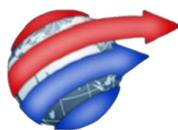


Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации



Курск 2018



Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации

Курск 2018

УДК 911.3

ББК 65.04

С83

Рецензенты:

Сысоева Наталья Михайловна – док. геогр. наук, профессор, завотделом региональных экономических и социальных проблем Иркутского научного центра СО РАН;

Герасименко Татьяна Ильинична – док. геогр. наук, профессор, завкафедрой географии и регионоведения Оренбургского государственного университета

С83 Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации: монография / под ред. Л.И. Попковой, Цезары Мадры, Л.Б. Вардомского; Курск. гос. ун-т. – Курск, 2018. – 130 с. – ISBN 978-5-88313-921-4

Монография «Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации» посвящена актуальным вопросам изучения приграничных территорий в различных странах. Издание содержит два раздела, посвященных теоретическим проблемам и прикладным аспектам приграничных исследований. Трансграничное сотрудничество рассматривается с точки зрения влияния социально-экономических факторов, модернизационных процессов. Предлагается типология еврорегионов Польши. Прикладные аспекты представлены экологическими проблемами, возникающими на приграничных территориях белорусского поозерья и в устье Дуная. Уделено внимание состоянию крымско-украинского приграничья, трансформации отраслевой структуры Казахстана, китайском факторе пространственного развития России.

Предназначается для исследователей приграничья: экономико-географов, экономистов, экологов, историков, специалистов по региональной политике и территориальному проектированию, аспирантов, студентов.

УДК 911.3

ББК 65.04

Издание осуществляется при финансовой поддержке
Российского фонда фундаментальных исследований
(проект 18-05-20106-г)

ISBN 978-5-88313-921-4

© Курский государственный университет, 2018

© Коллектив авторов, 2018

*Посвящается кафедре экономической и социальной географии
Курского государственного университета
(1965–2018 гг.)*

Содержание

Предисловие	6
<i>Раздел 1. Теоретические проблемы трансграничного сотрудничества</i>	
Эволюция социально-экономических факторов развития российско-украинского приграничья (Л.И. Попкова)	10
Еврорегионы в Польше: социально-экономическая типология (Ц. Мадры)	18
Институциональное сотрудничество на российских границах: подходы к типологии (А.Б. Себенцов)	32
Социально-экономическая модернизация в регионах российско-белорусского приграничья (Г.В. Ридевский)	46
<i>Раздел 2. Прикладные аспекты трансграничного сотрудничества</i>	
Тенденции развития трансграничной экологической сети и природный потенциал особо охраняемых территорий белорусского поозерья (И.И. Пирожник, Б.П. Власов, Т. Щипек)	61
Проблема трансграничного влияния в устьевой области Дуная (Н.А. Берлинский, Т.А. Сафранов)	75
Влияние российского капитала на трансформацию отраслевой структуры хозяйства приграничных регионов Казахстана (А.С. Бурнасов, Ю.Ю. Ковалев, А.В. Степанов, М.Э. Байсалбекова, А.Т. Жекежанова, Л.Е. Нариман)	81
О китайском факторе пространственного развития России (Л.Б. Вардомский)	91
Риски крымско-украинского приграничья (А.Б. Швеи)	111
Заключение	126

ПРЕДИСЛОВИЕ

Проблемы приграничных территорий никогда не теряют своей актуальности. Особенно в тех государствах, которые имеют немало стран-соседей. Междисциплинарный характер исследования приграничных территорий является одной из особенностей, определяющих основные направления научных и практических разработок в этой области. Значительное количество публикаций посвящено социально-экономическим факторам развития соседних территорий, возможностям использования преимуществ, создаваемых границей. Как правило, приграничные территории стран-соседей отличаются по величине ВВП на душу населения, среднедушевым денежным доходам, среднемесячной заработной плате и другим важным показателям. Использование этих различий является важной чертой социально-экономического развития приграничных территорий.

Создаваемый на приграничных территориях социально-экономический градиент обуславливает перемещение через границу товаров и людей, способствует международной миграции. Вследствие интенсивного трансграничного обмена трансформируется демографическая и расселенческая ситуация: изменяется половая и возрастная структура, количество поселений, людность городов и сёл. В исторической ретроспективе, характеризующей заселение и освоение приграничных территорий, формируется и фиксируется топонимический ландшафт. Масштаб, направление и характер миграций влияют на этнический состав населения, его язык, культуру, психологию. Следовательно, к исследованию приграничных территорий активно подключаются историки, лингвисты, культурологи, психологи. Важным аспектом приграничных исследований остаётся экологический. Соответственно, расширяется и углубляется круг методических приёмов и подходов к исследованию приграничных территорий.

В представленной монографии собраны результаты исследований, во-

первых, представителей различных стран: России, Польши, Беларуси, Украины, Казахстана; во-вторых, различных территорий: российско-украинского (Попкова Л.И.), крымско-украинского (Швец А.Б.), российско-белорусского (Ридевский Г.В.), российско-китайского приграничья (Вардомский Л.Б.), еврорегионов Польши (Мадры Ц.), белорусского поозерья (Пирожник И.И., Власов Б.П., Щипек Т.), устьевой области Дуная (Берлинский Н.А., Сафранов Т.А.), приграничных районов Казахстана (Бурнасоев А.С., Ковалёв Ю.Ю., Степанов А.В., Байсалбекова М.Э., Жекежанова А.Т., Нариман Л.Е.), всего российского приграничья (Себенцов А.Б.).

Тематика представленных материалов также разнообразна, но явным преимуществом характеризуются экономико-географические исследования. Влияние транспортного фактора на динамику социально-экономических показателей проанализировано для территории российско-украинского приграничья. В исследовании рассмотрены общие и локальные особенности эволюции социально-экономических факторов развития российско-украинского приграничья в зависимости от их географического положения и типологии.

Для российско-белорусского приграничья актуальна комплексная оценка уровня социально-экономической модернизации, определение основных путей ее оптимизации.

В качестве актуальных вопросов развития интеграционных процессов Евразийского экономического союза на примере российско-казахстанского приграничья рассматриваются предпосылки промышленной кооперации между странами: на конкретных примерах анализируется создание "цепочки добавленной стоимости" в различных отраслях экономики хозяйствующих субъектов двух стран.

В монографии представлена социально-экономическая типология еврорегионов Польши, осуществлённая по географическим, историческим, генетическим, социально-культурным и экономическим критериям. Данная

типология востребована при разработке программ приграничного сотрудничества.

Обзор институционального сотрудничества на российских границах показал, что приграничные институты, существование которых подкреплено тем или иным правовым актом, являются реальностью только в той мере, в которой практика приграничного сотрудничества им соответствует. Анализ этой практики позволил выделить шесть региональных типов приграничного сотрудничества на границах России.

Китайское направление пространственного развития России прорисовывается как один из актуальных векторов современного приграничного взаимодействия. Вместе с тем, динамичное развитие российско-китайских торговых связей опирается на небольшое количество российских регионов, среди которых выделяется группа субъектов – поставщиков топлива и сырья, и регионы европейской части, характеризующиеся большой потребительской емкостью. Отмечается, что ситуация может измениться вследствие активизации инвестиционной деятельности КНР в РФ, а также реализации ряда крупных транспортных проектов и развитие логистики, обеспечивающей взаимные торговые связи.

В монографии уделено внимание и новому участку российской границы: крымско-украинскому. Рассмотрев процесс нарастания барьерной функции крымско-украинского приграничья, автор выделяет группы социокультурных, транспортных и экономических рисков, связанных с этим процессом, на приграничных территориях Крыма.

Экологическая составляющая включает исследование тенденций развития трансграничной экологической сети и природный потенциал особо охраняемых территорий. В монографии рассматриваются функции трансграничных особо охраняемых природных территорий (ООПТ), критерии их выделения и тенденции формирования в приграничных регионах Беларуси. Показаны структурные особенности состава типов земель, биологического и ландшафтного разнообразия созданного в 2018 г.

трансграничного природоохранного резервата Беларуси и России «Заповедное Поозерье».

Проблемы трансграничного влияния в устьевой области Дуная охарактеризованы с точки зрения воздействия техногенных факторов. В дельте Дуная, где пересекаются экономические интересы различных стран, наблюдается беспрецедентно высокий уровень антропогенной нагрузки. Это проявляется в виде прямого техногенного воздействия – строительства гидротехнических сооружений, и, как следствие, перераспределению стока по рукавам дельты.

В монографии представлены статьи учёных из научно-исследовательских институтов (Институт географии, Институт экономики РАН, научно-исследовательский экономический институт Министерства экономики республики Беларусь), так и их учебных заведений (университетов, академий). В результате создана достаточно полная картина современного состояния исследований приграничных территорий в разных странах.

Л.И. Попкова,

доктор географических наук,

профессор кафедры географии

Курского государственного университета.

Раздел 1.
**ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСГРАНИЧНОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА**

**ЭВОЛЮЦИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ
РАЗВИТИЯ РОССИЙСКО-УКРАИНСКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ**

Российско-украинское приграничное пространство в пределах сухопутной полосы, протянувшейся от места соприкосновения границ России, Беларуси и Украины до Азовского моря, достаточно длительное время развивалось в пределах одного государства. Несмотря на сформированное достаточно однородное социально-экономическое поле, в структуре социально-экономических показателей прослеживалась чёткая зависимость роли и места приграничных территорий в тех странах, которым они принадлежат.

Наиболее полная картина социально-экономического положения российских и украинских регионов представлена в публикациях Института экономики РАН. Изданные работы отмечают синхронность траекторий динамики социально-экономических показателей России и Украины. Несущественные различия, наблюдавшиеся до 2014 г., связаны с более высокими темпами спада украинской экономики в периоды кризиса и заметно более сильные темпы роста украинской экономики в периоды роста [6].

Причинами такого состояния экономик соседних стран являются устойчивые экономические связи между странами, которые сложились в силу похожей структуры экономики, как результат взаимной торговой деятельности, обмена трудовыми мигрантами. Немаловажную роль в схожести конфигурации темпов роста ВВП играет структурное единство экономик сравниваемых стран.

Вместе с тем основные социально-экономические показатели Украины и России имеют существенные различия (табл.). Практически по всем сравниваемым показателям Россия в разы опережает Украину. Исключение составляет плотность населения, которая на Украине в 8,6 раз выше, чем в России.

Основные социально-экономические показатели Украины и России*

Показатели	Украина	Россия	Соотношение
			Россия/Украина
Численность населения, млн чел., 2017	42,3	146,8	3,5
Плотность населения, чел/км ² , 2017	73,9	8,6	0,1
ВВП (ППС), млрд долл., 2016	353	3800	10,8
На душу населения, долл., 2016	8272	26490	3,2
ВВП (номинал), млрд долл., 2016	87	1281	14,7
На душу населения, долл., 2016	2052	9055	4,4

*Составлено по: [4, 5]

По сравнению с общегосударственной динамикой социально-экономического развития, ситуация в приграничных регионах России и Украины существенно отличается. Корни наблюдающихся различий кроются в той роли и месте приграничных территорий, которые они занимают в своих странах.

Российское приграничье располагается между центральными и южными районами европейской части России, соединяет центральные районы России с Беларусью и Украиной. Доля российского приграничья в площади России невелика (1,4 %), но эта территория играет важную скрепляющую роль, обеспечивая выход к морю. Важной составляющей экономического потенциала российской приграничной территории является месторождение железных руд КМА. Несмотря на это, российско-украинские приграничные территории имеют многие социально-экономические показатели (например, среднедушевые денежные доходы, среднемесячная заработная плата) ниже среднероссийских.

Совсем другая ситуация сложилась на украинской половине приграничного пространства, занимающей чуть меньше четверти (23%)

территории государства. Области украинско-российского приграничья представлены важнейшей, базовой частью государства, районом-донором. Они выполняли функции транзитной территории межгосударственного значения, усиливающейся крупнейшим транспортным узлом Харьковом, через который проходят основные грузо- и пассажиропотоки. Южные и восточные регионы Украины обладают более высокими, чем западные, показателями ВРП, объема реализованной промышленной и сельскохозяйственной продукции. Выше здесь и доходы на душу населения, и среднемесячная заработная плата.

После событий 2013–2014 гг. ситуация в российско-украинском приграничье кардинально изменилась. Повсеместно усилилась барьерная функция границы: прекратилось или существенно ослабилось приграничное взаимодействие, нарушились транзитные связи. Изменились объем и структура взаимной торговли. Затруднилось пересечение границы мигрантами, в том числе и трудовыми, изменилось направление миграционных потоков. Всё это создало дополнительные трудности как для повседневной деятельности населения, так и для осуществления экономических и гуманитарных связей.

Кардинальным переменам подверглась и экономика Украины. Как отмечают украинские учёные [1], за последние годы ВВП российской соседки ежегодно снижается довольно высокими темпами (на 30% за последние четыре года). Изменяется экономический профиль государства: из промышленно развитой страны Украина превратилась в аграрную. Причинами системного кризиса объявлен застой в экономическом развитии, медленное продвижение реформ, несовершенство хозяйственного механизма, недоброжелательное отношение «отдельных зарубежных государств» [1, с. 11]. Примерно в этом же ключе рассуждают и другие эксперты [7], которые потери отечественной экономки объясняют не столько внешней агрессией, сколько накопленными в течение длительного времени системными деформациями, отсутствием базовых условий для устойчивого

экономического развития. Как полагают эксперты, события последних лет только ускорили и углубили экономический кризис на Украине.

Следует отметить, что для приграничных стран в целом экономическое развитие в период их независимого существования протекало симметрично практически до 2014 г. В настоящее время ситуация кардинально изменилась в сторону относительного улучшения социально-экономических показателей для России и их снижения для Украины.

В отношении непосредственного российско-украинского приграничного пространства сложился устойчивый стереотип о его глубинной периферийности, нарастающей с юго-востока на северо-запад. Самые южные районы российско-украинского приграничья представлены промышленными ареалами Донбасса. Именно эта территория за последнее время подверглась наиболее существенным изменениям вследствие военного конфликта на юго-востоке Украины. Особенностью прохождения границы на этом участке является очень тесное скопление локальных агломераций, связанных густой сетью автомобильных и железных дорог. В силу сходства хозяйственной специализации данный ареал имел сопоставимые величины социально-экономических показателей и общий набор проблем регионального развития.

Конгломеративность систем расселения накладывает отпечаток на плотность социально-экономических связей. Анализ транспортной ситуации представлен в предыдущих работах автора [2; 3], но в настоящее время, в силу существенных изменений, наблюдающихся на этом участке границы, требует корректировки.

Социально-экономическая ситуация в российско-украинском приграничье складывается под воздействием комплекса внешних и внутренних факторов, формирующих принципиально различные варианты развития входящих в его состав областей. Как уже было отмечено в предыдущих публикациях [там же], российско-украинское приграничное пространство имеет два основных измерения происходящих изменений.

Первое измерение зависит от государственной принадлежности субъекта хозяйственной деятельности, второе – от его географического положения. Оба этих направления по-разному сочетаются и приводят к неодинаковым результатам.

К числу важных факторов, представляющих и причину, и результат социально-экономического развития, обеспечивающих оптимальную территориальную структуру, является развитие транспортной сети. Транспортный фактор рассматривается и как причина, и как следствие социально-экономических трансформаций, поскольку способствует или ограничивает возможности взаимодействия между территориями. Кроме того, транспорт предоставляет возможности для углубления и расширения географического разделения труда, осуществления внешних экономических связей, перемещения миграционных потоков, усиления или ослабления экономической связности территории, устойчивости опорного каркаса расселения.

На всём протяжении российско-украинского приграничного пространства выявлено три обобщённых варианта трансграничных коммуникаций: от практически полной изоляции до мощного полимагистрального коридора. Ситуация последовательно сменяется при движении с северо-запада на юго-восток.

Классический пример реализации выгод географического положения как одного из условий социально-экономического развития представляет собой Белгородско-Харьковский участок российско-украинского приграничья, обладающий наибольшей связностью. Её обеспечивают две крупные международные дороги (железная и автомобильная), а также газопровод. Характерной и важной особенностью этого участка является то, что он проходит через близко расположенные друг к другу приграничные города Белгород и Харьков. Приграничные связи на этом участке усилены ещё одной железной дорогой, проходящей через Белгородскую и Харьковскую области. Кроме этого, здесь же проходит нить газопровода.

Далее граница пересекается тремя газопроводами, нефтепроводом и автомобильной дорогой регионального значения.

В настоящее время на данном участке расположен наиболее представительный международный автомобильный пограничный переход Гоптовка–Нехотеевка, обладающий самой высокой на российско-украинской границе пропускной способностью (110 автомобилей в час).

Этот участок центрального приграничья «оттеняется» двумя другими, характеризующимися с северной стороны угасанием хозяйственной жизни и экономических связей, а с южной – активной экономической деятельностью и высокой степенью связности.

Северное приграничье, представленное Брянской, Черниговской, северными районами Курской и Сумской областей, практически непроницаемо из-за отсутствия транзитных дорог. При продвижении к границе между областями хозяйственная жизнь угасает, дороги не пересекают границу и часто заканчиваются у небольших по размерам и людности, как правило, сельскохозяйственных населённых пунктов. Если рассматривать ситуацию глобально, то Черниговская область Украины более открыта для Белоруссии (железная дорога до Гомеля) и более отдалённых районов России (железная, автомобильная дороги и газопровод до Санкт-Петербурга), чем для Брянской области. Областные центры достаточно далеко отстоят от государственной границы и не оказывают практически никакого влияния на приграничное пространство. Отражением сложившейся ситуации являются маломощные пограничные переходы через государственную границу, пропускная способность которых оценивается в 15 автомобилей в час.

Немного более благоприятная ситуация сложилась в приграничных районах Брянской и Сумской областей. Через северные районы Сумской области проходят международные транспортные пути, представленные железной и автомобильной дорогами, связывающими Москву и Киев. Эти магистрали увеличивают проницаемость границы, что изменяет ситуацию.

Областные центры этих регионов связаны автомобильной дорогой регионального значения. Международные автомобильные переходы имеют более высокую пропускную способность (90 и 60 автомобилей в час).

Южный участок российско-украинской границы – самый насыщенный коммуникациями: от крупного приграничного города Луганска можно пересечь границу по магистральной железной и автомобильной дороге. Между Луганском и Донецком расположен г. Дебальцево, через который к границе ведут две дороги международного значения (железная и автомобильная). Донецк и Ростов-на-Дону соединены железной дорогой. Мариуполь связан с Ростовом-на-Дону автомобильной дорогой международного значения. В настоящее время это наиболее проблемный участок границы, поскольку в силу сложившихся обстоятельств экономические и иные связи здесь нарушены. На территории Луганской области сохранились международные переходы с пропускной способностью 60 автомобилей в час.

В целом следует отметить, что ситуация после событий 2014 г. на российско-украинской границе существенно ухудшилась. Вектор взаимоотношений между Россией и Украиной кардинально изменился в сторону разрыва, разделения, дезинтеграции. Новые геополитические вызовы оказали влияние на характер, скорость и масштаб трансформации социально-экономического развития этих территорий.

Трансформация транспортной сети российско-украинского приграничья свидетельствует о долговременности происходящих дезинтеграционных процессов. Из установленных на российско-украинской границе 62 пропускных пунктов в настоящее время действует 10 международных автомобильных и 4 железнодорожных (по данным государственной приграничной службы Украины). Загруженность этих пропускных пунктов минимальна и различается по активности пересечения государственной границы.

Вследствие принятых украинской стороной мер, количество российских грузовых и легковых автомобилей в несколько раз меньше украинских. Наблюдается чётко выраженная асимметрия транспортной нагрузки на российско-украинские пограничные переходы. К числу негативных процессов, приведших к «отталкиванию» стран, относится проект «Стена», полное прекращение авиасообщения между странами, максимальное сокращение железнодорожного сообщения до заявленной украинской стороной его полной отмены. Российская сторона вынуждена изменять конфигурацию железнодорожных путей, заменяя те, которые пересекают государственную границу, на удалённые от неё территории.

На некоторых участках произошел демонтаж железнодорожных путей, что свидетельствует о серьёзности намерений сторон прекратить любое взаимодействие. Единственными нитями, связывающими приграничные российско-украинские территории, остаются автомобильные дороги, оснащённые пограничными пунктами пропуска. Международный общественный транспорт работает нестабильно, доставляя неудобства для пассажиров. Всё это приводит к постепенному, но постоянно углубляющемуся затуханию и прекращению веками складывавшихся связей.

Резко возросшая барьерность границы привела к резкому сокращению, а в ряде случаев и к полному прекращению взаимодействия между странами. Существенно снизился грузо- и пассажирооборот. На большинстве участков прекратилось пригородное сообщение, перестали действовать многие пограничные переходы. Усилилась асимметрия трансграничных перемещений людей и грузов. Изменились условия, объём и структура внешней торговли. Усилились диспропорции в уровне показателей социально-экономического развития приграничных территорий.

Библиографический список

1. Булеев И. П., Брюховецкая Н. Е. Социально-экономические проблемы экономики Украины на современном этапе ее развития // Вісник економічної науки України. 2018. № 1 (34). С. 11–25.
2. Попкова Л.И. Географические аспекты устойчивого развития приграничного пространства // Вестник Тамбовского университета. Серия: естественные и технические науки. 2013. Т. 18, Вып. 2. С. 684–687.
3. Попкова Л.И. Приграничное пространство как особый тип территории (на примере российско-украинского приграничья) // Известия РГО. Т. 137. Вып. 1. М., 2005. С. 83–89.
4. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017: Стат. сб. / Росстат. М., 2017. 1402 с.
5. Регіони України. Статистичний збірник. Частина I. К.: Державна служба статистики, 2017. 687 с.
6. Россия и Украина: вопросы социально-экономического развития в контексте взаимных отношений: научный докл. / под общ. ред. Л.Б. Вардомского. М.: Институт экономики РАН, 2013. 60 с.
7. Україна-2014: соціально-економічна криза та пошук шляхів реформування. Експерти про стан і перспективи економіки. Громадяни про ситуацію у країні, про владу, її підтримку і відповідальність. Київ, 2014 [Электронный документ]. URL: http://old.razumkov.org.ua/upload/2014_Ekonomika_101114_NNN.pdf (дата обращения: 11.09.2018)

ЕВРОРЕГИОНЫ В ПОЛЬШЕ: СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ТИПОЛОГИЯ

Еврорегионы как институциональная форма приграничного сотрудничества довольно распространены в Европе. Их число трудно определить, потому что не все подобные формы сотрудничества используют название «еврорегион». Согласно данным за 2010 г. их насчитывалось 109 [18]. Кроме того, эта форма сотрудничества распространена не только в Европейском союзе и не только в Европе.

Организация первых еврорегионов в Польше проходила задолго до вступления Польши в Европейский союз и называлась «малой интеграцией».

Они выполняли функцию «мостов в процессе европейской интеграции» [1, с. 38]. Однако интегрирующая роль является лишь одной из многих задач, создаваемых еврорегионами. Местная специфика приводит к тому, что отдельные еврорегионы отличаются как по условиям развития, так и по характеристикам. Цель работы – представить разнообразие этих условий и на их основе провести типологию еврорегионов. Временной диапазон работы включает период с 1991 года (дата возникновения первого еврорегиона в Польше) и по настоящий день. Объект исследования – еврорегионы, действующие в Польше. Терминологическая дискуссия, включающая в себя раскрытие таких понятий, как: «концепция еврорегиона», «трансграничное сотрудничество» и т. д., представлена в работах Ц. Мадры и Ю. Качмарек-Кхубная [13], и П. Соляжа [19], поэтому она не будет здесь рассматриваться подробно.

Идея еврорегионов и условия их создания. Неучтённый негативный опыт причин начала Второй мировой войны и готовность предотвращения подобных конфликтов в будущем стали импульсом для развития трансграничного сотрудничества между народами Западной Европы. Первая форма сотрудничества, относящаяся к 1950-м гг., – это союзы приграничных регионов, установленные, прежде всего, на норвежско-шведско-финской, голландско-германской и немецко-французской границах. Однако в институциональной форме первый еврорегион появился на границе между Германией и Нидерландами. Конфигурация государственной границы не изменялась с Венского конгресса в 1815 г., а географическое сходство и взаимные культурные влияния были очень сильными. Послевоенный рост торговли выявил незначительные недостатки инфраструктуры по обе стороны границы. Наконец, в 1958 г. местные административные подразделения с обеих сторон границы организовали трансграничную конференцию, а затем создали первую институционализированную форму приграничного сотрудничества – EUREGIO. Опыт создания подобных объединений продвигался медленно в Западной Европе. Второй еврорегион –

Euregio Rhein-Waal был создан только в 1963 г. [1]. Значимое количественное увеличение еврорегионов было отмечено в 1970-е и последующие годы.

Центральной и Восточной Европе пришлось ждать падения «социалистического лагеря», чтобы на его территории были созданы первые еврорегионы. Парадоксально, что постулированная интернационализация произошла с глубоким недоверием центра к периферии и всей низовой деятельности, особенно к той, что выходит за пределы национальных границ. Строгий контроль выдачи заграничных паспортов и пересечения границ, оказание давления и допросы после возвращения в страну означали, что с социальной точки зрения установление долгосрочных отношений между странами остается сложным и незначительным. Экономическим барьером для сотрудничества стала ликвидация или значительное сокращение частной экономической деятельности и централизация экономики. В такой системе не было места для низовой международной торговли, не говоря уже о производственной кооперации.

Однако в обеих частях Европы можно говорить об аналогичных условиях развития приграничного сотрудничества, в том числе в еврорегионах. Т. Борис [1; 2] перечисляет следующие:

Исторические предпосылки. Они связаны с существованием общего исторического наследия, сходными географическими условиями, функциональным и структурным сходством областей, осуществляющих приграничное сотрудничество.

Политические предпосылки. Еврорегионы являются важной составляющей политического процесса европейской интеграции и ослабляют влияние границы как барьера. Суть этой предпосылки – переопределить концепцию границы. В трансграничной области она теряет свою силу для отделения «чужих» районов и исчезает в экономическом, культурном, лингвистическом или коммуникационном смысле.

Граница начинает иметь чисто административную функцию. Согласно типологии приграничных районов Мартинеса, создается интегрированный

регион [10], хотя Ц. Мадры и Ю. Качмарек-Кхубная [13] развивают эту идею и говорят о трансграничном регионе, рассматривая еврорегион как инструмент для этой трансформации.

Экономические предпосылки. Они составляют наиболее важную часть, поскольку связаны с экономической активизацией приграничных регионов.

Периферийность местности часто способствует экономической отсталости приграничной территории, в процессе развития сотрудничества или интеграции, приобретает «ренту местоположения». Из интервью, проведенных с губернаторами многих коммун, включенных в еврорегионы на польской стороне, автором этой работы было выяснено, что основной причиной присоединения этих подразделений была возможность получить дополнительные средства. Как указывает Т. Борис [1], основная предпосылка для трансграничного сотрудничества ослабевает, а в будущем на первый план выходит задача ликвидации различий в экономическом развитии и уровне жизни в приграничных районах. Тем не менее исследования Ц. Мадры и Ю. Качмарек-Кхубная [13] показывают, что пространственная дифференциация уровня жизни населения еврорегиона Ныса по-прежнему очень велика и уменьшается в польской части еврорегиона.

Социальные предпосылки. В этом аспекте целью является установление прочных и аутентичных межличностных отношений и устранение взаимных предрассудков и стереотипов между жителями приграничных районов. Однако наше исследование, проведенное в 2006 г. среди польских жителей Карпатского еврорегиона, показало, что этот еврорегион устойчив в восприятии респондентов и в значительной степени выполняет социальные требования [11]. Ежегодные полевые наблюдения, проведенные с тех пор, подтверждают это замечание.

Вышеприведенный перечень условий должен быть дополнен следующими.

Экологические предпосылки. Они определяют эффективность некоторых видов деятельности, особенно в отношении охраны окружающей

среды соседних районов, требующих совместных действий (например, в рамках управления водными ресурсами или загрязнения воздуха). Еврорегионы могут стать платформой для обмена опытом, а также для координации многосторонней деятельности.

