

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ



ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ В НОВЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

Под редакцией В.А. КОЛОСОВА и А.Б. ВОЛОДИНА

Выпуск 2

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
Институт географии

**РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ:
проблемы развития
в новых геополитических условиях**

Под редакцией
д.г.н., В.А. Колосова и
к.т.н. А.Б. Володина

Москва — 2019

УДК 91

ББК 65.049(4Рос)

Р 76

Российское пограничье: проблемы развития в новых геополитических условиях. / Под ред. В.А. Колосова и А.Б. Володина. — М., 2019. — 180 с.

DOI: 10.15356/Rusborder2019

Утверждено к печати
Ученым советом Института географии РАН

В сборник вошли материалы Всероссийской научно-практической конференции «Трансграничная инфраструктура России», организованной в апреле 2017 г. по инициативе Института географии РАН и Московской государственной академии водного транспорта. Издание состоит из двух частей. В первой представлены результаты исследований географов, экономистов, социологов, посвященные экономическим, социокультурным, инфраструктурным проблемам пограничья. Во второй части освещены научно-практические проблемы развития и функционирования трансграничной инфраструктуры и транспорта.

Отв. редакторы: В.А. Колосов, А.Б. Володин

Редакторы-составители: А.Б. Себенцов, Д.В. Заяц

Рецензенты:

— заведующий кафедрой географии и регионоведения Оренбургского государственного университета, доктор географических наук, профессор **Т.И. Герасименко**

— генеральный директор ОАО «МорТрансНииПроект», доктор технических наук, кандидат географических наук, профессор, **Г.И. Литвиненко**

Дизайнер: Марина Виноградова

ISBN 978-5-94101-349-4

© Институт географии РАН и авторы статей, 2019

Оглавление

Предисловие	5
Раздел 1. ПРИГРАНИЧНЫЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ: ПОЛИТИКА, ВОСПРИЯТИЕ, ПРАКТИКА	7
<i>Колосов В.А.</i>	
Современное российское пограничье: проблемы изучения и некоторые выводы	7
<i>Гуменюк И.С.</i>	
Факторы изменения интенсивности пересечения государственной границы Республики Польша с Российской Федерацией, Республикой Беларусь и Украиной в 2002–2016 годах	22
<i>Себенцов А.Б.</i>	
Институциональное сотрудничество на российских границах: подходы к типологии	34
<i>Шлапеко Е.А., Степанова С.В.</i>	
Приграничное сотрудничество Республики Карелия с регионами Северной Европы	49
<i>Вардомский Л.Б.</i>	
Геоэкономические условия развития новых приграничных регионов России	60
<i>Зотова М.В.</i>	
Адаптация хозяйственного комплекса Республики Крым к появлению новой российско-украинской границы	73
<i>Максимцев И.А., Межевич Н.М.</i>	
Приграничное сотрудничество в Северо-Западном федеральном округе в условиях нарастающей политической и экономической неопределенности	88
<i>Толстогузов О.В., Питухина М.А.</i>	
Социокультурные вызовы в стратегии приграничных регионов	96
<i>Токбулатова Ж.Е.</i>	
Роль государственной границы в формировании образа Казахстана в Оренбургской области и Республике Алтай	107

Раздел 2. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПОГРАНИЧЬЯ	120
<i>Алферов В.В.</i> Применение систем идентификации объектов для создания «единого окна» в речных и морских портах	120
<i>Багров Л.В., Зарецкая Е.В., Жаворонков Н.А.</i> Скоростные паромы как инструмент переключения грузопотоков внешнеторговых высокотарифицированных грузов с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт	126
<i>Амалицкая Е.Н.</i> Роль национальной опорной транспортной инфраструктуры России в развитии сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона	133
<i>Евсеев О.В.</i> Перспективы интеграции российской транспортной инфраструктуры в систему евроазиатских связей в рамках сопряжения Евразийского экономического союза с экономическим поясом Шелкового пути	140
<i>Володин А.Б.</i> Каспийский бассейн на развилке международных транспортных коридоров	148
<i>Заяц Д.В., Ключников М.И., Михайлова Е.В., Туров Н.Л.</i> Современное трансграничное взаимодействие России и Украины на участках границ в Белгородской и Брянской областях	155
<i>Володин А.Б., Алферов В.В.</i> Разработка системы «единое окно» в морском порту	169
Авторы	174
Abstract	176
Contents	178

ПРЕДИСЛОВИЕ

Статьи, вошедшие в настоящий сборник, написаны на основе докладов на Второй всероссийской научно-практической конференции «Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы», состоявшейся в Московской государственной академии водного транспорта в 2017 г. и организованной сотрудниками лаборатории геополитических исследований Института географии РАН и академии. Целью этой конференции, как и предыдущей¹, была активизация взаимодействий между академическими, университетскими исследователями и экспертами в прикладных областях.

Проблематика трансграничных связей между регионами России и соседних стран остается весьма актуальной. В последние годы значительно изменились геополитические условия приграничного сотрудничества. Вступил в силу договор о создании Евразийского экономического союза. Укрепляются многообразные контакты между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, особенно Китаем. Украина превратилась во враждебную страну; решение проблем отделившихся от нее территорий Донецкой и Луганской областей потребует больших и длительных усилий. Стало очевидно, что санкции ЕС против России и контрсанкции носят долговременный характер, и перспективы существенного улучшения отношений с соседними европейскими странами пока не просматриваются. Вместе с тем, приграничное сотрудничество с этими странами в наименьшей степени пострадало от разного рода санкций. Все эти изменения оказали значительное влияние на трансграничные взаимодействия, повлекли необходимость адаптации населения и хозяйства приграничных территорий России, в том числе инфраструктуры.

¹ См. сборник Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы. / Под ред. В.А. Колосова и А.Б. Володина. — М., 2016. — 188 с.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

Произшедшим сдвигам посвящен ряд статей сборника. В его первой части рассматривается широкий круг геополитических, экономических и социокультурных проблем российского пограничья. Сотрудники Института географии РАН обсуждают результаты работы над пятилетним грантом РФ «Российское пограничье: вызовы соседства» (2014–2018). В нескольких статьях анализируются изменения в трансграничных взаимодействиях и приграничном сотрудничестве между регионами Северо-Запада России и их соседями. Представляют интерес основанные на большом фактическом материале статьи, посвященные адаптации хозяйственного комплекса Республики Крым к новой российско-украинской границе и эволюции институциональной организации приграничного сотрудничества.

Во второй части рассматриваются технические и практические вопросы функционирования государственной границы России — важного фактора трансграничных взаимодействий. Поднимаются общие проблемы транспортной политики Евразийского экономического союза и сопряжения евразийской интеграции с китайской инициативой «Один пояс — один путь». Предлагаются пути оптимизации работы пунктов пропуска, в частности, в морских портах.

Сборник выходит в канун Третьей научно-практической конференции, посвященной российскому пограничью. Организаторы надеются, что эти конференции станут регулярными и превратятся в площадку коммуникаций между учеными, государственными органами и участниками конкретных проектов в пограничье.

В.А. Колосов

*Заместитель директора Института географии РАН,
вице-президент Русского географического общества,
доктор географических наук, профессор*

Раздел 1.

ПРИГРАНИЧНЫЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ: ПОЛИТИКА, ВОСПРИЯТИЕ, ПРАКТИКА

СОВРЕМЕННОЕ РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ: ПРОБЛЕМЫ ИЗУЧЕНИЯ И НЕКОТОРЫЕ ВЫВОДЫ

В.А. Колосов

Институт географии РАН, г. Москва;

E-mail: vladimirkolossov@gmail.com

Российское пограничье — обширное поле исследований, которые должны проводиться в разных масштабах — от общегосударственного, или макрорегионального, до локального. Наша страна граничит с 16 странами, обладает самой протяженной в мире сухопутной границей и сталкивается с огромным разнообразием проблем соседства. Эти проблемы по-разному проявляются на разных пространственных уровнях, что диктует необходимость территориально дифференцированного подхода к их изучению. Их актуальность определяется развитием интеграционных процессов в рамках ЕврАзЭС, «поворот на восток» во внешних связях и изменившимся форматом взаимодействий с соседними странами ЕС, риском обострения региональных конфликтов вблизи российских границ. Пограничными исследованиями занимаются представители разных научных дисциплин — географы, экономисты, политологи, историки, социологи (перечень далеко не полный).

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

В России начинает складываться междисциплинарное сообщество экспертов, для которых пограничные исследования стали областью специализации. Они призваны выработать четкие представления о жизни границы, ее функциональном и инфраструктурном обустройстве, повседневных проблемах людей, особенностях взаимодействий с соседними странами, многообразии ситуаций на разных участках протяженной российской границы, сложившемся под влиянием разнородных природно-географических, социально-экономических, демографических, этнокультурных и политических факторов. Одна из главных задач пограничных исследований — рассмотреть предпосылки и текущее состояние приграничного сотрудничества как феномена, отражающего баланс интересов разных акторов, участвующих в трансграничных взаимодействиях — от местных жителей до транснационального бизнеса и межгосударственных союзов.

Настоящая статья посвящена проблемам изучения российского пограничья и некоторым выводам, сделанным авторами вышедшей в конце 2018 года монографии «Российское пограничье: вызовы соседства» [12], написанной по итогам одноименного пятилетнего проекта РНФ и предыдущих исследований. Авторы ставили своей задачей выяснить соотношение объективных и субъективных обстоятельств, логики экономической и экологической рациональности, подкрепляемой здравым смыслом, и логики страхов и угроз, базирующейся на стереотипах, манипулировании информацией и навязывании представлений, отражающих смену геополитических ориентиров и интересов элит. В фокусе исследования были механизмы и институты трансграничных контактов, пути преодоления противоречий между внутри- и внешнеполитическими процессами, интересами национальной безопасности и выгодами свободных взаимодействий.

Влияние государственной границы на приграничные районы: устойчивость и высокая динамичность

Государственная граница — не просто линия, обозначающая пределы государственного суверенитета, но и показатель дееспособности государства, отражение его природы, системы ценностей, моделей поведения, отношений между обществом, гражданином и властями. Ее влияние на социум приграничных районов многообразно и в современную эпоху необычайно динамично. Соотношение между ее контактными и барьерными функциями подвижно. Оно меняется в зависимости от перипетий международной обстановки и двусторонних отношений, состояния экономики сопредельных стран и регионов, курсов валют, цен, таможенных пошлин, транспортных тарифов и т.д. Поэтому изменчивы и многие трансграничные потоки, что осложняет деятельность транспортных и пограничных служб. Недаром ключевое понятие в современных исследованиях границ, которое трудно однозначно и кратко перевести на русский — «bordering». Оно означает не только формирование и обустройство границ, но и постоянный процесс изменения их режима, функций, общественного значения — например, в результате изменения политических стратегий, сдвигов в международной обстановке и двусторонних отношениях, курса валют и мировых цен, в ходе повседневной деятельности политических институтов и практики трансграничных взаимодействий и т.д.

В то же время функции границы представляют собой устойчивый социальный феномен, определяющий территориальную структуру страны, в том числе соотношение между центральными и периферийными регионами, конфигурацию коммуникаций, а также региональные идентичности, социальные представления об окружающем мире и стереотипы. Система расселения и территориальная структура хозяйства обладают большой инерцией и определяют демографические и социально-экономические различия по разные стороны границы, а стало быть, и «разность потенциалов», генерирующую трансграничные потоки. Так называемые фантомные границы, утратившие свои функции десятки и даже сотни лет назад, до сих пор проявляются в хозяйстве, культуре и самосознании граждан, оказывают влияние

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

на государственное строительство и отношения с соседними странами [6].

Соотношение между безопасностью и открытостью границы

Граница и прилегающая к ней полоса — «кожа» государства, и ее «здоровье» — условие нормального функционирования всего его «тела» — сложного государственного механизма. «Здоровье» пограничья зависит от настройки его функций в обеспечении безопасности государства, с одной стороны, а с другой — во взаимодействии с окружающим миром и особенно соседней страной (коммуникаций, транзита, посредничества). Эта настройка сопряжена со значительными сложностями. Издержки чрезмерного усиления барьерных функций границ трудно поддаются учету, что влечет преувеличение рисков и «закручивание гаек» на всякий случай, вопреки рациональной логике. Однако усиление препятствий для трансграничных взаимодействий, которое обосновывается задачами укрепления безопасности — такая же крайность, как и призывы к полной «прозрачности» границ, и приводит к серьезным проблемам, связанным с изоляцией, хорошо известным из опыта СССР.

Один из примеров выбора между стратегическими сценариями развития региона — эксклавная Калининградская область. С конца 1990-х гг. ее резкую демилитаризацию стали противопоставлять расширению НАТО на восток и укреплению его военной инфраструктуры вблизи российских границ. Поэтому еще в начале 2000-х гг. возникла перспектива возвращения региону роли «самого западного редута страны», выдвинутого в сторону потенциального противника. Альтернативой был курс на всемерное использование выгод нового географического положения области в интересах как всей России, так и самого региона, экономическую и политическую открытость, превращение региона в «опытный полигон» сотрудничества с европейскими странами, связанное с устранением препятствий для трансграничных обменов и развитием приграничных контактов, обеспечением благоприятного климата для иностранных инвестиций, расширением внешней торговли, логистических функций. Однако оптимальный путь — достижение баланса между зада-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

чами обеспечением безопасности страны и конкретно Калининградской области и ее открытостью. Более того, в нынешних условиях одно невозможно без другого [13, 14].

