

УДК 327

**Жундубаев М.К.**

Челябинский государственный университет

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА  
РОССИИ И КАЗАХСТАНА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ**

*Аннотация.* Статья посвящена экономическим аспектам приграничного сотрудничества Российской Федерации и Республики Казахстан на современном этапе. Автором выявлены наиболее существенные проблемы развития социально-экономических взаимодействий между двумя государствами в таких сферах, как: транспорт, инфраструктура, создание особых экономических зон и кластеров, финансовое обеспечение совместных проектов и предложены перспективные пути их разрешения с целью оптимизации трансграничных контактов и углубления процессов экономической интеграции.

*Ключевые слова:* Россия, Казахстан, приграничное сотрудничество, интеграция, экономические проблемы.

**M. Zhundubayev**

Chelyabinsk State University

**ECONOMIC PROBLEMS OF RUSSIA AND KAZAKHSTAN'S  
CROSS-BORDER COOPERATION AT THE PRESENT STAGE**

*Abstract.* The article deals with the economic aspects of the cross-border cooperation between the Russian Federation and the Republic of Kazakhstan. The author identifies the most significant problems of the development of the socio-economic interactions between the two countries in such areas as: transport, infrastructure, the creation of special economic zones and clusters, funding joint projects. The promising ways of solving these issues in order to optimize cross-border contacts and deepening of the processes of economic integration are proposed.

*Key words:* Russia, Kazakhstan, cross-border cooperation, integration, economic problems.

Развитие сотрудничества между приграничными регионами России и Казахстана на современном этапе является важным аспектом социально-экономической и политической интеграции постсоветского пространства, а также одним из генераторов развития региональных экономических систем двух государств.

Вместе с тем, несмотря на нарастающую положительную динамику взаимодействия в различных сферах

и увеличивающийся товарооборот, существует комплекс экономических проблем, которые необходимо решить для эффективного развития приграничного сотрудничества двух государств. Налицо разная степень заинтересованности партнеров в расширении и углублении приграничных контактов. Не используются такие эффективные практики, как создание свободных экономических зон и кластеров. Кроме того, относительно слабая инфраструктура приграничных районов сдержива-

© Жундубаев М.К., 2014.

ет реализацию масштабных проектов, уже согласованных Правительствами РФ и РК. Наконец, необходимо переосмыслить и адаптировать под реалии и условия российско-казахстанского порубежья опыт еврорегионов, накопленный, в частности, в ЕС.

Как отмечает К.К. Абнасилова, наиболее перспективным направлением экономической интеграции для Казахстана является дальнейшее укрепление общего рынка и взаимодействия с Россией [1, с. 96]. Среди проблем макроэкономического плана отметим принципиально разный уровень и масштаб национальных хозяйств, что отражает, в частности, удельный вес приграничных областей во внешнеторговом обороте своих стран. Например, этот показатель для российских регионов, граничащих с Казахстаном, в последние годы колебался в пределах 14-15%, в то время как соответствующая доля казахстанской стороны выросла с 40% в 2007 г. до 47% в 2010 г., а в 2011 г. снова снизилась до 41% [5, с. 14].

Однако в экспортных операциях стабильно доминирующее положение занимает российская сторона. Перевес в пользу России в 2007-2011 гг. увеличился более чем в два раза. При этом совокупный внешнеторговый оборот российских регионов, граничащих с казахстанскими областями, по своей абсолютной величине сопоставим с внешнеторговым оборотом Казахстана. Следует также отметить, что ключевыми субъектами приграничного экономического сотрудничества выступают крупные предприятия и фирмы и лишь в незначительной степени – малый и средний бизнес.

Другими словами, ускорение процессов интеграции России и Казахста-

на в настоящее время зависит от того, насколько успешно будет решена проблема выравнивания экономических потенциалов их приграничных областей. Она имеет два аспекта: внутренний (различия между отдельными регионами страны) и внешний (разный уровень развития территорий, расположенных по обе стороны границы).

Определенная коллизия заключается и в том, что в экономическом сотрудничестве российских и казахстанских регионов отсутствует такая его форма, как создание свободных экономических зон – СЭЗ. Последние не предусмотрены в программах межрегионального и приграничного сотрудничества. При этом в Российской Федерации достаточно последовательно осуществляется процесс создания СЭЗ [7] и для управления им образован специальный государственный орган – Федеральное агентство по управлению особыми экономическими зонами (РосОЭЗ) [6]. Предусмотрено создание зон трех типов: промышленно-производственных, технико-внедренческих и туристско-рекреационных. На территории федеральных округов, граничащих с Казахстаном, в настоящее время функционирует ряд ОЭЗ, возможности которых могут быть использованы бизнесменами республики Казахстан в рамках экономического сотрудничества.

