

СОВРЕМЕННОЕ ТРАНСГРАНИЧНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ
ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В ПРЕДЕЛАХ ИСТОРИЧЕСКОГО РЕГИОНА
СЛОБОЖАНЩИНА¹
MODERN CROSS-BORDER TRANSPORT INTERACTION WITHIN THE
HISTORICAL REGION OF SLOBOZHANSKINA

Заяц Д.В., Ключников М.И.², Туров Н.Л., Германов Г.А., Иванов П.А.,
Колясев Е.Ф., Мамонтов Т.В., Недаев Г.В., Сергеева И.Д., Стецурина Л.А.
Zayats D.V., Klyuchnikov M.I., Turov N.L., Germanov G.A., Ivanov P.A.,
Kolyasev Ye.F., Mamontov T.V., Nedayev G.V., Sergeeva I.D.,
Stetsurina L.A.

Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова
Lomonosov Moscow State University

Аннотация: В статье рассмотрено современное трансграничное взаимодействие на российско-украинской границе, приведены данные по работе пропускных пунктов, изменению их числа в связи с напряженностью международных отношений. Проанализированы изменения пассажиро- и грузопотока. Приведены данные, полученные в результате полевых исследований транспортных потоков трех международных пропускных пунктов.

Abstract: The article discusses cross-border cooperation in the Russian-Ukrainian border area. The data presented in the work of checkpoints, change their number due to tensions in international relations. Analyzes changes in passenger and cargo traffic. The data obtained as a result of field studies of transport traffic near the three international checkpoints.

Ключевые слова: исторический регион, российско-украинское пограничье, трансграничные связи, трансграничный транспортный коридор.

Keywords: historical region, cross-border communication, cross-border transport corridor, the Russian-Ukrainian border.

Изучение нового пограничья России стало одним из приоритетных направлений современной отечественной политической и исторической географии [1, 3, 4, 6].

Граница между Российской Федерацией и Украиной разделяет на две части единый культурно-исторический регион – Слобожанщину [2]. Для Русского царства Слобожанщина исторически была продолжением

¹ Статья написана по итогам экспедиционного исследования МГУ «Проблемы соседства России и Украины в новых геополитических условиях (на примере Белгородской области)».

² Младший научный сотрудник лаборатории геополитических исследований ИГ РАН М.И. Ключников принимал участие в исследовательском проекте по гранту РНФ 14-18-03621 «Российское пограничье: вызовы соседства».

Засечной черты – системы оборонительных сооружений, возведенной для защиты от разорительных набегов степных кочевников. Пограничность этого региона обусловлена его природными условиями – здесь лесостепная зона сменяется степью. В заселении Слобожанщины принимали участие выходцы из Центральной России и Правобережной Украины, которые должны были стоять на защите рубежей Российского государства в обмен на земельный надел и свободу от налогообложения.

В 1765 г. свободы, ранее предоставленные жителям Слобожанщины, были упразднены, и на территории региона была образована Слободско-Украинская губерния с административным центром в Харькове, а в 1835 г. была образована Харьковская губерния. С этого времени Харьков стал не только административным, но и образовательным, культурным и экономическим центром всего региона. В 1919 г. по территории Слобожанщины была проведена граница между Украинской ССР (со столицей в Харькове) и РСФСР. В 1934 г. столица УССР была перенесена в Киев, вследствие чего украинская часть Слобожанщины утратила центральное положение в своей республике. Российская часть Слобожанщины – современная Белгородская область традиционно в экономическом и культурном плане ориентировалась на Харьков.

До 1991 г. граница между РСФСР и УССР была административной внутригосударственной, а после распада СССР получила международный статус. С российской стороны на белгородском участке границы были сформированы 15 пунктов пропуска, в том числе 4 международных автомобильных пункта пропуска (МАПП), 4 двусторонних автомобильных пункта пропуска (ДАПП – доступны только для пересечения границы жителями приграничных регионов), 6 железнодорожных пункта пропуска (ЖПП) и 1 воздушный пункт пропуска в аэропорту Белгорода. Из них после событий 2014 г. в связи с ограничениями с украинской стороны (так, в 2015 г. Украиной в одностороннем порядке закрыты местные и двусторонние пункты пропуска в Сумской, Харьковской и Луганской областях) доступными для пересечения границы остались только 4 МАПП и 1 ЖПП.

