию отношений в казахстанском направлении придают меньшее значение, чем, например, белорусскому или европейскому, хотя декларируется, что приоритетными для ВО партнерами из стран СНГ являются Украина, Белоруссия, Казахстан и Узбекистан (см. табл. 3) [8].

Таблица 3

**Объемы товарооборота Волгоградской области
со странами ближнего и дальнего зарубежья**

Страна	2006 г.	2007 г.
Италия	262 118,77	913 417,20
Украина	220 066,08	519 903,80
Турция	129 079,63	341 680,90
Казахстан	81 100,39	194 629,70
Узбекистан	42 216,77	192 524,50
Германия	57 285,76	190 269,10
Беларусь	62 800,00	159 101,30
Греция	33 919,44	137 192,10
Иран	–	137 985,20
Черногория	–	117 428,10

Исходя из этих сведений, можно определить, что на товарооборот с РК в 2006 г. пришлось 2,4 % всего товарооборота ВО, а в 2007 г. товарооборот вырос до 4,8 %.

Особенность географического расположения ЗКО создает условия для развития трансграничных связей с сопредельными областями РФ. При этом наибольшее значение имеет транспортная инфраструктура, созданная в советское время, — железная дорога, автомобильные трассы, трубопроводы. Поэтому наибольшее значение в трансграничной деятельности имеет Саратовская область, так как все советские транспортные пути проходят именно через эту область. Интерес для ЗКО представляют предприятия машиностроения, металлообработки, переработки углеводородного сырья, а также сотрудничество в инновационной сфере. Все эти направления уже активно занимают предприятия Самарской, Саратовской и Оренбургской областей, хотя эти же ниши могли бы занять предприятия ВО.

ВО занимает меньшее место в трансграничном сотрудничестве ЗКО. Такую ситуацию можно объяснить слабо развитой инфраструктурой, связывающей сопредельные области (в отличие от Саратовской области), низкой плотностью населения в приграничном районе, сложившимися экономическими интересами бизнес-элиты и административного аппарата Волгоградской области.

В то же время ВО может представлять на казахстанском рынке трубы, резинотехнические изделия, товары машиностроительного комплекса, легкой и пищевой промышленности. В качестве импорта могут выступать углеводородные ресурсы, возможны инвестиционные вложения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. В г. Уральск состоялся Международный туристический рекламный тур по Западно-Казахстанской области / Сотрудничество без границ. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.netgran.ru>.
2. В Западно-Казахстанской области открыто консульство Российской Федерации / РИА Новости. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.rian.ru/politics/20030121/302662.html>. — Дата обращения: 21.02.2003.
3. Голунов, С. В. Волгоградская область / С. В. Голунов // Межэтнические отношения и конфликты в постсоветских государствах : ежегод. докл., 2001 / под ред. Е. Филипповой, В. Тишкова. — М. : УОП ИЭА РАН, 2002. — 354 с.
4. Голунов, С. В. Этнокультурное измерение миграционных процессов в западной части российско-казахстанского пограничья / С. В. Голунов // Фронтёрские миграции : сб. науч. тр. / под общ. ред. Ж. Зайончковской, М. Сдыкова. — М. ; Уральск, 2002. — Электрон. текстовые дан. — Режим доступа: <http://www.demoscope.ru/center/fmcenter/golunov.html>.
5. Граница обновляется // Интер : газета. — 2006. — 11 мая.
6. Из выступления вице-губернатора области А.В. Шилина на конференции «Внеэкономическая деятельность и международное сотрудничество Волгоградской области. Тенденции и перспективы развития», 22 марта 2008 г., Волгоград.
7. Из выступления начальника службы пограничного контроля Пограничного управления ФСБ России по Волгоградской области А.В. Закирова на конференции «Внеэкономическая деятельность и международное сотрудничество Волгоградской области. Тенденции и перспективы развития», 22 марта 2008 г., Волгоград.
8. Итоги внешнеэкономической деятельности и международного сотрудничества Волгоградской области за 2006 и 2007 гг.
9. Кто есть где в Казахстане. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://www.eurasia.org.ru/archive/wh_is_wh/40.html. — Дата обращения: 26.05.2009.
10. Мастера держат марку / Западно-Казахстанская область. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.zko.kz/index.php?type=special&area=1&p=articles&id=8>. — Дата обращения: 27.05.2009.
11. Международная интеграция российских регионов / отв. ред. И. И. Курилла. — М. : Логос, 2007. — 304 с.
12. Мост через реку Кигач будет сдан в эксплуатацию в сентябре / Портал органов государственной власти Астраханской области. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.astrobl.ru/RSS/art.aspx?id=4838>.
13. Назарбаев, Н. Приветственное слово на Форуме приграничных регионов Казахстана и России / Н. Назарбаев. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://www.kremlin.ru/appears/2006/10/03/1902_type63376type63377type63378type82634_111956.shtml. — Дата обращения: 03.10.2006.
14. Нурғали Ашимов, аким Западно-Казахстанской области. Потенциал нашего добрососедства безграничен. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.ideg.ru/podr/kaz3.php>. — Дата обращения: 27.05.2009.

15. Производство основных видов продукции / Социально-экономический обзор Западно-Казахстанской области. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.batys.stat.kz/obzor214.htm>. – Дата обращения: 26.06.2009.

16. Республика Казахстан : ежегод. стат. сб. – Астана : Агентство Респ. Казахстан по стат., 2008. – 15 с.

17. Социально-экономическое развитие Западно-Казахстанской области : краткий стат. справ., 2008 г. – Уральск : Деп. стат. Зап.-Казахст. обл., 2009. – 76 с.

18. Стратегия социально-экономического развития Волгоградской области (2008–2025 гг.) / под ред. д-ра экон. наук, проф. О. В. Иншакова. – Волгоград : Изд-во ВолГУ, 2008. – 356 с.

19. www.gks.ru.

VOLGOGRAD OBLAST AND EAST-KAZAKHSTAN PROVINCE: THE FACTORS OF TRANSBORDER COOPERATION

E. V. Arkhipova

Volgograd oblast borders on East-Kazakhstan province, it provides the opportunities for developing cooperation with Kazakhstan and other Central Asia countries. The author singles out some objective and subjective factors to determine the level of transborder cooperation. The patterns of commodity circulation structure testify to a positive dynamics, while the commodity volumes leave much to be desired.

Key words: *Volgograd oblast, East-Kazakhstan province, transborder cooperation, commodity circulation, commodity composition, competition.*