В частности, в Уральском федеральном округе на территории Свердловской области создается особая экономическая зона «Титановая долина». Она относится к ОЭЗ промышленно-производственного типа. В рамках этого проекта запланировано строительство 50-65 современных высокотехнологичных предприятий, более

150 млрд. инвестиций в долларах США. Интерес к проекту проявили более 50 иностранных и российских компаний. Особая экономическая зона «Титановая долина» входит в федеральный реестр программ, направленных на развитие Уральского федерального округа до 2020 г.

В Сибирском федеральном округе на сегодняшний день создано 5 особых экономических зон. В технико-внедренческой особой экономической зоне в Томске запланировано развивать такие направления деятельности, как информационные технологии и промышленная электроника, биотехнологии и химическая промышленность, включая создание новых материалов и нанотехнологий. Открыты также 4 туристско-рекреационные зоны, из них 2 непосредственно в регионах, граничащих с Казахстаном («Алтайская долина», Республика Алтай; «Бирюзовая Катунь», Алтайский край).

В целом экономическая деятельность в ОЭЗ позволит регионам Казахстана решать задачи, на которые нацелены такого рода структуры, а именно обеспечить развитие обрабатывающих и высокотехнологичных отраслей экономики и импортозамещающих производств; открыть производство новых видов продукции; стимулировать развитие туризма и санаторно-курортной сферы.

Выше уже упоминалось, что в практике приграничного сотрудничества России и Казахстана не используется такая форма экономического взаимодействия, как кластеры. По своей форме кластер представляет собой сетевую организацию географически соседствующих взаимосвязанных компаний (по-

ставщики, производители и покупатели) и связанных с ними организаций (образовательные заведения, органы государственного и регионального управления, инфраструктурные компании), действующих в определенной сфере и взаимодополняющих друг друга.

Для развития российско-казахстанского приграничного сотрудничества кластеры представляют интерес в связи с тем, что они являются одной из институциональных форм обеспечения приграничного сотрудничества в сфере торговли, сельского хозяйства, туризма, транспорта, инфраструктуры, что способствует экономическому развитию приграничных территорий. Положительным эффектом от создания кластера является рост конкуренции между производителями, которая приводит к углублению специализации внутри него, поиску новых ниш на рынке и расширению кластера, вследствие чего возникают новые хозяйствующие субъекты. В российско-казахстанском приграничном сотрудничестве использование кластерной системы может быть эффективно в аграрном секторе экономики. Сельскохозяйственные кластеры могли бы обеспечить рост производства, переработки и реализации сельскохозяйственной продукции в регионе. Это позитивно повлияет на поступление доходов в бюджеты разных уровней, рост занятости населения и повысит интеграционный потенциал региона, что особенно важно для областей, где сельхозпроизводство является одним из основных секторов экономики (Астраханская, Курганская, Оренбургская области России и Атырауская, Кустанайская области Республики Казахстан).

Эффективность развития российско-казахстанского приграничного сотрудничества в долгосрочной перспективе во многом будет зависеть от состояния транспортной инфраструктуры. Приграничные области России и Казахстана связывают 15 железных дорог и более 40 автодорог с твердым покрытием [3, с. 32].

Вместе с тем с распадом СССР и ввиду финансовых трудностей практически перестало работать пригородное железнодорожное сообщение, связывающее приграничные населенные пункты. В системе транспортного сообщения приграничных регионов России и Казахстана существует и такое препятствие, как большое расстояние между административными центрами и крупными населенными пунктами. В частности, железнодорожные участки пути составляет от 270 (Омск-Петропавловск) до 870 км (Волгоград-Уральск и Самара-Уральск). Между ними отсутствует и авиационное сообщение.

Состояние транспортной инфраструктуры оказывает несомненное влияние на развитие экономического сотрудничества двух стран. В торговле между сопредельными регионами России и Казахстана доминирует небольшое число крупных предприятий, поставляющих свою продукцию по железной дороге и трубопроводам, в то время как предприятия малого или среднего бизнеса предпочитают осуществлять свои поставки через границу автомобильным транспортом. Отсюда следует, что ни состояние сети автодорог, ни существенное ужесточение пограничного режима не может нанести серьезного ущерба сотрудничеству между крупными компаниями,

торгующими сырьем с использованием, преимущественно, железных дорог и трубопроводов [3, с. 34].

Сегодня очевидно, что для развития связей между малым и средним бизнесом требуется целевая программа развития сети автомобильного и железнодорожного сообщения в российско-казахстанском приграничье. Программой межрегионального и приграничного сотрудничества между Российской Федерацией и Республикой Казахстан на 2012-2017 гг. предусмотрен только один проект совместного сотрудничества в сфере транспорта, а именно «Координация действий по развитию автомобильных дорог проекта создания международного автомобильного маршрута» Западная Европа-Западный Китай» (п.5) [6]. А это означает, что вопрос развития автомобильных дорог непосредственно между приграничными регионами пока не рассматривается. Как результат, не используется в полном объеме двусторонний потенциал взаимодействия малого и среднего бизнеса.