Между интересами безопасности и необходимостью облегчения трансграничных взаимодействий нет жесткого противопоставления. Одно из условий укрепления национальной безопасности — достижение устойчивого социально-экономического развития приграничных регионов, поддержание или повышение уровня жизни их населения до величин, сопоставимых с соседними странами. Этому способствуют трансграничные контакты, которые облегчают диффузию инноваций, знаний и компетенций, сдерживают процессы депопуляции благодаря компенсации дефицита развития за счет ресурсов и возможностей соседей. Извлекаемая населением рента приграничного положения повсеместно служит фактором снижения социальной напряженности. Многие задачи обеспечения национальной безопасности и вовсе не могут быть решены без приграничного сотрудничества. Это в первую очередь касается экологической и эпидемиологической обстановки, водопотребления, засух, суховеев, наводнений, распространения вирусов и прочих угроз, не признающих политических границ.

Наибольшее значение приобретают не запретительные, а превентивные и регулятивные меры, позволяющие использовать контактные функции границ к общей выгоде, минимизировать издержки пограничных барьеров и потенциальные риски национальной безопасности. Отказ от крайностей означает поиск сбалансированной пограничной политики, требующий понимания процессов, происходящих в соседней стране и на ее пограничных территориях.

Успешное развитие приграничных территорий важно еще и потому, что граница — «витрина» государства. Она не только определяет контуры территории, на которую распространяется государственный суверенитет и служит рубежом национального экономического, социального, политического и культурного пространства, но и представляет собой социальный конструкт, элемент национальной идентичности и одновременно мощный инструмент ее формирования. К сожалению, состояние многих пограничных переходов, особенно в восточной части страны,

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

далеко от современных требований. На некоторых из них пограничные службы до сих пор располагаются в неподходящих арендованных помещениях и являют резкий контраст, например, прекрасно оборудованным китайским переходам — настоящим «воротам» страны.

Приграничье и периферия — синонимы?

Большинство приграничных регионов по обе стороны российских границ отличаются невысокими показателями душевого производства ВРП относительно средних значений по своим странам. Исключение — регионы ресурсного типа, в которых добываются наиболее ликвидные виды сырья, прежде всего нефть и газ, а также некоторые старопромышленные районы и регионы, расположенные рядом с политическими и экономическими столицами. На юге и востоке российское пограничье на большей части протяженности пока несколько превосходит прилегающие районы соседних стран, однако эта картина меняется в результате успешного развития экономики граничащих с Россией нефтедобывающих регионов Казахстана и китайского пограничья [5]. Отсталость или депрессивный характер экономики приграничных регионов затрудняет взаимодействие и сотрудничество. К сожалению, тенденция к относительному сглаживанию разрыва в социально-экономических показателях между регионами российского пограничья и их западными соседями, кроме Белоруссии и Украины, была прервана девальвацией рубля в конце 2014 г. На значительной части пограничья между Россией и странами ЕС социально-экономический градиент остается значительным.

Во взаимной торговле пограничных регионов РФ с соседними странами сложилась выраженная асимметрия в соотношении экспорта и импорта. Динамика внешнеторговых связей пограничных регионов отражает изменения, которые происходят в национальных экономиках благодаря влиянию международных организаций — ВТО, ЕС, Таможенного союза, ЕврАзЭС, национальных политик замещения импорта в интересах безопасности государств. Крупный внешнеторговый дефицит российских приграничных регионов в торговле с Украиной (до кри-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

зиса) и Беларусью был связан с разной структурой ввоза и вывоза и более высокой конкурентоспособностью белорусских и украинских товаров на российском внутреннем рынке. Асимметрия российско-китайской приграничной торговли еще более выражена в силу узкой специализации восточных регионов России. Российская часть пограничья предстает поставщиком сырья в сопредельные регионы и потребителем товаров и услуг из них. Для территорий, граничащих с Казахстаном, напротив, характерно устойчивое превышение экспорта над импортом, что связано с обменом энергоносителями. Нефть и газ, добываемые в казахском приграничье, поступают на переработку в соседние российские регионы, а затем их продукция экспортируется в Казахстан. Эта схема была унаследована от территориально-производственного комплекса СССР и продолжает действовать. Однако Казахстан стремится к созданию полного цикла производств на своей территории.

Различия в структуре хозяйства по разные стороны «новых» границ, возникших после распада Советского Союза, часто существенно меньше, чем в «старом» пограничье. Но сильные трансграничные градиенты и резкая асинхронность развития усугубляют асимметрию взаимодействий и отток ресурсов, могут подрывать доверие в отношениях между странами-соседями, препятствуют равноправному сотрудничеству.

Согласно международному опыту, наиболее успешно приграничное сотрудничество обычно между регионами со сходным уровнем развития, однако, в других случаях определенный градиент, наоборот, порождает активные, хотя, как правило, асимметричные взаимодействия и сотрудничество.

Интенсивность и характер взаимодействий

Несмотря на геополитические сдвиги последних лет, закономерно усилившие роль границ как рубежей обеспечения национальной безопасности, другие трудности и проблемы, приграничные взаимодействия выгодны для России. Они облегчают диффузию инноваций и передачу знаний и компетенций, замедляют депопуляцию, компенсируют недостатки периферийного положения приграничных территорий, благоприятно влияют на

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

территориальную структуру страны. Рентно-спекулятивная модель отношений с соседями, типичная для российского пограничья в первое постсоветское десятилетие, сменилась более дифференцированными взаимодействиями, связанными с развитием малого бизнеса, услуг, туризма. Диверсификация взаимодействий в приграничной зоне связана, во-первых, с развитием малого бизнеса (кафе, мастерские, гостиницы, предприятия сферы услуг и пр.), во-вторых, с приобретенным опытом трансграничных взаимодействий, пониманием правил поведения в иной социальной среде. Практически повсеместно — от Китая до Норвегии россияне используют возможности сферы услуг, здравоохранения, образования и отдыха, имеющиеся в соседней стране.

Интенсивность трансграничных связей находится в прямой зависимости не столько от близости к границе, сколько от положения населенного пункта в региональной системе «центр–периферия». Чем выше иерархический ранг поселения, тем больше возможностей имеет население для трансграничных поездок. Зависит интенсивность связей и от сложившихся линейно-узловых структур: территориальная «глубина» взаимодействий значительно больше вдоль полимагистралей, связывающих основные города и транспортные узлы России и соседних стран. Один из ярких примеров — Смоленская область, в которой «глубина» российско-белорусских взаимодействий значительно больше вдоль автомагистрали М1 Москва–Минск. Благодаря «открытым» границам в пограничье между Россией и сопредельными странами ЕАЭС российские территории могут сильнее тяготеть к региональному центру соседнего государства, чем к собственному, и наоборот. Условия для этого заданы как транспортной доступностью, историческими, политическими факторами и функциональной спецификой связей.

Чем интенсивнее трансграничные взаимодействия, тем больше шансов для сохранения обменов и партнерства даже при неблагоприятных экономических и политических обстоятельствах. В пограничье сформировались общности, живущие «на две страны», чьи сезонные и недельные перемещения связаны с пересечением границы. В их числе — смешанные супружеские пары и их дети, предприниматели, осевшие в соседних странах российские специалисты. Члены таких «трансгранич-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

ных» общностей — естественные инициаторы и активные участники совместных проектов. Коллективный опыт этих людей порождает в российском пограничье заметный демонстрационный эффект в образе жизни и потреблении.

Материалы исследования пограничья, в частности, между Россией и Эстонией, Россией и Украиной, показывают, что полностью «закрыть» границу в современном взаимозависимом мире практически невозможно. Кризисные явления и острые конфликты на межгосударственном уровне не приводят к тотальному свертыванию трансграничных взаимодействий: повседневные потребности людей и нужды экономики, накопленный в предыдущие годы позитивный опыт способствуют сохранению критически необходимого уровня контактов.

При этом связь между «прозрачностью» границы и интенсивностью трансграничных контактов далеко не прямолинейна: открытости границы и политики добрососедства еще недостаточно для активизации трансграничных контактов. Более того, снятие барьеров может привести к новым, подчас неожиданным проявлениям асимметрии взаимодействий, как это произошло в пограничье между Россией и Казахстаном.

Усиливающаяся геополитическая и экономическая турбулентность делает особенно актуальным вопрос об устойчивости и изменчивости контактных и барьерных функций границы. Неопределенность перспектив отношений России с ЕС и другими странами Запада, Украиной, ДНР и ЛНР сильно влияет на перспективы приграничного сотрудничества, лишает инвесторов и местные администрации возможности выстраивать долгосрочные планы.

Восприятие соседней страны, политика и практика трансграничных взаимодействий

Позитивные сдвиги в трансграничных взаимодействиях определяются не только прагматическими задачами экономического развития, но и нередко труднопредсказуемыми субъективными факторами национального, регионального и локального уровня. Необходимы благоприятное восприятие соседней страны (региона), осознание взаимных выгод сотрудничества.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

Отношение к внешним соседям в сильнейшей степени подвержено влиянию стереотипов общественного мнения. Функции и режим каждой диады границ во многом определяются «геополитическим кодом» двусторонних отношений — их долговременной моделью, формирующей прочный имидж соседней страны в общественном сознании, передаваемый от поколения к поколению, в том числе благодаря политическому дискурсу, развиваемому и транслируемому СМИ. Негативные ментальные конструкции передаются от поколения к поколению через дискурс о действительных или мнимых исторических обидах и несправедливостях, утверждение мифологизированной интерпретации общей истории и негативных стереотипов. Так происходит, например, в Финляндии: согласно исследованию Ю. Лайне и других финских авторов, антироссийские чувства внедрены там в общественное сознание и воспринимаются как естественные и самоочевидные («Россия никогда не изменится»), хотя образ восточного соседа стал гораздо более сложным и дифференцированным [10, 15]. Таким образом, барьерная функция границ и отчуждение в восприятии соседней страны воспроизводятся через мобилизацию исторической памяти. Негативные стереотипы имеют вполне осязаемые материальные последствия для трансграничных взаимодействий, особенно тех, что требуют доверия и интереса к противоположной стороне — инвестиций, туризма.

В результате ускорения общественных процессов и в результате радикальных геополитических сдвигов восприятие границы и сопредельной страны жителями приграничных территорий иногда может меняться в сравнительно короткие сроки. С одной стороны, их потребности и повседневный опыт способствуют улучшению имиджа соседей, постепенному формированию видения границы как оси единого трансграничного пространства. С другой стороны, политический дискурс, драматизирующий различия идентичностей по разные стороны границы, может укреплять ее интерпретацию как «священного рубежа родины» или разграничительной линии между «цивилизациями» [7].

Геополитический кризис, инициированный событиями 2014 г. на Украине, сильно повлиял на трансграничные взаимо-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

действия между Россией и рядом ее соседей. Этот кризис назревал давно и среди западных аналитиков ассоциируется с завершением распада постсоветского пространства и окончательным освобождением бывших советских республик от «имперского ига» России. Действительно, в последнюю четверть века дезинтеграционные процессы в российском пограничье явно превалировали над интеграционными. С течением времени надежды на восстановление прежних связей между бывшими советскими республиками таяли, попытки влить новое вино в старые меха становились все более затратными и малопродуктивными. Если вначале казалось, что бывшие советские республики «обречены» на сотрудничество в силу общности исторических судеб, единства системы расселения и хозяйства, то ныне очевидно, что для этого необходимы значительные усилия. Число людей, выросших в одной стране, учившихся по одним и тем же учебникам и сходным образом оценивавших исторические события, резко сократилось, прежние производства устарели и деградировали, интересы нового бизнеса — иные, так же как и ценностные ориентации молодых поколений, выросших и социализированных в независимых национальных государствах, имеющих собственные геополитические ориентиры. Ощущение необратимости процессов размежевания усиливала неопределенность, а иногда и открытая враждебность отношений между Россией, ЕС и другими странами Запада, информационные и дипломатические войны, политика санкций, попытки превратить РФ в страну-«изгоя», нарушающую устойчивый мировой порядок и играющего против международных правил.

Господствующие и альтернативные социальные представления о сложившихся и желательных отношениях с соседними странами, взаимодействиях с ними, режиме и функциях границ можно проанализировать, с одной стороны, с помощью изучения политического дискурса в СМИ и исторических нарративов, процесса трансляции ценностей и стереотипов через систему образования, а с другой — идентичности и взглядов жителей пограничных городов и районов, символического ландшафта и памятных мест.

Российский политический дискурс, касающийся отношений с сопредельными странами, в течение всего постсоветского пе-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

риода был сфокусирован на балансе между условным западным и восточным (евразийским) вектором во внешних связях страны. Но при этом дискурс претерпел коренные изменения. Ныне евразийская интеграция («восточный вектор») представляется одной из форм глобального соперничества между Россией и Западом. Перераспределение контактных и барьерных функций между границами со странами бывшего СССР интерпретируется как результат их выбора между ассоциацией с ЕС и участием в проектах евразийской интеграции под эгидой России. Отношения России и западного сообщества, таким образом, рассматриваются как жесткая геополитическая конкуренция и «игра с нулевой суммой». Произшедшие сдвиги проявились, в частности, в резком ухудшении имиджа ЕС в России, появлении жесткого барьера вдоль границы с Украиной, превратившейся во враждебную страну. Значительно укрепилась гегемония официального дискурса. Левый и национал-патриотический дискурсы по многим вопросам практически слились [8, 9].

Эти процессы нашли отражение и во взглядах населения приграничных городов. В условиях глобализации, ослабляющей значение национальных государств, и все более непростой геополитической ситуации жители многих приграничных территорий начинают остро осознавать свою отличительность [1]. Культура, события прошлого, языки и этничность оживают даже там, где они казались прочно забытыми. В государствах, где деятельность приграничных сообществ рассматривается как угроза национальному суверенитету, доминирует политика размежевания с соседом и продвижения единой национальной культуры. Однако действия, которые раньше обеспечивали консолидацию, в условиях информационной открытости влекут за собой потерю доверия части граждан и ослабление легитимности власти. Недостаточное внимание к специфическим интересам жителей пограничья, их самобытности и особенностям локальной исторической памяти негативно влияет на общенациональную идентичность. Преодолеть эту ситуацию невозможно без постоянно действующего диалога с соседями по другую сторону границы. Деполитизация истории, вынесение ее «больных вопросов» в сферу совместных публичных обсуждений, значительно снижают накал страстей, помогает оппонентам услышать друг друга. Публичность этого процесса способствует включению

Проблемы развития в новых геополитических условиях

локальных версий истории в большой исторический нарратив государства. Число «закрытых тем» и возможностей для спекуляций о неправомерности границ уменьшается, а значит, снижаются и угрозы национальной безопасности [4].