Инфраструктурные предпосылки или, в более широком смысле, связанные с территориальным планированием, включая региональное планирование. Пространственное управление коммуной должно учитывать концепции территориального развития высших порядков (повята, воеводства, страны); не может игнорироваться и концепция развития районов на другой стороне границы. Важность этой предпосылки поднимается в Европейской хартии пограничных и приграничных регионов, принятой Советом Европы 15 октября 1995 г. и переработанной Ассоциацией европейских приграничных регионов в том же году. На начальном этапе возникновения еврорегионов основное внимание уделялось развитию количества и качества пограничных переходов, со временем произошла переориентация на гармонизацию систем коммуникации.

Генезис еврорегионов в Польше. Политические изменения в СССР (перестройка и гласность), в Польше (первые полностью свободные выборы в новый сенат и в сейм были проведены в июне 1989 г.), в Германии (падение Берлинской стены в ноябре 1989 г.) и других социалистических странах изменили ситуацию в области приграничного сотрудничества. Установление добрососедских отношений с Германией имело принципиальное значение для Польши. Особенно символическими были: «примирение в Кржихове»¹, подписание 14 ноября 1990 г. пограничного договора о признании границы на реках Одер и Ныса-Лукицка, а 17 июня 1991 г. – Договора о добрососедстве. Эти факты открыли путь к пересмотру политической и цивилизационной принадлежности Польши. В связи с воссоединением

¹12 ноября 1989 г. в Центре собраний в Кржихове было проведено торжественное мероприятие, в ходе которого премьер-министр Польши Тадеуш Мазовецкий и канцлер Германии Гельмут Коль передали друг другу знак мира. Этот жест считался символическим началом нового открытия отношений между двумя странами.

Германии Польша стала страной, граничащей с ЕЭС, предшественником ЕС. Несмотря на частые смены правительств и побеждающих политических партий, новые цели польской внешней политики остались прежними: евроатлантическая и европейская интеграция.

Важную роль сыграли эндогенные политические и административные изменения в Польше. Децентрализация государства, включая оснащение коммун множеством новых компетенций, дала местным властям возможность налаживания сотрудничества между подразделениями местного самоуправления не только в стране, но и за рубежом. Были разработаны два основных формализованных способа такого сотрудничества: города-партнеры / коммуны и еврорегионы. Партнерские отношения городов и муниципалитетов обычно являются результатом экономических, культурных (в том числе социальных) отношений, реже политических. Эти отношения имеют основополагающее значение для активизации сотрудничества². В этом случае пространственное отношение может быть вторичным. Пространственный аспект гораздо важнее в случае еврорегионов, хотя, как показано на рисунке, территориальная протяженность субъекта может быть очень различной. Физическая близость границы в случае открытых границ делает периферийные районы областями повышенной коммерческой, культурной, туристической кооперации.

Первым еврорегионом, в котором участвовали польские административные единицы, был еврорегион Ныса. Он был создан 21 декабря 1991 г. и включал административные подразделения из Чехии, Германии и Польши. Форма трехстороннего сотрудничества была особенно желательна с точки зрения центральных и местных властей, поскольку присутствие чехов казалось гарантией того, что в сотрудничестве не будет доминировать более сильный экономический партнер – Германия³. Цель

² Более подробно о городах-партнерах см.: Ц. Мадры [12], Т. Качмарек [7].

³ К. Мирос и М. Потриковский [1994] даже пишут о страхе господства и навязывания решений в отношениях с Польшей. С другой стороны, следует помнить, что подобные эмоции могут возникнуть у восточных партнеров Польши. «Культурная ассимиляция»,

назначения и проблемы, связанные с различием экономического потенциала участвующих сторон, подробно обсуждаются в работе Ц. Мадры и Ю. Качмарек-Кхубная [13].

В последующие годы еврорегионы в Польше стали возникать очень быстро (см. табл.). В настоящее время в Польше насчитывается шестнадцать еврорегионов (см. рис.). Условия их существования могут быть разделены на следующие аспекты: географические, исторические, политические, правовые (административные), социально-культурные и экономические. Сочетание этих условий определяет типологию еврорегионов, которые функционируют в Польше.

Хронология создания еврорегионов в Польше

Еврорегион	Дата создания
Ныса (Nysa)	21.12.1991
Карпатский (Karpacki)	14.02.1993
Шпрее-Ныса-Бобр(Sprewa-Nysa-Bóbr)	21.09.1993
Про Европа Вядрина (ProEuropaViadrina)	21.12.1993
Татры (Tatry)	26.08.1994
Буг (Bug)	29.09.1995
Померания (Pomerania)	15.12.1995
Гляценсис (Glaciensis)	5.12.1996
Неман (Niemen)	6.06.1997
Прадед (Pradziad)	2.07.1997
Балтийский (Bałtyk)	22.02.1998
Цешин Силезия (Śląsk Cieszyński)	22.04.1998
Силезия (Silesia)	20.09.1998
Бескиды (Beskidy)	9.06.2000
Бяловеська Пуцца (Puszcza Białowieska)	25.05.2002
Лына-Лавя (Łyna-Ława)	4.09.2003

*Источник: [5].**

приводящая к полонизации значительной части политической элиты с четырнадцатого по восемнадцатый век, и сегодня воспринимается восточными соседями Польши отрицательным образом и вызывает некоторое недоверие [Роцишевский 1994].



Еврорегионы на границах Польши*
*Источник: [21]

Типология еврорегионов в Польше. Географические условия включают в себя: физико-географическое положение, ландшафт, гидрографическую сеть и т. д. Из-за этих критериев типология может варьироваться. Географическая типология выделяется, например, на основе природных границ (морских, горных хребтов, рек). Парадоксально, что в случае польских еврорегионов политический фактор заставляет еврорегионы, основанные на неестественных границах, сталкиваться с большими преградами. Это еврорегионы с Российской Федерацией (Калининградская область), Республикой Беларусь и, после отмены виз в меньшей степени, с Украиной.

С исторической точки зрения долговечность границ является важным элементом. В случае Польши и Словакии граница относительно похожа на исторически устоявшуюся. Современная польско-чешская граница имела форму чешско-немецкой или, в более позднем периоде, немецко-австро-венгерской. Проведение границы в Цешин Силезии и Заольцах также было

проблематичным. Западная граница, особенно в низовьях Одера, относилась к истокам польского государства, но в течение более чем восьми столетий его на этой территории не существовало. Восточная и северная границы были проведены только в новейшее время. После Второй мировой войны границы были пересмотрены несколько раз: в 1958 и 1976 гг. с Чехословакией, в 1945, 1949 и 1951 гг. с ГДР, в 1945, 1948 и 1951 гг. с СССР, а в 2005 г. со Словакией. Установление новых послевоенных границ сопровождалось массовыми миграциями населения. Новые поселенцы испытывали чувства неопределенности и временности, что привело к небольшому вниманию к окружающей среде⁴. Вид возвращающихся немцев на так называемые «Западные земли» произвел впечатление во время вступления Польши в ЕС и используется в политических целях, чтобы продемонстрировать необходимость реформ судебной власти в Польше даже сегодня.

В социалистический период Польша граничила только с государствами с аналогичным политическим режимом. Однако по причинам, обсуждавшимся ранее, трансграничное сотрудничество оставалось на очень низком уровне. Кроме того, политические изменения 1990-х гг. привели к тому, что при неизменности границы все соседние страны были ликвидированы: ГДР, Чехословакия и Советский Союз. В связи с вышеизложенным историческая типология может быть понята, по крайней мере, двумя способами. С одной стороны, можно попытаться продемонстрировать долговечность границ, что, однако, из-за истории Польши вызывает множество проблем и сомнений. Кажется, что южные границы, подкрепленные географическим критерием (горы), способствуют четкому разграничению. Они дают жителям чувство стабильности. Кроме того, лингвистическая близость и относительная историческая нейтральность приводят к тому, что еврорегионное сотрудничество на южной польской

⁴Чувство неопределенности, происходящее среди жителей польско-немецкого пограничья, С. Лисецки называет «психологией чемодана» [8].

границе не сталкивается с эмоциональными барьерами среди жителей. Об этом свидетельствуют результаты исследований в Карпатском еврорегионе [11]. С другой стороны, непостоянство или ограниченность границ могут указывать на то, что их текущее положение разделяет исторические регионы. Их характеристикой является формирование региональной (локальной) осведомленности при нормальных условиях. Однако массовая миграция людей после Второй мировой войны, включая депортации, в сочетании с трудностями пересечения границы сделала невозможным развитие такого рода отношений. Новые поселенцы больше любили потерянные земли, чем преимущества коммуникаций с новыми заграничными соседями.

Как заявила М. Грета [6], учреждению еврорегионов предшествовало приграничное сотрудничество, в основе которого находилась близость сообщества по обе стороны границы. Метод формального создания еврорегионов может стать основой их следующей типологии. Генетический критерий еврорегионов делит их на восходящие и нисходящие⁵. Первый тип может быть связан с участием в приграничном сотрудничестве с наименьшими территориальными единицами. В Польше это муниципалитеты (гмины). Поэтому можно говорить об их генезисе местного самоуправления. Созданные в то время еврорегионы обычно территориально небольшие. Они встречаются на западной и южной границе Польши (кроме Карпатского еврорегиона), характеризуются относительно сильными, многогранными связями с зарубежными партнерами. Нисходящий тип создается при участии провинциального уровня, который часто оформляется с помощью правительства. Причины этого генезиса можно увидеть в структуре и компетенциях административных подразделений иностранных партнеров: низкая степень децентрализации не позволяет районам принимать правильные решения. Как следствие, эти еврорегионы обычно территориально обширны, что, в свою очередь, вызывает сомнения в

⁵ Т. Борис [1] называет их соответственно: модель самоуправления и административно-местного самоуправления. Аналогичное различие делает С. Санетра-Полгарби [18].

создании трансграничного сообщества и реальных связей. Этот тип характерен для еврорегионов на восточных и северных польских границах (Карпатский еврорегион, Буг, Балтийский). Исследование Ц. Мадры [2006] показало пренебрежимо низкий уровень общности польских жителей Карпатского еврорегиона с жителями Венгрии и особенно Румынии. Территориальная протяженность таких еврорегионов (экстремальные значения превышают по прямой 600 км) ставит вопрос об их целесообразности.

Социально-культурный критерий может быть истолкован достаточно широко. Он может включать этнические, языковые, религиозные и другие вопросы. После Второй мировой войны Польша стала почти мононациональной страной. Согласно Национальной переписи 2011 г., 95% респондентов заявили о польском гражданстве, а польское и непольское гражданство было у 2,3 % жителей [9]. То же самое относится к языковому критерию. Однако самому многочисленному национальному меньшинству – немцам, проживающим в районах Ополе Силезии, расстояние от границы с Германией препятствует участию в польско-германских еврорегионах. Поэтому оно не может быть своего рода «мостом», связывающим или укрепляющим евресурсные отношения. Эту роль могут выполнять только белорусские и литовские меньшинства, проживающие в Подляском воеводстве, а также в еврорегионе Нямунас и Беловежской Пуще. В гораздо меньших масштабах (около 3 тысяч человек) на территории еврорегиона Татры проживают словаки.

Из-за преобладающей национальности и польской культуры в Польше социокультурный критерий в типологии еврорегионов можно рассматривать в терминах многосторонности подписавших сторон. Затем можно говорить о двусторонних или многосторонних еврорегионах, учитывая дальнейшее членство всех участников в ЕС. Политический фактор, понимаемый таким образом, значительно влияет на свободу передвижения людей и проникновение культурных моделей. Присоединение к ЕС и Шенгенской

зоне привело к свободе передвижения не только людей, но и товаров и капитала, трансформируя государственную границу к административной роли и превращая еврорегионы в регионы трансграничные. На внешних границах ЕС существует другая ситуация. Их степень проницаемости определяется общей визовой политикой ЕС, визовой политикой соседних стран (за пределами ЕС) и функционированием пограничных служб.

Политические решения влияют на пограничный трафик и экономический обмен⁶. Поэтому критерий экономический или политико-экономический может рассматриваться как еще один критерий делимитации. Это разделение связано с характером описанных границ, на что указывал Мартинес [10]. По проницаемости границ он выделяет следующие приграничные регионы: сосуществующие, сотрудничающие и интегрирующиеся. Их характеристики были представлены в работе Ц. Мадры и Ю. Качмарек-Кхубная [13], поэтому здесь не будет приведено их подробное описание. Этот критерий позволяет различать кооперативные или интегрированные еврорегионы на внутренних границах ЕС. Остальные характеризуются уменьшающейся степенью интеграции. Еврорегионы на границе с Украиной, из-за отказа от виз для граждан этой страны, отмечают увеличение потока людей и товаров (однако это не относится к уровню всего ЕС). Упрощение виз с Беларусью (безвизовые зоны, включая, среди прочего, Гродно и туристическую и рекреационную зону Брест) привело к трехкратному увеличению приграничного движения [20]. Граница с Калининградской областью представляется наименее проницаемой, на что, несомненно, повлияло заявление Польши о прекращении действия соглашения о малом трансграничном движении.

Заключение. Политические изменения, происходящие в стране, а также в соседних странах, способствовали созданию и функционированию

⁶Как отметил Т. Пальмовский [16], вся напряженность по линии Варшава–Москва отражается на местном уровне, в том числе в сфере пограничного движения. С другой стороны, по его мнению, отношения между провинциями северной Польши и Калининградской области лучше, чем отношения на уровне правительства.

еврорегионов в Польше. Эта идея оказалась настолько популярной, что охватила более 53 % территории страны и 40 % от общей численности населения. Руководители административных подразделений, создающих еврорегионы, видят в них не только платформу для обмена опытом, но прежде всего возможность получения финансирования для развития местной инфраструктуры. На диверсификацию еврорегионов влияли как местные условия, так и более масштабные процессы (например, политические или исторические). Хотя определение степени интеграции областей, включенных в еврорегионы, не было целью этой работы, можно выявить различия в этом отношении. Задача, стоящая перед еврорегионами, функционирующими только внутри ЕС, – это ответ на вопрос о дальнейшей интеграции. Можно ли создать приграничные регионы в период нарастания национализма? В свою очередь, инфраструктурные проблемы, особенно политические, создают проблему для еврорегионов, расположенных на внешних границах ЕС. Зависимость развития приграничного сотрудничества от решения центров обрекает эти еврорегионы на большие колебания и неравномерное развитие в ущерб интересам местных жителей.

Библиографический список

1. Borys T., 1998, Euroregiony w Polsce // Borys T., Panasewicz Z., Panorama euroregionów, Urząd Statystyczny w Jeleniej Górze, Jelenia Góra.
2. Borys T., 1999, Powstanie i funkcjonowanie euroregionów w Polsce. Cele i dotychczasowy przebieg współpracy // Kodeniec B., Euroregiony w nowym podziale terytorialnym Polski, GUS, Warszawa-Wrocław.
3. Chojnicki Z., 1998, Uwarunkowania rozwoju regionu transgranicznego. Koncepcje i założenia teoretyczne, [w:] Parysek J.J., Gruchman B. (red.), Studia rozwoju i zagospodarowania przestrzennego, t.2, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Centrum Badania Gospodarki Regionalne, Poznań.
4. Ciok S., 2004, Pogranicze polsko-niemieckie. Problemy współpracy transgranicznej, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
5. Euroregiony na granicach Polski 2003, 2004, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław.

6. Greta M., 2013, Euroregiony polskie w procesie integracji europejskiej oraz przewyżczeniu peryferyjności i dysproporcji regionalnych, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
7. Kaczmarek T., 2004, Współpraca zagraniczna polskich miast, gmin i regionów, // J.J. Parysek (ed.) *Rozwój regionalny i lokalny w Polsce w latach 1989-2002*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
8. Lisiecki S., 1995, Opinie i oceny mieszkańców pogranicza zachodniego na temat współpracy transgranicznej (na podstawie badań przeprowadzonych w Słubicach, Frankfurcie, Gubinie i Guben), // Stasiak A. (ed.) *Polska i jej współdziałanie z sąsiadami Cz. II*, Biletyn nr 11, PAN IGiPZ, Warszawa.
9. Ludność. Stan i struktura demograficzno-społeczna. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011, 2013, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
10. Martinez O., 1999, *The Dynamics of Border Interaction* // Schofield C.H. (ed.), *Global Boundaries. World Boundaries, Vol.1.*, London-New York.
11. Mądry C., 2006, *The Carpathian Euroregion In the Awareness of the Inhabitants of its Polish Part*, // T. Palmowski, Y. Matviyishyn (ed.) *Problems of Regional Development in Border Regions of Ukraine and Poland*, Lviv: Lviv Regional Institute of Public Administration, National Academy of Public Administration, Office of the President of Ukraine, pp.157–168.
12. Mądry C., 2007, *Poznan's Partnership Co-operation*, // X. Yan, D. Xue (ed.) *Urban Development, Planing and Governance in Globalization*, Sun Yat-Sen University Press, pp.551–560.
13. Мадры Ц., Качмарек-Кхубная Ю., 2017, *Уровень жизни населения в Еврорегионе Ныса* // Попкова Л.И., Вардомский Л.Б., Мадры Ц., (ред.) *Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации*. Курский государственный университет. Курск. С.299–316.
14. Miros K., Potrykowski M., 1994, *Charakterystyka geograficzna zachodniego i wschodniego regionu przygranicznego*, // Eberhardt P., Miros K. (eds.) *Węzłowe problemy współpracy przygranicznej*. Biuletyn nr 5, PAN, IGiPZ, Warszawa.
15. Moraczewska A., 2008, *Transformacja funkcji granic Polski*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Cure-Skłodowskiej, Lublin.
16. Palmowski T., 2007, *Perspektywy rozwoju współpracy transgranicznej pomiędzy Obwodem Kaliningradzkim a północno-wschodnią Polską*, // Fiedorow G.M. (ed.), *Uwarunkowania rozwoju rosyjskiej i polskiej części euroregionu „Bałtyk”*, Regiony Nadmorskie 13, Uniwersytet Gdański, Gdańsk-Pelplin.

17. Rościszewski M., 1994, Geopolityczne uwarunkowania polskiej granicy wschodniej // Eberhardt P., Miros K. (eds.) Węzłowe problemy współpracy przygranicznej. Biuletyn nr 5, PAN, IGiPZ, Warszawa.
18. Sanetra-Półgarbi S. Funkcjonowanie euroregionów na pograniczu południowym Polski. Studium porównawcze euroregionów: „Śląsk Cieszyński”, „Beskidy” i „Tatry”, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń. 2015.
19. Solarz P. Euroregiony pogranicza niemiecko-francuskiego i niemiecko-polskiego w procesie integracji europejskiej, Wizja Press&IT, Warszawa. 2009
20. <http://belsat.eu/pl/news/bialorus-powiekszyła-strefe-bezwizowa-jak-bez-wizy-pojechac-do-grodna-i-brzescia/> [дата обращения: 01.10.2018]
21. <http://www.euroregion-silesia.pl> [дата обращения: 01.10.2018]

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО НА РОССИЙСКИХ ГРАНИЦАХ: ПОДХОДЫ К ТИПОЛОГИИ

Приграничное сотрудничество, особенно в его институционализированной форме, привлекает всё большее внимание как со стороны непосредственных акторов сотрудничества (центральных и региональных властей, некоммерческих организаций и др.), так и со стороны исследователей этого феномена. Во многом это связано с тем, что институты, понимаемые как общепринятые и легализованные в правовом поле нормы, помогают преодолевать «транзакционные издержки», возникающие при приграничном сотрудничестве [7, с. 13-18]. Такие издержки обычно связаны, во-первых, с межгосударственными различиями в экономическом и правовом регулировании, институциональной среде граничащих друг с другом стран, а во-вторых, с разнообразием самих акторов сотрудничества, которые также могут различаться по своей институциональной природе, масштабу деятельности и др. Особенно актуально это для России, соседи которой кардинально отличаются по своему государственному устройству, особенностям экономической модели и специфике правового регулирования.

Несмотря на такое внимание к теме, практически все работы, посвященные институтам сотрудничества, строятся на изучении этого

феномена преимущественно в европейских странах. Так, М. Перкманн и Н.Сум исходили из идеи, что одна из ключевых задач приграничного сотрудничества состоит в формировании трансграничных регионов [16, р.129]. При этом уровень институционализации (проявляющийся в постоянстве деятельности, автономности принятия решений, совместных действиях и общем видении стратегии развития) становится критерием выделения наиболее зрелого типа регионов – интегрированных еврорегионов [13; 14; 15].

Схожие попытки типологии трансграничных регионов предпринимались и некоторыми российскими исследователями (см., например, [9]). Так или иначе, все авторы отмечают связь между уровнем развития приграничного сотрудничества, его институционализацией и формированием трансграничных регионов [3; 6; 8; 14; 15].

Ещё больший пласт работ посвящён рассмотрению отдельных институтов приграничного сотрудничества – программ приграничного сотрудничества [11; 17], еврорегионов и других форм кооперации [5; 6; 8] на отдельных участках российских границ. В то же время полноценные обзоры всего набора институтов сотрудничества на больших участках российских границ единичны [2; 3; 10].

Задачей автора настоящей статьи стал анализ эволюции, практической ценности и эффективности сложившихся на российских границах институтов сотрудничества, а также поиск новых подходов к типологии приграничного сотрудничества по уровню институционализации. Решение этой задачи потребовало сбора большого эмпирического материала: автором собрано и проанализировано свыше 324 документов, регулирующих различные аспекты приграничного сотрудничества и создающих правовую среду для его институционализации. Анализ документов был дополнен материалами около 400 интервью, которые были собраны в рамках экспедиций Лаборатории

геополитических исследований ИГ РАН в период с 2012 по 2018 г.⁷ Исследование выполнено в рамках проекта РФФ № 14-18-03621 «Российское пограничье: вызовы соседства».

Институциональное строительство в 1990-х – начале 2000-х гг.: от двусторонних соглашений к первым органам приграничного сотрудничества. Правовая среда оказывает большое влияние на процесс институционализации приграничного сотрудничества. В первую очередь она создаёт юридические механизмы регулирования приграничной кооперации, превращая повседневную практику трансграничных взаимодействий в формализованные институты приграничного сотрудничества. Однако формирование системы нормативно-правовых актов в этой сфере протекает сложно, поскольку приграничное сотрудничество регулируется одновременно нормами международного, государственного и муниципального права [2; 3; 12].

Проведённый анализ собранной нормативно-правовой базы показал, что в российских реалиях наблюдается, во-первых, примат федеральных правовых актов над международными договорённостями, а во-вторых, несовпадение реальной картины институционализированного сотрудничества с имеющейся нормативно-правовой базой. Отмеченные особенности во многом объясняются исторической спецификой формирования институтов приграничного сотрудничества, которые создавались как «снизу», региональными властями, так и «сверху», федеральным центром.

В начале 1990-х гг. наиболее распространёнными формами кооперации стали разнообразные соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве, заключающиеся по инициативе регионов на фоне разворачивающегося социально-экономического кризиса. Одними из первых такие соглашения подписали наиболее удалённые от рынков Европейской России дальневосточные регионы. В 1996 г. эта практика стала распространяться и

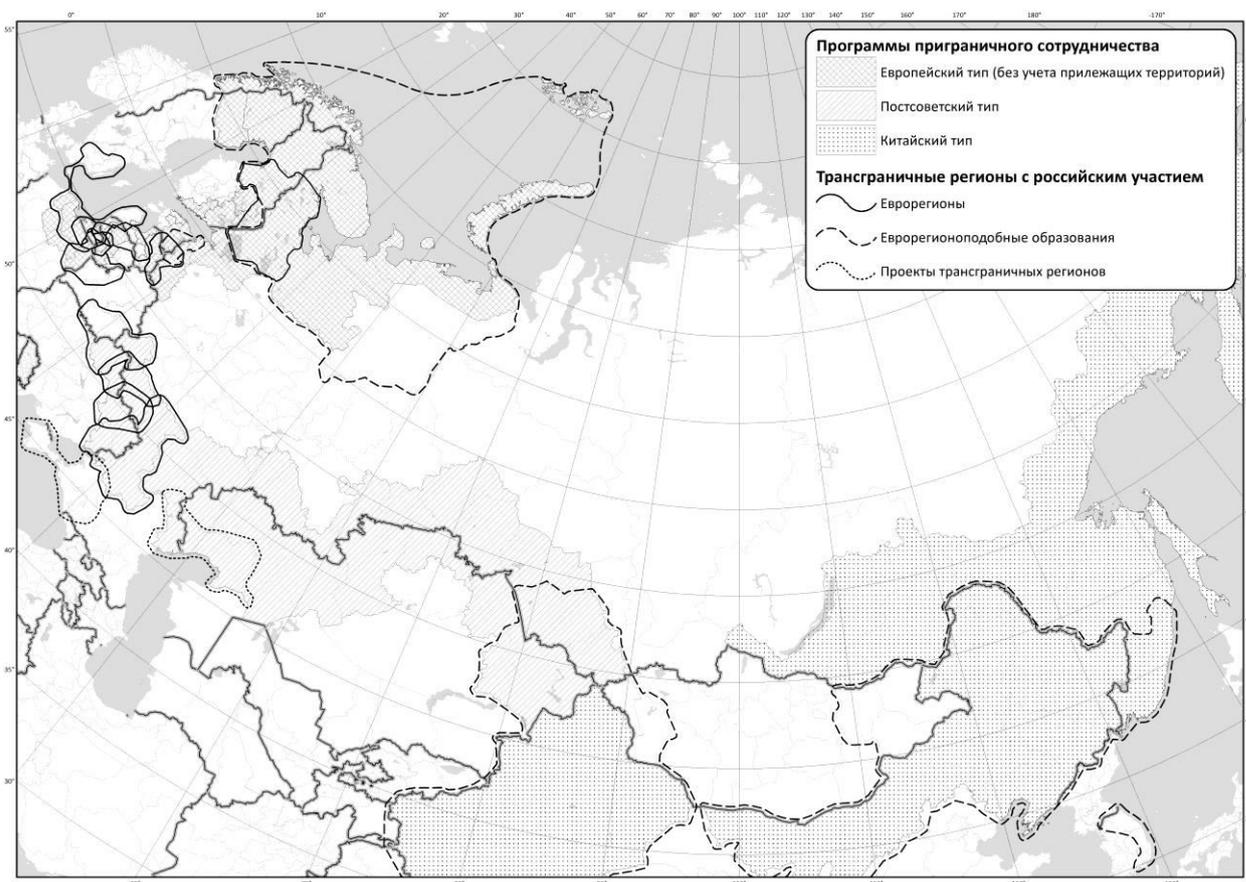
⁷ Интервью проводились среди основных акторов приграничного сотрудничества (представители региональных и муниципальных властей, бизнеса, некоммерческих организаций и др.) в приграничных регионах России и большинства сопредельных стран.

на другие границы, в первую очередь постсоветские. Основным стимулом для подписания подобных соглашений стала попытка региональных властей сохранить существовавшие до момента распада СССР производственные связи [2]. В 2000-е гг. подписывались новые, более широкие соглашения, в которых экономические связи рассматривались уже только как одно из направлений сотрудничества, наряду с научно-техническим и культурным. Несмотря на большое число подобных рамочных документов (более 100), большинство из них являются номинальными, поскольку лишь обозначают основные сферы и направления сотрудничества и не наполнены реальным содержанием.

Другая форма приграничного сотрудничества, также возникшая в начале 1990-х гг., – разнообразные советы, рабочие группы и комиссии по приграничному сотрудничеству, как правило входящие в состав межправительственных комиссий. Подобные структуры существуют на границах с Норвегией, Финляндией, Польшей, Литвой, Казахстаном, Монголией, Китаем и КНДР. В начале 1990-х гг. эта форма сотрудничества имела особенно большое значение, поскольку позволяла объединить усилия региональных и национальных властей пограничных государств для решения важных проблем – делимитации и демаркации границы, развития пунктов пропуска и подъездных путей к ним, организации транспортного сообщения и др. Особенно остро эти проблемы стояли на калининградском участке границы, где были созданы два подобных совета.