На начало 2016 г. в Белгородской области де-факто функционируют 4 международных автомобильных пункта пропуска: «Нехотеевка–Гоптовка» (на федеральной трассе М-2 «Крым», связывающей Белгород и Харьков), «Шебекино–Плетеневка» (Белгородская и Харьковская области), «Грайворон–Великая Писаревка» (Белгородская и Сумская области), «Ровеньки–Танюшевка» (Белгородская и Луганская области). Формально функционируют также 4 двусторонних пункта пропуска, однако после событий 2014 г. движение населения через них оказалось затруднено и фактически было прекращено.

Из 6 железнодорожных пунктов пропуска на границе (связующие Красную Яругу и Краснополье, Головчино и Золочев, Белгород и Харьков,

Шебекино и Волчанск, Валуйки и Купянск, Валуйки и Троицкое) функционируют 2 ЖПП: «Долбино» (Белгород–Харьков) и «Валуйки» (Валуйки–Купянск), причем лишь через один ЖПП на сегодняшний день де-факто осуществляется движение поездов («Долбино»).

По данным Федеральной таможенной службы РФ на 20.12.2015 г., через автомобильные пункты пропуска Белгородской таможни за год проследовало 6,2 млн человек, что на 8,9% меньше, чем за аналогичный период 2014 г. Таможенную границу в регионе деятельности Белгородской таможни в 2015 г. пересекли более 96 тыс. грузовых автомобилей, что на 24,5% меньше, чем в 2014 г. При этом в 2015 г. по сравнению с «военным» 2014 г. трансграничный поток пассажирских перевозок увеличился на 63,4%, за год через пункты пропуска таможни проследовало 43 736 автобусов. В целом через пункты пропуска Белгородской таможни в 2015 г. прошло около 1,3 млн единиц легкового транспорта, что меньше показателя 2014 г. на 5,5%. На 7,9% уменьшилось число грузовых железнодорожных составов в 2015 г. по сравнению с 2014 г., а пассажирских – на 82,8%[5].

Проведенные в январе–феврале 2016 г. полевые исследования на автовокзалах Белгорода показали, что автобусные маршруты из Белгорода на Украину, несмотря на конфликт, регулярны (хотя частота их курсирования снизилась примерно в 1,5 раза по сравнению с 2013 г.), к тому же есть транзитные маршруты. Осуществляются регулярные автобусные рейсы до Харькова, транзитные – до Днепропетровска, Киева, Кишинева.

Кроме регулярных маршрутов, существуют и нерегулярные (как правило, до Харькова), осуществляемые частными перевозчиками-маршрутиками и таксистами (так называемыми «бомбилами» – водителями, оказывающими неофициальные, часто нелегальные, услуги по перевозке пассажиров). Из общения с ними было выяснено, что они предлагают довезти пассажиров до границы. По словам водителей, в основном они оказывают услуги гражданам Украины. Логистика такова: пассажиров довозят до границы, затем они переходят через границу пешком. На украинской стороне их встречают другие частные перевозчики, которые уже довозят пассажиров до Харькова. Оплата по обе стороны границы принимается как в гривнах, так и в рублях.

Для пересечения границы российским гражданам необходимо иметь при себе приглашение с украинской стороны, заверенное нотариально. Стоимость такого приглашения («бизнес» по их изготовлению на территории Украины и доставке в РФ уже налажен) составляет приблизительно 200–250 гривен. Из разговора с таксистами также было выяснено, что в Харькове вполне легально работают организации, которые оформляют приглашения для российских граждан. Нотариусы

зарегистрированы на Украине и работают в соответствии с украинским законодательством.