В этих условиях быстро меняется символический ландшафт пограничья России и сопредельных стран. Новые независимые государства (в частности, Украина) пытаются укрепить свой суверенитет и национальную идентичность, проводя политику тотального символического размежевания с Россией — искоренения топонимов, напоминающих о советском прошлом, унификации коллективной памяти по всей стране, включая и пограничье. На Дальнем Востоке, напротив, изменения в символическом ландшафте пограничных городов отражают стремление к партнерским отношениям с Китаем, хотя практическая реализация этих намерений приносит иногда противоречивые результаты [2].

На границах со странами ЕС российские граждане лучше относятся к соседям, чем жители сопредельных государств — к россиянам. Вместе с тем, жители граничащих с Россией территорий более позитивно воспринимают россиян, чем население в среднем. Напротив, жители сопредельных с РФ регионов Казахстана и Китая настроены по отношению к россиянам более позитивно, чем россияне к ним.

Один из важных выводов, вытекающих из опыта изучения нового пограничья России, заключается в том, что процессы государственного строительства и текущие внутривластные обстоятельства и ход государственного строительства имеют гораздо большее влияние на приграничные взаимодействия, чем евразийская интеграция. Поэтому хозяйство приграничных районов все больше связано с внутренним рынком, а не с сопредельной страной, что приводит к нарастанию периферийности пограничья [11]. В России и некоторых других странах бывшего СССР его доля в населении и экономике снижается. Неравномерность экономических процессов вызывает дальнейшую дифференциацию и фрагментацию пограничного пространства, усиление как трансграничных, так и внутренних контрастов между успешными и депрессивными областями, центром и периферией.

В заключение хотелось бы еще раз подчеркнуть необходимость разработки территориально дифференцированной российской политики соседства, отвечающей его вызовам и в то же время способствующей росту благосостояния миллионов людей, живущих в пограничье, обеспечивающей условия для их нормальной жизни и безопасность страны. Такой подход предполагает координацию деятельности многих федеральных ведомств, региональных и муниципальных властей, институтов гражданского общества, местного бизнеса и населения, учет разных групп интересов и развитие институтов трансграничных взаимодействий. Приграничное сотрудничество позволяет добиваться конкретных результатов, меняя ситуацию в российском приграничье к лучшему. Его деполитизация ослабляет зависимость жизни в приграничных регионах от международной обстановки и колебаний в двусторонних отношениях.

Опираясь на опыт последних лет, можно также утверждать, что политика соседства может успешно развиваться только на принципах равноправия, совместного финансирования разрабатываемых программ и четко прописанных взаимных обязательств, согласования стратегий и конкретных проектов, региональных и муниципальных планов. Тогда можно надеяться, что важнейшие для России интеграционные проекты, играющие особенно заметную роль в приграничье, достигнут своих целей.

Источники:

1. Вендина О.И. Города на границе: испытание этнокультурным разнообразием. Часть 1 // Городские исследования и практики, 2016. Т.1, №3. — С. 7–30.
2. Вендина О.И., Гриценко А.А. Культурный ландшафт пограничья и борьба за символические ресурсы утверждения суверенитета / В фокусе наследия. Под ред. М.Е. Кулешовой. — М.: Институт географии РАН, 2017. — С. 400–418.
3. Гриценко А.А. Восприятие соседей в приграничных городах Крыма после 2014 года // Региональные исследования, 2018. №3 (61). — С. 109–114.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

4. *Зотова М.В., Гриценко А.А., Себенцов А.Б.* Повседневная жизнь в российском пограничье: мотивы и факторы трансграничных практик // Мир России, 2018. Т. 27, №4. — С. 56–77.
5. *Зотова М.В., Колосов В.А., Гриценко А.А., Себенцов А.Б., Карпенко М.С.* Территориальные градиенты социально-экономического развития российского пограничья // Известия РАН. Серия географическая. 2018. №5. — С. 7–21.
6. *Колосов В.А.* Фантомные границы как феномен в политической географии // Вестник Московского университета. Сер. 5. География, 2017. №5. — С. 3–11.
7. *Колосов В.А.* Парадоксы глобализации и новое «огораживание» государственной территории в современном мире // Региональные исследования, 2018. №3 (61). — С. 9–18.
8. *Колосов В.А., Зотова М.В., Попов Ф.А., Гриценко А.А., Себенцов А.Б.* Постсоветское пограничье России между Востоком и Западом (анализ политического дискурса). Часть I. Глядя на Запад // Полис. Политические исследования. 2018. №3. — С. 42–59.
9. *Колосов В.А., Зотова М.В., Попов Ф.А., Гриценко А.А., Себенцов А.Б.* Постсоветское пограничье России между Востоком и Западом (анализ политического дискурса). Часть II. Глядя на Восток // Полис. Политические исследования, 2018. №5. — С. 57–69.
10. *Лайне Ю.* Восприятие России в общественном сознании Финляндии // Сравнительная политика, 2017. Том 8. №1. — С. 123–139.
11. *Морачевская К.А., Карпенко М.С.* Влияние евразийской интеграции на экономическое взаимодействие в российско-белорусском и российско-казахстанском приграничье // Региональные исследования. 2018. №3. — С. 92–100.
12. Российское пограничье: вызовы соседства. Под ред. В.А. Колосова. — М.: ИП Матушкина И.И., 2018. — 562 с.
13. *Федоров Г.М.* Калининградская дилемма: «коридор развития» или двойная периферия? Геополитический фактор развития российского эксклава на Балтике // Балтийский регион, 2010. №2. — С. 5–15.
14. *Федоров Г.М., Зверев Ю.М., Корнеевец В.С.* Россия на Балтике: 1990–2012 годы. — Калининград: БФУ им. И. Канта, 2013. — 252 с.
15. *Luostarinen H.* Finnish Russophobia: The Story of an Enemy Image // Journal of Peace Research, 1989. — Vol. 26. — N1. — P. 123–137.

ФАКТОРЫ ИЗМЕНЕНИЯ ИНТЕНСИВНОСТИ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ РЕСПУБЛИКИ ПОЛЬША С РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ, РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ И УКРАИНОЙ В 2002–2016 ГОДАХ

И.С. Гуменюк

*Институт природопользования, территориального развития
и градостроительства, Балтийский федеральный университет
им. И. Канта, г. Калининград;
E-mail: igumeniuk@kantiana.ru*

Войдя в состав Европейского союза, Республика Польша стала страной, чья часть государственной границы одновременно является и внешней границей ЕС. Внешними для ЕС являются участки государственной границы Польши с Российской Федерацией (210 км), Республикой Беларусь (418 км) и Украиной (525 км). Вхождение Польши в ЕС с одновременным вхождением в Шенгенское пространство потребовало от страны отказа от ранее существовавших механизмов организации взаимного пересечения государственной границы со странами, не входящими в ЕС. Их место заняли унифицированные правила Шенгенского договора, регламентирующего не только упрощенный пограничный контроль внутри ЕС, но и принципы организации паспортно-визового контроля на внешних границах ЕС. Процесс подготовки и введения норм Шенгенского законодательства в Польше продолжался три года и закончился в конце 2007 г. Период технической подготовки страны к выдаче общеевропейских виз сопровождался изменениями в работе паспортно-визового контроля на границе с Россией, Белоруссией и Украиной. В 2002–2003 гг. на всех

Проблемы развития в новых геополитических условиях

рассматриваемых участках границы были введены механизмы национальных виз, сменившиеся в 2008 г. с польской стороны переходом к выдаче шенгенских виз. Наряду с утвержденным принципом организации паспортно-визового контроля на внешних границах, Европейский парламент в 2006 г. дал странам-членам возможность заключения двухсторонних соглашений о введении упрощенного порядка пересечения границы для лиц, проживающих в приграничной зоне двух государств [1]. Польша воспользовалась этим правом, заключив договоры о реализации местного (или малого) приграничного передвижения (МПП) со всеми тремя соседями — не членами ЕС (Россия, Украина, Белоруссия). В силу противоречивого характера международных отношений Польши с сопредельными странами, эти договора имеют разную судьбу, что нашло отражение в показателях интенсивности передвижения населения на участках государственной границы Польши с Россией, Белоруссией и Украиной.

Интенсивность пересечения государственной границы между двумя странами зависит от множества факторов, в частности от уровня развития приграничной инфраструктуры, разницы в уровнях и моделях социально-экономического развития стран, характера двухсторонних отношений, культурных и языковых особенностей и т.д. Однако, на взгляд автора, институциональные условия организации работы государственной границы стоит признать ведущим фактором, влияющим на характер и интенсивность взаимных пересечений населения, проживающего по обе стороны границы.

Для подтверждения данной гипотезы обратимся к официальной статистике пограничной службы Республики Польша. На рис. 1 представлен график изменения совокупного числа пересечений государственной границы Польши с Россией, Белоруссией и Украиной. С 2002 по 2016 гг. общее число пересечений границы выросло с 25 млн. до 34 млн. При этом интенсивность пересечений в разные периоды имела как восходящую (2004–2006 гг., 2009–2015 гг.), так и нисходящую динамику (2006–2009 гг., с 2015 г. по настоящее время). Это связано с изменением общих условий работы государственной границы Польши, а также с коррекцией механизма осуществления паспортно-визового контроля на границе с каждым из государств.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

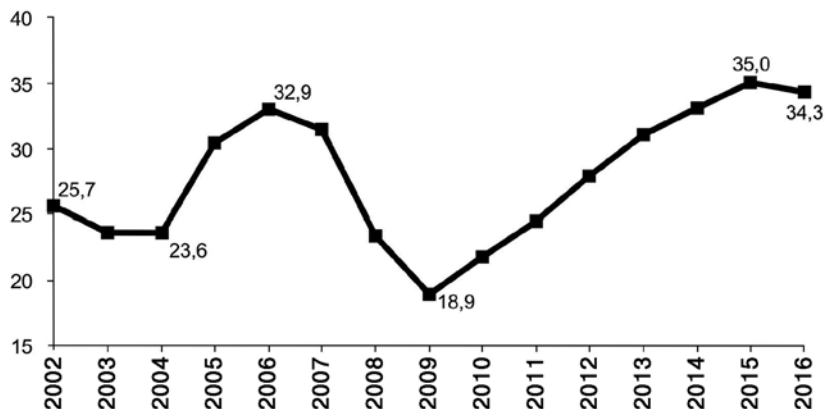


Рис. 1. Число взаимных пересечений государственной границы Польши с Россией, Белоруссией и Украиной в 2002–2016 гг., млн. [2].

С точки зрения вклада в итоговый показатель каждой из границ, ведущая роль принадлежит польско-украинской границе: на нее приходится более 50% общего числа пересечений. При этом, если в 2002 г. доля была ниже 50% (47,5%), то по итогам 2016 г. доля возросла до 64,5%. Вклад польско-белорусской и польско-российской границ в итоговый показатель числа пересечений за исследуемый период уменьшился с 37% до 23% (польско-белорусская граница) и с 15,4% до 12,4% (польско-российская граница). Динамика числа пересечений в разрезе отдельных границ дана на рис. 2.

Целесообразно детально рассмотреть изменения ситуации с интенсивностью работы различных участков государственной границы Республики Польша за исследуемый период.

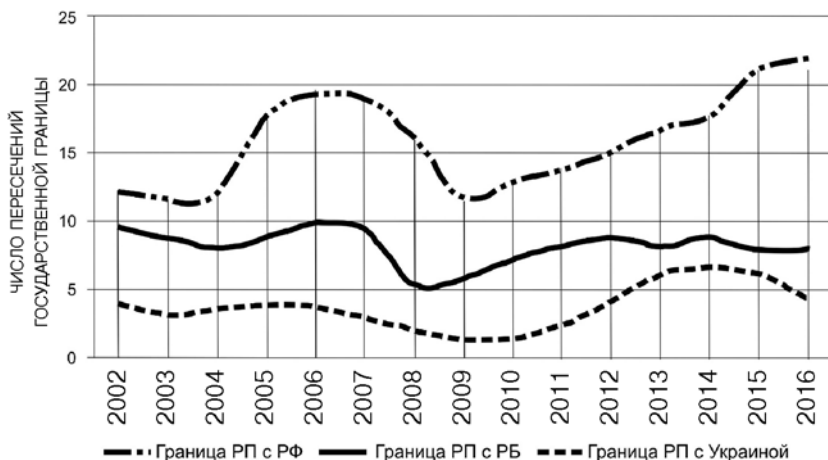


Рис. 2. Число взаимных пересечений государственной границы Республики Польша (РП) с Российской Федерацией (РФ), Республикой Беларусь (РБ) и Украиной в 2002–2016 гг., млн. [2].

Граница Республики Польша с Украиной

На начало 2017 г. на польско-украинской границе функционировало 9 пунктов пропуска, три из которых — железнодорожные, а в двух совмещаются автомобильный и пешеходный способы перемещения через границу. На момент вступления Польши в ЕС число ежегодных пересечений польско-украинской границы в среднем составляло 12 миллионов. Введение визового режима в октябре 2003 г. существенно сказалось на интенсивности пересечения границы (спад на 70%), но падение носило кратковременный характер. И уже в феврале 2004 г. интенсивность стала возрастать. Эксперты связывали падение с адаптацией жителей двух государств к новым условиям пересечения границы. В последующие несколько лет польско-украинская граница характеризовалась постоянным ростом интенсивности пересечения, достигнув к 2006 г. показателя 19 миллионов. Как основную причину существенного роста числа пересечений исследователи указывали дефицит трудовых ресурсов в польских регионах и восполнение гражданами Украины этого дефицита

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

[3]. Вхождение Польши в ЕС открыло для польских граждан европейский рынок труда, что привело к оттоку значительной части трудовых ресурсов из Польши на запад. Образовавшуюся нехватку трудовых ресурсов, в первую очередь в приграничных с Украиной воеводствах, компенсировали жители соседнего государства.