Совсем по другому принципу был организован Совет глав приграничных областей России, Белоруссии и Украины, созданный в июне 1993 г. в Харькове. Статус Совета, который в настоящее время не действует, не был закреплён официальными межправительственными соглашениями. [4].

Деятельность советов приграничья способствовала становлению других форм сотрудничества, в первую очередь, еврорегионов (рис.).



Институты приграничного сотрудничества на российской границе (2000–2018 гг.) (составлено автором)

Еврорегион «Балтика», созданный в 1998 г. в Калининградской области, стал первым такого рода приграничным проектом с российским участием [8]. В дальнейшем здесь было образовано ещё 3 еврорегиона («Сауле», 1999; «Лына-Лава», 2003; «Шешупе», 2004), а в 2002 г. область присоединилась к созданному в 1997 г. еврорегиону «Неман». Аналогичные процессы меньшей интенсивности наблюдались и на других участках границы России со странами ЕС. Так, в 2000 г. на границе с Финляндией возник еврорегион «Карелия», а в 2004 г. на границе с Латвией и Эстонией – еврорегион «Псков–Ливония».

Особым явлением стали еврорегионы на внутренних границах СНГ, которые, в отличие от еврорегионов с участием европейских стран, не могли претендовать на помощь Европейского союза. Так, в 2003 г. три области России, Белоруссии и Украины основали еврорегион «Днепр», а Белгородская и Харьковская области инициировали создание

«Слобожанщины». Во второй половине 2000-х гг. на границах России и Украины появились еврорегионы «Ярославна» (2007) и «Донбасс» (2010), обсуждалась нереализованная впоследствии идея создания еврорегиона «Крым–Кубань» [4].

Опыт еврорегионального строительства активно заимствовался структурами, которые формально еврорегионами не являются. Так, определённое сходство с еврорегионами имеет Международный координационный совет «Наш общий дом – Алтай», созданный в 2003 г. на границах Монголии, Китая, России и Казахстана, а также созданные под эгидой Программы развития ООН «Расширенная Туманганская инициатива» и «Чудской проект».

Однако, несмотря на довольно большое число еврорегионов и подобных им институтов, интенсивность сотрудничества в них относительно невелика. Основная причина состоит в низкой бюджетной обеспеченности российских регионов и муниципалитетов, которые при выборе этой формы сотрудничества надеялись на внешние источники финансирования (федеральные программы или грантовую поддержку со стороны соседей) [5; 6, с. 9-10]. Однако даже появление подобных источников при запуске программ Европейского инструмента соседства и партнёрства (ЕИСП) не позволила большинству из них использовать эти возможности.

На другие еврорегионы большое влияние оказал геополитический кризис 2013–2014 гг. Так, полностью прекратили свою деятельность «Слобожанщина», «Ярославна», «Донбасс» и «Днепр».

Программы приграничного сотрудничества: от рамочных соглашений к институтам сотрудничества. В отличие от еврорегионов, программы сотрудничества «работают» в течение определённого периода – обычно 5–7 лет. Другой характерной чертой программ является бóльшая активность национальных властей в их разработке и реализации. Можно утверждать, что на российских границах возникло три географических типа

программ приграничного сотрудничества – европейский, постсоветский и китайский.

Европейский тип исторически возник первым и в некоторых аспектах послужил моделью для аналогичных программ на других российских границах. Первая программа была запущена на границе России и Финляндии в 1995 г. с целью смягчить негативные эффекты периферийного положения пограничья. После вступления в Европейский союз трёх балтийских государств и Польши Россия приняла участие уже в пяти программах приграничного сотрудничества (программный период 2004–2006 гг.). Участвовать в заявочных кампаниях могли региональные власти, органы местного самоуправления, государственные учреждения (больницы, школы, университеты, музеи и др.), некоммерческие организации. Партнёры по обе стороны границы подавали общие заявки на финансирование совместных проектов.

Несмотря на прорывной характер новых программ, плодотворному сотрудничеству, по мнению опрошенных экспертов, мешало использование двух разных схем финансирования проектов, используемых акторами из России (средства ТАСИС) и ЕС (средства программы Интеррег), что не позволяло управлять проектами как единым целым. Финансовые процедуры различались так сильно и были настолько противоречивы, что частым явлением стали срывы и задержки в выделении средств, преимущественно на российской стороне. Для большинства российских партнёров практически непосильной задачей оказалась необходимость софинансирования проектов. Другой проблемой стали валютные риски: российские участники могли планировать свои бюджеты только в рублях, поэтому любой скачок валютного курса становился угрозой для реализации проекта. Серьёзными препятствиями для российских партнёров были также языковой барьер, отсутствие опыта проектной деятельности, незнание европейских норм регулирования, неумение вести делопроизводство на английском языке и т.п. Это приводило к тому, что в большинстве случаев финансирование шло

через европейских партнёров, они же становились основными бенефициарами проектов. Россияне же часто либо получали небольшие средства, либо становились партнёрами без финансового участия.

Новый программный период 2007–2013 гг. привнёс ряд качественных изменений в программы сотрудничества: объединение всей совокупности внутренних и внешних источников финансирования каждой из стран и собственных средств участников программ; появление крупномасштабных проектов с инвестиционной составляющей, более активное участие российской стороны в разработке и финансировании проектов сотрудничества.

Ключевыми проблемами нового программного периода стали различия в институтах и законодательстве между государствами. Сказывалось малое число некоммерческих организаций на российской стороне, их изоляция от внешних финансовых ресурсов. Значительные трудности возникали из-за разного распределения компетенций между муниципалитетами, регионами и центральными властями.

Несмотря на серьёзные опасения, что сложные отношения между Россией и Западом могут притормозить сотрудничество на европейских границах, в 2014 г. был дан старт новым программам сотрудничества на период до 2020 г. В рамках нового Европейского инструмента соседства (ЕИС) сформулированы 3 стратегических и 11 тематических целей. Разработчики программ должны были выбрать по крайней мере одну стратегическую и три тематические цели, наиболее актуальные для их приграничных территорий.

Постсоветский тип программ, как видно из его названия, возник на бывших внутренних границах СССР преимущественно по инициативе России. Программы разрабатывались как ответ на усиление периферийного характера экономики, разрыв производственных связей между хозяйствующими субъектами и демографические проблемы приграничных

регионов. Со временем появилась также и ориентация на экологическую проблематику.

Первая программа приграничного сотрудничества была запущена в российско-казахстанском пограничье в 1999 г. и рассчитана на восемь лет. В территорию ее действия были включены все 12 российских и 7 казахстанских областей, выходящих к общей границе. Были выделены ключевые проблемы, связанные с сокращением взаимной торговли, невыполнением торгово-экономических обязательств, вытеснением местных товаропроизводителей конкурентами из третьих стран. Следующие две программы (2008–2011 и 2012–2017 гг.) во многом унаследовали основные приоритеты сотрудничества указанные в первой, а развитие евразийской интеграции привело к некоторой интенсификации взаимодействия. Однако многие «флагманские проекты» программ так и остались нереализованными.

Две программы межрегионального и приграничного сотрудничества были запущены и на границе с Украиной. Первая действовала с 2001 по 2007 г., вторая – с 2011 по 2016 г. Однако реализации программ не благоприятствовала геополитическая ситуация.

Китайский тип во многом похож на постсоветский. Первая Программа приграничного сотрудничества России и Китая (далее – Программа 2009–2018) была запущена в 2009 г. после подписания соответствующего Соглашения главами двух стран. Как и постсоветские программы, Программа 2009-2018 не имеет общего постоянно действующего органа управления, общего бюджета, а ее основные мероприятия осуществляются российской и китайской сторонами независимо друг от друга. Вместе с тем, в отличие от постсоветских программ, Программа 2009–2018 чрезвычайно обширна и содержит восемь разделов, которые охватывают взаимодействие в обустройстве пунктов пропуска, строительстве и реконструкции приграничной инфраструктуры, сотрудничестве в сферах транспорта, трудовой деятельности, туризма и охраны окружающей среды [1].

Типология институционализированного сотрудничества. Как видно из проведённого обзора приграничных институтов, оценка уровня институционализации приграничного сотрудничества на разных участках российских границ – непростая задача, которая может быть решена только путём использования типологического подхода. По мнению Л.Б. Вардомского [3, с. 94–122], впервые подступившегося к решению данной проблемы, уровень институционализации сотрудничества можно измерить через «плотность» и зрелость приграничных институтов. Он выделил две абстрактные модели сотрудничества – институциональную (партнёрскую) и торговую (традиционную). Первая возникает на границах, где движущей силой сотрудничества являются создаваемые партнёрами общие институты, которые формируются в разных сферах и на разных административно-территориальных уровнях. Вторая более характерна для участков границы, на которых соприкасаются разнородные в социально-экономическом отношении и в плане общественного и государственного устройства территории. Автор отмечал, что эти модели не существуют в чистом виде, а на каждом участке границ возникает их комбинация [Там же]. Анализируя эти соотношения, Л.Б. Вардомский предлагает географическую типологию с выделением трёх региональных типов приграничного сотрудничества: европейского, китайского и постсоветского. Предложенная автором типология значима и поныне, однако ситуация в российском пограничье в настоящее время существенно изменилась: евразийская интеграция, геополитическая напряжённость в отношениях с Западом и некоторыми постсоветскими странами, а также российский «разворот на Восток» существенно поменяли условия для становления институтов приграничного сотрудничества.

Учитывая новые обстоятельства, можно предложить следующий подход к выделению географических типов приграничного сотрудничества (табл.).

Европейский тип сотрудничества распространён на границах России со странами ЕС и отличается наибольшей плотностью и высоким разнообразием работающих институтов. Несмотря на сложные отношения между Россией и большинством соседних стран ЕС, национальные власти не препятствуют формированию общих институтов, рассматривая приграничное сотрудничество в качестве одного из приоритетов двусторонних отношений. Участие России и большинства её европейских соседей в Мадридской конвенции и дополнительных протоколах к ней позволяет сравнительно легко определять и одинаково понимать общие принципы и рамки сотрудничества в рамках межгосударственных соглашений. Общие подходы к финансированию проектов, функционированию приграничных институтов обеспечивают относительную «свободу действий» для регионов и муниципалитетов в сфере трансграничных взаимодействий. Чётко определённые рамки сотрудничества позволили не допустить его приостановки даже в период геополитической напряжённости.

Региональные типы сотрудничества на границах России

Типы сотрудничества	Критерии					
	1	2	3	4	5	6
Европейский	+	+	+	-	+	+/-
Постсоветский институционализирующийся	+	+	+	+	-	+/-
Постсоветский стагнирующий	+/-	+/-	+/-	-	-	-
Китайский	+	+	+	+	-	-
Монгольский	+	+	+	-	-	-
Северо-Корейский	+	+	-	-	-	-
Перечень критериев: 1) наличие базовых соглашений о делимитации и демаркации границы, её режиме; 2) наличие работающих соглашений о приграничном сотрудничестве между регионами и муниципалитетами; 3) наличие еврорегионов и подобных им образований; 4) участие в программах приграничного сотрудничества постсоветского или китайского типов; 5) участие в программах приграничного сотрудничества европейского типа; 6) наличие работающих соглашений об облегчённом режиме пересечения границе для жителей приграничья						

Постсоветский тип приграничного сотрудничества эксплуатирует старое советское наследие – прежние контакты между людьми, организациями и хозяйствующими субъектами. Распространены

двусторонние рамочные соглашения о приграничном и торгово-экономическом сотрудничестве. На части постсоветских границ России (с Казахстаном, Белоруссией и Украиной) со второй половины 2000-х гг. наблюдался постепенный рост институционализации сотрудничества, что выразилось в появлении еврорегионов и подобных им образований, разработке совместных программ (евразийская модель). В отличие от европейских постсоветские программы реализовывались на основе ежегодных обновляемых планов совместных мероприятий. Однако отсутствие единых источников финансирования и управления сильно снижало эффективность планирования, координации и вероятность реализации уже одобренных проектов. Высокий уровень централизации в большинстве постсоветских стран остаётся существенным препятствием для формирования самостоятельных приграничных институтов сотрудничества, таких как еврорегионы и подобные им образования.

Собственно постсоветская модель сотрудничества, характеризующаяся резким преобладанием приграничной торговли над всеми прочими видами взаимодействий, сложилась на границах со странами Закавказья. Характерная особенность этой модели – практически полное отсутствие институтов, поддерживающих реализацию трансграничных проектов. Межгосударственные и межрегиональные соглашения имеют декларативный характер, а постепенное старение советских поколений, хранящих память об общем прошлом, и трения между государствами приводят к деградации и даже прекращению сотрудничества – например, на российско-грузинской границе. Центральным вопросом по-прежнему остается делимитация и демаркация границы, а сотрудничество часто сводится к контактам пограничных уполномоченных⁸.

⁸ Пограничные уполномоченные (пограничные представители) – обычно должностные лица, назначенные правительствами или иными компетентными органами сторон, которые контролируют выполнение правил пересечения государственной границы, осуществляют необходимые меры по предупреждению пограничных инцидентов, наблюдают за выполнением хозяйственных работ в приграничной полосе, решают другие

Особая ситуация складывается на российско-украинской границе. Смена власти на Украине и последовавшее за этим обострение двусторонних отношений стали причиной сворачивания приграничного сотрудничества и «заморозки» всех работающих приграничных институтов (еврорегионов, программ приграничного сотрудничества и др.).

Китайский тип до последнего времени характеризовался асимметрией сотрудничества. Существующая ныне Программа 2009–2018 реализовывалась преимущественно с китайской стороны, которая рассматривала приграничные взаимодействия как канал для продвижения в Россию китайских товаров, в то время как выверенная российская стратегия отсутствовала. С изменением фундаментальных экономических и геополитических условий наметилась активизация созданных ранее институтов – программы приграничного сотрудничества и проекта «Туманганская инициатива». Как и в случае постсоветских стран, приграничное сотрудничество развивается под жёстким контролем национальных властей. Высокая централизация управления снижает возможности участников по инициации собственных проектов, а тем более созданию приграничных институтов с общим бюджетом и едиными органами управления.

Монгольская модель имеет ряд сходств с типично постсоветской: институты сотрудничества выражены слабо, а ведущим типом взаимодействия остается приграничная торговля. Основные направления сотрудничества связаны с соглашениями, регулирующими режим и обустройство границы, предотвращение приграничных инцидентов, поиск угнанного и перешедшего границу скота. Большинство документов приняты ещё в советский период и подтверждены рамочными соглашениями постсоветского времени. Новым явлением стало участие монгольских

вопросы обеспечения режима государственной границы. Полномочия пограничных представителей определяются специальными двусторонними соглашениями между Россией и сопредельными странами.

властей в работе МКС «Наш общий дом – Алтай», однако активность этого объединения оставляет желать лучшего.

Северо-Корейский тип характеризуется практически полным отсутствием полноценных приграничных контактов, в том числе и приграничной торговли. Основные соглашения (о делимитации, демаркации и режиме границы) и повседневная деятельность институтов пограничных уполномоченных направлены скорее на поддержание статус-кво и предотвращение приграничных инцидентов, чем на активизацию приграничных взаимодействий.

Библиографический список

1. Александрова М.В. Российско-китайское межрегиональное и приграничное сотрудничество: новые тенденции и проблемы // Китайская народная республика: политика, экономика, культура. 2014–2015. М.: Ин-т Дальнего Востока РАН, 2016. С. 221–254.
2. Вардомский Л.Б. Приграничное сотрудничество на «новых и старых» границах России // Евразийская экономическая интеграция. 2008. №1. С. 90–108.
3. Вардомский Л.Б. Российское порубежье в условиях глобализации. М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2009. 216 с.
4. Колосов В.А., Кирюхин А.М., Зотова М.В., Себенцов А.Б. Партнерство ради будущего: приграничное сотрудничество в российско-украинских отношениях // «Европа-Центр». 2014. №1, С. 27–36
5. Кузнецов А.В. Еврорегионы: полвека «малой» интеграции // Современная Европа. 2008. №2. С. 48–59
6. Кузнецов А.В. Российское участие в еврорегионах // Регион сотрудничества. Вып. 4 (29): Новые пространственные формы организации экономики / под общ. ред. А.П. Клемешева. Калининград: Изд-во КГУ, 2004. С. 5–19
7. Макарычев А.С. Пространственные характеристики трансграничной безопасности // Безопасность и международное сотрудничество в поясе новых границ России/ под ред. Л.Б. Вардомского и С.В. Голунова. М.: Волгоград, 2002. С. 8–40.
8. Межевич Н.М. Приграничное сотрудничество и практика деятельности еврорегионов на Северо-Западе России и в Республике Беларусь: практический опыт и законодательное обеспечение. СПб.: Изд-во «Левша», 2009. 260 с.

9. Песцов С.К. Современный международный регионализм: теории и концепции регионального сотрудничества и кооперации. Владивосток: Изд-во ДВО РАН, 2002. 282 с.
10. Роль приграничного сотрудничества между Европейским Союзом и Российской Федерацией в двусторонних и региональных программах экономического развития / подгот. Ш. Радвилавичюсом и Н. Межевичем в рамках проекта «Приграничное сотрудничество в контексте регионального диалога ЕС-Россия. 2010. 125 с.
11. Себенцов А.Б., Зотова М.В. Потенциал ЭГП Калининградской области: ограничения и перспективы реализации // Балтийский регион. 2013 №4 (18). С.113131
12. Семакина Ю.А. Приграничное сотрудничество муниципальных образований (муниципально-правовое исследование): дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.02. Омск, 2014. 237 с.
13. Яровой Г.О., Белокурова Е.В. Европейский союз для регионов: что можно и нужно знать российским регионам о ЕС. СПб.: Норма, 2012. 368 с.
14. Яровой Г.Я. Регионализм и трансграничное сотрудничество в Европе. СПб.: Норма, 2007. 280 с.
15. Perkmann M. Cross-border regions in Europe: significance and drivers of regional cross-border co-operation // European Urban & Regional Studies. 2003. Vol. 10. № 2. P. 160.
16. Perkmann M., Sum N. (eds) Globalization, regionalization, and cross-border regions. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2002. 263 p.
17. Richard Y., Sebentsov A., Zotova M. The Russian exclave of Kaliningrad. Challenges and limits of its integration in the Baltic Region CyberGeo. 2015. T. 2.

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ В РЕГИОНАХ РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ

В настоящем исследовании под социально-экономической модернизацией (СЭМ) понимается комплексный процесс управляемой системной кумулятивной трансформации экономики, человеческого капитала и производственных отношений, осуществляемый посредством технико-технологических, социальных и институциональных инноваций, повышающих конкурентоспособность и устойчивость развития стран и регионов [1]. СЭМ как комплексный процесс включает в себя: технико-

технологическую (ТТМ), социальную (СМ) и институциональную модернизацию (ИМ).

Необходимость СЭМ остро проявляется в российско-белорусском приграничье (РБП), утратившем с начала 1991 г. по начало 2018 г. более 17,1% своего населения, что косвенно отражает не только демографические, но и экономические проблемы приграничья России и Беларуси [2]. В силу быстрой изменчивости социально-экономической ситуации в регионах приграничья под действием эндогенных и внешних факторов СЭМ следует рассматривать как перманентный процесс, требующий постоянного внимания органов государственного управления и самоуправления, что настоятельно ставит задачу научно-аналитического обеспечения СЭМ.

Методика исследований. Под РБП в данном исследовании рассматривался трансграничный регион, сформировавшийся по обе стороны границы и включающий Псковскую, Смоленскую и Брянскую области Российской Федерации и Витебскую, Могилёвскую и Гомельскую области Республики Беларусь.

Для комплексной оценки СЭМ в РБП была разработана методика оценки ТТМ, СМ и ИМ. В качестве объектов оценки СЭМ и её частных индикаторов рассматривались области и районы приграничья. При этом данные по городам областного подчинения (городским округам в России) и районам, центрами которых они являются, объединялись, что позволило получить пространственную картину модернизационных процессов в приграничье России и Беларуси, абстрагируясь от особенностей административно-территориального устройства двух стран, искусственно отрывающих крупнейшие городские центры от окружающих их территорий. Уровень СЭМ регионов (областей и районов) приграничья определялся на основе индекса СЭМ ($I_{сэм}$). Уровень СЭМ рассчитывался также для функциональных регионов приграничья (районов экономического ядра (ЭЯ), экономической полупериферии (ЭПП) и экономической периферии (ЭП)).

ТТМ была рассчитана как отношение инвестиций в основной капитал за 2011–2016 гг. к потребности в инвестициях. Потребность в инвестициях определялась с учётом природно-ресурсного, экономического и демографического потенциалов регионов (областей и районов) приграничья, уровня хозяйственной освоенности и уровня экономического развития соответствующих регионов.

СМ регионов приграничья определялись на основе оценки среднедушевых денежных доходов населения, исходя из представления о том, что человеческий капитал формируется в семье на основе потребления определённого количества товаров и услуг, что детерминируется денежными доходами населения.

ИМ была рассчитана на основе количества организаций в регионах приграничья в расчёте на 10 000 жителей. Большое количество организаций свидетельствует о широком развитии среднего и прежде всего малого предпринимательства.

Разработка методики СЭМ регионов РБП была детерминирована наличием публикуемых статистических показателей и их сопоставимостью, поскольку многие показатели муниципальной статистики двух стран рассчитываются по-разному либо охватывают разные круги организаций.

Для трёх вышеперечисленных частных модернизационных процессов были рассчитаны соответствующие индексы: индекс технико-технологической модернизации ($I_{ТТМ}$), индекс социальной модернизации ($I_{СМ}$) и индекс институциональной модернизации ($I_{ИМ}$). Среднее арифметическое трёх частных индексов, в соответствии с разработанной методикой оценки СЭМ, составило значение $I_{СЭМ}$. Частные и агрегированный $I_{СЭМ}$ были нормированы к средним по приграничью России и Беларуси уровням.

$I_{СЭМ}$ и его частные индикаторы для регионов приграничья были рассчитаны для 2016 г. и 2010 г., что позволило оценить интенсивность

модернизационных процессов на основе соответствующих индексов и уровень их сбалансированности.

По $I_{ТТМ}$, $I_{СМ}$, $I_{ИМ}$ и $I_{СЭМ}$ все регионы приграничья были разделены на четыре группы: с высоким, средним, низким и очень низким значением соответствующего индекса. Для группировки всех регионов приграничья для всех индексов применялась одинаковая шкала. Первая группа регионов выделялась при значении индексов более 1,100, вторая – от 0,901 до 1,100, третья – 0,701-0,900, четвертая – менее 0,700.

Для более полного изучения модернизационных процессов, оценки их роли в развитии приграничья и управления модернизационными процессами пришлось рассчитать также уровень сбалансированности достигнутого уровня СЭМ, экономической отдачи инвестиций, конкурентоспособности и уровень интенсивности модернизационных процессов.

Сбалансированность достигнутого уровня СЭМ была рассчитана на основе индекса сбалансированности уровня СЭМ ($I_{СУСЭМ}$), который отражает среднеарифметическое отклонение $I_{ТТМ}$, $I_{ИМ}$ и $I_{СМ}$ от $I_{СЭМ}$.

Уровень экономической отдачи инвестиций рассчитывался как отношение инвестиций в основной капитал в разрезе регионов приграничья за 2011–2016 гг. к чистой прибыли организаций за тот же период времени, нормированный к средней экономической отдаче инвестиций по приграничью.

Уровень конкурентоспособности был рассчитан как отношение потенциала модернизации того или иного региона к его потребности в модернизации. Потенциал и потребность в модернизации определялись в процентах от всего приграничного региона. Для оценки потенциала модернизации учитывалась доля региона в численности трудоспособных, лиц с высшим образованием и чистой прибыли организаций.

Уровень интенсивности модернизационных процессов рассчитывался на основе индекса интенсивности модернизационных процессов ($I_{ИМП}$), который предполагает оценку ТТМ, СМ, ИМ и комплексной СЭМ за 2010 г.

и сравнение исходных показателей, используемых для расчёта вышеперечисленных индексов, с аналогичными показателями за 2016 г.

Расчёт вышеперечисленных индикаторов представляется необходимым для построения комплексной теории региональной модернизации и оптимизации управления ею.

Основные результаты. Наиболее высокий уровень технико-технологической модернизации в приграничье России и Беларуси имеют белорусские регионы (табл.), на них за 2011–2016 гг. пришлось 72 % инвестиций в основной капитал всех регионов приграничья. В результате в число регионов с высоким уровнем ТТМ ($I_{\text{ТТМ}}$ больше 1,000) вошли все три белорусские области приграничья и 32 административных района, из которых 24 расположены в белорусской и 8 в российской части приграничья.

Большинство районов приграничья двух стран с высоким $I_{\text{им}}$ – районы ЭП (14 районов) и ЭПП (11) с ограниченными потребностями в модернизации, обусловленной их относительно небольшим демографическим и экономическим потенциалами. В число районов с высоким $I_{\text{ТТМ}}$ вошли также шесть белорусских районов ЭЯ (Кричевский, Жлобинский, Мозырский, Полоцкий, Могилёвский, Бобруйский) и один российский регион этого функционального типа (Рославльский район с размещённой в нём Смоленской АЭС – единственной АЭС в российско-белорусском приграничье). В Полоцком и Мозырском районах модернизация осуществлялась главным образом на нефтеперерабатывающих заводах, в Кричевском районе – было существенно расширено цементное производство, в Жлобине модернизация осуществлялась в основном на Белорусском металлургическом заводе, а Могилёвский и Бобруйский районы стали центрами модернизации многих организаций промышленности.

Меньше всего ТТМ в 2011–2016 гг. затронула Псковскую ($I_{\text{ТТМ}}$ 0,428) и Смоленскую ($I_{\text{ТТМ}}$ 0,594) области российской части приграничья. Обе области вошли в группу регионов с очень низким $I_{\text{ТТМ}}$ (менее 0,700). Эта

группа оказалась самой многочисленной в приграничье двух стран (75 районов из 139) и включает в основном российские районы приграничья.

Брянская область с $I_{\text{ТТМ}}$ 0,718 вошла в группу регионов приграничья с низким уровнем ТТМ. Одна из отличительных черт ТТМ в регионах приграничья – существенные различия районов по $I_{\text{ТТМ}}$. Особенно это касается российской части приграничья.

Социально-экономическая модернизация в регионах РБП и её частные индикаторы

	Все регионы приграничья	Российское приграничье	Белорусское приграничье
<i>Индекс социально-экономической модернизации ($I_{\text{сэм}}$), 2016 г.</i>	1,000	1,045	0,978
Индекс технико-технологической модернизации ($I_{\text{ТТМ}}$), 2016 г.	1,000	0,598	1,355
Индекс институциональной модернизации ($I_{\text{им}}$), 2016 г.	1,000	1,443	0,659
Индекс социальной модернизации ($I_{\text{см}}$), 2016 г.	1,000	1,095	0,921
<i>Индекс сбалансированности уровня социально-экономической модернизации ($I_{\text{ссэм}}$), 2016 г.</i>	0,000	0,857	0,770
<i>Индекс интенсивности модернизационных процессов ($I_{\text{имп}}$) за 2011–2016 гг.</i>	1,078	1,134	1,058
Индекс интенсивности технико-технологической модернизации ($I_{\text{иттм}}$) за 2011–2016 гг.	1,341	1,551	1,269
Индекс интенсивности институциональной модернизации ($I_{\text{им}}$) за 2011–2016 гг.	1,100	1,095	1,121
Индекс интенсивности социальной модернизации ($I_{\text{исм}}$) за 2011–2016 гг.	0,793	0,756	0,785
<i>Индекс конкурентоспособности ($I_{\text{к}}$), 2016 г.</i>	1,000	1,017	0,985
<i>Индекс экономической отдачи инвестиций ($I_{\text{эои}}$) за 2011-2016 гг.</i>	1,000	1,722	0,718

Если российские регионы по $I_{\text{ТТМ}}$ различаются более чем в 240 раз (Трубчевский район Брянской области и Куньинский район Псковской области), то в белорусской части приграничья эти различия составили 9,4 раза (Чашникский район Гомельской области и Краснопольский район Могилёвской области).