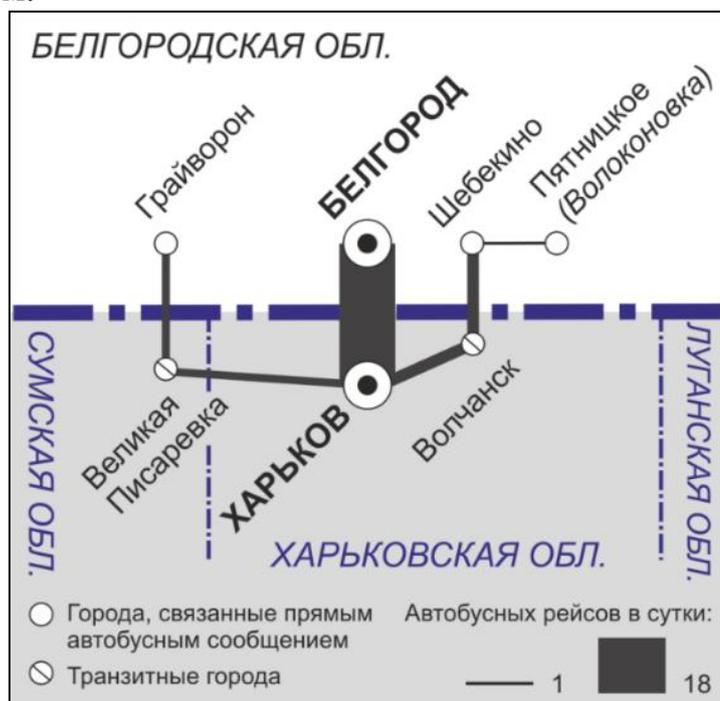


Рис. 1. Интенсивность прямого автобусного сообщения городов Белгородской области с городами Харьковской области, 2016 г. Составлено по расписаниям на автовокзалах городов Белгород, Шебекино, Грайворон.

На конец 2015 г. по сравнению с 2013 г. из десятка регулярных пассажирских поездов из России на Украину, следовавших через Белгородскую область, оставалось лишь 4. На март 2016 г. таковых насчитывалось только 2: Москва – Харьков (с прицепными вагонами Москва – Полтава и Москва – Сумы), а также Москва – Днепропетровск – Кривой Рог.

Прямые электропоезда Белгород–Харьков после 2014 г. были отменены (до 2014 г. эти электропоезда ходили регулярно, по 6 пар в день). Сегодня загруженность трансграничных поездов низкая, в среднем ниже 50%. До 2014 г. из Белгорода в Харьков ходил электропоезд «Князь Владимир», время в пути составляло 1 час 20 минут. Пограничный и таможенный контроль осуществлялся на станциях отправления в вагонах поезда. Поезд пользовался большой популярностью у белгородцев, на рейсы в выходные дни нужно было приобретать билеты заранее. С началом политического кризиса на Украине пассажиропоток в направлении Харькова начал снижаться, особенно после введения украинской стороной ограничения на въезд для российских мужчин призывного возраста. Последние месяцы электропоезд ходил только по выходным, и теперь, по информации Юго-Восточного филиала ФПК, он значится в категории «По указанию» и по факту оказался отменен.

Ключевыми трансграничными коридорами, выбранными в качестве объектов полевых исследований транспортных потоков, стали три международных автомобильных пункта пропуска (МАПП): «Нехотеевка–Гоптовка», «Шебекино–Плетеневка», «Грайворон–Великая Писаревка». Последний с российской стороны буквально накануне охлаждения отношений с Украиной был реконструирован и расширен, подвергнут техническому перевооружению. Ныне его расширившаяся пропускная способность существенно превышает потребности на данном направлении.

Основным пограничным переходом всегда являлся «Нехотеевка–Гоптовка» на транзитной трассе М-2 «Крым». Пассажиро- и грузопоток в январе-феврале 2016 г. сократился по сравнению с аналогичным периодом 2014 и 2013 гг. Сокращение происходит из-за текущей политической ситуации: украинская сторона устроила процедуру прохождения таможенного и пограничного контроля. При этом российская сторона аналогичных ограничительных мер к гражданам Украины не применяет.

В транспортном коридоре «Нехотеевка–Гоптовка» выражен перевес автомобилей с российскими номерными знаками. Он может объясняться тем, что замеры (по причине закрытого режима пограничной полосы) производились не вблизи самого МАПП, а за 12 км до него. МАПП «Шебекино–Плетеневка» характеризуется перевесом автомобилей с украинскими номерами; это объясняется тем, что для украинцев нет ограничений для пересечения границы с РФ, а в структуре трансграничных пересечений преобладают именно граждане Украины. Структура автомобильного потока на МАПП «Грайворон–Великая Писаревка» аналогична. Особенность заключается в том, что в структуре автомобилей, выезжающих из Украины, преобладают автомобили с российскими номерами, а среди машин, выезжающих из России, напротив, преобладают украинские номера.