С 2006 г. до 2009 г. число ежегодных пересечений государственной границы стало сокращаться, почти вернувшись в 2009 г. к показателю 2003 г. (11 млн.). Наряду с переходом Польши к выдаче Шенгенских виз (что значительно усложнило процедуру получения визы и существенно повысило ее стоимость для граждан Украины), эксперты отмечали еще одну весомую причину снижения интенсивности передвижения через границу. По мнению польских исследователей, на это повлиял рост курса национальной валюты Украины к польскому злотому в 2004–2008 гг. В публикации Т. Хоффмана [4] приведены данные изменения курсов национальных валют Украины, России и Польши (рис. 3). За указанный период польский злотый подорожал для жителей Украины почти в два раза. Если в 2004 г. соотношение валют составляло 0,73 (за 1 украинскую гривну давали 0,7 польского злота), то уже в 2008 г. соотношение снизилось до 0,43.



Рис. 3. Соотношение валют Украины и России к валюте Польши в 2004–2009 гг. (курс российского рубля и украинской гривны к польскому злотому) [2].

Проблемы развития в новых геополитических условиях

В марте 2008 г. Польша и Украина подписали соглашение о местном приграничном передвижении [5], вступившее в силу 1 июня 2009 г. Данным режимом потенциально могли воспользоваться около 2 млн. человек (1,2 млн. граждан Украины и 0,8 млн. человек граждан Польши). Введение режима МПП существенно повлияло на рост интенсивности пересечения польско-украинской границы. При этом показатели 2006 г. в 20 млн. пересечений были достигнуты только к 2015 г. По итогам 2016 г. достигнут максимальный результат за исследуемый период в 22 млн. пересечений за год. Стоит отметить, что показатели интенсивности пересечения польско-украинской границы росли в основном за счет роста интенсивности перемещения украинских граждан. Если в 2007 г. из 19 млн. пересечений на долю граждан Украины приходилось примерно половина (около 10 млн.), то по итогам 2016 г. — почти 90%, лишь 2 млн. пересечений произвели жители Польши (рис. 4).

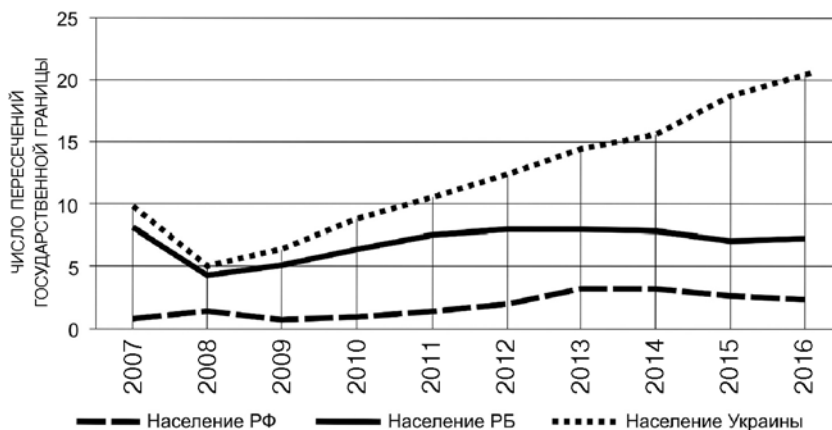


Рис. 4. Число пересечений государственной границы Республики Польша с Российской Федерацией (РФ), Республикой Беларусь (РБ), Украиной населением соответствующих стран в 2007–2016 гг., млн. [2].

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

К середине 2017 г. польско-украинская граница представляет собой зону наиболее интенсивного контакта. Число пересечений на данном участке польской границы превышает суммарный объем пересечений на польско-белорусской и польско-российской границах. Введение механизма МПП существенно интенсифицировало передвижение на данном участке границы, при этом характер работы границы в результате данного режима сместился в сторону роста числа украинцев, пересекающих границу с Польшей. Украинские граждане едут в соседнюю страну в поисках работы, а также для получения законных и незаконных доходов из-за разного уровня социально-экономического развития территорий, расположенных по обе стороны границы.

Граница Республики Польша с Республикой Беларусь

На польско-белорусской границе протяженностью 418 км функционирует 11 пунктов пропуска (7 автомобильных и 4 железнодорожных). На момент вхождения Польши в состав ЕС интенсивность пересечения границы составляла 8,8 млн. перемещений в год (2003 г.), при этом наблюдалась устойчивая тенденция к снижению интенсивности передвижения, начавшаяся в 2002 г. вследствие введения национальных виз (рис. 2). В последние несколько лет падение сменилось ростом, достигнув по итогам 2006 г. уровня 2002 г. — 10 млн. пересечений. Наиболее существенное падение интенсивности пересечения произошло в 2007–2008 гг. Интенсивность сократилась почти вдвое — с 9,3 до 5,3 млн. пересечений, такое падение было вызвано уменьшением числа пересечений жителями Беларуси с 8,1 до 4,3 млн. Основная причина падения связана с переходом Польши к выдаче виз шенгенского образца. Польские власти постарались смягчить данный переход, введя так называемую «карту поляка», что вызвало лишь обострение политических разногласий между странами [6]. Начиная с 2008 г., польско-белорусская граница снова начала демонстрировать рост интенсивности пересечений, при этом среднегодовые темпы прироста оставались скромными и не поднимались выше 15% в год. Рост интенсивности в этот период происходил исключительно за счет бе-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

лорусских граждан, в то время как число пересечений государственной границы польскими жителями было устойчивым и в среднем не превышало 1 млн. в год (рис. 4).

Польско-белорусская граница отличается от польско-украинской и польско-российской: здесь так и не был запущен механизм МПП, хотя соответствующее соглашение между странами было подписано в феврале 2010 г. Потенциально зона действия режима МПП распространялась на приграничные территории двух стран, в которых проживает около 1,5 млн. человек (600 тыс. в Польше, 900 тыс. в Белоруссии). Все необходимые законодательные процедуры в обеих странах были выполнены, оставался последний шаг до запуска соглашения, но в последний момент Белоруссия не направила в Польшу соответствующую дипломатическую ноту. Существует несколько версий, объясняющих отказ Белоруссии от запуска МПП; ознакомиться с ними можно в статье «Местное приграничное передвижение как эффективный инструмент развития приграничного сотрудничества» вышедшей в журнале «Балтийский регион» [7].

В условиях отсутствия режима МПП интенсивность перехода польско-белорусской границы вплоть до 2016 г. не превышала 8 млн. пересечений за год. При этом начиная с 2012 г. наблюдается устойчивая тенденция к снижению интенсивности пересечения границы жителями Белоруссии. В целом стоит констатировать, что, обладая сопоставимым с польско-украинской границей потенциалом, граница между Польшей и Белоруссией на середину 2017 г. имеет ярко выраженную тенденцию к снижению своей контактной функции. Причин такой ситуации несколько: во-первых, отсутствие работающих механизмов либерализации работы государственной границы (МПП) для жителей приграничных регионов; во-вторых перманентная политическая конфронтация между руководством двух стран; в-третьих, выравнивание уровня социально-экономического развития приграничных регионов Польши и Белоруссии, что влияет на экономическую эффективность от использования границы по обе ее стороны. Стоит признать, что существующая интенсивность в 8 млн. перемещений через границу в год в условиях современных экономических и политических отношений между странами оптимальна.

Граница Республики Польша с Российской Федерацией

Российско-польская граница имеет протяженность всего 210 км. На границе функционирует 4 автомобильных и 2 железнодорожных пункта пропуска, но в настоящее время для перемещения населения используются только автомобильные пункты пропуска. Как и в случае с польско-украинской и польско-белорусской границами, на характер работы границы за рассматриваемый период существенно повлияли изменения, вызванные вступлением Польши в ЕС и Шенгенскую зону, а также функционировавший режим МПП.

Проанализировав интенсивность пересечений польско-российской границы (рис. 2), можно отметить три периода падения интенсивности взаимных пересечений. Первый период в 2003 г. связан с отказом Польши от режима безвизовых поездок с Калининградской областью. До этого жители области могли получить специальный вкладыш для посещения Польши лишь на основании национального паспорта, подтверждающего факт проживания в регионе. В 2003–2005 гг. интенсивность пересечений границы росла, к 2005 г. почти достигнув показателя 2002 г. Начиная с 2006 г. и вплоть до 2009 г. интенсивность пересечений снова стала падать, опустившись к 2009 г. до 1,27 млн. (по сравнению с 2005 г. число пересечений сократилось в три раза). Столь существенное падение было вызвано группой факторов разной природы. В первую очередь, с вхождением Республики Польша в Шенгенское пространство. Польша прекратила выдачу национальных виз, перейдя на общеевропейские шенгенские визы. Также на сокращение числа взаимных пересечений повлиял мировой финансово-экономический кризис, охвативший все рассматриваемые нами страны. Кризис сказался как на личных возможностях жителей посещать сопредельное государство, так и на деловых контактах малого и среднего бизнеса, формировавшихся в предыдущие годы на возможностях приграничного сотрудничества.

Начиная с 2009 г. и вплоть до 2014 г. число взаимных передвижений через государственную границу снова начало расти, достигнув к 2014 г. самого высокого уровня за 15 лет. За этот период число пересечений выросло в 5 раз. Важную роль в этом

Проблемы развития в новых геополитических условиях

результате сыграл и режим МПП, введенный в середине 2012 г. [8]. После 2014 г. наметился третий этап снижения интенсивности взаимных пересечений. Первоначально он был связан исключительно с экономическими причинами (конец 2014 — середина 2016 гг.). Падение уровня доходов с одновременным ростом расходов населения области, а также снижение курса российского рубля по отношению к польскому злотому, стали причинами существенного сокращения числа поездок калининградцев в приграничные регионы Польши. Прекращение действия режима МПП, произошедшее в середине 2016 г., кардинальным образом повлияло на интенсивность взаимных пересечений российско-польской границы. По итогам 2016 г., число взаимных пересечений составило 4,2 млн., что сопоставимо с показателем 2012 г., то есть годом, когда режим МПП был введен.

Механизм МПП на российско-польской границе был приостановлен по решению польской стороны с 4 июля 2016 г. Первоначально, по заявлениям польской стороны, такое решение носило временный характер и было связано с проведением в Варшаве 8–9 июля 2016 г. саммита НАТО, а также Всемирных дней молодежи 20–31 июля, во время которых Польшу посещал Папа Римский Франциск [9]. Россия в ответ на этот шаг ввела зеркальные меры, также приостановив работу режима МПП до восстановления польской стороной прежнего режима передвижения в соответствии с упомянутым соглашением [10]. Однако, после окончания указанных мероприятий, польское руководство так и не возобновило режим действия МПП, объясняя это соображениями безопасности [11]. Примечательно, что в отношении МПП между Польшей и Украиной, действие которого также было приостановлено польской стороной на время проведения мероприятий, восстановление режима состоялось.

По состоянию на середину 2017 г. рассматриваемые границы развиваются в разных направлениях, что связано с общей архитектурой современных международных отношений, проявляющейся в данном регионе. Польско-украинская граница с 2009 г. характеризуется нарастанием контактной функции. Соглашение о безвизовом пространстве, подписанное между Украиной и ЕС и вступившее в силу с июня 2017 г., станет мощным импульсом на пути дальнейшего расширения контактной функ-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

ции границы с одновременной утратой ее барьерных функций. Польско-российская граница, к сожалению, наоборот, является примером смещения в сторону барьерных функций. И в среднесрочной перспективе ждать изменения данного тренда вряд ли стоит. Польско-белорусская граница, начиная с 2012 г. и по настоящее время, представляет собой пример границы, где баланс между контактной и барьерной функциями остается неизменным. С точки зрения характера международных отношений, как представляется автору, существующий баланс будет сохраняться в краткосрочной и среднесрочной перспективах.

Источники:

1. Regulation (EC) №1931/2006 of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 laying down rules on local border traffic at the external land borders of the Member States and amending the provisions of the Schengen Convention. URL: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:405:0001:0022:EN:PDF> (Дата обращения: 12.07.2017).
2. Straz Graniczna. Komenda Główna Straż Granicznej URL: <https://www.strazgraniczna.pl/pl/granica/statystyki-sg/2206,Statystyki-SG.html> (дата обращения: 12.02.2017).
3. Iglicka K. Kierunki rozwoju polskiej polityki migracyjnej w ramach obszaru legalnej migracji pracowniczej na lata 2007–2012. Centrum Stosunków Międzynarodowych, Raporty i Analizy 2007, nr. 1, s. 5.
4. Hoffman Tomasz. Straż Graniczna a ochrona polskiej granicy państwowej i granicy Unii Europejskiej Przegląd Naukowo-Metodyczny. Edukacja dla Bezpieczeństwa. nr 2, s. 64–88, 2011.
5. Соглашение между Правительством Республики Польша и Кабинетом Министров Украины о принципах перемещения лиц, подписанное в Киеве 28 марта 2008 г. URL: <http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WDU20091030858&type=2> (Дата обращения: 15.07.2017).
6. Тихомиров А. Состояние белорусско-польского политического диалога в 2008 г. URL: http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/33423/1/tichomirov_BelPol2009_r.pdf (дата обращения: 16.07.2017).
7. Гуменюк И.С., Кузнецова Т.Ю., Осмоловская Л.Г. Местное приграничное передвижение как эффективный инструмент разви-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

- тия приграничного сотрудничества // Балтийский регион. 2016. Т. 8, №1. — С. 97–117; doi: 10.5922/2074-9848-2016-1-6.
8. Временное приостановление Соглашений о порядке местного приграничного передвижения // Генеральное консульство Республики Польша в Калининграде. URL: http://www.kaliningrad.msz.gov.pl/ru/news/suspension_of_mrg (дата обращения: 18.07.2017).
 9. О приостановлении действия МПП (нота Посольства России в Польше Министерству Иностранных дел Польши №456/Н от 1 июля 2016 года) // Представительство МИД России в Калининграде. URL: <http://kaliningrad.mid.ru/-/o-priostanovlenii-dejstvia-mpp-nota-posol-stva-rossii-v-pol-se-ministerstvu-inostrannyh-del-pol-si-456-n-ot-1-iula-2016-god-1?inheritRedirect=true> (дата обращения: 18.07.2017).
 10. Глава МВД Польши назвал условия для восстановления режима МПП с РФ // Известия. URL: <http://izvestia.ru/news/625752#ixzz4ZKUFWceW> (дата обращения: 18.07.2017).
 11. Гуменюк И.С. Интенсивность передвижения населения через российско-польскую государственную границу после приостановки действия механизма местного приграничного передвижения: итоги 2016 года // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки, 2017. №2. — С. 15–23.