Существенные различия в уровне ТТМ между районами приграничья обусловлены неравномерностью поступления в них инвестиций в основной

капитал. 23 района приграничья из 139-ти за 2011–2016 гг. получили 74,8 % всех капиталовложений, поступивших в регионы приграничья. Только районы расположения областных центров сконцентрировали за рассматриваемый период 31,6% всех инвестиций приграничья. Больше всего инвестиций получил Гомельский район – 8,057 %. Это больше, чем инвестиции, полученные 81 районом приграничья с минимальными величинами этого показателя.

Институциональная модернизация в отличие от ТТМ получила большее развитие в российской части приграничья двух стран ($I_{им}$ соответственно 1,433 и 0,659). В расчёте на 1000 жителей в российской части приграничья приходится 23,3 организаций всех форм собственности, в белорусской части – 10,7 организаций (на конец 2016 г.), то есть почти в 2,2 раза меньше. Абсолютный лидер по ИМ – Смоленская область, где $I_{им}$ достигает 1,835. Затем следуют Псковская и Брянская области и, с большим отрывом от них, Могилёвская, Витебская и Гомельская области.

Среди районов лидерами ИМ являются Смоленский, Псковский и Брянский районы. Неожиданно в число лидеров ИМ ($I_{им}$ больше 1,500) вошли также Угранский (очевидно, экспансия Москвы) и Руднянский (сфера влияния Смоленска) районы Смоленской области и Гдовский (сфера влияния Санкт-Петербурга) район Псковской области.

Из 17 районов приграничья с высоким уровнем ИМ не оказалось ни одного района из белорусской части приграничья, а в число 9 районов со средним уровнем ИМ вошёл только Лиозненский район (сфера влияния Витебска).

Остальные 62 белорусских района приграничья вошли в число районов с низким и очень низким уровнем ИМ.

Низкий уровень ИМ – один из факторов, оказывающих негативное влияние на социально-экономическое развития белорусской части РБП, и свидетельство более заметной роли государства в экономике белорусских регионов приграничья.

Социальная модернизация – второй частный модернизационный процесс, по которому российские регионы приграничья опережают белорусские регионы. $I_{см}$ в российских приграничных регионах 1,095, в белорусских регионах – 0,921. Это свидетельство более высокого уровня жизни в российских регионах приграничья, где заработные платы и пенсии больше, чем в белорусских регионах приграничья, примерно на 20 %.

Абсолютный лидер среди областных регионов приграничья по СМ – Смоленская область, далее следуют Брянская и Псковская области и с большим отрывом от них Гомельская, Витебская и Могилёвская области.

В число районов с высоким уровнем СМ (всего 17 районов) не вошёл ни один из районов белорусской части приграничья. Среди районов этой группы – Смоленский, Брянский, Псковский, Вяземский, Гагаринский, Рославльский, Дорогобужский и другие районы.

Белорусские районы появляются только среди регионов приграничья со средним уровнем СМ. В этой группе Полоцкий, Мозырский, Речицкий, Гомельский, Могилёвский, Витебский, Светлогорский и Жлобинский районы. Среди перечисленных – только районы ЭЯ и ЭПП. В то же время среди российских регионов приграничья в это число входят районы всех функциональных типов: ЭЯ, ЭПП и ЭП. Это характерно и для группы российских районов приграничья с высоким уровнем СМ.

Группа районов с низким уровнем СМ представлена в основном белорусскими районами. В эту группу вошел даже ряд белорусских районов ЭЯ: Бобруйский, Оршанский, Калинковичский и Кричевский. Клинецовский район – единственный из районов ЭЯ из российского приграничья, входящий в эту группу.

Районы с очень низким уровнем СМ в приграничье России и Беларуси практически отсутствуют. В этой группе только один Кормянский район Гомельской области. Практически полное отсутствие в приграничье районов этой группы свидетельствует о более равномерном протекании процессов СМ в приграничье двух стран в отличие от процессов ТТМ и ИМ.

Поскольку из трёх основных модернизационных процессов СМ и ИМ в 2016 г. имели более высокий уровень в российских регионах приграничья, именно они и оказались лидерами по уровню СЭМ в приграничье в целом. В российских регионах приграничья $I_{сэм}$ в 2016 г. составил в 1,045, в белорусских регионах – 0,978.

Среди областей приграничья по уровню СЭМ с большим отрывом лидировали Смоленская и Гомельская области, кучно следовали за ними Псковская, Брянская и Могилёвская области и существенно отставала от других Витебская область. Смоленская область – абсолютный лидер приграничья не только по уровню СЭМ, но и по уровню ИМ и СМ. Гомельская область – областной регион, уступающий в приграничье по уровню СЭМ только Смоленской области, – лидер приграничья по уровню ТТМ.

В число регионов приграничья с высоким уровнем СЭМ вошли Смоленская область и 19 административных районов. В это число вошли 10 районов белорусской и 9 районов российской части приграничья. Если среди белорусских регионов приграничья в эту группу входят преимущественно районы ЭПП (Чашникский, Светлогорский, Шкловский, Речицкий, Костюковичский и Осиповичский районы) и четыре района ЭЯ (Кричевский, Мозырский, Полоцкий и Жлобинский районы), то в российской части приграничья среди районов с высоким уровнем СЭМ представлены районы всех функциональных типов. При этом доминируют (4 из 9) районы ЭЯ: Смоленский, Псковский, Брянский, Рославльский.

Все вышеперечисленные районы белорусской части приграничья отличаются высоким уровнем ТТМ, но ни один из этих районов не отличается высоким уровнем СМ и ИМ.

В числе районов с высоким уровнем СЭМ в белорусской части приграничья не оказалось ни одного областного центра. В силу этого в районах с высоким уровнем СЭМ в российской части приграничья проживает 47,9 % его населения, а в белорусских регионах – 21,7 %.

Вероятно, это будет способствовать дальнейшему отставанию регионов белорусской части приграничья по уровню социально-экономического развития от регионов российской части приграничья.

Низкий и очень низкий уровень СЭМ отмечается в 104 административных районах приграничья (74,8% всех районов РБП).

В целом модернизация в РБП носит центр-периферийный характер, и уровень СЭМ в регионах приграничья закономерно убывает от районов ЭЯ к районам ЭПП и ЭП. Эту объективную тенденцию не смогла переломить в приграничье России и Беларуси даже неоправданная накачка инвестициями в основной капитал многих регионов ЭПП и ЭП в белорусской части приграничья.

Следует отметить, что сам по себе высокий уровень СЭМ районов РБП автоматически не предполагает высокого уровня их социально-экономического развития. Так, в число районов с высоким уровнем СЭМ не вошли самые развитые в социально-экономическом отношении районы приграничья такие как Гомельский, Могилёвский и Витебский. В значительной степени высокий уровень СЭМ многих районов РБП обусловлен несбалансированностью модернизационных процессов и высоким уровнем тех или иных частных индикаторов СЭМ. В целом сбалансированность модернизационных процессов и в белорусской, и в российской частях приграничья низкая ($I_{\text{ССЭМ}}$ от 0,501 до 1,000). В настоящее время высокий уровень сбалансированности модернизационных процессов ($I_{\text{ССЭМ}}$ 0,250 и менее) отмечается только в нескольких районах ЭП и в меньшей степени ЭПП. Среди районов ЭЯ средний уровень сбалансированности модернизационных процессов ($I_{\text{ССЭМ}}$ от 0,251 до 0,500). В районах ЭПП, особенно в белорусской части РБП, самый низкий $I_{\text{ССЭМ}}$, обусловленный высоким уровнем ТТМ, на фоне низкого уровня ИМ и СМ.

В РБП выявлена достоверная корреляция между уровнем сбалансированности СЭМ, даже в её нынешнем далёком от идеального состоянии, и уровнем экономической отдачи инвестиций. Чем меньше в РБП

уровень сбалансированности модернизационных процессов, тем меньше уровень экономической отдачи инвестиций.

По уровню экономической отдачи инвестиций регионы приграничья чрезвычайно сильно отличаются друг от друга. Из 139 районов приграничья 33 вообще были убыточны по итогам хозяйствования за 2011–2016 гг. Среди них преобладали регионы ЭП, но присутствовали 6 регионов ЭПП (Жуковский, Осиповичский, Светлогорский, Унечский, Глубокский, Дновский) и даже два района ЭЯ (Вяземский и Кричевский). Среди районов с очень низким $I_{эои}$ (0,700 и меньше) кроме 33 убыточных районов было ещё 74 прибыльных, но обладающих низкой рентабельностью районов приграничья и две области (Могилёвская и Псковская). В это число входит уже существенное число районов ЭЯ (Сафоновский, Псковский, Бобруйский, Калинковичский, Оршанский, Великолукский, Рославльский) и ЭПП.

Низкий уровень экономической отдачи инвестиций ($I_{эои}$ от 0,701 до 0,900) имеет ограниченное число регионов приграничья, среди них 2 области (Гомельская и Витебская) и 10 районов. Среди последних Могилёвский и Клинцовский районы – районы ЭЯ.

Средний уровень экономической отдачи инвестиций ($I_{эои}$ от 0,901 до 1,100) имеют всего 5 районов приграничья, включая Витебский район – район ЭЯ.

Высокий уровень экономической отдачи инвестиций ($I_{эои}$ более 1,000) имеют 18 регионов приграничья, в том числе Брянская и Смоленская области и 16 районов. В число районов с высоким уровнем $I_{эои}$ вошли только три белорусских региона (Гомельский, Мозырский и Полоцкий) и 13 российских, в том числе Брянский и Смоленский.

Районы ЭЯ уверенно лидируют в приграничье по уровню экономической отдачи инвестиций, а самый низкий уровень экономической отдачи инвестиций имеют районы ЭПП, которые отстают по этому показателю даже от районов ЭП. Особенно это заметно в белорусской части приграничья, где многие районы ЭПП оказались настолько «накачаны»

инвестициями в результате директивной модернизации многих государственных организаций, что не смогли их «переварить» и имеют убытки от хозяйственной деятельности за весь рассматриваемый период (2011–2016 гг.) или очень низкую эффективность хозяйственной деятельности ($I_{эои}$ меньше 0,200), но при этом являются одними из лидеров ТТМ. Это касается прежде всего Осиповичского, Светлогорского, Чашникского, Костюковичского, Шкловского, Добрушского районов. Не смогли обеспечить высокую экономическую отдачу инвестиций и такие районы ЭЯ белорусской части приграничья, как Кричевский и Жлобинский.

В российской части приграничья такие примеры немногочисленны, поскольку там, как правило, нет директивной модернизации, большее развитие получила предпринимательская деятельность, и в результате $I_{эои}$ существенно выше, чем в белорусской части приграничья.

Закредитованность многих белорусских организаций в процессе ТТМ стала фактором, заметно снизившим эффективность их хозяйственной деятельности и вызвавшим существенное падение за 2011–2016 гг. конкурентоспособности многих регионов приграничья. Это стало одной из важных причин низкой экономической эффективности развития регионов белорусской части приграничья в 2011–2016 гг.

Следует отметить, что основные модернизационные процессы по-прежнему протекают несбалансированно, при этом СМ, связанная с расширением возможностей населения и ростом его денежных доходов, имеет отрицательную динамику во всех областях и районах приграничья.

Приходится констатировать, что модернизационные процессы затронули далеко не все регионы приграничья. В регионах РБП с $I_{имп}$ меньше 1,000 можно говорить об антимодернизации, то есть архаизации экономики, социальной сферы или экономических отношений. За 2011–2016 гг. этот процесс охватил 63 района приграничья, в число которых попали даже такие значимые районы ЭЯ, как Великолукский, Мозырский, Витебский, Гомельский и Псковский. В ряде районов приграничья идет

тотальная архаизация, то есть за 2011–2016 гг. в этих районах одновременно сокращались инвестиции, денежные доходы населения и количество субъектов хозяйствования.

Основные выводы

1. В современных условиях СЭМ следует рассматривать как перманентный процесс. Управление модернизационными процессами должно быть одним из главных направлений деятельности центральных и местных органов власти и самоуправления, что ставит задачу повышения уровня научно-аналитического обеспечения модернизационных процессов в регионах приграничья.

2. Перед региональной наукой («новой экономической географией») стоят задачи способствовать успешному развитию регионов разного иерархического уровня, обеспечить максимально полное использование регионами своих конкурентных преимуществ и решение стоящих перед ними проблем социально-экономического и экологического развития. На этом пути важная роль отводится созданию теории региональной модернизации, всестороннему исследованию практики СЭМ на региональном уровне.

3. Эмпирические исследования модернизационных процессов в регионах приграничья позволяют утверждать, что СЭМ в РБП протекает без должного научно-аналитического обеспечения, отличается несбалансированностью модернизационных процессов, низкой экономической и социальной эффективностью, слабой проработанностью многих инвестиционных проектов, что часто ведёт к закредитованности предприятий и снижению региональной конкурентоспособности.

4. СЭМ в регионах приграничья носит прежде всего центр-периферийный характер. Наиболее высокий уровень СЭМ модернизации имеют районы ЭЯ, от которых существенно отстают районы ЭПП и ЭП. Центр-периферийный характер СЭМ ясно проявляется в приграничье двух стран, несмотря на более высокие темпы ТТМ регионов ЭПП, что имеет

место особенно в белорусской части приграничья. В результате объективно протекающих центр-периферийных процессов (концентрации населения и экономического потенциала в наиболее значимых городах приграничья) потребность в модернизации районов ЭЯ, в которых находятся крупнейшие городские центры, повышается, а периферийных территорий – снижается. Учитывая, что районы ЭЯ имеют более высокую конкурентоспособность, более высокий модернизационный потенциал, более высокую экономическую эффективность, эти регионы должны стать лидерами ТТМ, а районы ЭПП и ЭП больше нуждаются в ИМ и СМ.

5. Российские регионы приграничья существенно отстают от белорусских регионов приграничья по ТТМ, но опережают белорусские регионы приграничья по уровню СМ и особенно ИМ. Это предопределяет лидерство российских регионов приграничья по СЭМ как комплексному процессу трансформации экономики, социальной сферы и экономических отношений.

6. Среди лидеров СЭМ в российском приграничье Смоленская область, Смоленский, Псковский, Брянский, Мозырский и Полоцкий районы. К сожалению, в эту группу входят и разорённые-убыточные (Кричевский и Осиповичский районы) и сильно «потрёпанные» однобокой директивной модернизацией (Костюковичский, Жлобинский, Светлогорский и др. районы), а также районы с хронически очень низкой экономической отдачей инвестиций при высоких объёмах финансирования (Шкловский и др.). Наибольшей экономической эффективностью в приграничье отличаются Брянская и Смоленская области, Брянский, Смоленский, Мозырский, Полоцкий, Гомельский и другие менее значимые районы.

7. Основными объектами СЭМ в Беларуси по-прежнему остаются малые и средние города, сельская местность, в результате высокий уровень СЭМ имеют в белорусской части приграничья преимущественно районы ЭПП, а в российском приграничье – районы ЭЯ. Как итог, в районах с высоким уровнем СЭМ проживает 47,9 % населения российского и 21,7 %

белорусского приграничья. Это предопределяет дальнейшее отставание белорусских регионов приграничья по уровню социально-экономического развития от российских регионов приграничья.

8. Представляется, что органы государственной власти и самоуправления в РБП, управляя модернизационными процессами, должны больше внимания уделять повышению уровня их сбалансированности, проводить научную экспертизу крупных инвестиционных проектов, акцентировать внимание на развитии крупнейших городских центров, учитывать конкурентные преимущества и ресурсные возможности регионов приграничья. Требуемая безотлагательного решения задача в двух частях РБП – повышение уровня СМ. Специфическими проблемами модернизации в белорусской части приграничья является её директивный характер в условиях доминирования государственного сектора экономики, низкая эффективность и слабое развитие ИМ. Слабое место в ходе модернизационных процессов в российской части приграничья – существенное отставание ТТМ в сравнении с белорусской частью приграничья.

Исследование проведено при финансовой поддержке БРФФИ № ГР20172030.

Библиографический список

1. Ридевский Г.В. Социально-экономическая модернизация в регионах Беларуси: субнациональный и местный уровни // Геосистемы в Северо-Восточной Азии. Типы, современное состояние и перспективы развития. Владивосток: Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, 2018. С.386–391.

2. Ридевский Г.В. Техничко-технологическая модернизация регионов российско-белорусского приграничья // Перспективы социально-экономического развития приграничных регионов: материалы V научно-практической конференции с международным участием, 8 июня 2018 г., Институт экономики КарНЦ РАН. Петрозаводск, 2018. С. 205–210.

Раздел 2. Прикладные аспекты трансграничного сотрудничества

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСГРАНИЧНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СЕТИ И ПРИРОДНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ОСОБО ОХРАНЯЕМЫХ ТЕРРИТОРИЙ БЕЛОРУССКОГО ПООЗЕРЬЯ

Развитие трансграничного сотрудничества и формирование сетевых структур, раскрывающих тенденции новых процессов в социально-экономической сфере, ключевых отраслях хозяйственного комплекса и природопользовании, внешней торговле и интеграционных инициативах, становится актуальным направлением региональных исследований [1–4]. Развитие приграничных контактов в различных сферах социально-экономической и гуманитарной деятельности является неотъемлемой частью внешнеэкономической стратегии Республики Беларусь и Российской Федерации в контексте развития Союзного государства. Трансграничное сотрудничество представляется одним из условий углубления экономической интеграции и формирования реально интегрированного социально-экономического пространства двух стран. По своему генезису, условиям и ресурсам развития, экономическому и культурному потенциалу выделяются различные трансграничные географические структуры и территории: природные (бассейны крупных рек, морей), природно-ресурсные (каменноугольные, нефтегазовые бассейны), экономические территориально-хозяйственные структуры (приграничные кластеры), этнокультурные (целостные этнокультурные общности единых ареалов расселения), экологические (приграничные особо охраняемые природные территории) [1, с. 4–7].

Белорусско-российское приграничье составляют 6 областей: Витебская, Могилёвская, Гомельская (Республика Беларусь), Псковская, Смоленская, Брянская (Российская Федерация), они включают 139

административных районов. Непосредственно к белорусско-российской границе протяженностью 990 км примыкают 34 административных района. Следует при этом учитывать, что потенциал приграничного сотрудничества, с одной стороны, формируется на основе сходства экономик приграничных территорий и целесообразности совместными усилиями решать общие проблемы социально-экономического развития сопредельных стран, а с другой – предполагает разнокачественность экономических структур в пределах приграничной зоны, что также является одним из факторов развития трансграничного международного экономического сотрудничества. При этом для повышения уровня внутрирегиональной целостности и развития благоприятной среды жизнедеятельности важное значение для локальных сообществ имеет развитие экологической сети охраняемых природных территорий, создание трансграничных туристских маршрутов, повышение экологического качества трансграничных вод, использование местных видов сырья и энергии [1; 2].

Трансграничные связи на белорусско-литовском участке границы развиваются в рамках двух из пяти существующих на белорусской территории еврорегионов: «Неман» и «Озерный край». В состав первого с литовской стороны входят Мариампольский и Алитусский районы, с белорусской – вся Гродненская область. В составе второго – Литва представлена Игналинским, Висагинасским и Зарасайским районами, а Беларусь – Браславским, Миорским, Верхнедвинским, Глубокским, Поставским районами Витебской области. Основные направления взаимодействия в рамках «Немана» – экология, образование, культура, туризм, развитие приграничной инфраструктуры. В рамках «Озерного края» – охрана окружающей среды, туризм, культура, образование и спорт, территориальное планирование, бизнес и инфраструктура. Как отмечают эксперты, оба еврорегиона в своей деятельности сталкиваются с определенными проблемами. В частности, для еврорегиона «Неман» характерно то, что взаимный интерес в сотрудничестве проявляется в

основном в экологической сфере. И свой отпечаток накладывают политические, социально-экономические, институционально-правовые несоответствия между сопредельными странами. В свою очередь, для еврорегиона «Озерный край» характерна ориентация на разные блоки, усиление разделительной функции границ, периферийность экономик приграничной территории, доминирующая роль национальных органов управления [5, с. 48].

Территория Беларуси, граничащая с Псковской областью России, представлена природоохранным типом районов (Россонский, Городокский), которые являются одним из ядер республиканской экологической сети и формируют Северную природоохранно-рекреационную зону развития. Проблемным представляется функционирование ряда еврорегионов на территории Витебской области Беларуси, Псковской области России и Республики Латвия без широкого трехстороннего участия, сориентированных на двухстороннее развитие сотрудничества. Так, в созданный в 1999 г. еврорегион «Озерный край» вошли: с белорусской стороны – Браславский, Миорский, Верхнедвинский, Глубокский и Поставский районы Витебской области, с латвийской – города Даугавпилс и Резекне, с литовской – Игналинский, Висагинасский и Зарасайский районы. Участие российской стороны не планируется. В свою очередь, без участия белорусской стороны происходит формирование еврорегиона «Ливония» (на границе Псковской области РФ и Республики Латвия). Определенная несогласованность в формировании подобных структур не способствует гармонизации территориального планирования развития региона белорусско-российско-балтийского пограничья.

В целом основные цели трансграничного сотрудничества Республики Беларусь направлены на выравнивание уровня жизни по обе стороны границы, развитие гуманитарных аспектов сотрудничества и регулирование экологических процессов, поддержку и защиту государственных и частных интересов, имеющих целью создание единых экономических пространств,

обеспечение национальной безопасности и налаживание миграционного контроля, а также решение транспортных проблем и создание условий, способствующих сокращению сроков прохождения экспортных и импортных товаров через приграничную территорию государства и др.

Действующее законодательство Республики Беларусь о сети особо охраняемых природных территорий определяет, что особо охраняемые природные территории республиканского и местного значения могут быть признаны особо охраняемыми природными территориями международного значения. К таким территориям относятся особо охраняемые природные территории, включенные во всемирную сеть биосферных резерватов, списки объектов мирового наследия, водноболотных угодий международного значения и иные перечни природных комплексов или объектов международного значения в соответствии с международными договорами Республики Беларусь [6, с. 22–23].

Основные критерии причисления территории к биосферным резерватам состоят в том, что территория должна относиться к экосистеме, репрезентативной для основных биогеографических регионов, включая экосистемы, в разной степени затронутые деятельностью людей и быть значимой для сохранения биоразнообразия. Биосферные резерваты должны выполнять три взаимодополняющие функции: охранную функцию для сохранения генетических ресурсов, биологических видов, экосистем и ландшафтов; функцию развития для содействия устойчивому социально-экономическому развитию; и функцию научно-технического обеспечения для поддержки демонстрационных проектов, экологического образования и подготовки кадров, проведения исследований и мониторинга в связи с мероприятиями местного, национального и глобального характера, осуществляемыми в целях охраны природы и устойчивого развития [6]. В перечень биосферных резерватов включены три территории Беларуси – заповедник «Березинский», Национальный парк «Беловежская пуща», заказник «Прибужское Полесье». Разрабатываются также проекты создания

нескольких трансграничных биосферных резерватов в целях выполнения Республикой Беларусь обязательств по международным договорам в области сохранения биологического и ландшафтного разнообразия. До 2030 г. будут созданы трансграничные особоохраняемые природные территории «Вилейты-Адутишкис» и «Котра-Чапекляй» (Беларусь – Литва), «Ричи-Силене» (Беларусь – Латвия) и трансграничные биосферные резерваты («Августовская пуца» (Беларусь – Литва – Польша)). В целом сложившаяся система особоохраняемых природных территорий Беларуси включает 1 275 объектов, в том числе 1 заповедник, 4 национальных парка, 98 заказников республиканского значения, 275 заказников местного значения, 329 памятников природы республиканского и 568 – местного значения. Их общая площадь составляет более 1,8 млн га, или 8,8 % территории страны.

Белорусское Поозерье занимает северную часть территории Беларуси, ограничена с юга пределами распространения последнего (поозерского) оледенения и входит в состав Балтийских Поозерий, протянувшихся южнее Балтийского моря по Германии, Польше, Литве, Латвии, Беларуси и России. Ландшафты Поозерья имеют огромное экологическое значение для стран Восточной и Центральной Европы, природа которых претерпела глубокие антропогенные изменения на протяжении последних тысячелетий. Хорошо сохранившиеся ландшафты с высоким разнообразием ледниковых форм рельефа формируют и поддерживают высокое биологическое разнообразие и по насыщенности живописными, первозданными лесозерными и лесоречными ландшафтами территория является эталонным регионом, достойным включения в единую Общеευропейскую экологическую сеть.

Природная обусловленность современного экологического состояния территории Белорусского Поозерья и так называемый эффект повышенного биологического и ландшафтного разнообразия в приграничных территориях объясняется традиционно слабой хозяйственной освоенностью, низкой плотностью населения, что позволяет выделить территории, перспективные для создания трансграничных ООПТ. Доля ООПТ в площади Белорусского

Поозерья около 9 % и включает 25 наиболее крупных и значимых природных охраняемых территории (2 национальных парка, 11 ландшафтных, 9 гидрологических и 3 биологических заказника) с уникальными ландшафтами и местами произрастания и обитания охраняемых видов, внесенных в Красную книгу. Однако в приграничной территории располагаются только Национальный парк «Браславские озера» (граница с Латвией), ландшафтные заказники республиканского значения «Гродненская Пуща», «Котра», «Сорочанские озера» (граница с Литвой), «Освейский», «Красный Бор», «Синьша» (граница с Россией) [7; 8] (рис. 1). С целью выполнения Конвенции о биоразнообразии и Стратегии создания трансграничной сети ООПТ, одним из наиболее актуальных направлений российско-белорусского сотрудничества в этом направлении является организация трансграничных территорий. Согласно плану действий между Министерством природных ресурсов и экологии России и Министерством природных ресурсов и охраны окружающей среды Беларуси, предусмотрено расширение сотрудничества в области сохранения ландшафтного и биологического разнообразия, в том числе в трансграничном контексте. Процедура создания межгосударственных трансграничных ООПТ после этапа оценки природоохранного и ресурсного потенциала, степени биоразнообразия территорий включает длительный процесс гармонизации национальных природоохранных законодательств государств и разработку совместных планов управления территориями закрепленных соответствующими международными соглашениями и координируемых межгосударственными комитетами.

Наиболее крупными по площади охраняемыми территориями, имеющими общую границу и отвечающими по критериям биоразнообразия целям создания трансграничной территории, выступают ландшафтные заказники «Освейский» и «Красный Бор», расположенные на границе с Псковской областью и примыкающие к Себежскому национальному парку (50 021 га) на территории России. Беларусь и Россия в марте 2018 г. утвердили соглашение о создании трансграничной особоохраняемой

природной территории «Заповедное Поозерье» на общей площади 112 тыс. га. В «Заповедное Поозерье» входят два белорусских ландшафтных заказника, а с российской стороны – национальный парк «Себежский».

Новая трансграничная особоохраняемая природная территория имеет важное значение для сохранения биологического разнообразия региона. «Заповедное Поозерье» является основой для трансграничного биосферного резервата с целью его дальнейшего включения во Всемирную сеть биосферных резерватов ЮНЕСКО; территория будет играть важную роль в укреплении природоохранного сотрудничества в рамках Союзного государства Беларуси и России.



Местоположение ООПТ на пограничье Белорусского Поозерья с Россией: ландшафтные заказники: 1 – «Освейский», 2 – «Красный Бор», 3 – «Синьша», 4 – Себежский национальный парк

Республиканский ландшафтный заказник «Освейский» расположен в Верхнедвинском районе Витебской области. Создан для сохранения в

естественном состоянии уникальных ландшафтов Белорусского Поозерья с комплексами редких и исчезающих видов растений и животных, занесенных в Красную книгу Республики Беларусь. Площадь заказника 27 754 га. Заказник имеет статус Рамсарской территории – водно-болотного угодья международного значения и ключевой орнитологической территории [9].

Природным ядром заказника является озеро Освейское (второе по величине в Беларуси) и прилегающая территория. Озеро имеет уникальное происхождение, важное гидрологическое и климатообразующее значение для обширного региона северо-западной части Беларуси, находится на пути сезонной миграции перелетных видов орнитофауны, является местом отдыха водоплавающих птиц, крупнейшим в республике рыбопромысловым водоемом. Прилегающие к озеру слабоосвоенные лесные ландшафты служат местом обитания охраняемых и нуждающихся в профилактической охране видов фауны и флоры, внесенных в Красную книгу Беларуси.