Суммарно по всем трем пунктам пропуска в структуре трансграничного потока автомобилей преобладают личные легковые. Далее следуют микроавтобусы, которых в разы меньше. Среди них значительную долю составляют микроавтобусы частных перевозчиков (в основном с украинскими номерными знаками, что упрощает пересечение границы), осуществляющими полулегальную перевозку пассажиров до границы (реже – через границу). Малую долю в структуре транспортного потока занимают грузовые автомобили. Причина тому – ужесточение правил пересечения границы в 2014–2015 гг., увеличение длительности прохождения таможенного и пограничного контроля, взаимные торговые санкции.

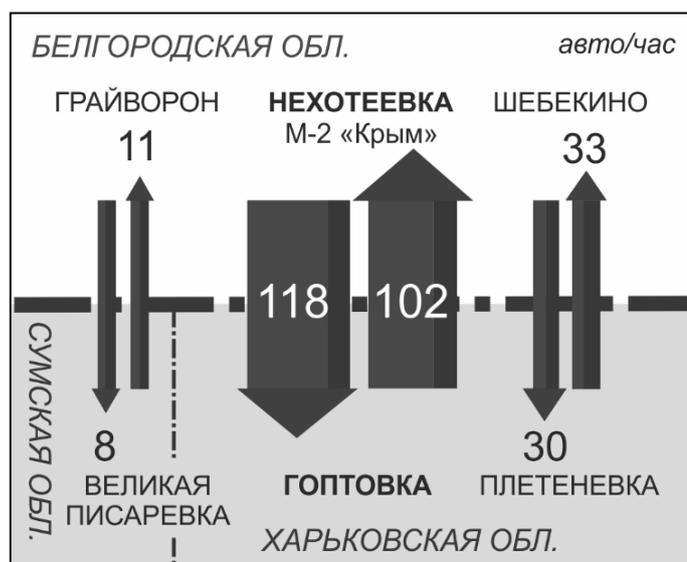


Рис. 2. Структура автотранспортных потоков на МАПИ «Нехотеевка–Гоптовка», «Шебекино–Плетеневка», «Грайворон–Великая Писаревка» по стране регистрации автомобилей. Левая часть стрелок – российские автомобили, правая часть стрелок – украинские автомобили. Цифрами показана интенсивность движения (число автомобилей в час). Составлено по результатам полевых транспортных замеров.

Такси с российскими номерными знаками встречаются на границе крайне редко; это связано с тем, что проезд на частных микроавтобусах для пассажиров выгоднее, чем проезд на такси. К тому же, платежеспособность людей, пересекающих границу (а это, в основном, граждане Украины), низкая, что вынуждает их отказываться от пользования услугами таксистов. Таксисты подвозили пассажиров только до пунктов пропуска, границу не пересекали и затем возвращались обратно.

Таможенную границу Евразийского экономического союза в регионе деятельности Белгородской таможни в основном пересекают граждане Украины, которые везут товары для личного пользования. Что касается грузовых перевозок, то экспорт товаров, оформленных в регионе деятельности таможни, превышает импорт. Экспорт, как и в предыдущие годы, имеет сырьевую направленность. За Белгородской областью сохраняется роль традиционного поставщика железной руды и черных металлов. Среди экспортных товаров наибольший удельный вес (по стоимости) имеют руды и железные концентраты, черные металлы и оборудование, механические устройства и их части. Среди основных товарных групп импорта – черные металлы, оборудование, механические устройства и их части, пластмассы и изделия из них.

Список литературы

1. Вардомский Л.Б. Российское порубежье в условиях глобализации. – М.: Либроком, 2009.
2. История Слобожанщины и Белгородского края. Учебное пособие под общей редакцией В.В. Овчинникова и Н.Н. Олейника. – Белгород, 2011.
3. Колосов В.А., Туровский Р.Ф. Феномен нового российского пограничья // Известия РАН. Серия географическая. – 1997. – № 6. – с. 51–61.
4. Колосов В.А., Зотова М.В., Себенцов А.Б. Структурные особенности экономики и градиенты социально-экономического развития приграничных районов Беларуси, России и Украины // Известия РАН. Серия географическая. – 2014. – № 5. – с. 32–46.
5. Основные итоги деятельности Белгородской таможни за 2015 год. Режим доступа: <http://ctu.customs.ru>.
6. Российско-Украинское пограничье: двадцать лет разделенного единства / отв. ред.: В.А. Колосов и О.И. Вендина. – М.: Новый хронограф, 2011.