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО НА РОССИЙСКИХ ГРАНИЦАХ: ПОДХОДЫ К ТИПОЛОГИИ

А.Б. Себенцов

Институт географии РАН, г. Москва

E-mail: asebentsov@igras.ru

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 отличаются по своему государственному устройству, экономическим моделям 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 уро-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

вень 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].

Еще больший пласт работ посвящен 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 данного исследования 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 гг.¹ Сбор и обработка полевых материалов проводился в рамках проекта РНФ №14-18-03621 «Российское пограничье: вызовы соседства». Исследование особенностей институционализации приграничного сотрудничества на северо-западных границах России

¹ 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.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

выполнено в Институте географии в рамках работы над ГЗ ИГ РАН (0148-2019-0008, АААА-А19-119022190170-1).

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 создает 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].

Проведенный анализ собранной нормативно-правовой базы показал, что в российских реалиях наблюдается, во-первых, примат федеральных правовых актов над международными договоренностями, а, во-вторых, происходит 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 распространенными формами кооперации стали разнообразные **соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве**, заключавшиеся по инициативе регионов на фоне разворачивающегося социально-экономического кризиса. Одними из первых такие соглашения подписали наиболее удаленные от рынков Европейской России дальневосточные регионы. В 1996 г. эта практика стала распространяться и 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.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

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. 1).

Еврорегион «Балтика», созданный в 1998 г. в Калининградской области, стал первым такого рода приграничным проектом с российским участием [8]. В дальнейшем здесь было образовано еще три еврорегиона («Сауле», 1999; «Лына-Лава», 2003; «Шешупе», 2004), а в 2002 г. область присоединилась к созданному в 1997 г. еврорегиону «Неман».

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

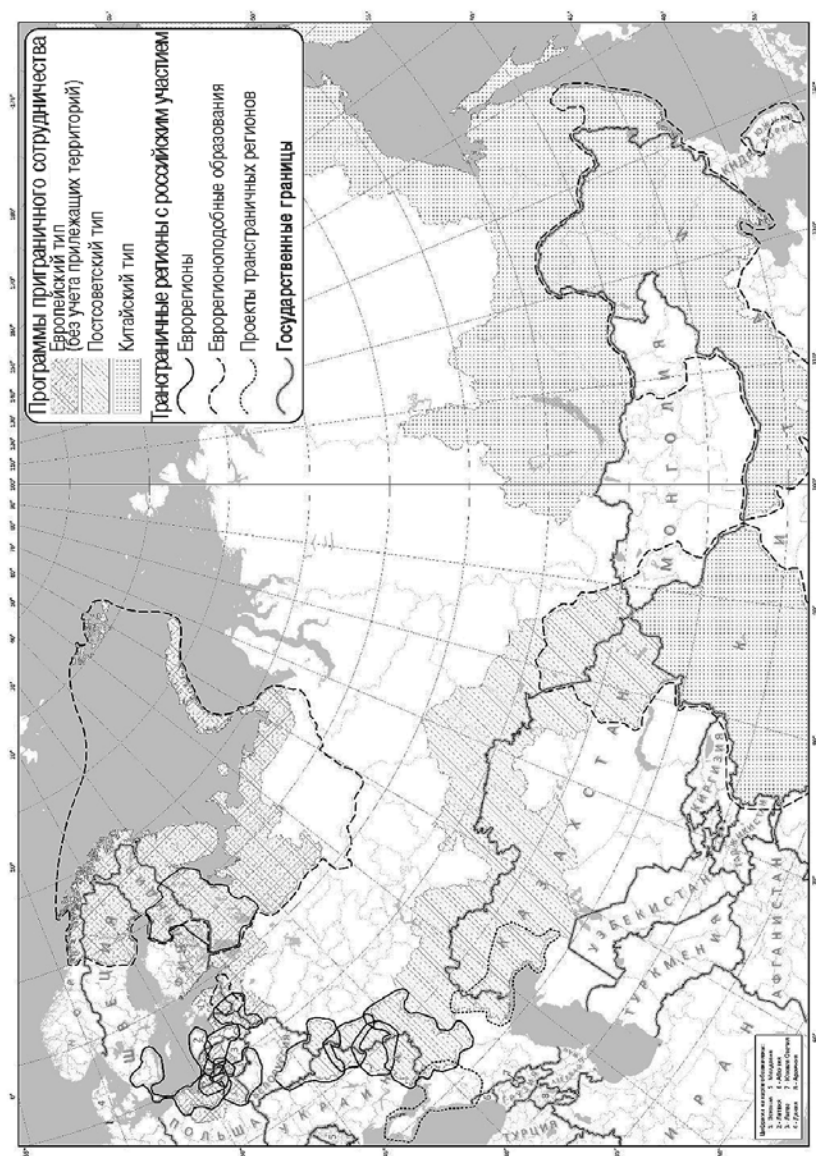


Рис. 1. Институты приграничного сотрудничества на российской границе (2000–2018 гг.) (составлено автором).

Проблемы развития в новых геополитических условиях

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 г.) и «Донбасс» (2010 г.), обсуждалась нереализованная впоследствии идея создания еврорегиона «Крым–Кубань» [4].

Опыт еврорегионального строительства активно заимствовался структурами, которые формально еврорегионами не являются. Так определенное сходство с еврорегионами имеет Международный координационный совет «Наш общий дом — Алтай», созданный в 2003 г. на границах Монголии, Китая, России и Казахстана, а также сформированные 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 партнерства (ЕИСП) не позволило 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 еворегионов, программы сотрудничества «работают» в течение определенного периода — обычно 5–7 лет. Другая характерная черта программ — 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 трех прибалтийских 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. Партнеры 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 партнеров почти непосильной задачей оказалась необходимость софинансирования проектов. Другой проблемой стали валютные риски: российские участники могли планировать свои бюджеты только в рублях, поэтому любой скачок ва-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

лютного курса становился угрозой для реализации проекта. Серьезными препятствиями для российских партнеров 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 партнеров, они же становились основными бенефициарами проектов. Россияне же часто либо получали небольшие средства, либо становились партнерами без финансового участия.

Новый программный период 2007–2013 гг. привнес 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 различий в распределении компетенций между муниципалитетами, регионами и центральными властями.

Несмотря на серьезные 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 стратегические 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 про-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

изводственных 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 пространство ее действия были включены все 12 российских субъектов федерации 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 гг., вторая — с 2011 по 2016 гг. 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, сотрудничество в сферах транспорта, трудовой деятельности, туризма и охраны окружающей среды [1].

Типология институционализированного сотрудничества

Как видно из проведенного обзора приграничных институтов, оценка уровня институционализации приграничного сотрудничества на разных участках российских границ — непростая задача, которая может быть решена только путем использования типологического подхода. По мнению Л.Б. Вардомского [3, с. 94–122], подступившегося к решению данной проблемы, уровень институционализации сотрудничества можно измерить через «плотность» и зрелость приграничных институтов. Он выделил две абстрактные модели сотрудничества — институциональную (партнерскую) и торговую (традиционную). Первая возникает на границах, где движущей силой сотрудничества являются создаваемые партнерами 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 [3, с. 98]. Анализируя эти соотношения, Л.Б. Вардомский предлагает географическую типологию с выделением трех 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 напряженность 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. 1).

Европейский тип сотрудничества распространен 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 фор-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

мированию общих институтов, рассматривая приграничное сотрудничество в качестве одного из приоритетов двусторонних отношений. Участие России и большинства ее 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. Четко определенные рамки сотрудничества позволили не допустить его приостановки даже в период геополитической напряженности.

Таблица 1.

Региональные типы сотрудничества на границах России

Типы сотрудничества	Критерии					
	1	2	3	4	5	6
Европейский	+	+	+	–	+	+/-
Постсоветский институционализи- рующийся	+	+	+	+	–	+/-
Постсоветский стагнирующий	+/-	+/-	+/-	–	–	–
Китайский	+	+	+	+	–	–
Монгольский	+	+	+	–	–	–
Северо-Корейский	+	+	–	–	–	–
Перечень критериев: 1. Наличие базовых соглашений о делимитации и демаркации границы, ее 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 облегченном режиме пересечения границы 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 остается 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 — почти 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 уполномоченных².

² 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

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

Особая ситуация складывается на российско-украинской границе. Смена власти на Украине и последовавшее за этим обострение двусторонних отношений стало 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 жестким 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 еще в советский период и подтверждены рамочными соглашениями постсоветского времени. Новым явлением стало участие монгольских властей в работе МКС «Наш общий дом — Алтай», однако активность этого объединения оставляет желать лучшего.

за выполнением хозяйственных работ в приграничной полосе, решают другие вопросы обеспечения режима государственной границы. Полномочия пограничных представителей определяются специальными двусторонними соглашениями между Россией и сопредельными странами.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

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.

Источники:

1. *Александрова М.В.* Российско-китайское межрегиональное и приграничное сотрудничество: новые тенденции и проблемы // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2014–2015. — М.: Институт 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.: Левша, 2009. — 260 с.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

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 / Подготовлено 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. 113–131.
12. *Семакина Ю.А.* Приграничное сотрудничество муниципальных образований (муниципально-правовое исследование). Диссертация ... кандидата юридических 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.О.* 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., Sebensov A., Zotova M.* The Russian exclave of Kaliningrad. Challenges and limits of its integration in the Baltic Region CyberGeo. 2015. T. 2015.

ПРИГРАНИЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РЕСПУБЛИКИ КАРЕЛИЯ С РЕГИОНАМИ СЕВЕРНОЙ ЕВРОПЫ

Е.А. Шлапеко, С.В. Степанова

Институт экономики Карельского научного центра РАН,

г. Петрозаводск

E-mail: shlapeko_kate@mail.ru

Участие субнациональных акторов в международных отношениях получило название парадипломатии; она основывается на оформленных политических, экономических, культурных целях региональных властей. Одна из форм парадипломатии — двустороннее партнерство, осуществляемое через различные каналы участия: официальные визиты, обмен специалистами, проведение дней культуры, торгово-промышленных выставок и др. Подписанные соглашения, заявления официальных лиц, стратегии регионального развития содержат основные положения трансграничного сотрудничества и формируют имидж региона.

Республика Карелия расположена на пересечении нескольких осей европейской интеграции (Северное Измерение, Баренц-регион, Балтийский регион), что способствует участию в международном сотрудничестве со странами Европы. У Карелии заключены нормативно-правовые акты о сотрудничестве трех видов (табл. 1): договоры о сотрудничестве с региональными администрациями зарубежных стран; соглашения с правительствами зарубежных государств («диагональные соглашения»); меморандумы о сотрудничестве с региональными администрациями зарубежных стран.

Договоры о сотрудничестве зачастую носят декларативный характер без ограничения срока действия, в то время как мемо-

Таблица 1.

Международные соглашения Республики Карелия

Год	Регион
1989	Соглашение между Карельской Автономной Советской Социалистической Республикой СССР и штатом Вермонт США
1994–2020	Договор о сотрудничестве с губернией Вестерботтен Королевства Швеция
1999	Соглашение о торгово-экономическом, научно-техническом и культурном сотрудничестве между Правительством Республики Карелия и Правительством Республики Беларусь
2000	Соглашение между правительством Республики Карелия Российской Федерации и Союдами Коммунистической Карелии, Северной Остерботнии, Кайну Финляндии о создании еврорегиона «Карелия»
2003	Соглашение о сотрудничестве между Правительством Республики Карелия Российской Федерации и Администрацией префектуры Элида Греческой Республики
2011	Меморандум о партнерстве Республики Карелия Российской Федерации и Губернского правления Вестерботтен Королевства Швеция по вопросу создания и развития эко-эффективных сообществ
2016	Меморандум с Восточной Финляндией (2017–2018 гг.)
2016	Меморандум с Северной Финляндией (2017–2018 гг.)

Источник: составлено авторами на основании перечня международных соглашений Республики Карелия, размещенного на сайте Представительства МИД РФ <http://petrozavodsk.mid.ru/perecen-mezdunarodnyh-soglasenij>

рандумы подписываются на период выполнения конкретных обязательств. Особенностью «диагональных» соглашений является то, что они заключаются с иностранными правительствами, министерствами и ведомствами. Информационные сообщения на сайте правительства Республики Карелия свидетельствуют

Проблемы развития в новых геополитических условиях

об интенсивности развития контактов с регионами Финляндии и Швеции. Во многом это объясняется созданными институтами сотрудничества (Еврорегион «Карелия» и Шведско-Карельский информационный бизнес-центр) и действующими финансовыми инструментами (программы приграничного сотрудничества Европейского инструмента соседства «Карелия» и Совета министров Северных стран).