Ландшафты заказника типичны для Белорусского Поозерья. Рельеф территории преимущественно плоский, местами – холмистый, бугристо-грядовый, сформирован деятельностью отступающего ледника (около 13 тыс. лет назад). Преобладают моренные, камовые холмы и озовые гряды, встречаются дюны высотой 5–7 метров. Всклопленная поверхность чередуется западинами и заболоченными понижениями. Наивысшая точка – Городиловская гора (191,8 м), эталонная форма рельефа, сформированная конечно-моренной грядой. Относительная высота холмов 20–25 м, крутизна склонов до 20°.

Территория заказника относится к бассейну реки Западная Двина, системе реки Свольна. Гидрографическая сеть представлена озерами, реками, каналами, а также прудами на месте торфоразработок к западу от озера. Наиболее крупными являются озера Освейское, Лисно, Белое, реки Выдринка и Синюха (Зилупе), канал Дегтяревский. Озеро Освейское занимает подпрудную котловину, мелководное (средняя глубина 2,0 м, максимальная – 7,5 м). Площадь озера (с островом) составляет 52,8 км²,

водного зеркала – 47,95 км². Особенность озера – широко развитые сплавинные берега, которые занимают 24% площади акватории. Уникальным для Беларуси природным объектом является остров Ду в западной части озера, площадью около 5 км². Поверхность острова ассиметричная, террасированная, на южном склоне встречаются представители лесостепных, таежных и средневропейских горных видов растений, в том числе редких и охраняемых. Особого внимания заслуживает «плавучий» остров Хозяин, который несколько десятилетий назад оторвался от берега и теперь «блуждает» по озеру. Остров образован сплавиной, заросшей древесно-кустарниковой растительностью.

На территории заказника «Освейский» доминируют лесные экосистемы, которые занимают 15 918,3 га, или 57,4 % его территории. Водными экосистемами (водоемы и водотоки) занято 25,5% территории заказника, или 7 080,3 га. Сельскохозяйственные земли (пашни, пастбища и сенокосы на сеяных лугах) занимают 1 954,8 га, или 7,0 % территории заказника. Болотные экосистемы простираются на 1 871,2 га (6,7 %). Доля луговых экосистем на территории заказника составляет 699,7 га, или 2,5 %. Под нарушенными экосистемами (вырубки) находится 0,2 % территории заказника (52,4 га). Экосистемы населенных мест с жилыми застройками и приуроченными к ним частными хозяйственными сооружениями и земельными угодьями, хозяйственные комплексы образуют селитебные экосистемы, которые занимают 32,8 га (0,12 %). На категорию «прочие земли» приходится 0,5 % территории заказника (144,5 га). В целом на его территории доминируют экосистемы естественного происхождения – 82,9 % [10]. Растительный покров заказника частично представляют избыточно увлажненные сосновые, березовые и ольховые леса (около 20 %). В структуре лесов заказника преобладают сосна (40 %), береза (21 %), ель (15 %), ольха черная (8 %) и осина (7 %). Верховые и переходные болота занимают 25 % территории. Наиболее крупным является верховой болотный массив – болото Освейское. Особо ценные растительные сообщества:

комплекс водной растительности озера Освейское, участки коренных высоковозрастных еловых лесов, коренные высоковозрастные сосновые леса по суходолу, высоковозрастные сосняки по болоту, коренные высоковозрастные черноольховые леса, участки редких для территории высоковозрастных вересковых боров с комплексом ксерофитных растений, участки эталонных высоковозрастных березовых насаждений.

Флора заказника насчитывает 483 вида сосудистых растений, в том числе 23 вида, включенных в Красную книгу Республики Беларусь, среди которых альдрованда пузырчатая, баранец обыкновенный, бровник одноclubневый, шпажник черепитчатый, горечавка крестообразная, кубышка малая, ладьян трехнадрезный, линнея северная, лобелия Дортманна, морошка приземистая, осока заливная, осока редкоцветковая, тайник овальный, тайник сердцевидный.

Фауна наземных позвоночных животных включает 9 видов земноводных, 5 видов пресмыкающихся, 164 вида гнездящихся птиц и 30 видов млекопитающих. В заказнике обитает 30 видов животных, внесенных в Красную книгу Республики Беларусь, в том числе 27 видов птиц (серошекая поганка, большая и малая выпь, черный аист, орлан-белохвост, змеяяд, беркут, чеглок, малый подорлик, пустельга, дербник, скопа, белая куропатка, золотистая ржанка, большой улит, большой и средний кроншнеп, малая чайка, серый журавль, сплюшка, длиннохвостая неясыть, болотная сова и др.) и 3 вида млекопитающих (барсук, бурый медведь и европейская рысь).

Водно-болотные угодья заказника служат местом гнездования и расположены на пути сезонных миграций птиц. В миграционных скоплениях регистрировалось до 26 тыс. особей, более 40 видов птиц, среди которых преобладают гуменник (6–8,5 тыс. птиц) и различные виды уток. На территории заказника зарегистрированы крупные (до 2 тыс. особей) скопления серого журавля. Гнездящиеся на территории заказника виды птиц: большая выпь, серый журавль, орлан-белохвост, беркут, скопа, болотная сова – имеют международный статус охраны.

На территории заказника расположены культурно-исторические объекты: неолитические стоянки человека, городища, курганные могильники (V в. до н.э. – XVII в. н.э.), захоронения и братские могилы воинов, «Курган Дружбы» в память боевого содружества партизан (в г.п. Освея), сохранился Освейский парк – образец садово-паркового искусства XVIII в.

По территории заказника проходят водные, пешие и велосипедные туристские маршруты. Оперативное управление заказником осуществляет Государственное природоохранное учреждение «Заказник республиканского значения “Освейский”» (г. Верхнедвинск).

Республиканский ландшафтный заказник «Красный Бор» расположен на территории Россонского и Верхнедвинского районов Витебской области. Это один из крупнейших заказников Беларуси, площадь составляет 34 231 га. Создан для сохранения в естественном состоянии уникального природного ландшафтно-озерного комплекса с популяциями редких и исчезающих видов растений и животных, занесенных в Красную книгу Республики Беларусь [9].

Территория заказника представляет собой крупный лесоболотный комплекс, включающий все типы естественных экосистем, характерных для региона Поозерья. Уникальность заказнику придает разнообразие форм рельефа ледникового происхождения: озовые гряды, камы, термокарстовые котловины, водно-ледниковые ложбины, дюнные комплексы.

В заказнике преобладают лесные виды ландшафтов, покрывающие около 87% его территории. Среди них особо выделяются высоковозрастные сосновые и еловые леса, заболоченные черноольшаники. На территории заказника «Красный Бор» доминируют лесные экосистемы, которые занимают 29 964,4 га, или 87,5% его территории. Доля луговых экосистем на территории заказника составляет 534,0 га, или 1,6%. Болотные экосистемы занимают 2562,7 га (7,5 %). Водными экосистемами (водоемы и водотоки) занято 0,8 %, или 282,0 га. Под нарушенными экосистемами (вырубки, лесосеки и погибшие от пожаров насаждения) находится около 0,4 %

территории заказника (147,6 га). Сельскохозяйственные угодья (пашни, пастбища и сенокосы на сеяных лугах, кормовые площадки) занимают 271,7 га, или 0,8 % территории заказника. Экосистемы населенных мест с жилыми застройками и приуроченными к ним частными хозяйственными сооружениями и земельными угодьями, хозяйственные комплексы, земли, находящиеся в ведении сельсоветов, образуют селитебные экосистемы, которые занимают 95,0 га (0,28 %). К категории «прочих» относятся дороги, квартальные просеки, ЛЭП, прочие земли, на долю которых приходится 1,1 % территории заказника (373,6 га). В целом на территории заказника доминируют экосистемы естественного происхождения – 62,7 % [10]. Основная часть болот территории относится к верховому типу, самое крупное болото Большой Мох окружено грядово-озерным комплексом. Низинные болота располагаются, как правило, в поймах рек.

Гидрографическая сеть принадлежит бассейну реки Дрисса, правому притоку реки Западная Двина, и включает правобережные притоки рек Свольна и Нища, около 50 озер и 1 водохранилище (общей площадью 3,1 %). Наиболее крупные и живописные озера: Белое, Изубрица, Белое Малое, Тутче, Бузянка, Моховое, Бредно, Беленец.

Большое разнообразие ландшафтов и мест обитаний определило высокое видовое разнообразие. В границах заказника произрастает более 30 видов растений, занесенных в Красную книгу Республики Беларусь: баранец обыкновенный, береза карликовая, дремлик темно-красный, касатик сибирский, кубышка малая, линнея северная, лобелия Дортманна, морошка приземистая, нителлопсис притупленный, полушник озерный, шпажник черепитчатый, тайник сердцевидный, тайник яйцевидный.

Фауна представлена 9 видами амфибий, 5 видами рептилий, 135 видами птиц, 39 видами млекопитающих. На территории заказника зарегистрировано 20 редких видов животных, занесенных в Красную книгу Республики Беларусь, большая часть которых относится к лесным видам, в том числе 17 видов птиц (белая куропатка, беркут, большой кроншнеп, большой крохаль,

большой улит, дербник, длиннохвостая неясыть, змеяд, золотистая ржанка, орлан-белохвост, серый журавль, скопа, средний кроншнеп, трехпалый дятел, чеглок, чернозобая гагара, черный аист) и 3 вида млекопитающих (барсук, бурый медведь, европейская рысь). Четыре вида птиц – беркут, орлан-белохвост, скопа, черный аист – находятся под угрозой глобального исчезновения. Здесь находятся единичные в Беларуси места гнездования реликтовых видов водоплавающих птиц – чернозобой ггары и большого крохали. Высокой численностью выделяются глухарь и длиннохвостая неясыть.

Территория имеет высокий научный и культурно-просветительский потенциал. Здесь расположен Мемориал героям Отечественной войны 1812 г. и памятники Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. (д. Клястицы), Музей партизанского быта (д. Ровное Поле). По верховому болоту и заболоченной долине реки оборудованы две экологические тропы, заказник включен в комбинированный туристский маршрут «Голубое ожерелье Россон». В окрестностях заказника расположены несколько агроусадеб: «Хорень», «Заречная», «Услада» и другие. Оперативное управление заказником осуществляет Государственное природоохранное учреждение «Эко-Росы» (г. Россоны).

Таким образом, территория заказников «Освейский» и «Красный Бор» обладают высоким природным потенциалом и служат эталоном хорошо сохранившихся форм рельефа Балтийских Поозерий, сформированных ледником, отличаются высоким ландшафтным и биологическим разнообразием. Вместе с национальным парком «Себежский» (Россия) они образуют единый массив природных территорий, являются водно-болотным угодьем международного значения (Рамсарская территория) и имеет международный статус ключевой орнитологической территории.

Библиографический список

1. Пирожник И.И., Озем Г.З., Шадратов А.В. Экономико-географические факторы трансграничного сотрудничества Беларуси и России // Вестник БГУ. Сер.2. Химия. Биология. География. 2010. № 1. С. 55–60.
2. Пирожник И., Озем Г., Шадратов А., Шавель А. Экономико-географический потенциал трансграничного сотрудничества Беларуси и России // *Geographia. Studia et dissertationes.*, Katowice: Uniwersytet Śląski, 2011. Т. 33 S. 155–187.
3. Морачевская К.А. Влияние государственных интеграционных процессов на развитие российско-белорусского пограничья // *Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации* / отв. ред. Л.И. Попкова и др. Курск, 2017. С. 267–274.
4. Partycki S., Błaszczak D. Eastern borderland of the European Union in the process of networking, as exemplified by the Polish-Belarusian cross-border cooperation // *Economic and regional studies*. 2018. Vol. 11. № 1. P. 34–50.
5. Залесский Б.Л. Беларусь – Литва: обретение цивилизационного консенсуса и масс-медиа // “Aktualni vymoženosti vedy–2012” *Materialy VIII mezinárodní vědecko-praktické conference. Díl 7. Právní vědy. Politické vědy*. Praha: Publishing House “Education and Science”, 2012. С. 64–72.
6. Сравнительный анализ правовых актов в области охраняемых территорий, касающихся устойчивого развития, планирования и управления охраняемыми территориями в Литве и Беларуси. Вильнюс, 2013. 25 с.
7. Якушко О.Ф., Власов Б.П., Романов В.П., Гигевич Г.С. Озера охраняемых природных территорий Белорусского Поозерья // *Озера охраняемых природных территорий Юго-восточных Балтийских Поозерий* / под общ. ред. А. Хоиньского, О.Ф. Якушко. Познань, 2002. 361 с.
8. Pirozhnik I., Szczypek T., Vlasov B. Potencjał turystyczny Pojezierza Braśląskiego (Białoruś). Mińsk-Sosnowiec: Wydział Geograficzny Białoruskiego Uniwersytetu Państwowego, Wydział Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego, 2013. 50 с.
9. Особоохраняемые природные территории Республики Беларусь. Справочник / Н.А. Юргенсон, Е.В. Шушкова, Е.А. Шляхтич, В.В. Устин, ГНПО «Научно-практический центр НАН Беларуси по биоресурсам». Минск: ГНПО «НПЦ НАН Б по биоресурсам», 2012. 206 с.
10. Национальная система мониторинга окружающей среды Республики Беларусь: результаты наблюдений, 2013 / под общ. ред. М.А. Ересько [Электронный ресурс]. Минск, «Бел НИЦ «Экология», 2014. С. 312–316. URL: <http://www.ecoinfo.by/tmp/fckimages/12-Kompleksnyi.pdf> - (дата обращения: 29.09.2018).

ПРОБЛЕМА ТРАНСГРАНИЧНОГО ВЛИЯНИЯ В УСТЬЕВОЙ ОБЛАСТИ ДУНАЯ

В Черное море Дунай впадает тремя основными устьями: Килийским (северным), Георгиевским (южным) и расположенным между ними Сулинским. Два последних находятся на территории Румынии.

Для многих придунайских стран река на отдельных участках служит естественной границей. В пределах отдельных стран протяженность Дуная составляет от 1 км (Молдова) до 1075 км (Румыния). Протяженность украинского участка Дуная – 170 км [1 ; 2]. При расстоянии по прямой между истоком Дуная и его устьем (Сулина) в 1630 км коэффициент извилистости реки составляет 1,71. Среднее падение Дуная – 24,4 см на 1 км.

Около 120 притоков Дуная формируют гидрографическую сеть бассейна. По комплексу физико-географических признаков Дунай разделяют на: – Верхний Дунай (992 км) – от истока (2783 км) к поселку Генью (1791 км); Средний Дунай (860 км) – от поселка Генью к Дробета-Турну-Северина (931 км); – Нижний Дунай (931 км) – от Дробета-Турну-Северина к устью Сулины [Там же]. В течение XIX–XX столетий Румынией были созданы условия для организации судоходства путем строительства каналов на своей территории, что обеспечило монополию на проход судов в соединении Дунай – Черное море.

Главный румынский судоходный канал проходит по Сулинскому рукаву. Его сооружение было начато в 1857 г. Основные работы выполнены за 24 года, ремонтные дноуглубительные работы продолжаются и в настоящий момент. Было изъято 25 млн 243 тыс. м³ грунта. При этом протяженность дополнительно построенных каналов превысила 31 км. Были выпрямлены 10 участков русла и срезано 27 изгибов. В 1902 г. на мысе Измаильский чатал Единая дунайская комиссия (ЕДК) построила каменную струенаправляющую дамбу, протяженность которой к 1968 г. была увеличена до 430 м. Она перекрыла больше трети Дуная и направила дополнительный

поток воды в румынскую водную систему. Сулинский канал был введен в эксплуатацию в 1858 г. Его протяженность составляет 62,6 км, ширина – 60 м и глубина – 7,3 м. Второй по значимости канал Черновода–Констанца–Юг–искусственный канал с двумя шлюзами, введенный в эксплуатацию в 1984 г., протяженностью – 64 км, шириной – 80 м и глубиной – 7,0 м. Третий судовой ход – это искусственный канал Меджия – Новодари, который связывает порт Новодари с каналом Черновода–Констанца в районе порта Меджия. Канал введен в эксплуатацию в 1988 г., его длина составляет 26 км. В настоящее время планируется строительство четвертого судОВОГО хода по рукаву Святого Георгия, естественное русло которого существенно спрямляется [1; 2; 5].

Дунай всегда считался важным транспортным путем. Однако изучение дельты началось полтора века тому назад, когда европейские страны пришли к выводу, что Дунай может быть использован для судоходства морских судов. Было две проблемы, требующие своего решения: поддержание нужных глубин в рукавах реки и на устьевых барах, создаваемых наносами реки при ее выходе в море. Таким образом, гидротехнические изыскания связаны в основном с исследованиями природных условий во всей устьевой области Дуная.

В 1856 г. было принято решение начать работы, обеспечивающие нормальное судоходство по Сулинскому рукаву. Рукав имел тогда длину 83,8 км. Сулинский рукав имел крутые повороты, такие как излучина Микул М (малое М) и Марелуй М (большое М), которые суда проходили с большим трудом. В настоящее время Сулинский канал представляет почти прямой искусственный канал длиной 62,6 км и шириной 130–250 м. Таким образом, канал был укорочен на 21,2 км, что составляет 25 % первоначальной длины [3].

Как альтернатива Сулинскому каналу в 1857 г. рассматривался вариант капитана Спрата, предложившего проект судоходства по Килийскому рукаву через самую северную ветвь дельты – Очаковскую (территория современной

Украины). По сути этот проект совпадал с реализованным впоследствии судовым ходом в СССР. Эта трасса была расположена в Очаковском рукаве и проходила по его северному ответвлению – рукаву Прорва. Предложенное Спратом направление в море также совпадало с протяжением двух продольных дамб ЮЗ–СВ направления, построенных в XX в. Судоходство осуществлялось по этому каналу с 1958 по 1984 гг. Почему в таком случае Килийская система рукавов не рассматривалась всерьез в XIX в. в качестве основного водного пути? Это обусловлено скорее политическими обстоятельствами, нежели физико-географическими условиями. Регион нижнего Дуная на протяжении веков был ареной борьбы между Российской и Османской империями. Известно, что причиной Крымской войны 1854 г. между Англией, Францией и Королевством Сардинии с Россией был вопрос о принадлежности Дунайской дельты, а по сути – экономические дивиденды от транспортировки грузов из Черного моря в Дунай и обратно. Поэтому в середине XIX в. трудно было с уверенностью предсказать постоянную принадлежность новому европейскому государству Румынии самой северной части дельты Дуная – Килийской. И хотя на протяжении длительного времени уже в XX в., после развала Российской империи в 1917 г. вся дельта Дуная принадлежала Румынии, после 1944 г. Килийская ее часть в своей большей части вновь отошла СССР – наследнику Российской империи, а с 1991 г. стала принадлежать Украине.

Можно согласиться с И. Петреску [3], когда он пишет, что Килийский рукав с самого начала был исключен из программы исследований, так как его неустойчивые устья с многочисленными протоками неблагоприятны для судоходства и портового строительства. Однако там же Петреску пишет, что в пользу судоходства по Килийскому рукаву говорили хорошие условия по самой трассе, имеющей глубины до 30 м и достаточные радиусы кривизны русла. Таким образом, можно хотя бы гипотетически предположить, что оптимальный глубоководный судовый канал мог бы проходить именно в Килийской части дельты. Что касается устьевых портов, история показала,

что без них вполне можно обойтись, используя естественные условия глубоководного русла Дуная. Экономическая целесообразность морских портов, таких как Измаил и Рени (Украина), Галац и Тульча (Румыния), расположенных непосредственно в русле реки, подтверждена вековым периодом их работы. Кроме того, что очень важно для современного периода конца XX – начала XXI в., такое расположение портов позволило сохранить природное наследие во всем его биологическом многообразии и примером этого являются Килийский и Георгиевский рукава, где нет устьевых портов.

Еще более масштабные работы, чем раньше на Сулинском канале (расположенного в Румынии), осуществляются в настоящее время при строительстве Георгиевского канала. Выпрямление меандров Георгиевского устья (расположенного в Румынии) привело к тому, что длина этого рукава сократилось почти на 50 %, соответственно увеличились русловые уклоны. Как следствие, скорость течения стала в среднем на 30% больше естественной. В результате искусственного вмешательства, невзирая на естественные процессы, в настоящий момент Георгиевское устье интенсивно наращивает гидрологическую активность за счет уменьшения водостока Килийского рукава [1]. Поэтому с полной уверенностью необходимо отметить, что строительство многочисленных гидротехнических сооружений для обеспечения навигации по Сулинскому и Георгиевскому каналам имеет существенное трансграничное влияние на украинскую дельту Дуная. Эти работы привели к перераспределению стока Дуная в интересах румынской водной системы.

Важным дополнением служат результаты последних исследований [4] относительно перераспределения стока по рукавам дельты. Из данных наблюдений за 1990–2001 гг. следует, что средний многолетний расход воды в Килийскому рукаве уменьшился на 28 % и составляет $3400 \text{ м}^3/\text{с}$ (табл.)

Таблица

Многолетние изменения среднего стока главных рукавов р. Дунай
в период 1856–2003 гг. (в % от общего стока) [1]

Год, период	Килийский	Тульчинский	Сулинский	Георгиевский
1856	63,0	37,0	7,0	–
1871–1883	63,0	37,0	8,0	–
1893	72,8	27,2	7,2	20,0
1905	67,0	33,0	9,0	24,0
1910	72,0	28,0	9,3	18,7
1913	70,0	30,0	9,0	21,0
1921	68,0	32,0	12,0	20,0
1928–1929	65,6	34,4	14,1	20,3
1943	66,8	33,2	15,6	17,6
1952	62,7	37,3	16,6	20,7
1956	62,6	37,4	15,2	22,2
1958–1960	62,5	37,5	17,0	20,5
1961–1965	62,3	37,7	17,2	20,5
1966–1970	61,2	38,8	18,3	20,5
1971–1975	60,0	40,0	18,9	21,1
1976–1980	58,9	41,1	19,4	21,7
1981–1985	57,7	42,3	20,0	22,1
1986–1990	56,2	43,8	20,0	23,0
1991–1995	53,6	46,4	20,0	25,5
1996–2000	52,6	47,4	20,0	26,0
2001–2003	52,0	48,0	20,1	26,4
Изменения в %	– 17,5%	+ 29,7%	+ 20,1%	+ 32%

К 2009 г. при средней водности реки по Килийскому рукаву проходит около 50 % стока Дуная.

Еще три основных рукава – Тульчинский и его продолжения – Георгиевский и Сулинский – уменьшают часть своего стока при увеличении водности Дуная: Георгиевский – с 29 до 26 %, а Сулинский – с 22 до 17 % стока Дуная в вершине дельты. При среднем стоке реки по Георгиевскому рукаву проходит 28, а по Сулинскому около 29 %. На протяжении XX в. сток Килийского рукава неуклонно уменьшался, вначале из-за искусственной активизации Сулинского, а потом, начиная с 80-х г., – Георгиевского рукавов. В настоящее время сток Сулинского рукава остается стабильным, а в Георгиевском рукаве процессы эрозии продолжаются. В дальнейшем следует ожидать уменьшения части стока Килийского рукава к 2020 г. до

47 %, тогда как в начале XX в. его сток был свыше 70 %. По сравнению с 1996–2000 гг. в современных условиях (2004–2007 гг.) несколько изменился русловой водный баланс Килийского рукава. Изменения руслового баланса, вызванные гидротехническими работами, проведенными на территории Румынии – это углубления каналов, которые выполняют функции соединительных артерий и водозаборов.

Наибольшие деформации рукавов в румынской части дельты за последние 150 лет были связаны со спрямлением русел Сулинского и Георгиевского рукавов, строительством дамбы на Измаильском Чатале и параллельных молв в устье Сулины, углубление перекатов и баров. Кроме того, было построено множество небольших каналов, что, соответственно, вызывает рост руслового сопротивления, еще больше усиливая этот процесс. За 8 лет интенсивность перераспределения стока в интересах румынской Тульчинской системы рукавов увеличилась в 4,1 раза [1].

Таким образом, главные особенности устьевой области Дуная связаны с проблемой использования ее природного потенциала, что является следствием трансграничной локализации объекта исследований.

В связи с крупными гидротехническими работами по улучшению судоходных условий в Сулинском рукаве (спрямление, дноуглубление, сооружение направляющих дамб) и в Георгиевском рукаве (спрямление излучин и резкое сокращение длины) доля стока в Килийском рукаве существенно сократилась (с 70 % к началу XX века до 50 % – спустя столетие).

Библиографический список

1. Гидрология дельты Дуная / [под. ред. В. Н. Михайлова]. М.: ГЕОС, 2004. 448 с.
2. Бездольний В.В. Відродження глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне море на українській частині дельти р. Дунай. Аналітичні матеріали / Міністерство транспорту та зв'язку України. Державне підприємство «Дельта-лоцман». 2007. 69 с.
3. Петреску И.Г. Дельта Дуная. Происхождение и развитие (пер. с румынского). М.: Изд-во иностр. лит-ры, 1963. 279 с.

4. Черой О.І. Стік води, наносів і морфометричні процеси у гирлової області річки Дунай: автореф. дис...канд. геогр. наук. спец. 11.00.07. «гідрологія суші». Одеса, 2009. 17 с.

5. Berlinsky N., Bogatova Yu., Garkavaya G. Estuary of the Danube // The Handbook of Environmental Chemistry. Springer-Verlag: Berlin-Heidelberg, 2006. Vol. 5, Part H (Estuaries). P. 233–264.

ВЛИЯНИЕ РОССИЙСКОГО КАПИТАЛА НА ТРАНСФОРМАЦИЮ ОТРАСЛЕВОЙ СТРУКТУРЫ ХОЗЯЙСТВА ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ КАЗАХСТАНА

Проблемы влияния российского капитала на модернизацию и трансформацию хозяйства «постсоветского пространства» активно рассматриваются в исследованиях как экономического, так и экономико-географического содержания. Основной вектор анализируемых проблем лежит в плоскости междисциплинарных направлений пространственного развития приграничных территорий, в контексте реструктуризации и трансформации отраслевой и территориальной структуры регионов, находящихся в непосредственной близости от границ Российской Федерации. Опыт позитивных трансграничных интеграционных процессов в странах Европейского союза (за счет создания так называемых «еврорегионов») показывает, что динамику хозяйственного взаимодействия приграничных регионов можно получить только при «мультипликативном эффекте» соседствующих стран, заинтересованных в углублении «конкурентных преимуществ» соседствующих регионов. Не секрет, что европейские приграничные (трансграничные) регионы получали «ускоренное развитие» только тогда, когда «транснациональный капитал» мог получить «экономические преференции» по обе стороны границ. В данном контексте интересно проследить, как российский капитал за последние 26 лет смог трансформировать «экономический ландшафт» приграничных с Российской Федерацией стран «постсоветского» пространства. Наиболее интересным

вектором географического исследования следует считать приграничные регионы Республики Казахстан, активно взаимодействующие в различных направлениях не только экономического, но и политического, социального, культурного, образовательного характера.

На протяжении веков осуществлялся интенсивный экономический, социальный и культурный обмен между территориями вышеуказанных государств. В недалеком прошлом Россия и Казахстан были единым экономическим пространством. Многие хозяйственные проекты были реализованы в рамках планово-административной структуры республик бывшего СССР. Регионализация мировой экономики, создание экономических блоков, ухудшение отношений с Западом делают евразийский проект России и Казахстана практически безальтернативным. Спустя 26 лет прямое влияние экономического сотрудничества проявляется, в частности, в росте количества совместных предприятий (за счет прямых зарубежных инвестиций), то есть в создании «общего рынка» товаров, капиталов, услуг и рабочей силы, новых рабочих мест, увеличении производства продукции с высокой добавленной стоимостью, налоговых отчислений, трансферта технологий.