Междугородное автобусное сообщение Белгородской области с городами России и стран СНГ, февраль 2016

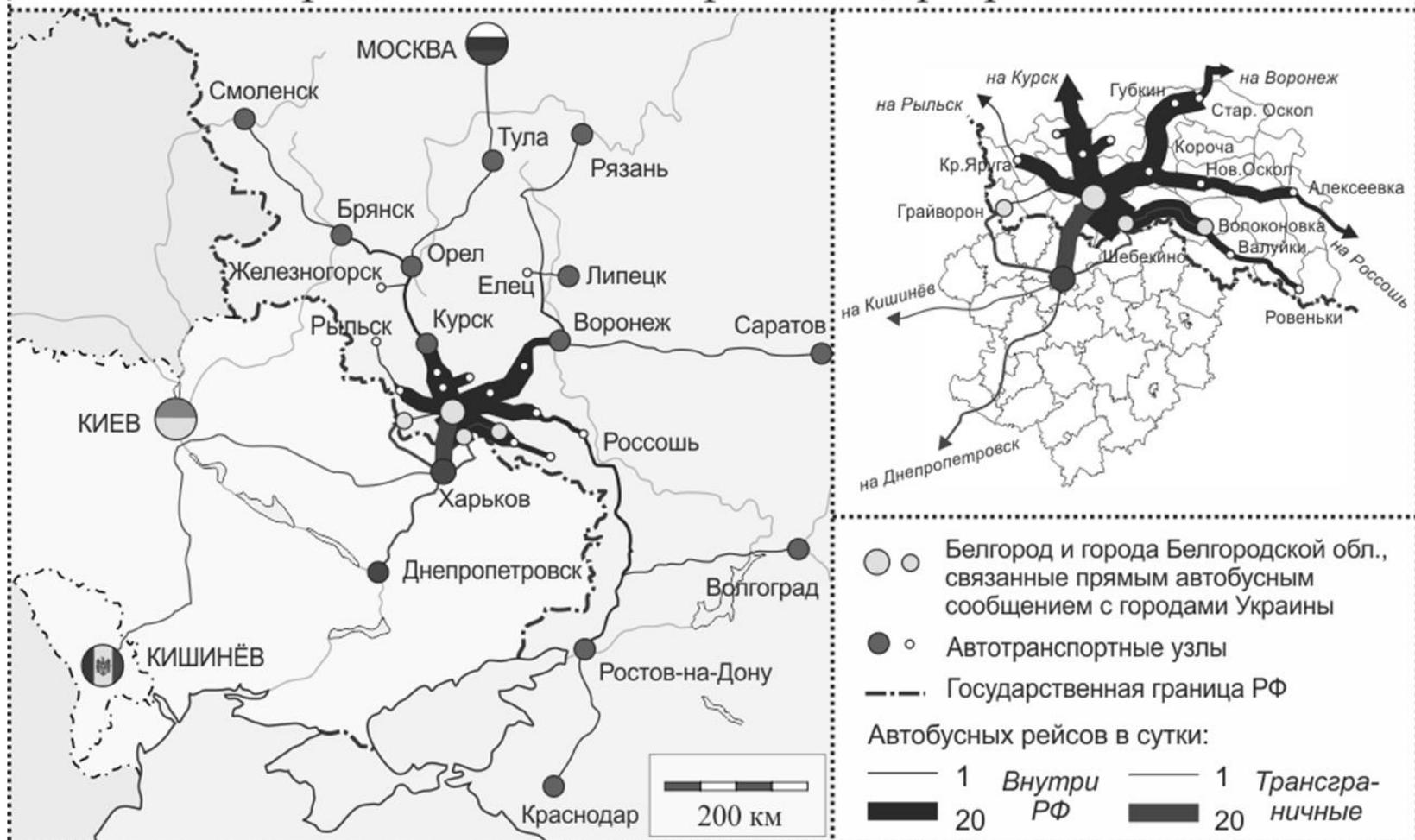


Рис. 3. Прямое междугородное автобусное сообщение городов Белгородской области, 2016 г. Составлено авторами по расписаниям на автовокзалах городов Белгород, Шебекино, Грайворон.