Первые соглашения с североευропейскими регионами были заключены региональными властями в середине 1990-х годов [8]. Соглашения юридически оформили уже существовавшие контакты и направления сотрудничества, при этом большие надежды возлагались на привлечение иностранных инвестиций. Дезинтеграционные процессы в экономике России, резкий спад спроса на внутреннем рынке в тот период закономерно привели карельскую промышленность к необходимости переориентации на мировой рынок. Этому объективно способствовало приграничное расположение республики и уже имевшийся у наиболее крупных карельских предприятий опыт внешней торговли. На середину 90-х годов приходится наибольшее число совместных предприятий, что объясняется действием регионального закона «О государственных гарантиях осуществления иностранных инвестиций в Республике Карелия» [данные получены в интервью с Т.В. Клекачевой (в 1992–2002 гг. сотрудник Министерства внешних связей РК)].

На фоне усиления взаимодействия между государствами возрастает интерес к сотрудничеству с российскими регионами и у представителей Северной Европы. Создание Совета Баренцева Евро-Арктического региона (СБЕАР) и Регионального совета, в который вошли северные губернии, привело к подписанию соглашения Республики Карелия с губернией Тромс (Норвегия). Подписание Договора о сотрудничестве между Республикой Карелия и Губернией Вестерботтен в 1994 г. стало возможным благодаря продвижению совместных проектов по лесопереработке, компьютеризации, обучению государственных служащих городов-побратимов Петрозаводска и Умео, Олонца и Ликселя, Костомукши и Робертсфорса [6]. На следующий год при финансовой поддержке Шведского агентства развития международного сотрудничества и Правительства РК в Петро-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

заводске начал свою деятельность Фонд поддержки малого и среднего предпринимательства — Шведско-Карельский бизнес-центр. Сначала работа Центра была направлена на организацию семинаров, стажировок и контактов, проектов производственной кооперации для предприятий и фирм Карелии и Швеции. В настоящее время Шведско-карельский информационный бизнес-центр осуществляет свою деятельность по решению региональных властей Республики Карелия и губернии Вестерботтен в рамках Протокола о сотрудничестве, в котором к приоритетным сферам отнесено экономическое и социальное развитие [3].

Установление и развитие деловых контактов между предприятиями малого и среднего бизнеса Карелии и Швеции остается ключевой задачей и осуществляется через участие в торгово-промышленных выставках и организации бизнес-партнериатов. Деятельность Центра в разные годы финансировалась за счет средств Губернского Правления, Совета и Торговой Палаты Вестерботтена, Администрации города Умео, Агентства по поддержке малого предпринимательства (ALMI) и ряда других [3]. За время деятельности Центра увеличился его функционал: начав с только экономического сотрудничества, центр стал координировать работу между регионами в рамках Баренцева Региона и региона Балтийского моря по вопросам экологии, городского планирования и общественного участия.

Развитие внешнеэкономической и международной деятельности повлияло на грузовые и пассажирские потоки на карельском участке российско-финляндской границы и послужило стимулом к развитию таможенной и пограничной инфраструктуры (международные пункты пропуска «Вяртсиля», «Люття», «Суоперя»). Строительство международного пункта пропуска «Сювяоро–Париккала» — важнейший фактор трансграничного сотрудничества со странами Северной Европы и приграничного сотрудничества с Финляндией, поэтапного формирования туристско-рекреационного комплекса, ориентированного на использование ресурсов Лахденпохского района Карелии. В 2013 г. запущено регулярное автобусное сообщение между Пе-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

трозаводском и Йоэнсуу, предпринимаются попытки по развитию железнодорожных перевозок¹.

В современных условиях развитие внешнеэкономических связей и создание благоприятного инвестиционного климата остается важным направлением сотрудничества Республики Карелия с северными соседями. Наиболее крупные предприятия с участием иностранного капитала — занимающееся деревообработкой ООО «Сетлес» (концерн «Стора Энсо»), а также ООО «Кархакос», «Электрокос», «Электромекка», «АЕК» (группа компаний «PKS Group»), осуществляющие производство электрооборудования. Важнейшая задача повышения инвестиционного потенциала лесоперерабатывающей промышленности — внедрение технологий интенсивного лесопользования. Интерес для сотрудничества между губернией Тромс и Республикой Карелия представляют нетрадиционные и возобновляемые источники энергии на территории Республики Карелия, рыбное хозяйство в регионе Белого и Баренцева морей, экологический туризм². Для интенсификации связей между карельскими и зарубежными предпринимателями Министерство экономического развития и промышленности РК проводит бизнес-миссии.

Успешными направлениями в трансграничных отношениях Карелии и губернии Вестерботтен следует признать сотрудничество в вопросах здравоохранения и социальной защиты. Данный вид сотрудничества принимает разнообразные формы, начиная от прямой гуманитарной помощи медицинским и социальным учреждениям республики до передачи опыта и технологий. Особенность сотрудничества в здравоохранении и социальной сфере в настоящий период — активное участие в проектах специалистов республиканских и муниципальных учреждений, имеющих возможность непосредственно применять полученные знания в своей ежедневной работе. Достигается мультипликативный эффект, когда непосредственные участники пере-

¹ В Петрозаводске подписан меморандум о намерении организовать пассажирское железнодорожное сообщение между Карелией и Финляндией. URL: http://gov.karelia.ru/News/2012/09/0925_11.html (дата обращения: 11.03.2017).

² Российско-финляндский культурный форум. URL: <http://kultforum.natm.ru/tree2.html?id=8> (дата обращения: 11.03.2017).

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

дают приобретенные опыт и знания другим работникам здравоохранения и социальной сферы республики³.

По линии социальной помощи с 2001 г. ведется работа Министерства здравоохранения и социального развития Республики Карелия с Региональным управлением по делам детей, молодежи и семьи Северной Норвегии в рамках реализации соглашения о совместной деятельности в области защиты прав детей и работы с приемными семьями⁴. На территории Карелии успешно осуществлено несколько совместных проектов, позволивших карельским специалистам освоить передовые технологии реабилитации детей в условиях семейного воспитания и подготовки приемных семей.

Как отдельное направление следует рассмотреть сотрудничество в сфере культуры, молодежи и развития гражданского общества. Карелия на протяжении многих веков является «культурным перекрестком» Северной Европы. Взаимовлияние и взаимопроникновение культур финно-угорских народов и славян Русского Севера нашли отражение в различных видах искусства и творчества. Особенно широко развернулись контакты Республики Карелия с Финляндией после 1996 г., прошедшего под названием «Финляндия в гостях». Было проведено множество мероприятий разного уровня во всех городах и районах Карелии, широко освещенных средствами массовой информации по обе стороны границы. Именно в это время были заложены новые направления деятельности: социальное, молодежные контакты и образовательные проекты, культурный туризм и создание механизмов защиты человека и его прав при пересечении границы. Финляндская сторона оказывает существенную поддержку развитию финского, ве́псского, карельского языков (в основном, финансирование изданий на этих языках). Туризм и другие сферы экономики, затрагивающие культуру, становятся источника-

³ В Петрозаводске состоялась Международная конференция «10 лет на благо детей», посвященная десятилетию сотрудничества Королевства Норвегия и Республики Карелия в сфере оказания услуг детям и семьям. URL: http://www.gov.karelia.ru/gov/News/2012/11/1112_10.html (дата обращения: 11.03.2017).

⁴ См. там же.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

ми развития северных районов, как в культурном, так и в экономическом плане.

В рамках реализации совместного плана по сотрудничеству в области культуры на Крайнем Севере, подписанном министром культуры Российской Федерации и министром культуры и по делам церкви Королевства Норвегия, ежегодно проводится Российско-Норвежский культурный форум. Первый форум прошел в Архангельске в 2010 г., второй — в 2011 г. в норвежском городе Харштад, а в 2016 г. — в Мурманске. Такая же форма используется на протяжении последних лет и для диалога деятелей культуры России и Финляндии⁵. Культурные форумы дают возможность прямой партнерской работы и встреч руководителей организаций культуры, от которых зависит принятие решений на государственном уровне.

Активные участники сотрудничества — некоммерческие организации (НКО). К НКО относятся и общества дружбы с иностранными государствами, которым отводится главная роль в осуществлении народной дипломатии. В Карелии зарегистрированы Общество дружбы «Швеция–Карелия», Карельская региональная общественная организация «Общество дружбы «Карелия–Финляндия», Карельское республиканское общественное движение «Карелия–Норвегия».

Общественные организации способствуют развитию контактов между людьми, распространению информации о традициях Северной Европы и изучению языков [31] пятью коммуна́ми шведской губернии Вестерботтен и городами Карелии установлены побратимские связи, помимо пар Умео–Петрозаводск и Робертфорс–Костомукша, это Мало и Медвежьегорск, Люкселе и Олонец, Виндельн и Пряжа⁶. Сотрудничество является разносторонним, проекты иницируются не «сверху», а непосредственно их участниками. Благодаря деятельности организации «Карелия–Норвегия» налажено тесное сотрудничество с молодежью Баренц-региона, реализуются совместные проекты, например Баренц экологический кинофестиваль.

⁵ Российско-финляндский культурный форум. URL: <http://kultforum.natm.ru/tree2.html?id=8> (дата обращения: 11.03.2017).

⁶ Общество дружбы «Швеция–Карелия». URL: <http://sweden.karelia.ru> (дата обращения: 11.03.2017).

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

Уникальный трехсторонний договор подписан между Костомукшей (Россия) и городами Кухмо (Финляндия) и Робертсфорс (Швеция). На период с 2015 по 2020 гг. согласуется ежегодный план действий и в порядке ротации определяется город-председатель. Городами определены четыре направления, представляющие взаимный интерес: молодежная политика и демократия; торговля и бизнес; школы и образование; культура. Следуя североευропейским ценностям и общеевропейским тенденциям развития, в договоре включен принцип «устойчивого развития в экономическом, экологическом и социальном измерении» [2].

Важную роль посредников и координаторов сотрудничества и финансирования в приграничных политических стратегиях ЕС играют еврорегионы. Для развития экономики и пространственного планирования в 2000 г. был создан еврорегион «Карелия». Республика Карелия — единственный из субъектов федерации Северо-Западного федерального круга, где для реализации приграничного сотрудничества была принята специальная программа. Программа приграничного сотрудничества на 2001–2006 гг. представляла собой ответ на подобные документы трансграничного сотрудничества Европейского союза, в частности, программы Интеррег IIIB и Интеррег IIIA (включает подпрограмму Интеррег IIIA — Карелия) [5]. Подобные программы представляют стратегический интерес, так как стремятся усилить международные взаимодействия и привлечь дополнительные внешние средства для реализации трансграничных проектов. Эксперты отмечают, что на сегодняшний день слабо развиты механизмы увязки стратегических документов с документами территориального планирования [4]. Принятие во внимание документов регионального развития позволяет усилить региональную значимость и устойчивость проектов.

С 2017 г. будет реализована Программа приграничного сотрудничества в рамках Европейского инструмента соседства «Карелия» (ранее в 2007–2013 гг. — ЕИСП «Карелия»), в которой отбор проектов происходит на территории еврорегиона с непосредственным участием полномочных представителей республики. В Петрозаводске действует филиал Руководящего органа программы для консультационного и информационного сопро-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

вождения проектов. Республика также может участвовать и в двух других программах «Юго-Восточная Финляндия — Россия» и «Коларктик» как сопредельная территория). Общая цель программ — создание региона с общими ценностями, достижение стабильности и процветания, активизация сотрудничества и углубления экономической и региональной интеграции по широкому спектру направлений. Общий объем привлеченного финансирования составил 35,4 млн. евро по 63 проектам (с учетом крупных инфраструктурных проектов) в сферах экономического развития, экологии, устойчивой энергетики, культуры, туризма, социального благополучия и лесной отрасли [8].

В Стратегии социально-экономического развития Республики Карелия до 2020 г. подчеркивается роль приграничного сотрудничества как значимого фактора для регионального развития. Ставится цель усиления роли Республики Карелия как приграничного региона на Северо-Западе России в экономическом, научно-техническом и культурном взаимодействии России со странами Севера Европы и Европейского союза [7]. В подразделе «Приграничное сотрудничество и развитие приграничной инфраструктуры» Карелия определена «важным контактным регионом для развития приграничного сотрудничества России и Финляндии и трансграничного сотрудничества со странами Европы» [7]. Далее следует перечисление проектов, направленных на создание транспортных коридоров и пунктов пропуска на российско-финляндской государственной границе. В стратегии упоминается еврорегион «Карелия», однако отсутствует описание целей, задач, перспектив развития и роли данного образования.

Динамика международного сотрудничества Карелии определяется не только внешними факторами (взаимоотношения между государствами, принятие программ сотрудничества и т.д.), но и внутренними, логикой развития социально-экономических процессов и политических институтов.

Наиболее динамично внешние связи Республики Карелия развивались в 1990–2002 гг., что объясняется внутренними проблемами и неоформленными правилами ведения внешнеэкономической деятельности субъектов федерации, а также активностью российских и зарубежных предпринимателей. Министер-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

ство внешних связей Республики Карелия (реорганизовано в 2002 г.) отвечало за внешнеэкономическую деятельность, разработку стратегий международной деятельности и мониторинг проектов. В этот период была разработана стратегия международной и внешнеэкономической деятельности, что во многом способствовало формированию международного имиджа и открытости региона для внешних инвесторов.

Подводя итог, следует отметить, что у регионального сообщества Карелии сформировалось осознание принадлежности к североевропейскому пространству. Двусторонние трансграничные связи Республики Карелия с регионами Северной Европы осуществляются в рамках внешнеэкономического, научно-технического, культурного и других направлений сотрудничества. Республиканские власти, органы местного самоуправления, общественные организации стремятся создавать сети сотрудничества с североевропейскими партнерами на долгосрочную перспективу. В двусторонних связях Республика Карелия руководствуется целями «мягкой безопасности»: экономическим развитием, социальным благосостоянием и культурным диалогом.