Россия имеет самую протяженную границу с Казахстаном – 7512 км, что обуславливает особую значимость приграничного взаимодействия между этими странами. В приграничное экономическое сотрудничество вовлечено 12 российских (Республика Алтай, Алтайский край, Новосибирская, Омская, Тюменская, Курганская, Челябинская, Оренбургская, Самарская, Саратовская, Волгоградская, Астраханская области) и 7 казахстанских (Актюбинская, Атырауская, Западно-Казахстанская, Костанайская, Павлодарская, Северо-Казахстанская, Восточно-Казахстанская области) регионов. Эти регионы России и Казахстана имеют большое значение для национальных экономик и во многом определяют уровень их конкурентоспособности. В приграничных регионах проживает более 32 млн человек, а совокупный валовой продукт российско-казахстанского

приграничья превышает 350 млрд долл. При этом ВРП приграничных регионов Казахстана составляет 40% ВВП Казахстана, а ВРП приграничных регионов Российской Федерации – 15 % ВВП РФ [1, 2, 4–8]. Как справедливо отмечает А.М. Носонов, «...ВРП приграничья РФ более диверсифицирован, чем ВРП приграничья Казахстана. В ВРП приграничья Казахстана намного меньше доля обрабатывающей промышленности и услуг [6. с. 129].

В настоящее время между приграничными регионами рассматриваемых государств особый акцент делается на «...усилении взаимосвязи межгосударственных взаимодействий и формированием межгосударственных субрегиональных образований на примере приграничных регионов. Последние – проявление трансграничного агломерационного эффекта, в результате чего повышается производительность труда, производятся более качественные товары и услуги, ускоряется товарно-денежный оборот. Концентрация производственно-технологических взаимодействий и наложение в таких пространственных образованиях (субрегиональных международных регионов) кооперационных цепочек превращает регион в неформальное ядро интеграционных процессов. Чем больше таких регионов, тем глубже и устойчивее интеграционный процесс» [8, с. 7].

Качественно новым шагом в развитии интеграционного взаимодействия стало создание в 2010 г. Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана. Реализация подписанных в рамках Таможенного союза соглашений позволила унифицировать экспортно-импортные тарифы и обеспечить с 1 июля 2011 г. перенос всех видов согласованного государственного контроля с внутренних на внешние границы Таможенного союза. С 1 января 2012 г. начало действовать Единое экономическое пространство с участием трёх государств, в рамках которого предусматривается обеспечение свободного движения не только товаров, но и услуг, капиталов и рабочей силы, а в перспективе и проведение согласованной валютной и макроэкономической политики [10].

Результатами приграничного сотрудничества стран Евразийского экономического союза должны стать:

1) проявление экономической, социальной и политической интеграции между государствами на субрегиональном уровне в рамках компетенций местных органов власти;

2) компенсация через сотрудничество местных властей и сообществ негативного барьерного эффекта границ;

3) решение местных проблем через трансграничное взаимодействие (экономическая и социальная мобильность населения, проживающего в радиусе 100–150 км по обе стороны границы);

4) развитие периферийных территорий стран через стимулирование хозяйственной активности приоритетных отраслей региональной специализации;

5) интенсификация информационного обмена и распространение лучших примеров приграничного сотрудничества.

Однако приграничные хозяйственные процессы между Российской Федерацией и Казахстаном нельзя рассматривать как тождественные в силу «асимметричности экономических векторов» между вышеуказанными странами. Анализ экономической ситуации показывает, что российско-казахстанские приграничные экономические отношения строятся преимущественно на базе промышленных предприятий, созданных в эпоху планово-административной экономики бывшего СССР. Это положение детерминируется совокупностью целого ряда объективных факторов, таких как геополитическое местоположение двух государств, культурно-цивилизационные особенности, взаимодополнение их экономических интересов, наличие достаточно высокого уровня научно-образовательных и технологических связей, сформировавшая в советские времена относительно разветвлённая инфраструктура, – которые объединяют между собой Казахстан и Россию.

С точки зрения В.Ю. Додонова, «...отраслевая структура инвестиций в Казахстан из стран ЕАЭС, прежде всего из России, заметно отличается от инвестиций ТНК других стран. В отличие от европейских, инвестиции из Российской Федерации в горнодобывающую отрасль и профессиональную, научную и техническую деятельность (в которой отражается деятельность по геологоразведке) составляют всего 24 %. Примерно такой же удельный вес имеют инвестиции в обрабатывающую промышленность и торговлю, кроме того, значительные их доли приходятся на финансовую деятельность, транспорт и складирование, а также такой вид деятельности, как электроснабжение, подача газа, пара и воздушное кондиционирование. В итоге российские инвестиции значительно более диверсифицированы по сравнению с европейскими, сосредоточенными почти исключительно в сфере добычи полезных ископаемых. В контексте влияния инвестиционного сотрудничества на модернизацию казахстанской экономики и обусловленный ею социальный прогресс можно отметить, что роль европейских инвестиций в развитии приоритетных для Казахстана прогрессивных отраслей обрабатывающей промышленности значительно скромнее имеющегося потенциала» [6, с. 27]. Анализ таблицы наглядно демонстрирует, что российский капитал через малый и средний бизнес активно присутствует в экономике Республики Казахстан, хотя доля крупнейших российских ТНК относительно невелика.

Что касается приграничного взаимодействия и роли российского капитала в этом процессе, то в числе приоритетов наглядно просматривается формирование цепочки добавленной стоимости. В результате такого хозяйственного взаимовлияния могут создаваться синергетические эффекты, выражающиеся в образовании совместных производств, кооперационных сетей, промышленных и региональных кластеров, единых образовательных пространств и т.д.

Таблица

Роль предприятий из ЕС и ЕАЭС в предпринимательстве Казахстана
в 2016 г., действующие юридические лица, ед.

	Всего	В том числе		
		малые	средние	крупные
Всего действующих юридических лиц	236 103	227 613	6 128	2 362
Всего юр. лиц с иностранным участием	21783	20644	588	551
Всего из ЕС	4403	3938	209	256
Доля ЕС в иностранных юр. лицах, %	20,2	19,1	35,5	46,5
Доля ЕС во всех юр. лицах, %	1,9	1,7	3,4	10,8
Всего из ЕАЭС	8293	8059	161	73
Доля ЕАЭС в иностранных юр. лицах, %	38,1	39,0	27,4	13,2
Доля ЕАЭС во всех юр. лицах, %	3,5	3,5	2,6	3,1
Россия	7290	7072	149	69

Составлено по: б, с. 26.

Важным ресурсом приграничного сотрудничества являются региональные различия соседствующих стран по их месту в мировой экономике, по уровню и соотношению внутренних цен, налоговому и инвестиционному законодательству, доходам населения и т.д., что позволяет активно обмениваться соответствующими товарами и факторами производства. Словом, приграничное сотрудничество на основе соседства «различий» и общности ресурсного и геоэкономического положения играет важную роль в развитии хозяйства приграничных территорий.

В контексте изучаемых хозяйственных процессов особый акцент сделан на инвестиционных программах российского капитала в приграничных регионах. В настоящий период особо стоит отметить, что экономико-географическое положение соседствующих регионов изменится в результате строительства транспортного пути «Западный Китай–Западная Европа» протяженностью 8.4 тыс. км. Логистическое преимущество отчетливо проявится на маршруте «Оренбург–Актобе», где следует ожидать всплеск хозяйственной активности российских ТНК, специализирующихся в создании логистических терминалов и соответствующей инфраструктуры.

Акцентируя внимание, на том что на 2016 г. между РФ и Казахстаном учреждено и ведут финансово-хозяйственную деятельность более 7000

юридических лиц [6], необходимо остановиться на так называемых приграничных «имиджевых» проектах, когда российский капитал оказывает непосредственное влияние на отраслевую структуру экономики приграничных регионов Казахстана. В числе крупных инвестиционных инициатив промышленного развития приграничных территорий следует отметить:

– развитие Оренбургского газохимического комплекса, перерабатывающего природный газ Актюбинской области и формирование в Оренбургской области казахстанского филиала ТОО «Казросгаз». В 2014 г. «Казросгаз» приняло и обеспечило переработку сырого газа Карачаганакского месторождения на мощностях Оренбургского газохимического комплекса в объеме 8,594 млрд кубометров. В числе перспектив развития вышеупомянутого предприятия выпуск гранулированной серы для химической промышленности на территории Казахстана;

– осуществление через территорию России основного объема транзита казахстанской нефти на внешние рынки. Транзит осуществляется по нефтепроводу «Атырау–Самара» (не менее 15,5 млн т в год) и по системе нефтепроводов Махачкала–Тихорецк–Новороссийск (до 5,5 млн т в год). Это стало возможным в том числе благодаря инвестициям российской ТНК «ЛУКойл» и созданию совместного предприятия «Тенгизшевройл» (Атырау). Опыт более двадцатилетней работы предприятия показывает, что оно стало флагманом казахстанской экономики, с ярко выраженной социальной ответственностью бизнеса;

– подписание в 2010 г. межправительственного соглашения о совместной деятельности на трансграничном газоконденсатном месторождении «Имашевское», в соответствии с которым после получения лицензии ОАО «Газпром» и АО «НК «КазМунайГаз» будет организована подготовка геологических работ в соответствии с условиями лицензионного соглашения. Общая смета проекта составляет 5,6 млрд долл. США;

– выпуск различных соединений хрома «Новотроицким заводом хромовых изделий», который в последние годы увеличил производство продукции с высокой добавленной стоимостью (металлический и электролитический хром) за счет расширения сырьевой базы хромовой руды Актюбинской области. Данный факт свидетельствует, что российские химические компании активно инвестирует в системообразующие отрасли экономики казахстанского приграничья;

– выпуск медицинской техники (рентгенодиагностического оборудования) завода «Актюбрентген», осуществляющего научную кооперацию с оренбургским ООО «Уралрентген»;

– формирование и развитие агропромышленного кластера Омской области, специализирующегося на глубокой переработке российского и казахстанского зерна на базе уже сформированного приграничного биокомплекса. В рамках интеграционной кооперации здесь будут получать клейковину, крахмал, глюкозу, кормовой лизин, аминокислоты, спирт. В перспективе «синергетический эффект» наиболее ярко проявится с нефтехимическим кластером для производства экологических добавок в бензин;

– создание **АО «КАМАЗ-Инжиниринг»**, создание и функционирование одного из первых крупных и успешных совместных приграничных казахстанско–российских проектов в сфере производства автомобильной техники в Кокшетау. Предприятие создано 2 июня 2005 г., 5 августа того же года были собраны первый самосвал и автобус, а 19 августа сошел с конвейера первый серийный автомобиль. Вся произведенная продукция реализуется на внутреннем рынке Республики Казахстан. Акционерное общество «Камаз-Инжиниринг» города Кокшетау создано на основе лицензионного соглашения с ОАО «Камаз» и ОАО «Нефаз», по которому казахстанскому партнеру передана конструкторско-технологическая документация ведущих автозаводов России. В соответствии с этой документацией организован технологический процесс сборки.

Производство оснащено современным контрольно-диагностическим и технологическим оборудованием. Завод АО «Камаз-Инжиниринг» является одним из самых первых и наиболее крупных и успешных совместных казахстанско-российских проектов в сфере производства автомобильной техники;

– формирование автомобильного кластера в Восточном Казахстане на базе Усть-Каменогорского АО «Азия Авто Казахстан». Согласно плану, запуск предприятия состоится в 2018 г. Строящееся предприятие станет полноценным региональным центром производства, так как мощности включены в долгосрочную стратегию развития альянса «Рено–Ниссан–Автоваз». Общеизвестно, что одно рабочее место, созданное в автомобилестроении, автоматически создает четыре рабочих места в смежных отраслях. Этот автомобильный завод позволит дать дополнительный экономический импульс предприятиям металлургического и химического комплексов приграничных регионов: Алтайского края и Восточно-Казахстанской области. В ассортимент автомобилей войдут в том числе перспективные модели «Автоваза» – «LADA Vesta» и «LADA XRAY».

Таким образом, на основании вышеизложенного следует подчеркнуть:

1. В географическом направлении российский капитал присутствует на всем «широтном» векторе российско-казахстанского приграничья.

2. Если западные регионы Казахстана вовлечены в сферу бизнес-интересов российских ТНК, специализирующихся в топливно-энергетическом комплексе и металлургии, то центральные и восточные регионы казахстанского приграничья участвуют в проектах с российскими ТНК в отраслях транспортного и наукоемкого машиностроения, химической и пищевой промышленности, сельского хозяйства.

3. Асимметричность «транзита капитала» наглядно просматривается в тенденциях интереса российских компаний к приграничным регионам Казахстана, что приводит к эффекту «неоиндустриализации» казахстанского приграничья, в то же время

казахстанский капитал пока не использует в полной мере эффект «общего рынка» Евразийского экономического союза.

Библиографический список

1. Башмаков А.А. От приграничного сотрудничества к евразийской экономической интеграции. Алматы: Казахстанский институт стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан, 2013. 215 с.

2. Бийжанова Э.К. Российско-казахстанское приграничье: социологический анализ // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2015. № 6 (42). С. 224–231.

3. Бильчак В.С. Теоретические аспекты приграничного экономического сотрудничества на основе интеграционных процессов // Балтийский регион. 2014. № 3 (21). С.83–94.

4. Гузенкова Т.С., Сытина А.С. Приграничные связи: ресурс Евразийской интеграции и межгосударственного сотрудничества России // Проблемы национальной стратегии. 2014. № 1 (22). С. 7–30.

5. Гусев Л.Ю., Казанцев А.А. Российско-казахстанские отношения: проблемы и перспективы // Управленческое консультирование. 2015. № 1 (73). С. 29-40.

6. Додонов В.Ю. Экономическое сотрудничество Казахстана с ЕС и ЕАЭС и социально-экономические эффекты. Алматы: Фонд им.Фридриха Эберта, 2017. – 65 с.

7. Носонов А.М. Приграничное сотрудничество регионов России и Казахстана // Проблемы развития приграничных регионов России. URL: http://artno.ucoz.ru/Download/mars_2016_1.pdf (дата обращения: 21.08.2018)

8. Регионализация внешнеэкономических связей в России и соседних странах / под ред. Л.Б. Вардомского. М.: ИЭ РАН, 2014.

9. Хныкина Т.В. Перспективы и тенденции развития приграничного российско-казахстанского сотрудничества (на примере УФМС по Оренбургской области) // Россия – Казахстан: приграничное сотрудничество, музейно-туристический потенциал, проекты и маршруты к событиям мирового уровня: сб. ст. I Междунар. науч.-практ. конф. Самара, 2016. URL: <https://regrazvitie.ru/wp-content/uploads/2016/01/Нныкина.pdf> (дата обращения 21.08.2018)

10. Часовский В.И. Трансграничное экономическое сотрудничество российских и белорусских регионов // Псковский регионологический журнал. 2014. № 17. С. 108–117.

11. Ювица Н.В. Опыт и перспективы приграничного сотрудничества Казахстана и России // Вестник Омского Государственного университета. 2013. № 8 (157). С. 76–81.

О КИТАЙСКОМ ФАКТОРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ⁹

Торговые отношения с Китаем являются одной из наиболее динамичных составляющих внешнеэкономических отношений России. В результате за 2008–2017 гг. по объемам торговли Китай значительно приблизился к ЕС – крупнейшему торговому партнеру России. В 2008 г. товарооборот РФ и ЕС в 5,5 раз превосходил российско-китайскую торговлю, в 2013 – 4, 7 раза, в 2016 г. – в 3 раза и в 2017 г. – в 2,9 раза. Руководством обеих стран поставлена задача в обозримом будущем довести взаимную торговлю до 200 млрд дол. [5, С.40]. Это означает, что объемы товарооборота РФ и КНР могут вплотную приблизиться к объемам российско-европейской торговли.

При таком развитии товарооборота следует ожидать усиления взаимного влияния на пространственное развитие. В практическом плане важность внешних факторов в пространственном развитии России иллюстрируют развитие инфраструктуры, обслуживающей международные связи, освоение минеральных ресурсов на основе привлечения иностранных капиталов и технологий, например добыча нефти и газа на шельфе Охотского моря, реализация проекта «Ямал СПГ», создание новых центров автостроения на основе промышленной сборки из импортных узлов и компонентов и т.п.

Вопросы российско-китайских отношений находятся под пристальным вниманием российских и зарубежных ученых. Однако региональные аспекты российско-китайского сотрудничества в исследованиях в основном касаются

⁹Статья подготовлена в рамках исследований по Программе фундаментальных исследований Президиума РАН № 53 «Пространственная реструктуризация России с учетом геополитических, социально-экономических и геоэкологических вызовов».

дальневосточных и приграничных с Китаем регионов России. В связи с этим следует упомянуть труды М.В. Александровой, П.Я. Бакланова, П.А. Минакира, А.Н. Новопашиной, Н.П. Рыжовой, Е.Н. Самбуровой. В то же время сегодня явно недостает исследований влияния взаимных торгово-экономических связей на развитие российского и китайского пространства, поскольку обе страны сталкиваются с необходимостью гармонизации пространственной структуры экономики, городских и транспортных сетей

В настоящей статье акцент делается на особенностях участия отдельных регионов России во внешнеэкономических связях с Китаем, оценке китайских приоритетов на российском пространстве и того, как это сказывается на развитии российских регионов.

Динамика объема и структуры российско-китайских торговых связей. Во внешнеторговых связях России с начала 2000-х гг. доля Китая устойчиво увеличивается. Если в 2001 г. на его долю приходилось 4,2% мировой торговли, то в 2008 г. – 8,2 %, а в 2017 г. – уже 11,8 %. Одновременно происходил стремительный рост доли этой страны в мировой экономике. Если в 2000 г. на Китай пришлось 3,6 % мирового ВВП по номиналу, то в 2017 г. она достигла 15,2 %. Для сравнения доля ЕС, другого соседнего с Россией мегацентра мировой экономики, в 2017 г. равнялась 21,5 %. В мировом ВВП, исчисленном по ППС, доля КНР немного превышала долю ЕС, соответственно 18,2 и 16,6 %.¹⁰

Другая причина увеличение доли Китая во внешнеэкономических связях России связан с геополитическими факторами. Во второй половине 2000 гг., после того как выявились принципиальные различия России и ЕС в подходах к созданию общего экономического пространства от Лиссабона до Владивостока, в России стали уделять больше внимания восточному вектору торгово-экономических связей. Тенденцию на ускоренное развитие внешнеэкономических связей России и Китая заметно усилил

¹⁰Данные Мирового банка

геополитический конфликт с Западом после государственного переворота на Украине и последовавших за ним событий.

Третья причина обусловлена двумя первыми, но имеет и самостоятельное значение, поскольку в России стал реализовываться курс на устойчивое развитие дальневосточных регионов с целью прекращения депопуляции Сибири и Дальнего Востока, достижения более гармоничного развития российского пространства.

Тем не менее РФ и ЕС пока связывают значительно более интенсивные, торгово-экономические отношения, чем РФ и КНР (табл.1).

Российская и европейская экономики несколько столетий развивались в тесном взаимодействии. Это обусловлено исторической ролью Европы в развитии России благодаря географической близости ядра российской государственности к ведущим европейским странам, обращенности России своей наиболее развитой частью к Европе.

Таблица 1

Соотношение ЕС и КНР во внешнеторговых связях РФ в 2013–2017 гг.

Показатели	Европейский союз			Китай		
	2013	2016	2017	2013	2016	2017
Экспорт, млрд долл.	283,4	130,5	161,2	35,6	28,0	38,9
<i>Доля в экспорте, %</i>	<i>54,3</i>	<i>46,3</i>	<i>45,7</i>	<i>6,8</i>	<i>9,9</i>	<i>10,8</i>
Импорт, млрд долл.	134,2	69,9	86,8	51,6	38,1	48,0
<i>Доля в импорте, %</i>	<i>39,3</i>	<i>36,5</i>	<i>37,9</i>	<i>16,9</i>	<i>19,9</i>	<i>21,1</i>
Оборот, млрд долл.	417,6	200,4	248,0	87,2	66,1	86,9
<i>Доля в обороте, в %</i>	<i>48,4</i>	<i>42,3</i>	<i>42,0</i>	<i>10,5</i>	<i>14,0</i>	<i>15,1</i>
КТЭС	2,06	1,13	1,32	0,73	0,53	0,63

*Источники: ФТС РФ, ВТО, Мировой банк.

Взаимное сопряжение развития усилилось в период широкого экономического сотрудничества со странами Восточной Европы в рамках социалистической экономической интеграции, в ходе которого была создана разветвленная транспортная сеть, включая газо- и нефтепроводы, идущие в Европу, выстроена логистика взаимных торговых связей.

Лидирующая роль ЕС во внешнеэкономических связях России и весомая роль России во внешнеэкономических связях ЕС при отсутствии формальных взаимных торговых преференций объясняется активной

интеграцией «снизу» в период рыночной трансформации, быстрым развитием во взаимных отношениях горизонтальных связей на корпоративном уровне в виде производственных и сбытовых сетей, трансевропейских цепочек добавленной стоимости. Однако, как показывает опыт последнего времени, эти отношения не защищены от геополитического противоборства. Используя с 2014 г. механизмы санкций в геополитической борьбе и идя на крупные экономические потери, стороны пытаются экономически ослабить друга, что сказывается на объемах взаимных связей. За 2013–2016 гг. они сократились более чем в два раза. Впрочем, этот спад был обусловлен не только геополитическими причинами, но и резким падением мировых цен на углеводороды. В 2017 г. благодаря повышению цен на нефть и газ европейско-российский товарооборот вырос почти на 24 %.

Иначе шло развитие торгово-экономических связей РФ и Китая. В историческом плане они были крайне ограничены из-за взаимной удаленности и неразвитой инфраструктуры. Успешно развивавшиеся в послевоенный период советско-китайские экономические связи в результате идеологических разногласий были прерваны в конце 1950-х гг. и заморожены на 30 лет. В конце 1970-х гг. Китай начал глубокие экономические реформы на основе «инвестиционно-экспортной» модели развития, осуществлявшейся путем создания специальных экономических зон с широкими преференциями для иностранных инвесторов [4].

Иностранных инвесторов привлекала низкая стоимость рабочей силы и невысокая стоимость морских перевозок. Прорыночная индустриализация Китая опиралась на рынки особых территорий Гонконга и Тайваня, соседних Японии, Южной Кореи, Австралии, а также США, Германии, Великобритании, а также бизнес-поддержку мировой китайской диаспоры. К моменту нормализации отношений с РФ в начале 1990-х гг. Китай сильно продвинулся по пути модернизации экономики и начал широкую экспансию в мировую экономику. Россия же испытала грандиозный

трансформационный спад, лишилась многих высокотехнологичных производств, в результате чего усилилась ее топливно-сырьевая специализация в мировой экономике. Формирование новых российско-китайских отношений происходило уже в условиях, когда Китай превратился в «мировую фабрику», а Россия укрепила свою глобальную функцию поставщика на мировой рынок топлива и сырья.

В 2001 г. страны подписали Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве. Летом 2005 г. было завершено юридическое оформление границы между двумя государствами. Это стало основой для формирования широкой институциональной базы сотрудничества в виде двусторонних документов, программ, организаций. В рамках всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия складывается система российско-китайских соглашений на корпоративном уровне, прежде всего в сфере энергетики. На основе этих соглашений был построен нефтепровод Восточная Сибирь – Тихий океан с ответвлением от Сковородино на внутренние районы Китая. Сейчас по трассе нефтепровода строится газопровод «Сила Сибири», по которому в конце 2019 г. газ начнет поступать в Китай.

Двусторонний формат сотрудничества дополняется взаимодействием в рамках ШОС, инициированного КНР мегапроекта «Один пояс, один путь», по линии ЕАЭС – КНР. Примечательно, что расширение и углубление институциональной основы взаимного сотрудничества пришлось на период обострения геополитических противоречий между РФ и Западом и между КНР и США. Совпадающие геополитические интересы образуют серьезную движущую силу в их стратегическом партнерстве. Но одновременно возрастает значение экономических мотивов. Китай стремится диверсифицировать рынки сбыта своих товаров, источники получения топлива и сырья, пути сообщения с внешними рынками и поставщиками топлива и сырья. Россия хотела бы создать альтернативные рынки для товаров своего экспорта и создать коммуникации для их доставки. Важной

задачей России является наращивание несырьевого экспорта, и громадный китайский рынок может этому поспособствовать. И Россия, и Китай стоят перед необходимостью сбалансировать национальное экономическое пространство, используя потенциал взаимного экономического сотрудничества, подтянуть отстающие периферийные территории к среднестрановому уровню.

Быстрое развертывание институтов экономического сотрудничества происходит при запаздывании создания соответствующей инфраструктуры, обеспечивающей взаимных связи, и сложностях корректировки внутреннего нормативного регулирования, в котором сильна инерция традиций протекционизма. Кроме того, взаимные связи сдерживают различия в бизнес-культуре и отсутствие должного коммерческого доверия [5, с. 30, 38]. На практическое воплощение проектов сотрудничества отрицательно влияет и санкционная активность Запада, отпугивающая китайских инвесторов и сужающая финансовые возможности российских компаний, а также несовпадающие экономические интересы, обусловленные особенностями национальных стратегий развития. За 2013–2016 гг. товарооборот стран сократился, но значительно меньше, чем с ЕС – на 24 %. Но в 2017 г. он на такой же процент увеличился.

Торговля между РФ и КНР, так же как и РФ и ЕС, построена на основе модели обмена топлива, сырья, материалов на готовые изделия с высокой добавленной стоимостью. Разница в том, что у РФ с КНР складывается отрицательный торговый баланс, а с ЕС – он устойчиво положительный. Это объясняется различиями в объемах российского экспорта углеводородов. В ЕС он многократно больше, чем в КНР. В 2017 г. в ЕС из РФ было поставлено 177 млн т нефти и 194 млрд куб. м природного газа. В КНР же было экспортировано около 53 млн т нефти. В части же импорта Китай предлагает схожий ассортимент товаров, что и Европа, но с более выгодным для российских потребителей соотношением цена/качество.

Отраслевая структура инвестиции КНР в РФ в целом повторяет товарную структуру российского экспорта в Китай. В них преобладает нефтяная и газовая промышленность и нефтехимия, добыча металлургического сырья, а также лесная промышленность. Возрастают вложения в производство сельскохозяйственной продукции. Однако в накопленных прямых инвестициях России доля КНР пока не превышает 5%. Инвестиции из стран ЕС не только многократно больше по объему, но и значительно более диверсифицированы по отраслям¹¹.

По связанности экономик с РФ КНР также заметно уступает ЕС (табл. 1). Для ее измерения использовался коэффициент торгово-экономической связанности (КТЭС), в котором объем взаимной торговли соотносится с суммарным ВВП России и ее партнеров (в номинальном виде). Полученная величина умножается на 100. За рассматриваемый период теснота торговых связей экономик РФ и ЕС, РФ и КНР сократилась, что означает более медленный рост торгового оборота по сравнению с суммарным ВВП или в случае с ЕС более сильное падение торговли в сравнении с падением суммарного ВВП. Но если для КТЭС РФ и КНР характерно плавное снижение, то КТЭС РФ и ЕС совершил резкое падение в 2013–2016 гг., что явилось отражением совместного влияния геополитики и сложившейся модели товарообмена. В случае КНР геополитическое партнерство не в состоянии преодолеть сдерживающее действие слабой инфраструктуры, сложившейся модели товарообмена и разных бизнес-культур, а также в пространственных пропорциях экономики, сложившихся в странах: в РФ 70% экономики расположено в европейской части страны, а в Китае примерно столько же в его приморской и центральной частях [6]. Это означает, что наиболее сильные в экономическом плане регионы КНР и РФ разделяют 8–10 тыс. км внутриконтинентального евразийского пространства.

¹¹Для содействия взаимным инвестициям в 2012 г. был создан Российско – китайский инвестиционный фонд, а в 2014 г. Межправительственная комиссия по инвестиционному сотрудничеству

Российские регионы во взаимной торговле РФ и КНР.

Непосредственное влияние КНР на российское экономическое пространство связано с распределением взаимного товарооборота и китайских инвестиций по отдельным российским регионам. По направленности внешнеторгового тяготения, оцениваемого на основе географического распределения внешней торговли субъектов РФ, пространство России условно можно разделить на две основные зоны – западную и восточную. Западная зона тяготеет к Европе, что выражается в высокой доле европейских стран во внешней торговле многих российских регионов (примерно в 30 из них она превышает 50%). Ее восточный рубеж доходит до Иркутской области, а на юге включает Краснодарский край. Экспортная база России для Европы располагается в основном за Уралом, импорт же из Европы потребляется главным образом в европейской части страны. Там же размещается большая часть европейских инвестиций.