Существует ряд перспективных проектов по развитию транспортного сообщения между сопредельными приграничными регионами: реконструкция в западном приграничье железной дороги между Атырау и Астраханью (377 км), в северо-западном – между Актюбинском и Оренбургом (272 км), в северном – между Омском и Петропавловском (273 км), с продлением ее в перспективе до Астаны (764 км). В вопросах развития рынка авиоперевозок между регионами России и Казахстана целесообразно изучить эффективность установления авиасообщения между такими крупными экономическими центрами, как Ново-

сибирск, Тюмень и Астана, Алма-Аты [5, с. 35].

Таким образом, решение проблем, обозначенных выше, возможно, на наш взгляд, путем комплексного развития приграничья России и Казахстана на основе совместных долгосрочных программ экономического развития сопредельных территорий. В них должны найти отражения формы экономического сотрудничества, показавшие свою практическую эффективность. В промышленности – продолжение и углубление практики создания совместных предприятий, что предусмотрено действующей Программой межрегионального и приграничного сотрудничества, но в ограниченном объеме [4, раздел III], а также формирование и использование свободных экономических зон. В других отраслях экономики – открытие зон приграничной торговли, создание ассоциаций товаропроизводителей, реализация совместных инфраструктурных проектов, формирование кластеров.

Для успешной реализации совместных российско-казахстанских программ и конкретных проектов необходимо соответствующее финансирование. Эту задачу можно решить, объединив усилия правительств двух стран, их региональных и местных властей. Такой подход обусловлен тем, что в настоящее время бюджеты приграничных регионов не располагают достаточными возможностями для их осуществления. Большинство муниципальных образований – сельские, практически все имеют дотационные бюджеты. В государственных же бюджетах России и Казахстана денежные ресурсы на эти цели пока не планируются.

При решении экономических вопросов приграничного сотрудничества целесообразно учесть опыт финансирования приграничного сотрудничества в Европейском союзе. Здесь с 2007 г. такое финансирование осуществляется по линии Европейского инструмента добрососедства и партнерства (ЕИДП), (European Neighbourhood and partnership instrument). В его основе лежит принцип: страна-участница совместных программ обязана предоставлять на их реализацию не менее 10% от суммы, выделяемой ЕС [2, с. 13].

До этого момента в России финансирование приграничного сотрудничества на государственном уровне фактически отсутствовало. Применительно к российско-казахстанскому сотрудничеству можно утверждать, что целесообразно создание специального фонда поддержки приграничного и межрегионального сотрудничества, который бы формировался из средств региональных и государственных бюджетов, частных инвесторов. При этом важно определить методику оценки эффективности и целесообразности совместных программ и проектов, проводить их экспертизу и конкурсный отбор [2, с. 10].

Развитие российско-казахстанского приграничного экономического сотрудничества на долгосрочную перспективу должно быть нацелено на создание экономического макрорегиона с участием регионов двух стран. Сегодня уже есть концентрация экономической деятельности вокруг ключевых центров по российскую сторону границы. В нее в настоящее время вовлечены 12 приграничных и 17 других субъектов РФ – теперь необходимо включение в этот процесс и регионов Казахстана.

## ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ:

1. Абнасирова К.К. Региональная интеграция как фактор экономического развития Республики Казахстан // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. – 2011. – № 1. – С. 94–96.
2. Вардомский Л.Б. Некоторые проблемы межрегионального сотрудничества стран СНГ. URL: <http://ru.convdocs.org/docs/index-23103.html> (Дата обращения: 07 июля 2013 г.).
3. Голунов С. Приграничное сотрудничество России и Казахстана: проблемы и пути развития // Международная экономика и международные отношения. – 2009. – № 6. – С. 84–91.
4. План мероприятий по реализации Программы межрегионального и приграничного сотрудничества между Российской Федерацией и Республикой Казахстан на 2012-2017 гг. URL: <http://mrsrussia.itmodels.ru/projects/intercooperation/detail.php?ID=12411> (Дата обращения: 30.02.2013).
5. Таможенный союз и приграничное сотрудничество Казахстана и России. – СПб., 2012. – 56 с.
6. Федеральное агентство по управлению особыми экономическими зонами (РосОЭЗ). URL: <http://www.rosuez.ru/> (Дата обращения 05.09.2013).
7. Федеральный закон от 22 июля 2005 г. № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2005. 25 июля. – № 30 (часть II). Ст. 3127.