Наиболее интенсивно и многопланово приграничное сотрудничество с Финляндией, которое демонстрирует три основных принципа успешного приграничного сотрудничества: близость к гражданам; участие политиков с обеих сторон границы; партнерство и приоритетность местной власти в принятии решений [4]. Карельско-норвежские контакты менее динамичны в сравнении с контактами с Финляндией и Швецией, что обусловлено отсутствием постоянно действующей организации, значительной удаленностью регионов друг от друга, большими транспортными расходами. Республиканские власти недооценивают потенциал трансграничного сотрудничества с Норвегией и Швецией, акцент сделан только на сопредельное сотрудничество с регионами Финляндии. Для выстраивания трансграничных взаимоотношений в Карелии используются различные каналы участия (выставочная деятельность, проведение дней культуры, международных конференций), среди которых ведущее место занимает проектная деятельность.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

Источники:

1. В целях развития приграничного сотрудничества в регионе Балтийского моря / Под ред. Э. Дорелайте, Э. Джей, Ш. Радвилавичус. ЕВГ Принт: Эстония, 2007. — 86 с.
2. Договор о побратимских связях между городами Кухмо, Костомукша и Робертсфорс. URL: <http://www.kostomuksha-city.ru/index.php/ekonomika/mezhdunarodnye-proekty-i-programmy-v-oblasti-ekonomiki/16-ekonomika/447-dogovor-o-pobratimskikh-svyazyakh-mezhdu-gorodami-kukhmo-kostomuksha-i-robertsfors> (дата обращения: 11.03.2017).
3. Клекачева Т.В. Информация о работе Шведско-Карельского информационного бизнес центра. URL: <http://gov.karelia.ru/Different/Region/Sweden/080218.html> (дата обращения: 11.03.2017).
4. Межевич Н.М. Роль приграничного сотрудничества между Европейским Союзом и Российской Федерацией в двусторонних и региональных программах экономического развития. URL: http://investa.spb.ru/i_rus/act_i/246/cbc_publ_ru.pdf (дата обращения: 11.03.2017).
5. Наша общая граница: Программа на 2001–2006 гг. от 02.11.2000 г. — Каяни, 2000. — 26 с.
6. Развитие побратимских связей городов Карелии. Национальный архив Республики Карелия. Ф. Л-865 Министерство внешних связей Республики Карелия. Оп.3. Д 2/3. Л.61
7. Стратегия социально-экономического развития Республики Карелия до 2020 г., утверждена Постановлением Законодательного собрания РК от 24.06.2010 г. №1755-IV ЗС. URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online.cgi?req=doc;base=RLAW904;n=24181> (дата обращения: 11.03.2017).
8. Шлапек Е.А. Роль побратимского движения в развитии внешних связей Республики Карелия // Самоуправление. — 2014. №1. — С. 32–33.

ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ РАЗВИТИЯ НОВЫХ ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ

Л.Б. Вардомский

Институт экономики РАН, г. Москва

E-mail: wardom@yandex.ru

Геоэкономика¹ применительно к отдельным частям страны, в моем представлении, — активное использование потенциала положения избранного региона во внешнем для него рыночном пространстве для целей развития посредством деятельности бизнес-структур и целенаправленной государственной политики. В этом контексте использование соседства приграничных регионов (ПР) с зарубежными партнерами сказывается на их развитии посредством адаптации экономики к спросу стран-соседей и использованию их возможностей для наращивания производственного потенциала региона с целью увеличения предложения товаров и услуг на других рынках². Но одновременно на развитие многих ПР большое влияние оказывает взаимодействие и с национальным рынком.

¹ Геоэкономика — широко используемое, но по разному трактуемое понятие и явление. Чаще всего под ней подразумевается политика государства, направленная на улучшение своих мирохозяйственных позиций. Наиболее известны работы по геоэкономике В.А. Дергачева, Э.Г. Кочетова и А.И. Неклессы.

² Влияние соседства — одно из главных направлений анализа популярного ныне территориального маркетинга, который призван улавливать сдвиги в потребительских настроениях и деловую активность в ближнем пространственном окружении под воздействием спроса и предложения новых товаров, бизнес-решений, институциональных инноваций для принятия своевременных и эффективных решений по развитию тех или иных производств.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

Исследованию приграничных регионов посвящена обширная литература, в которой рассматриваются вопросы: собственно приграничного сотрудничества и его институтов; формирования трансграничных регионов и кластеров; социальных процессов в смежных регионах стран; меняющихся барьерных и контактных функций границ; трансграничной социальной коммуникации; взаимодействия «большой» межгосударственной и «малой» трансграничной интеграции [5].

В России и других новых независимых государствах большая часть исследований была посвящена адаптации населения и экономики нового пограничья к произошедшим геополитическим изменениям.³ Напомним, что общая протяженность новых границ составляет 12,9 тыс. км и к ним выходят 28 субъектов РФ.

В настоящей статье в сравнительном плане исследуется динамика ВРП регионов России, соседних с Казахстаном и Украиной, в период 2005–2015 гг. Данные страны являются антиподами с точки зрения отношения к евразийской интеграции, структуры экономики, географического положения и темпов развития в рассматриваемые годы. Доля Украины в общем ВВП стран СНГ в номинальном выражении за 2005–2015 гг. сократилась с 8,9% до 5,7%, а Казахстана выросла с 5,7% до 9,9%⁴. Если в 2005 г. ВВП Казахстана по номиналу уступал ВВП Украины почти в 1,5 раза, то в 2015 г. он превосходил его в 2 раза. По па-

³ Об этом подробнее см.: Прозрачные границы. Безопасность и трансграничное сотрудничество в зоне новых пограничных территорий России / Ред. Л.Б. Вардомский, С.В. Голунов. М.-Волгоград, 2002; Международная интеграция российских регионов / Ред. И.И. Куриллы. Программа «Международные исследования в общественных науках». — М.: Логос, 2007; Вардомский Л.Б. Российское порубежье в условиях глобализации. — М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2008; Российско-украинское пограничье: двадцать лет разделенного единства / Ред. В.А. Колосов, О.И. Вендина. — М.: Новый хронограф, 2011; Приграничное сотрудничество регионов России, Беларуси и Украины / Ред. А.М. Анисимова. Доклад №17 / Евразийский банк развития. Центр интеграционных исследований. — СПб., 2013; Российское пограничье. Социально-политические и инфраструктурные проблемы / Ред. В.А. Колосов, А.Б. Володин. — М.: ИГ РАН, 2016.

⁴ Рассчитано по данным Всемирного банка.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

ритету покупательной способности объем ВВП Украины в 2005 г. был в 2 раза больше, чем у Казахстана, а в 2015 г. он в 1,3 раза ему уступал. Иными словами, быстрорастущий рынок Казахстана должен был оказывать более сильное влияние на развитие смежных приграничных регионов РФ, чем стагнирующий украинский. Но в рассматриваемый период ситуация выглядела иначе.

Материал подготовлен при поддержке гранта РГНФ №15-07-00020 «Экономическая и социальная трансформация постсоветского пространства в контексте евразийской интеграции».

Особенности динамики ВРП регионов России, пограничных с Украиной и Казахстаном

За 2005–2015 гг. доля соседних с Казахстаном регионов в общем ВРП России сократилась с 13,3 до 12,4%, а регионов, пограничных с Украиной, выросла с 3,9 до 5,0% (табл. 1).

У всех регионов, пограничных с Украиной, доля в ВРП РФ выросла, хотя и в разной степени, а в 2014–2015 гг. все они, несмотря на свертывание экономических и социальных связей с сопредельной страной и спад российской экономики, показали положительную динамику ВРП. Для сравнения, доли угольно-металлургических областей Украины — Донецкой и Луганской — в ВРП Украины за 2005–2013 гг. сократились довольно сильно: с 14,2 до 10,8% и с 5,4 до 3,6% соответственно. У остальных пограничных с Россией областей — Сумской, Харьковской и Черниговской — доли в ВРП Украины оставались сравнительно стабильными.

У областей, пограничных с Украиной, ВРП на душу населения был ниже, чем в среднем по России, но отношение регионального показателя к среднероссийскому за 2005–2015 гг. заметно выросло у всех, причем у Белгородской области индекс ВРП почти достиг 100% от среднероссийского уровня (445 тыс. руб. на душу населения), у Воронежской вырос с 45% до 79%, у Курской — с 58% до 67%, у Ростовской — с 48% до 62%.

Иная картина наблюдалась для регионов, пограничных с Казахстаном: за 2005–2015 гг. доля в ВРП России сократилась у юга Тюменской (на 0,7%), Самарской (на 0,3%), Омской (на

Проблемы развития в новых геополитических условиях

Таблица 1.

Доля пограничных с Казахстаном и Украиной регионов
в общем ВРП России в 2005 и 2015 гг., %

Граница с Казахстаном	2005	2015	Граница с Украиной	2005	2015
Астраханская область	0,4	0,5	Брянская область	0,4	0,4
Волгоградская область	1,1	1,1	Курская область	0,5	0,5
Саратовская область	0,9	0,9	Белгородская область	0,8	1,0
Самарская область	2,2	1,9	Воронежская область	0,7	1,3
Оренбургская область	1,2	1,2	Ростовская область	1,5	1,8
Челябинская область	1,9	1,8			
Курганская область	0,3	0,3			
Тюменская область (без округов)	2,1*	1,4			
Омская область	1,2	0,9			
Новосибирская область	1,3	1,5			
Алтайский край	0,7	0,8			
Республика Алтай	0,0	0,1			
<i>Всего погранич- ные регионы с Казахстаном</i>	<i>13,3</i>	<i>12,4</i>	<i>Всего погра- ничные регионы с Украиной</i>	<i>3,9</i>	<i>5,0</i>

Источник: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2016. Стат. сб. — М., 2016. С. 514–515.

* Оценка автора.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

0,3%) и Челябинской (на 0,1%) областей. Заметно выросла она только у Новосибирской и Астраханской областей. Регионы «замедленных темпов роста» составляют почти сплошной пояс вдоль российско-казахстанской границы от Волгоградской до Омской областей. Большинство из ПР, сопредельных с Казахстаном, в 2014–2015 гг. имели отрицательную динамику ВРП.

Похожая ситуация наблюдалась с казахстанской стороны границы: большинство пограничных областей РК развивались медленнее, чем страна в целом. Доли в ВРП Казахстана за рассматриваемый период существенно сократились у Актюбинской, Северо-Казахстанской, Костанайской и Павлодарской областей.

У преобладающей части приказахстанских регионов России ВРП на душу населения также ниже среднероссийского уровня, хотя большая их часть относится к высокоиндустриальным районам страны. Но динамика индекса ВРП была различной. У ряда регионов индекс заметно прибавил: у Астраханской с 56 до 71%, Новосибирской — с 70% до 80%, у Республики Алтай — с 35 до 44%. У Алтайского края, Волгоградской, Курганской и Саратовской областей индекс увеличился незначительно, на 3–4 процентных пункта. У наиболее индустриальных регионов приказахстанского сегмента границы индекс уменьшился, причем больше всего у юга Тюменской области — с 170% до 140%, у Омской — с 87% до 70%, Самарской — с 99% до 87% и Челябинской — с 79% до 75%. Отметим, что в областях приказахстанского пограничья располагаются 5 российских городов-миллионеров, которые в современной региональной политике России рассматриваются как полюса экономического роста.

Интеграционные проекты и экономический рост новых приграничных регионов

Приблизительно оценить влияние внешнеэкономических связей с соседними странами на развитие смежных ПР можно на основе показателя «внешнеторговая квота», который исчисляется как отношение объемов торговли региона с соседней страной к ВРП региона. Чем выше объем торговли и выше его доля относительно произведенной в регионе добавленной сто-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

имости, тем потенциально сильнее соседство влияет на развитие региона. Поэтому снижение барьеров на пути товаров, услуг, людей и капиталов по мере углубления интеграции должно способствовать развитию взаимных торговых и инвестиционных связей и, тем самым, способствовать росту экономики регионов. Но практика постсоветских интеграционных проектов этого не подтверждает. Политические проблемы во взаимных отношениях России и Украины в 2005–2013 гг. и их деградация в 2014–2015 гг. пока не сильно сдерживали экономический рост в сопредельных ПР, а более глубокие формы интеграции в виде ЕАЭС (в период 2010–2014 гг. — Таможенный союз) не обеспечивали более быстрый экономический рост ПР казахстанского сегмента.

В определенной мере это связано со сравнительно низким уровнем внешнеторговой квоты. В целом по Украине отношение внешнеторгового оборота с ней к ВРП России за рассматриваемый период довольно сильно уменьшилось: в 2005 г. — 3,17%, в 2010 г. — 3,03 и в 2015 г. — 1,40%. По данным Федеральной таможенной службы РФ, взаимный товарооборот России и Украины с 20,2 млрд. долл. в 2005 г. достиг максимума в 2011 г. (50,6 млрд. долл.), а затем начал неуклонно сокращаться: 15 млрд. долл. в 2015 г. и 10,2 млрд. долл. в 2016 г.

По Казахстану внешнеторговая квота была меньше, но более стабильна: соответственно 1,55, 1,23 и 1,46% от ВРП в 2005, 2010 и 2015 гг. Взаимная торговля РФ и РК, после стремительного роста в 2005–2012 гг. с 9,9 до 25,8 млрд. долл., в 2015 г. опустилась до 15,6 млрд., а в 2016 г. — до 13 млрд. долл.⁵

В 2015 г. величина внешнеторговой квоты у большинства рассматриваемых регионов колебалась в пределах 1–3%, т.е. влияние соседства на их экономику было довольно слабым. В годы высокой торговли РФ с Украиной и Казахстаном (2007–2008, 2011–2013 гг.) значение квоты было в 2–3 раза выше. Более значимо фактор соседства проявлялся в Белгородской, Челябинской, Оренбургской и Ростовской областях. Именно эти регионы по величине объемов торговли с соседями и внешнеторговой квоте можно отнести к опорным базам со-

⁵ С 2017 г. внешняя торговля РФ со странами СНГ, включая Казахстан и Украину, стала расти.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

трудничества РФ с Украиной и Казахстаном. Например, у Ростовской области в 2007 г. объем внешней торговли с Украиной составил 2,6 млрд. долл., или 33,4% от ее внешнеторгового оборота, а внешнеторговая квота — 14,7%. В 2015 г. эти показатели равнялись 1 млрд. долл., 13,8% и 5% соответственно.