Восточная зона тяготеет преимущественно к рынкам Китая, а также Южной Кореи и Японии и включает регионы Дальневосточного федерального округа и прибайкальские регионы Сибирского федерального округа (всего около 10 регионов с долей упомянутых стран в их внешнеторговом обороте более 50%) [1].

Такое деление российского пространства по внешнеэкономическому тяготению подтверждают различия в долях КНР в общем внешнеторговом обороте разных территориальных таможенных управлений. Самая высокая доля КНР в регионах, находящихся в юрисдикции Дальневосточного таможенного управления (ТУ) (табл. 2). В нее входят субъекты РФ, относящиеся к одноименному федеральному округу. Далее, по мере движения на запад, доля КНР во внешней торговле ФО сокращается, и самые низкие значения наблюдаются в регионах, относящихся к Приволжскому и Южному ТУ, соответственно – к одноименным ФО. При этом среднероссийские показатели доли КНР в экспорте, импорте и обороте

весьма близки к показателями Центрального ТУ, на которое приходится оформление более половины торговли РФ с КНР.

Распределение российско-китайского товарооборота по ФО имеет иную пространственную структуру. Оно практически совпадает с распределением валового регионального продукта между европейской частью России, Уралом (Уральский ФО) и восточными регионами: Сибирью и Дальним Востоком (Сибирский и Дальневосточный ФО). Округленно эта пропорция имеет вид 70 : 10 : 20, причем для импорта в РФ из КНР она имеет вид 80:10:10, а для экспорта из РФ в КНР – 60 : 10 : 30.

Таблица 2

Участие в торговле с КНР федеральных округов в 2017 г. (на основе статистики региональных таможенных управлений)

Таможенные управления	Экспорт млн долл.	Импорт млн долл.	Оборот млн долл.	% в экспорте	% в импорте	% в Обороте
Дальневосточное	5080	2690	7770	22,8	42,8	27,2
Сибирское	6323	2370	8693	19,1	31,9	21,4
Уральское	3606	4919	8525	11,3	35,3	18,6
Северокавказское	79	320	399	6,8	28,4	17,4
Центральное	18733	28658	47391	10,8	20,4	15,1
Северо-Западное	2981	5993	8974	7,2	16,7	11,6
Калининградское	115	726	841	9,4	10,3	10,2
Приволжское	1628	1745	3373	4,6	13,3	7,1
Южное	416	1299	1715	2,6	15,3	6,9

Распределение внешней торговли Китая по регионам РФ отражает пространственную структуру экономических интересов этой страны в России. Хотя сегодня китайский бизнес присутствует в 74 субъектах РФ из 85, а в торговлю с КНР так или иначе вовлечены практически все регионы, для экспорта и импорта характерна высокая концентрация в небольшом их числе, среди которых резко выделяется Москва (табл. 3, 4). Среди 14 крупнейших регионов-экспортеров в КНР, 4 расположены в европейской части, 2 – в Уральском ФО, 4 – в Сибирском ФО и 4 – в ДВФО, причем у 10 из этих 14 регионов доля КНР в экспорте превышает среднероссийскую долю.

Таблица 3

Субъекты РФ с объемом экспорта в КНР более 0,5 млрд долл. в 2017 г.

Регионы	Объем экспорта в КНР, млн долл.	Доля в общем экспорте РФ в КНР, %	Доля КНР в общем экспорте региона, %
Москва	17402	44,7	11,7
Иркутская обл.	3323	8,5	53,9
Ханты-Мансийский АО	2748	7,1	19,0
Хабаровский край	1457	3,7	68,1
Санкт-Петербург	1170	3,0	5,4
Сахалинская обл.	1126	2,9	10,6
Приморский край	1114	2,8	36,3
Ленинградская обл.	1064	2,7	18,9
Красноярский край	1016	2,6	16,8
Кемеровская обл.	687	1,8	5,0
Свердловская обл.	597	1,5	8,6
Саха –Якутия	584	1,5	12,2
Башкортостан	547	1,3	12,8
Новосибирская обл.	507	1,2	24,1
Всего данные регионы	33342	85,5	-
Всего РФ	38922	-	10,8

Источник: данные региональных таможенных управлений

У всех крупнейших регионов-экспортеров в вывозе преобладают минеральные и лесные ресурсы. У половины из них экономика имеет ярко выраженный сырьевой характер. Среди крупнейших экспортеров наиболее высокие доли у Хабаровского края и Иркутской области. Ну а самые высокие доли у Еврейской АО (99 %) и Амурской области (89 %), которые не выделяются абсолютными объемами экспорта

Импорт из КНР характеризуется несколько большей концентрацией по сравнению с экспортом. На 12 крупнейших регионов-импортеров приходится столько же, сколько на 14 регионов-экспортеров. Такая концентрация получается в основном за счет Московского региона, который поглощает более 55% всего импорта из КНР. При этом 7 регионов находятся в европейской части, 2 – в УРФО, 1 – в Сибирском ФО и 2 – в Дальневосточном. Причем только у 4 субъектов РФ доля КНР в импорте превышает среднероссийское значение.

Регионы – крупнейшие импортеры китайских товаров либо располагают емким внутренним рынком (Москва, Московская и Калужская области, Новосибирская и Свердловская области), либо в них размещаются

крупные порты и пограничные пункты пропуска (Приморский и Забайкальский края, Калининградская обл.), либо присутствуют оба фактора (Санкт-Петербург, Краснодарский край, Ростовская обл.).

Значимое место ЯНАО объясняется поставками китайского оборудования для газовой промышленности и создаваемой в округе инфраструктуры в рамках проекта «Ямал СПГ».

Таблица 4
Субъекты РФ с объемом импорта из КНР более 0,5 млрд долл. в 2017 г.

Регионы	Объем импорта из КНР, млн долл.	Доля в общем импорте РФ из КНР, %	Доля КНР в общем импорте региона, %
Москва	21546	44,8	21,8
Санкт-Петербург	4688	9,8	20,5
Московская область	4570	9,5	20,3
Ямало-Ненецкий АО	3523	7,3	68,8
Приморский край	2138	4,4	57,0
Калужская обл.	902	1,9	17,1
Новосибирская обл.	803	1,7	36,9
Свердловская обл.	729	1,5	19,7
Калининградская обл.	728	1,5	10,3
Краснодарский край	586	1,2	12,7
Ростовская обл.	557	1,1	19,3
Забайкальский край	516	1,1	87,5
Всего данные регионы	41196	85,8	–
Всего РФ	48042	–	21,2

Источник: данные региональных таможенных управлений

Самые высокие доли среди крупнейших импортеров у ЯНАО и приграничного Забайкальского края. Среди прочих регионов-импортеров выделяются Еврейская АО (98 %), Амурская обл. (86 %). Приграничные регионы играли ключевую роль в «челночной» торговле, объемы которой достигали нескольких миллиардов долларов. Сегодня благодаря введению ряда таможенных ограничений на приграничную торговлю граждан и созданию инфраструктуры цивилизованной торговли деятельность челноков заметно сократилась.

Особая роль Москвы объясняется, с одной стороны, емким рынком, крупнейшим финансовым центром и центром операций с недвижимостью, а с другой – централизацией управленческих и политических функций, концентрацией таможенного обслуживания экспорта углеводородов и ряда

товаров минерально-сырьевой группы. Привлекательность Москвы отражала деятельность (до 2009 г.) крупнейшего в стране мелкооптового рынка по реализации китайских товаров с многомиллиардным оборотом в Черкизово. Именно благодаря центральному положению и развитым коммуникациям Москва стала главным посредником распространения китайских товаров по европейской России. На Москву в начале 2018 г. пришлось 33 % всех зарегистрированных в РФ компаний с участием физических и юридических лиц из КНР¹². Сегодня на Москву приходится большая часть трансграничной электронной торговли России, товары для которой в основном производятся в КНР. К тому же Москва является наиболее привлекательным местом для китайских туристов. Сюда устремляется 3/4 общего туристического потока из Поднебесной¹³, который за 2008–2017 гг. вырос в 11,5 раз: с 128 тыс. чел. до 1480 тыс. чел.¹⁴ Для обслуживания этого потока с участием китайского капитала создана соответствующая инфраструктура, включающая гостиницы, рестораны, магазины, деятельность которых стимулирует импорт из КНР. Поток российских туристов в Китай в 2017 г. составил около 2 млн. чел, что несколько меньше, чем в первой половине 2010 гг., когда он превышал 3 млн чел. На динамику туристического движения большое влияние оказывает курс рубля. Его падение в 2013–2015 гг. стимулировало быстрый рост турпотока из КНР и ограничивало встречный поток из России.

О влиянии торговли с КНР на развитие российских регионов.

Для оценки значимости торговли с КНР для экономики российских регионов был использован измененный коэффициент торгового влияния, поскольку при пересчете ВРП в доллары по среднегодовому курсу картина довольно сильно искажается из-за сильных колебаний курса рубля в период

¹²Для сравнения, на Приморский край пришлось 11,1 %, Санкт-Петербург – 6,2%, Амурскую обл. – 5,6 % всех зарегистрированных в РФ компаний с китайским капиталом (Кашин В., Дружинин А. Как китайский бизнес наращивает присутствие в России. РБК. 25.04.2018 № 74. С.13).

¹³На китайских туристов в 2017 г. пришлось около 19% всего потока туристов из дальнего зарубежья (Мерцалова А. Навстречу выезду. Коммерсантъ. 14.05.2018 № 101. С. 7).

¹⁴Стат. сборник «Россия в цифрах» за соответствующие годы

2013–2016 гг. В связи с этим был использован КТВ в виде количества долларов российско-китайского товарооборота региона, приходящихся на 1000 руб. его ВРП в текущих ценах. В среднем по РФ показатель КТВ Китая в 2016 г. составил 0,96 долл., что было в 1,7 раза меньше, чем в 2013 г. (1,61 долл. Для сравнения, КТВ для торговли с ЕС составил в 2016 г. 2,89 долл., против 7,72 долл. в 2013 г.

В 2016 г. наиболее высокие значение КТВ были у Приморского края – 3,96 долл. товарооборота с КНР на 1000 руб. ВРП (табл. 5). У Еврейской АО, имеющей почти 100 % долю КНР во внешней торговле, это показатель был равен 1,28 долл. на 1000 руб. ВРП, то есть был меньше, чем у первой десятки регионов по этому показателю.

Таблица 5

Регионы РФ с наиболее высоким КТВ и его влияние
на экономический рост

Регионы	Объем товарооборота с КНР в 2016 г., млн долл.	КТВ в дол. взаимной торговли на 1000 руб. ВРП	Индекс ВРПв текущих ценах за 2013–2016, в %	Среднегодовой индекс физ. объема ВРП в постоянных ценах в 2013–2016 гг., %
Приморский край	2919	3,96	127,6	99,0
Иркутская обл.	2682	2,51	132,7	102,5
Москва	29303	2,05	121,0	100,0
Калининградская обл.	768	2,00	138,9	101,3
Ямало-Ненецкий АО	3890	1,98	142,7	103,3
Забайкальский край	489	1,86	114,7	97,9
Московская обл.	3694	1,70	140,0	102,1
Хабаровский край	1070	1,68	128,0	99,5
Амурская обл.	446	1,55	136,5	98,7
Санкт-Петербург	5250	1,40	150,2	101,6
В среднем по РФ	–	0,95	128,0	100,8

Источники: Территориальные управления ФТС, Росстат

При этом следует учитывать, что в 2016 г. произошло максимальное падение внешнеторгового оборота с КНР при положительной динамике ВРП в текущих ценах, что несколько занижает влияние китайского торгового влияния на экономику регионов.

Регионы, лидирующие по КТВ, относятся к приоритетным для КНР с точки зрения экономических интересов этой страны в России. Они включают в себя 4 ближних приграничных региона, через которые происходит прямой выход китайских товаров на российский рынок и из которых соседние китайские провинции получают необходимое им сырье, электроэнергию, топливо. Еще четыре составляют удаленные от Китая прибалтийские Санкт-Петербург и Калининградская область и Московский регион с его громадной на фоне России потребительской емкостью. Ямало-Ненецкий АО представляет формирующийся новый центр мирового производства природного газа, расположенный на Северном морском пути. Иркутская область относится к наиболее крупным поставщикам сырья для китайской экономики. Обращает на себя внимание, что в первой десятке регионов по величине КТВ 8 регионов, у которых отрицательное сальдо внешней торговли с КНР, и только у Иркутской области и Хабаровского края экспорт превышает импорт.

Для оценки влияния торговли с КНР на развитие данных десяти регионов были использованы два показателя: динамика ВРП в текущих ценах и индекс роста темпов физического объема ВРП в постоянных ценах (табл. 5). По первому показателю у 6 из 10 регионов – лидеров по КТВ за 2013–2016 гг. были более высокие темпы, чем в среднем по РФ. У двух дальневосточных регионов они были на среднероссийском уровне, а у Москвы и Забайкальского края – ниже этого уровня. Другой показатель дает иные результаты. Все четыре приграничных региона испытали в этот период среднегодовое падение ВРП. Нулевой рост наблюдался у Москвы. ВРП у Санкт-Петербурга и Калининградской обл. в этот период рос в среднем на 1,5 % в год, а у остальных регионов – на более чем 2 % в год (табл. 5).

Оба показателя свидетельствуют об отставании в развитии соседних с КНР регионов России. Периферийность экономики российского Дальнего Востока, выражающаяся в сырьевой экономике, малой емкости регионального рынка, слабости социального капитала и инфраструктуры, не

позволяет использовать преимущества соседства с громадным китайским рынком, а сравнительно дешевый китайский импорт затрудняет в регионе как импортозамещение, так и диверсификацию экспортного производства.

Без специальных исследований трудно определить, как встроена торговля с КНР в региональный экономический рост. В некоторых случаях спрос китайского рынка может стимулировать рост региональной экономики. Но для обеспечения устойчивого роста необходимы инвестиции для наращивания производства традиционной или новой для китайского рынка продукции. Таких инвестиций в рассматриваемый период поступало недостаточно, а экспорт в КНР в 2013–2016 гг. имел переменчивую динамику.

Другой, еще более сильный фокус интересов китайских экспортеров и связанных с ними инвесторов нацелен на регионы с высоким потенциалом спроса на китайскую продукцию с высокой добавленной стоимостью. В этих регионах особенно активно формируются логистические сети, выводящие китайские товары на российский рынок. Но влияние импорта на рост региональной экономики имеет опосредованный характер. При этом ввоз китайских товаров в рассматриваемый период сокращался. Для широкого проникновения китайских товаров в европейские регионы естественным ограничителем служат большие расстояния, отделяющие их от китайских производителей.

В целом торговые связи с КНР до сих пор в большей мере выполняли функцию поддержания простого воспроизводства в регионах. Но ситуация в ближайшие годы может измениться благодаря наращиванию китайских инвестиций. В 2016–2017 гг. CNPC и Фонд Шёлкового пути приобрели соответственно 20 и 9,9 % акций в ПАО «Ямал-СПГ», Китайская инвестиционная корпорация приобрела 12,5 % акций «Уралкалия» на сумму 2 млрд долл., корпорация Sinopec Group – 10 % акций ПАО «Сибур Холдинг» (1,34 млрд долл.) и еще столько же приобрел Фонд Шёлкового пути [3].

Большая часть приобретенных активов располагается в регионах Уральского ФО.

Активизация транспортного сотрудничества. В весовом отношении экспорт РФ в КНР примерно в 9 раз больше, чем импорт. Только пятая часть российско-китайского товарооборота приходится на ближние к Китаю регионы России. Более 70 % товарооборота приходится на европейские регионы, удаленные от ближайшего пункта пропуска на российско-китайской границе на 4–6 тыс. км. При этом железнодорожная сеть РФ широко развернута в сторону Европы. Она и страны ЕС имеют в настоящее время 8 прямых соединений железных дорог и 6 через Беларусь, против 3 прямых и 3 через Казахстан и Монголию соединений с железными дорогами Китая. Быстрый рост российско-китайского товарооборота и одновременно реализация федеральных программ развития Дальнего Востока столкнулись с ограниченной пропускной способностью Транссиба и БАМа, припортовых железных дорог, железнодорожных и автомобильных пунктов пропуска. Это обуславливает значительные транспортные издержки и продолжительное время обращения капитала, участвующего в российско-китайской торговле, высокую долю морского транспорта в обслуживании товарооборота европейской части России с КНР и другими странами Восточной Азии.

Тем не менее в рассматриваемый период наметился своего рода прорыв в транспортном обеспечении российско-китайских торговых связей. Он связан со строительством новых железных дорог в Казахстане и пограничного перехода Хоргос в рамках Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали (Китай–Казахстан–Россия–Белоруссия–ЕС) заметно сокративший (почти на 1000 км) путь из центрально-западных и южных провинций Китая в европейскую Россию и Европу [1]. Благодаря транспортным новостройкам соседней страны и широкому соприкосновению железных дорог России и Казахстана (11 железнодорожных переходов) китайский рынок стал более доступен в транспортном отношении не только для европейской части РФ, но и Урала и Западной Сибири.

Другое направление адаптации транспорта, обслуживающего связи приграничных регионов, – расширение числа соединений транспортных сетей РФ и КНР. В частности, завершается строительство автодорожного моста через Амур в районе Благовещенска и железнодорожного моста в районе пограничного пункта пропуска Нижнеленинское–Тунцзян. Одновременно начата реализация проектов транспортных коридоров «Приморье 1 и 2». Предполагается, что «Приморье-1» соединит Харбин через Суйфэньхэи Гродеково с портами Владивосток, Находка и Восточный, через которые будут осуществляться перевозки между провинцией Хэйлунцзянь и южными провинциями Китая, в также между ней и странами АТР¹⁵. Коридор «Приморье-2» призван дать кратчайший выход к морю провинции Цзилинь через Хунчун и порт Зарубино. В порту Зарубино намечено создание крупного терминала для экспорта российского и транзита китайского зерна для рынков южного Китая и стран АТР. Порт Зарубино и китайский пограничный город Хунчун предполагается соединить железной дорогой с китайской шириной колеи (1435 мм)

В настоящее время прорабатываются пути реализации Соглашения о создании экономического коридора РФ – МНР – КНР, в основе которой лежит модернизация железной дороги Улан Удэ – Наушки – Улан Батор – Эрлянь – Пекин – Тяньцзинь и строительство ряда новых линий, соединяющих железнодорожные сети РФ и КНР через Монголию¹⁶. Это кратчайший путь, связующий Москву и Пекин (7622 км), а также провинции Хэбэй, Тяньцзинь и Ляонин.

Реализацией названных проектов Китай стремится улучшить транспортные условия модернизации экономики провинций Северо-Восточного Китая и Внутренней Монголии, которые отстают по темпам

¹⁵ В настоящее время обсуждается проект строительства высокоскоростной магистрали Суйфэньхэ – Владивосток, по которой китайские граждане смогут быстро добираться до игровой зоны, расположенной в российском городе (Коростиков М. Игрокам подгонят скорый. Коммерсантъ 22.08.2018 № 150. С.9).

¹⁶ Программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия

развития от ведущих провинций страны. Россия же через инфраструктурное сотрудничество с соседями пытается оживить экономическую жизнь своих приграничных регионов. В РФ в настоящее время проводятся работы по модернизации железной дороги Карымская–Забайкальск, расширению пропускной способности восточных участков Транссиба и БАМа, походов к морским портам, некоторых пограничных пунктов пропуска.

Важным фактором, принципиально меняющим логику взаимной торговли, стало подписанное 8 июня 2018 г. Соглашение об автомобильном сообщении между РФ и КНР, которое открывает возможности прямых автомобильных перевозок между широким кругом городов обеих стран. Но для этого нужно существенно расширить пропускную способность автомобильных пунктов пропуска.

Логистику взаимной торговли серьезно улучшили контейнеризация взаимных перевозок и широкое внедрение ускоренных контейнерных поездов на трансконтинентальном транзитном сообщении между КНР и ЕС. Интерес КНР к евразийскому транзиту связан с возможностью быстрой доставки продукции на рынок Европы и стран Западной Азии. Европу и КНР связывает мощный товарообмен, стоимость которого в 2016 г. превышала 600 млрд долл. На сухопутный вариант пока приходится 2–3 % от общей массы контейнеров, перемещаемой Китаем и ЕС. Более быстрый и надежный способ доставки товаров на внешние рынки по суше позволяет повысить конкурентоспособность китайских товаров, укрепить их позиции на внешних рынках¹⁷. В воссоздании «Шелкового пути» просматривается стремление КНР максимально дифференцировать варианты сообщения с мировыми рынками для обеспечения геополитической устойчивости своей экономики.

Перевозки между Китаем и Европой осуществляются как по Транссибу, так и по Северному коридору Трансазиатской железнодорожной магистрали, проходящему через Казахстан. Этот вариант, как более короткий и с большим

¹⁷Сокращение срока доставки контейнера до 16 суток против 40 при стоимости груза в контейнере 100 тыс. долл. может обеспечить дополнительную прибыль в 329 долл. США в пересчете на один контейнер за счет экономии процентных платежей [7]

пробегом по китайским железным дорогам (около половины всего маршрута), оказался более востребованным для главных поставщиков товаров на европейский рынок, расположенных в центральной и южной части Китая (города Чунцин, Сиань, Ухань, Чанша, Чэнду и т.д.). К казахстанскому маршруту тяготеет также большая часть торгового потока между КНР и странами Центральной Азии и растущая часть торговли с европейской частью РФ.

Перелом транзитных контейнерных перевозок в пользу казахстанского варианта произошел в 2015 г. В 2014 г. основная часть транзита на направлении КНР – ЕС – КНР шла через Забайкальск, а уже в 2016 г. 2/3 объема контейнерных железнодорожных перевозок выполнялась через казахстанские пограничные пункты пропуска [2] .

Спрос компаний КНР на трансматериковый транзит стимулируется субсидиями из провинциальных и городских бюджетов. Однако по мере роста объема железнодорожных перевозок и их ускорения, а также сдвига экономики КНР на запад значение субсидий для привлечения транзита будет сокращаться.

К транзиту по Транссибу с точки зрения общей протяженности пути в Европу тяготеют в основном северные и северо-восточные регионы КНР. В 2017 г. по Транссибу было перевезено около 170 тыс. ДФЭ транзитных контейнеров, из которых около 70 % пришлось на КНР, а остальное на Южную Корею и Японию. Транссибирская и казахстанская ветви китайского транзита соединяются в единый маршрут в районе Южного Урала, и далее он следует на Брест или балтийские порты.

Интересы России в развитии трансматерикового транзита по направлению КНР–ЕС связаны с тем, что он стимулирует модернизацию национального транспорта и логистики. Это улучшает условия их участия во внешней торговле, что особенно важно при внутриконтинентальном положении большей части пространства России и КНР, способствует товарной диверсификации экспорта, улучшает транспортные возможности

развития национальной экономики, стимулирует развитие связей между восточными и европейскими регионами страны и интеграции российского внутреннего рынка. Современные транспортно-логистические системы позволяют наращивать несырьевой товарный экспорт из РФ в КНР и другие восточные страны.

Таким образом, спрос КНР на евразийский и дальневосточный транзит способствует развитию глобальных функций российского транспорта, его целенаправленной модернизации, что будет содействовать развитию российских регионов, расположенных на международных транспортных коридорах. Повышение взаимной транспортной доступности экономик РФ и КНР улучшает условия для наращивания российского экспорта в КНР сельскохозяйственной продукции. Размещение в последние годы в дальневосточных и сибирских регионах инвестиций по линии Российско-китайского фонда агропромышленного развития свидетельствует о стремлении КНР диверсифицировать источники внешних поставок сельхозпродукции. Наращивание сельскохозяйственного экспорта в КНР может стать существенным фактором ускорения восточных регионов РФ с достаточно высокой долей аграрного сектора в ВРП.

В заключение следует отметить, что и Россия, и Китай наметили на ближайшие годы реализацию программ повышения уровня жизни населения и перехода к инновационной экономики. Важную роль в решении этих задач призваны сыграть взаимные торгово-экономические связи, которые будут развиваться в условиях турбулентности мировой экономики. В связи с этим возрастает необходимость большей координации развития национальных экономик, включая и программы регионального развития.

Библиографический список

1. Вардомский Л.Б. Вопросы географии транзитных коммуникаций стран ЕАЭС. Региональные исследования 2018. №2. С. 120 – 130.

2. Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомирова А.А., Цукарев Т.В. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС // СПб. ЕАБР. Центр интеграционных исследований. Доклад № 49. 2018. С. 74.

3. Новоселова Л.В. Российско-китайское инвестиционное сотрудничество в контексте поворота России на Восток // Россия и современный мир. 2017 №3. С. 150 – 163.

4. Портяков В.Я. Шэньчженьский камертон. М.: ИД. Форум. 2017. С. 3; 85 – 101.

5. Российско–китайский диалог: модель 2017 г. Доклад №33. Российский совет по международным делам, ИДВ РАН, Институт международных исследований Фуданьского университета, ред. И.С. Иванов. М., 2017. 112 с.

6 Самбурова Е.Н. Региональные диспропорции современного развития региональной экономики Китая // Вестник МГУ. Сер. География. 2014. № 4. С. 49 – 55.

РИСКИ КРЫМСКО-УКРАИНСКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ

Современная геополитическая ситуация, сложившаяся вокруг Крыма (подразумевается территория Республики Крым и города федерального значения Севастополь), способствует сохранению тенденции преобразования территории крымско-украинского приграничья из соседского в конфронтационное. Это подтверждается не прекращающимися со стороны Украины провокациями в пределах крымско-украинского приграничья, под которым мы понимаем не только территорию, прилегающую непосредственно к границе между Украиной и Российской Федерацией на Крымском полуострове, но и акваторию вдоль береговой линии Крыма в Чёрном и Азовском морях.

Целью работы стало выявление географических маркеров процесса трансформации приграничного с Украиной пространства для предупреждения развития рисков усиления барьерной функции украинско-российской границы в Крыму.

Анализ отечественной философской и политологической литературы показывает, что в научном сообществе отсутствует единство мнений относительно определения понятия «риск». Одним из первых отечественных

исследователей темы риска в социальной философии является А.Л. Альгин. Он определяет риск как деятельность или действие по «снятию неопределённости» [1].

Под рисками приграничного пространства мы понимаем ситуацию неопределённости, которая возникает между двумя государствами, проявившими в отношении друг друга действия, усиливающие барьерную функцию их совместной границы.

В отношении термина «приграничное пространство» мы солидарны с его трактовкой В.А. Колосовым, понимавшим в этом случае социально-географическую зону, в пределах которой наиболее интенсивно взаимодействуют экономические, культурные, правовые и политические системы соседних стран и сталкиваются их интересы [2]. Глубина приграничного пространства может достигать, по мнению П.Я. Бакланова и С.С. Ганзея, 100 км при 1,5-2,0 часовой транспортной доступности [3, с.14]. Приграничное пространство Крыма на границе с Украиной представлено нами как территория муниципальных районов, имеющих пограничную инфраструктуру в пределах материковой и морской частей границы.

Государственная граница России между Крымом и Украиной была установлена 25 апреля 2014 г. [4]. Украинское государство рассматривает её как административную между временно оккупированной территорией Крыма и материковой частью Украины, а Российская Федерация – как межгосударственную. Обе части приграничных территорий оборудованы пограничной инфраструктурой: стационарными пунктами управления служебно-боевыми действиями пограничных войск, 3 пунктами перехода границы («Джанкой», «Армянск» и «Перекоп» со стороны Крыма и «Чонгар», «Каланчак» и «Чаплинка» с украинской границы), таможенными терминалами, ограждением, системами связи.

На протяжении четырёх лет существования крымско-украинской границы и её приграничного пространства произошел ряд событий, которые свидетельствуют о росте проявлений барьерной функции этого рубежа. В

упомянутом выше процессе можно выделить два хронологических фрагмента: актуализация барьерной функции границы в крымско-украинском приграничье по результатам действий украинского руководства и активистов общественных организаций Украины (апрель 2014 г. – декабрь 2015 г.) и усиление барьерной функции крымско-украинской границы на неопределённое время как результат официальной «стратегии деокупации Крыма» украинского руководства (2016 г. – по настоящее время).

Первый из указанных фрагментов в создании барьерной функции крымско-украинского приграничья можно охарактеризовать по методике его актуализации как блокадный, а второй – диверсионный. Барьерность крымско-украинского приграничья в обоих фрагментах следует понимать как процесс превращения приграничных территорий в своеобразную полосу препятствий для свободного перемещения людей, грузов и прочих вариантов контактных взаимодействий между украинской и крымской сторонами.

Началом блокадного фрагмента в крымско-украинском пограничье можно обозначить 15 апреля 2014 г. Это дата принятия Верховной радой Украины Закона «Об обеспечении прав и свобод граждан и правовом режиме на временно оккупированной территории Украины» [5]. В статье 5 этого документа Украина обязуется поддерживать и обеспечивать экономические, финансовые, политические, социальные, информационные, культурные и другие связи с гражданами Украины, которые проживают на временно оккупированной Российской Федерацией территории. Статус оккупированной территории получили сухопутная часть Крымского полуострова, его внутренние воды, территориальное море вокруг полуострова, территория морской экономической зоны Украины вдоль побережья Крымского полуострова и прилегающего к побережью континентального шельфа, а также крымские недра.

До августа 2014 г. Украина пыталась придерживаться пятой статьи указанного выше Закона и даже приняла новый законодательный акт о создании в Крыму свободной экономической зоны на ближайшие десять лет.

Этот закон действует до настоящего времени и породил множество негативных характеристик в украинском экспертном сообществе как фейковый, коррупционный и даже коллаборационистский [6].

Смысл Закона о свободной экономической зоне «Крым» заключался в попытке Украины отрегулировать ведение экономической деятельности с Крымом как оккупированной территорией. Законом предусматривалось осуществление таможенных действий при перевозках грузов на территорию Крыма и обратно. Украинские таможенники стали работать с Крымом как с иностранным государством – с экспортными и импортными декларациями при ввозе и вывозе товаров. После принятия Закона о СЭЗ «Крым» Национальный банк Украины издаёт постановление №699, которое ограничило жителей Крыма в доступе к основным банковским услугам: открытию счетов, обмену валюты, осуществлению выплат. Это постановление объявило жителей Крыма нерезидентами, то есть приравнивало их к иностранцам на Украине. По украинскому законодательству нерезидентам не обязательно декларировать свои налоги, доходы и имущество (к сентябрю 2014 г. это уже невозможно было делать, поскольку Крым всё глубже входил в российское правовое поле).

Ситуация с экономическими отношениями Украины и Крыма приняла нелогичный характер: полуостров был объявлен и оккупированной территорией и свободной зоной одновременно. Эту нелогичность разрушил целый ряд решений украинских властей.

В мае 2014 г. Государственное агентство водных ресурсов Украины объявило о прекращении подачи днепровской воды в Крым по Северо-Крымскому каналу. Официальное объяснение было сформулировано как результат отсутствия «конструктивных предложений по оформлению договорных отношений для обеспечения водными ресурсами потребностей Крыма на питьевое водоснабжение и орошение» [7]. По данным упомянутого ведомства, крымские водопользователи задолжали Управлению Северо-Крымского канала 1,7 млн гривен за воду, потреблённую в 2013 г. и вопрос

их возмещения до настоящего времени не решён. Подоплёка отлучения Крыма от днепровской воды понятна: в Украине до настоящего времени считают, что собственные водные ресурсы полуострова полностью покрывают потребности местного населения, связанные с бытовыми нуждами и орошением приусадебных участков, а днепровская вода нужна Крыму для промышленного водоснабжения. Такая позиция украинского государства лишь часть правды: забывается тема увеличения численности населения Крыма в курортный период и назначения воды в сельском хозяйстве, позволяющем полуострову решать вопрос самообеспеченности продуктами питания. События августа 2018 г. в городе Армянске, расположенном на северо-западной границе Крыма с Украиной, дополнили тему водоснабжения полуострова новым аспектом – экологическим. В результате обезвоживания отходов в кислотонакопителе, подпитывавшем в прошлом водой из Северо-Крымского канала, на одном из крупнейших химических предприятий Армянска произошел выброс сернистого ангидрида, создавший в городе чрезвычайную ситуацию с необходимостью эвакуации детского населения.

Разрушение экономических связей на границе с Крымом было дополнено декабрьским 2014 г. решением Совета национальной безопасности Украины о запрещении украинским железнодорожным и автоперевозчикам осуществлять пассажирское сообщение с полуостровом. Официальной причиной отмены прямого железнодорожного сообщения с Крымом пресс-служба «Укрзалізниці» объявила «соображения безопасности». Маршрут следования поездов в Крым с этого времени ограничен станциями Новоалексеевка Херсонской области и г. Херсон.

По сведениям руководства Крымской железной дороги, ежедневно между Крымом и Украиной курсировало порядка десяти поездов. Крымские железнодорожники после реализации «исторического» решения Украины о прекращении пассажирского сообщения с полуостровом понесли миллионные убытки. В настоящее время до введения железнодорожной

части Крымского моста на полуострове сохраняется лишь пригородное железнодорожное сообщение, а также перевозки грузов от паромной переправы Крым–Кавказ.

Ухудшилось транспортно-географическое положение крупного железнодорожного узла крымского приграничья Джанкой и железнодорожной станции Красноперекопск. Вместе с тем, в украинском приграничье увеличилась востребованность посёлка Новоалексеевка Херсонской области, мимо которого большинство поездов крымского направления проходило в прошлом без остановки. В этом населённом пункте пассажиры вынуждены в настоящее время пересаживаться на легковые автомобили частных перевозчиков, которые, преодолев 28 км от Новоалексеевки до пропускного пункта «Чонгар», доставляют пассажиров на границу Украины и Крыма.

В сентябре–декабре 2014 г. украинские власти начали вводить ограничения на поставки электроэнергии в Крым. Эти ограничения были сняты, поскольку Российская Федерация заключила с Украиной контракты о поставках угля и электроэнергии из России на Украину. В сентябре 2015 г. украинское руководство приняло решение о прекращении поставок стройматериалов в Крым.

Тогда же, в сентябре 2015 г., к действиям официального руководства Украины присоединилась группа лидеров запрещённого в Крыму меджлиса крымско-татарского народа. На пресс-конференции в Киеве эта инициативная группа представила документ «Требования участников гражданской блокады Крыма к властям Российской Федерации». В документе выдвигались требования об освобождении украинских и крымско-татарских активистов, задержанных российскими властями, прекращении преследования крымских татар, создании в Крыму условий для работы украинских СМИ и иностранных журналистов, снятии запрета на въезд в Крым для лидеров «меджлиса», потерявших это право на пять лет из-за разжигания межнациональной розни.

К «гражданской блокаде» Крыма присоединились активисты запрещённого в Крыму украинского объединения радикальных националистических организаций «Правый сектор», Гражданский корпус Азова (более известен под названием добровольческий батальон «Азов» Национальной гвардии Украины) и «Всеукраинский союз ветеранов АТО». Блокаду ввели 20 сентября 2015 г. посредством одновременного перекрытия бетонными блоками дорог, ведущих ко всем трём украинским пунктам пропуска через границу. Смысл перекрытия заключался в недопуске на территорию Крыма грузовых автомобилей с продовольствием. Началась бессрочная продовольственная блокада полуострова.

Президент Украины П. Порошенко фактически поддержал действия активистов на границе с Крымом, отметив в комментарии, что акция проводится для «скорейшего возобновления государственного суверенитета над Крымом» [8]. По словам П. Порошенко, украинские пограничники и МВД получили приказ обеспечивать правопорядок и отсутствие провокаций при проведении акции. Члены «Правого сектора» и «меджлиса» установили свои, автономные от украинских пограничников, блокпосты и начали самостоятельные досмотры легкового автотранспорта, проверку документов у людей, отправляющихся в Крым, сверяя их персональные данные со списками «предателей» на специальном украинском сайте «Миротворец». Эти акции носили незаконный характер, поскольку активисты блокады своими действиями подменяли функции правоохранительных органов, единственно имеющих право проверять документы и вести досмотры транспортных средств. Да и цель «гражданской блокады» была направлена на прекращение грузовых автоперевозок продовольствия, а не личных поездок граждан на легковом автотранспорте.

В ночь на 6 октября 2015 г. неизвестными лицами на территории Херсонской области были взорваны две опоры высоковольтной ЛЭП, подававшей электроэнергию в Крым. Активисты «гражданской блокады» Крыма в течение двух недель пытались помешать проведению работ по

ремонту ЛЭП специалистам из «Днепроэнерго». Несмотря на вывод из строя двух опор ЛЭП, электричество, хотя и в ограниченном объеме, но продолжало поступать на полуостров. В ночь на 22 ноября 2015 г. новым взрывом были выведены из строя две оставшиеся опоры, и электроэнергия с материковой Украины перестала поступать в Крым. На полуострове была объявлена чрезвычайная ситуация и наступил период энергетической блокады с веерными отключениями электричества во всех населённых пунктах полуострова, остановкой котельных, переводом населения на жёсткий график энергоснабжения и водопотребления, перебоями с работой мобильной связи, закрытием детских садов и школ, введением «комендантского часа» для кафе и ресторанов, переводом учреждений и организаций на локальное или аварийное энергообеспечение при помощи мобильных генераторов электричества.

2 декабря 2015 г. была запущена первая очередь энергомоста Кубань–Крым, благодаря чему проблема энергоблокады полуострова была частично снята. С началом работы первой нитки энергомоста удалось обеспечить электроэнергией подавляющее большинство потребителей Крыма, начать на полуострове полноценный отопительный сезон.

В январе 2016 г. организаторы «гражданской блокады» Крыма заявили, что снимают блокпосты в Херсонской области в связи с официальным прекращением экономических связей с Крымом [9]. В то же время они заявили о планах «морской блокады» полуострова, однако для этого им, как они утверждают, «необходима команда свыше».

Такая «команда свыше» последовательно формируется в рамках украинской «стратегии деокупации Крыма». Одним из первых в Украине проект возвращения Крыма представил ещё в декабре 2014 г. благотворительный фонд «Майдан иностранных дел». Проект не стал обязательным для исполнения государственными органами, но частично предложения его авторов украинское государство реализует. В июне 2015 г. президент Украины П. Порошенко в ходе пресс-конференции сообщил о том,

что стратегия возвращения Крыма под контроль Украины готова и передана в Совет национальной безопасности и обороны Украины (СНБО). В сентябре 2015 г. о намерении создать свою стратегию деокупации полуострова заявили представители меджлиса. По их словам, деокупация Крыма будет осуществляться в «формате сложных международных переговоров», в которых право крымскотатарского народа на самоопределение будет одним из базовых аргументов переговаривающихся сторон [10]. В ноябре 2015 г. стало известно, что анонсируемый президентом Украины документ «Стратегия возвращения Крыма» засекречен СНБО [11]. По информации, которая попала в украинские СМИ, стратегия деокупации исключает военные методы.

Таким образом, официально, на уровне государственных структур, Украина не имеет «стратегии деокупации Крыма», но вполне вероятно, что осуществляет её в режиме секретности.

В июле 2015 г. в полпредстве президента Российской Федерации в тогда ещё Крымском федеральном округе было заявлено о том, что на Украине идёт формирование диверсионно-террористических групп из военных, проходивших ранее службу в Крыму, для дестабилизации обстановки на полуострове [12]. Через год, в июле 2016 г., Верховная рада Украины приняла Закон о силах специальных операций Вооружённых сил Украины. В соответствии с этим документом в стране были созданы Силы специальных операций, которыми руководит Управление специального назначения. Оперативники этого управления получили право действовать за пределами государства, подобно аналогичным структурам США и Израиля. Диверсионно-террористический опыт на Украине приживался и получал новый импульс развития.

Уже через месяц, в августе 2016 г., в районе приграничного г. Армянск были задержаны две украинские диверсионные группы, успевшие установить на дамбе залива Сиваш взрывное устройство. В перестрелке погибли два российских офицера, несколько их подчинённых получили ранения.

Два вооружённых инцидента в крымско-украинском приграничье, в которых, по данным ФСБ, участвовали агенты Главного управления разведки (ГУР) Минобороны Украины получили резкую оценку президента Российской Федерации В. Путина, заявившего, что власти Украины перешли к практике террора. Он пообещал не оставить без внимания гибель военных и назвал бессмысленной встречу стран-членов «нормандской четвёрки» (Россия, Украина, Франция, Германия), которая должна была состояться в сентябре 2016 г. в Китае [13].

В 2018 г. провокационная практика взаимоотношений Украины с Россией сместилась в акваторию крымско-украинского приграничья в Азовском море. В конце марта украинские пограничники остановили сейнер «Норд» в Азовском море и отконвоировали его в Бердянск. У крымского экипажа были российские паспорта, но украинские власти объявили моряков гражданами Украины и на этом основании отказали российским дипломатам в доступе к ним. Капитана судна обвинили в незаконном оставлении территории Крыма. Двум членам экипажа удалось вернуться домой через Белоруссию, семерых украинские силовики сняли с авиарейса в Минск. На сейнер наложили арест.

Случай с «Нордом» был не первой морской провокацией Украины. В апреле 2018 г. в порту Южный Одесской области украинский суд принял постановление об аресте судна «Sea Breeze», приписанного к порту Туапсе. Украинские власти объясняли, что так заставляют судовладельца возместить ущерб от добычи песка в Черном море с шельфа, который украинское правительство считает своим.

В августе 2018 г. в порту Херсона был заблокирован российский танкер из Волгодонска «Михаил Погодин». Задержание объясняли тем, что судовладелец значится в украинских санкционных списках, судно зашло во внутренние воды Украины под российским флагом и вело диверсионную деятельность.

До сих пор нет информации о положительном разрешении дел с российскими судами, задержанными по инициативе украинских властей.

Задержание «Норда» имело неприятные последствия для украинского гражданского флота. Российские пограничники последовали примеру украинской стороны и принялись ревностно проверять украинские суда.

В мае западнее мыса Тарханкут российский сторожевой катер «Аметист» задержал украинское рыболовецкое судно из Очакова, экипаж которого осуществлял незаконный промысел камбалы-калкана в экономической зоне Российской Федерации. Экипаж доставлен в Крым для осуществления процессуальных действий. После этого украинские рыбаки из Геническа, Скадовска и Железного Порта стали опасаться выходить в море на лов. Цена на рыбу в прибрежных регионах Украины резко поднялась.

К июлю российские пограничники задержали и досмотрели 148 судов, которые шли в украинские порты или из них. Как признала замминистра иностранных дел Украины Е. Зеркаль, Россия действовала в соответствии с международным законодательством и ни у судовладельцев, ни у властей Украины нет оснований на что-то пожаловаться. «По всем канонам международного морского права военные корабли могут останавливать гражданские суда для досмотра. Для этого не нужны никакие мандаты», – отметила Зеркаль [14].

Проведенное изучение процесса нарастания барьерной функции крымско-украинского приграничья позволило нам сделать вывод о том, что все риски этой территории и акватории являются внешними для Крыма, имеют высокую степень зависимости от политической составляющей российско-украинских контактов и могут влиять на определённые аспекты международной позиции российского государства.

В настоящее время на севере Крымского полуострова, а также в акваториях Чёрного и Азовского морей сложилась ситуация с ограниченными возможностями соседского положения и трансграничного сотрудничества Украины и России.

Совместно с Н.М. Редькой нами выделена структура рисков, понижающих эффективность социально-экономического трансграничного взаимодействия и приграничного сотрудничества в пределах крымско-украинского приграничья (рис.).

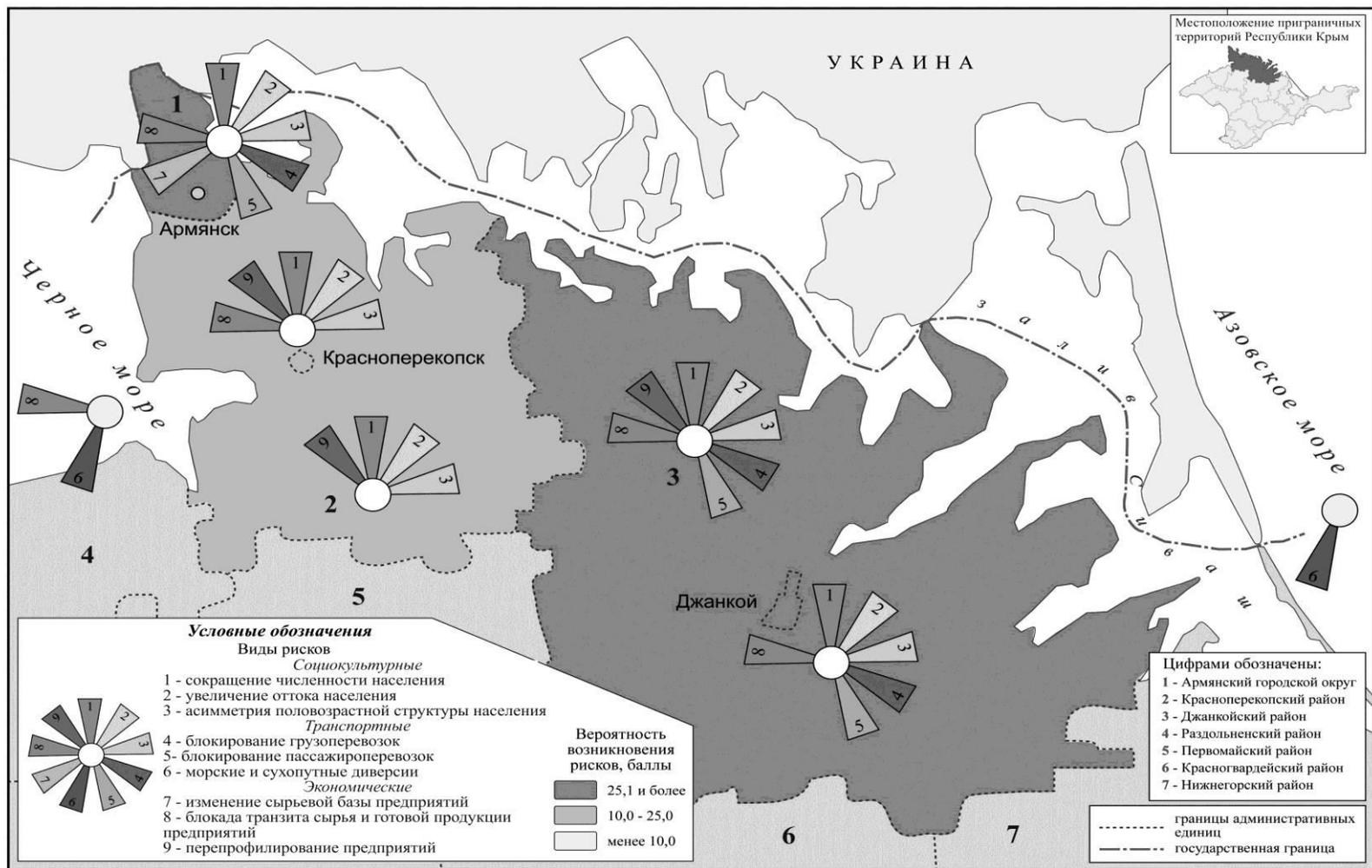
Рассмотрено девять видов рисков, объединённых в три группы по формирующему их критерию: социокультурные (сокращение численности населения; увеличение оттока населения; асимметрия поло-возрастной структуры населения региона), транспортные (блокирование пассажироперевозок; запрет грузоперевозок; морские и сухопутные диверсии), экономические (изменение сырьевой базы предприятий; блокада транзита сырья и готовой продукции; репрофилирование предприятий).

Методом опроса экспертов определена степень влияния каждого риска на территорию крымско-украинского приграничья, и в соответствии с этой степенью каждому риску присвоена оценка в баллах: в 1 балл оценивается группа экономических рисков региона; в 5 баллов оцениваются транспортные риски региона; в 9 баллов оцениваются все социокультурные риски как наиболее вероятные. Экономические риски приграничья оценены минимальным количеством баллов по причине фактического отсутствия экономических связей Крыма с Украиной. Транспортные риски крымско-украинского приграничья как частично наступившие (блокада пассажиро- и грузоперевозок железнодорожным транспортом), а также диверсионные проявления, которые пресекаются российским государством, оценены нами как частично регулируемые.

Просуммировав баллы каждого риска в приграничных с Украиной регионах, мы выяснили вероятность наступления того или иного события. Можно с уверенностью отметить, что наибольшей вероятностью осуществления событий, обозначенных нами в рисках приграничья, наделены Армянский и Джанкойский городские округа, а также Джанкойский муниципальный район. Это объясняется спецификой

Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации

географического положения этих территорий и наличием в их пределах стратегически важных для полуострова промышленных предприятий.



Виды рисков крымско-украинского приграничья (разработано А.Б.Швец, Н.М.Редька, 2018 г., по материалам мониторинга СМИ)

Исключение Крыма украинским руководством из приграничного сотрудничества и превращение границы с ним не просто в барьерный, но в провокационно-барьерный рубеж ставит перед регионами северной части Крымского полуострова задачу активного вписывания в систему нового территориального разделения труда и экономической безопасности в политико-географическом пространстве России.

Библиографический список

1. Альгин А.П. Риск и его роль в общественной жизни. М.: Мысль, 1989. 192 с.
2. Колосов В.А., Туровский Р.Ф. Современные государственные границы: новые функции в условиях интеграции и приграничное сотрудничество // Известия РАН. Сер. Геогр. 1997. №5. С.106–113.
3. Бакланов П.Я., Ганзей С.С. Трансграничные территории: проблемы устойчивого природопользования. Владивосток: Дальнаука, 2008. 216 с.
4. С 25 апреля между Крымом и Украиной установлена государственная граница России [Электронный ресурс]. URL: <http://sevastopolnews.info/2014/04/sevastopol/sobytiya/069219374/> (дата обращения: 08.09.2018).
5. Об обеспечении прав и свобод граждан и правовом режиме на временно оккупированной территории Украины (с изменениями и дополнениями по состоянию на 27.02.2018 г.) [Электронный ресурс] [Закон Украины от 15 апреля 2014 года № 1207-VII]. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31540279#pos=4;-93 (дата обращения: 12.09.2018).
6. Морозова Т. Закон о СЭЗ «Крым». Есть ли у власти политическая воля его отменить? [Электронный ресурс]. URL: <https://investigator.org.ua/publication/205863/> (дата обращения: 13.09.2018).
7. Славина А. Олигархи хотят пить: кто и зачем просит воду для Крыма [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/politic/20180727/242842217.html> (дата обращения: 14.09.2018).
8. Порошенко: цель блокады Крыма – его возвращение в состав Украины [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/world/20150922/1271668146.html> (дата обращения: 16.09.2018).

9. От бойкота до диверсий: почему в Крыму могут запретить межлис крымских татар [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/politika/3189133> (дата обращения: 10.09.2018).

10. В СНБО работает группа по разработке стратегии деокупации Крыма – Чубаров [Электронный ресурс]. URL: <http://укроп.org/v-snbo-rabotaet-gruppa-po-razrabotke-s/> (дата обращения: 16.09.2018).

11. Совет нацбезопасности Украины засекретил доступ к «стратегии возвращения Крыма» [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.krymr.com/a/news/27355703.html> (дата обращения: 17.09.2018).

12. Украина готовит диверсионно-террористические группы для провокаций в Крыму [Электронный ресурс]. URL: <http://ikrim.net/2015/0722/228592.html> (дата обращения: 22.07.2015).

13. Диверсионный след привёл к Сивашу [Электронный ресурс]. URL: http://www.kommersant.ru/doc/3060170?utm_source=news.mail.ru&utm_medium=bottomblock&utm_campaign=newspaper (дата обращения: 11.08.2016).

14. «Напоминает пиратство». Как Киев действует на Азовском и Черном морях [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/world/20180817/1526686386.html?inj=1> (дата обращения: 31.08.2018).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Одной из важнейших особенностей приграничных территорий является их периферийность, «остаточность» финансирования, недостаточно развитая инфраструктура. В монографии обсуждаются эти проблемы с привязкой к конкретной местности, с пониманием того, как сформулированные общие направления и принципы развития приграничных территорий реализовываются на практике, выявляются возможные последствия происходящих процессов и пути их преодоления.

Население приграничных территорий характеризуется повышенной миграционной подвижностью, сложной, зачастую кризисной, демографической ситуацией, которая оказывает влияние, в частности, на рынок труда, возрастную и половую структуру населения. Близость границы обуславливает специфику городского и сельского расселения, особенно малых и монопрофильных городов. В монографии отражены наиболее актуальные современные проблемы приграничья, характерные для разных регионов России и зарубежных стран.

Важнейшей особенностью приграничного пространства является пересечение разного рода взаимосвязей. Именно приграничье является площадкой для развития как интеграционных, так и дезинтеграционных процессов. Учитывая существование различных вариантов взаимодействия на разных участках границ, в монографии представлены работы, касающиеся наиболее актуальных в настоящее время проблем исследования приграничных территорий.

Информация об авторах

Байсалбекова Марал Эдилжанкызы – магистр, Казахский национальный университет им. Аль-Фараби, г. Алма-Ата (Республика Казахстан);

Берлинский Николай Анатольевич – доктор географических наук, профессор, заведующий кафедрой океанологии Одесского государственного экологического университета, г. Одесса (Республика Украина);

Бурнасов Александр Сергеевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры теории и истории международных отношений Уральского федерального университета им. первого Президента России Б. Н. Ельцина, министерство международных и внешнеэкономических связей Свердловской области, г. Екатеринбург (Россия);

Вардомский Леонид Борисович – доктор экономических наук, профессор, заведующий Центром постсоветских исследований ИЭ РАН, г. Москва (Россия);

Власов Борис Павлович – доктор географических наук, заведующий лабораторией озероведения Белорусского государственного университета, г. Минск (Республика Белоруссия);

Жекежанова Азиза Талгаткызы – магистр, Казахский национальный университет им. Аль-Фараби, г. Алма-Ата (Республика Казахстан);

Ковалев Юрий Юрьевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры теории и истории международных отношений Уральского федерального университета им. первого Президента России Б. Н. Ельцина, г. Екатеринбург (Россия);

Мадры Цезары Михал – кандидат географических наук, доцент института социально-экономической географии и территориального управления университета Адама Мицкевича, г. Познань (Польша);

Нариман Лилия Ерланкызы – магистр, Казахский национальный университет им. Аль-Фараби, г. Алма-Ата (Республика Казахстан);

Пирожник Иван Иванович – доктор географических наук, профессор кафедры экономической географии зарубежных стран Белорусского государственного университета, г. Минск (Республика Белоруссия);

Ридевский Геннадий Владимирович – кандидат географических наук, доцент, заведующий Могилёвским региональным центром социально-

экономических исследований Государственного научного учреждения «Научно-исследовательский экономический институт Министерства экономики Республики Беларусь», г. Могилев (Республика Белоруссия);

Сафранов Тамерлан Абисалович – доктор геолого-минералогических наук, профессор, Одесский государственный экологический университет, г. Одесса (Республика Украина);

Себенцов Александр Борисович – кандидат географических наук, старший научный сотрудник, Институт географии РАН, г. Москва (Россия);

Степанов Анатолий Владиславович – кандидат географических наук, доцент кафедры европейских исследований Уральского федерального университета им. первого Президента России Б. Н. Ельцина, г. Екатеринбург (Россия);

Швец Александра Борисовна – кандидат географических наук, доцент кафедры экономической и социальной географии и территориального управления Таврической Академии Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского, г. Симферополь (Россия);

Щипек Тадеуш – доктор географических наук, профессор, Силезский университет, факультет наук о Земле, г. Сосновец (Польша).

Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации

Монография

Редакторы:

Собина Н.Д., Оловянникова М.В., Головина Е.С.

КУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
г. Курск, Радищева, 33