Внешнеторговый оборот Оренбургской области с Казахстаном за 2005–2013 гг. вырос с 658 млн. долл. до 1,7 млрд. долл., но затем стал сокращаться, составив около 1 млрд. долл. в 2015 г. и 0,6 млрд. долл. в 2016 г. Доля Казахстана во внешнеторговом обороте области за 2005–2013 гг. выросла с 22,9 до 38,5%, но в 2016 г. упала до 24,3%. Внешнеторговая квота была более стабильна: 2005 г. — 8,7%, 2010 г. — 8,9, 2013 г. — 7,4 и в 2015 г. — 7,9%⁶.

Среди ПР наиболее сильно влияние соседства проявилось в Белгородской области, что было обусловлено таким специфическим фактором, как близость Харькова — одного из крупных центров экономики, науки, образования и культуры бывшего СССР, с которым сохранились тесные экономические и социальные связи после распада Союза. Об этом свидетельствует рост взаимной торговли между Белгородской областью и Украиной: с 1,9 млрд. долл. в 2005 г. до около 4 млрд. долл. в 2013 г. В 2005 г. внешнеторговая квота в Белгородской области достигла 36%, постепенно сократившись до 20% к 2013 г.

Близость креативного Харькова способствовала вовлечению белгородских властей в разнообразные проекты сотрудничества двух городов, которые обрели характер приграничных. Многочисленные трансграничные связи гражданского общества и бизнеса в большой мере осуществлялись на неформальной основе. Тандем Белгород–Харьков стал важным центром коммерческих и частных транзитных сообщений, что оживило сопутствующие виды деятельности. Он превратился в фокус инноваций в трансграничных взаимодействиях, из которого они распространялись по всему украинскому сегменту ПР [3].

Превращение «Слобожанского тандема» в ведущий центр российско-украинской торговли и сотрудничества способство-

⁶ На показатели квоты заметно повлияло сильное падение среднегодового курса рубля в 2014–2015 гг., по которому ВРП пересчитывался в доллары.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

вало созданию благоприятной атмосферы предпринимательства в Белгородской области, которая одной из первых среди российских регионов занялась модернизацией сельского хозяйства на основе разворачивания агрохолдингов и стала обретать функции житницы для Москвы и Московской области, постепенно замещая украинские поставки. И когда торгово-посредническая миссия области стала угасать (в 2015 г. взаимный оборот с Украиной составил 1,3 млрд. долл., внешнеторговая квота — 11%), ее развитие уже в основном опиралось на агробизнес и другие сферы экономики, ориентирующиеся на рынок Московского региона. Заметим, что валовая добавленная стоимость (ВДС), создаваемая в Московском регионе (Москва и область), составляет примерно четверть от ВДС РФ. При этом она лишь немногим меньше совокупной ВДС, формируемой экономикой Белоруссии, Казахстана и Украины. Созданная для обслуживания торговли с Украиной транспортная инфраструктура и логистика стали обслуживать новую миссию Белгородской области. Схожие, хотя и менее масштабные, процессы характерны для всего украинского сегмента ПР.

Благоприятное влияние соседства на развитие экономики сопредельных с Украиной регионов объясняется рядом причин. Во-первых, большими объемами трансграничной торговли, которые были характерны вплоть до государственного переворота на Украине, они значительно превышали объемы торговли регионов, пограничных с Казахстаном.

Во-вторых, граница между РФ и Украиной из-за барьерных функций изъятия и ограничения для свободной торговли создавала шансы для развития отдельных ориентирующихся на российский рынок секторов экономики в приграничных регионах.

В-третьих, сравнительно либеральный предпринимательский климат в российско-украинском пограничье способствовал бизнес-активности компаний и физических лиц обеих стран, которые получали возможность использовать страновые различия в уровнях внутренних цен, издержек, налогов и т.д.

В-четвертых, в российские регионы мигрировали специалисты из Украины, которых привлекали более высокие зарплаты, а после государственного переворота в российские области

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

стал перетекать и украинский бизнес, который принес новые компетенции и новые возможности развития.

Таким образом, в приукраинских ПР развитие опиралось, с одной стороны, на расширение внешнеэкономических связей с Украиной и обслуживание транзитных потоков, а с другой — на формирование новых функций в системе межрегионального разделения труда России под влиянием внутреннего спроса и различных протекционистских практик. Иными словами, положительное действие украинского соседства на региональное развитие проявлялось посредством, как расширения взаимных связей, так и таможенных и административных ограничений в торговле. Сейчас между РФ и Украиной выросли значительные геополитические барьеры для торговли, сотрудничества и социальных коммуникаций. Фактор соседства в современной ситуации оказывает тормозящее воздействие на развитие приукраинских регионов РФ. В связи с этим они будут стремиться шире использовать возможности, создаваемые ЕАЭС, близостью к Московскому региону и зарубежным рынкам в зоне Средиземного и Черного морей.

При относительно контактной границе, которая в условиях Таможенного союза стала «прозрачной», влияние казахстанского рынка на развитие сопредельных российских регионов в 2005–2013 гг. было заметно меньше, чем украинского. Одна из причин — структурные особенности: при том, что общая валовая добавленная стоимость ПР, сопредельных с Казахстаном, близка к объему выпуска соседней страны, они обладают однотипной экономикой с преобладанием горнодобывающей и металлургической промышленности, отраслей ТЭК и начальных переделов химического производства. В силу этого основу товарооборота составляют отрасли, выпускающие товары с низкой добавленной стоимостью, но сильно зависимые от циклических колебаний мировой конъюнктуры. Одновременно это отрасли, в которых велика доля вертикально-интегрированных компаний с большим государственным участием. Новые же виды деятельности, генерирующие взаимные торгово-производственные связи, в 2005–2015 гг. в достаточном объеме не возникали. Если же они и возникали, то в основном благодаря инвес-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

тициям из третьих стран, которые порождали товаропотоки иной географической ориентации.

Приграничное сотрудничество России и Казахстана опиралось в основном на взаимодействие властей разного уровня и при слабой вовлеченности в него местных и региональных сообществ. Коммерческий и частный транзит по объему был значительно слабее, чем на украинском направлении.

Несмотря на участие в СНГ, ЕврАзЭС и ЕАЭС, объемы торговли ПР с Казахстаном в 2005 и 2016 гг. оказались практически одинаковыми по стоимости и по доле во внешнеторговом обороте регионов. В частности, у Самарской области в 2005 г. оборот с Казахстаном составил 272 млн. долл. (3,7% во внешней торговле региона), а в 2016 г. — 318 млн. долл. (5,6%). У Челябинской области эти показатели равнялись около 1,5 млрд. долл. (23%) в 2005 г. и 1,4 млрд. долл. (24,6%) в 2016 г. У Новосибирской области, наиболее динамичного региона приказахстанского пояса, объем внешней торговли с Казахстаном в 2005 г. оценивался в 282 млн. долл., а в 2016 г. — в 362 млн. долл., причем доля соседней страны во внешнеторговом обороте региона сократилась с 20,3 до 10,7%. Более высокая динамика Новосибирской области среди регионов пояса объясняется тем, что ее внешнеторговый оборот в целом за 2005–2015 гг. вырос более чем в 2 раза, в то время как у других регионов он либо сократился, либо рост был незначителен.

Определенную роль в сдерживании роста ВРП в рассматриваемых российских областях сыграла миграция бизнеса в соседние области Казахстана в связи с более благоприятным там налоговым режимом.

Инертность казахстанского фактора, несмотря на то, что соседняя страна относится к числу наиболее динамичных постсоветских стран, обусловлена замедленным ходом модернизации экономики приграничных, преимущественно сырьевых районов РФ и Казахстана, расположенных в глубине Евразии, и ее несогласованный характер. Поэтому открытие рынков не привело к устойчивому росту товаропотоков, а евразийская интеграция не смогла в рассматриваемый период компенсировать тормозящее действие внутриматерикового положения [1] регионов российско-казахстанского приграничья. Развитию ПР РФ казах-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

станского сегмента препятствовала также их удаленность от Московского региона и инерция сложившейся структуры промышленности.

Сопоставление динамики ПР свидетельствует о том, что влияние интеграции на их развитие в 2005–2015 гг. было неодинаково как во времени, так и пространстве. В 2005–2010 гг. главным интеграционным институтом были двухсторонние соглашения о свободной торговле РФ с Украиной и Казахстаном. Важным фактором разделения приграничных регионов по степени их включенности во взаимные торговые связи стало положение на главных транспортных коридорах и особые условия, в частности близость региональных центров соседних стран. В 2010 г. началось формирование ЕАЭС, и взаимная торговля России с Казахстаном стала более либеральной, но этот период совпал с началом спада в национальных экономиках, а затем и с украинским кризисом.

В целом с 2012 г. связанность ПР РФ с соседними странами стала ослабевать по всему периметру. В случае Украины это зависело от комбинации геополитических и структурных факторов, в случае Казахстана в основном от структурных факторов, от преобладания межотраслевых связей над внутриотраслевыми, а также от несогласованной модернизации национальных экономик и растущей роли в ней третьих стран. Снятие таможенных барьеров на российско-казахстанской границе не сопровождалось адекватным расширением рынка для производителей с обеих сторон рубежа. Компании стран-участниц оказались не готовы использовать новые геоэкономические возможности.

* * *

В целом можно назвать несколько актуальных проблем, связанных с влиянием геоэкономических факторов на пространственное развитие России. Пока от этого выигрывает столичный регион (Москва и область), который заметно преобладает во внешнеэкономических связях России с рассматриваемыми странами⁷. От европейской интеграции также в основном

⁷ На Московский регион в 2016 г. приходилось 32% экспорта Казахстана в РФ и 29% экспорта Украины.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

выигрывают наиболее сильные города и регионы [4]. При этом для развития ПР более значимо положение относительно Московского региона, чем относительно ближних рынков соседних стран.

В региональной политике России недостаточное внимание уделяется развитию внутриматериковых регионов, которые в среднем более удалены от крупных внутренних и международных рынков сбыта. Отставание в экономическом развитии регионов российско-казахстанского пограничья чревато их превращением в «ржавый пояс», т.е. в группу областей с устаревшей промышленностью со всеми вытекающими из этого социально-экономическими и политическими последствиями.

Для того чтобы евразийская интеграция стала весомым фактором регионального развития нужны новые производства и новые товары взаимной торговли. Поэтому не стоит откладывать переход к проектному принципу развития ЕАЭС. Соответствующая работа начинается, но она должна проводиться более активно на уровне как стран-участниц, так и Евразийской экономической комиссии. В настоящее время реализуемые в странах национальные проекты осуществляются в однотипных производствах и приводят к конкуренции на общем рынке, которая нередко оборачивается использованием разного рода нетарифных методов ограничения импорта из стран-партнеров. Задача же заключается в формировании новой специализации экономик на внутриотраслевой основе с образованием трансграничных цепочек добавленной стоимости.

Наконец, усиление проектной составляющей должно иметь и региональное измерение. Пока в деятельности ЕАЭС доминирует национальный уровень и уровень субъектов хозяйствования без увязки интеграции с решением проблем развития регионов стран — членов ЕАЭС [2]. Координация стратегий стран для формирования специализации в рамках новой индустриализации должна подкрепляться координацией стратегий развития регионов, прежде всего, приграничных. В рамках такой координации необходимо создавать особые зоны и территории опережающего развития в сибирских и уральских регионах РФ, в смежных областях Казахстана при ориентации на рынки ЕАЭС и всей Центральной Азии с прилегающими районами Китая,

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

Монголии, Афганистана и Ирана, которым нужны товары разной технологической сложности, эффективные в сочетании с дешевой рабочей силой.

Значение российско-казахстанского приграничья как потенциального ядра евразийской интеграции и важного звена региональной геоэкономики России под влиянием происходящих на постсоветском пространстве экономических сдвигов объективно будет возрастать, и нужно создавать институциональные и инфраструктурные условия для его полного использования.

Источники:

1. *Безруков Л.А.* Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Сибирское отделение РАН Институт географии. — Новосибирск: ГЕО, 2008. — С. 248–251.
2. *Вертинская Т.С.* Концептуальные основы развития интеграционных связей на уровне регионов стран-членов Евразийского экономического союза. ИЭ НАН РБ. — Минск: Право и экономика, 2016. — С. 9–10.
3. Российско-украинское пограничье: двадцать лет разделенного единства. Ред. В.А. Колосов и О.И. Вендина. — М.: Новый хронограф, 2011. — С. 227–243.
4. *Brakman St., Garretsen H., Van Marrewijk Ch., Oumer F.* The border population effects of EU Integration // *Journal of Regional Science*, Vol. 52, 2012. No. 1. — P. 1–20.
5. *Kolosov V., Scott J.* Selected conceptual issues in border studies // *Belgéó*, 2013. №4. — С. 9–21.

АДАПТАЦИЯ ХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ К ПОЯВЛЕНИЮ НОВОЙ РОССИЙСКО-УКРАИНСКОЙ ГРАНИЦЫ

М.В. Зотова

Институт географии РАН, г. Москва

E-mail: zotova@igras.ru

Тема интеграции Крыма в государственное пространство Российской Федерации до сих пор занимает важное место в информационном поле и остается предметом острых споров в экспертной среде. В политическом дискурсе вхождение Крыма в состав России трактуется в зависимости от отношения к данному событию [13]. Экспертное сообщество разделилось на две группы, которые можно с определенной долей условности называть «критиками» и «сторонниками». Одна из них подвергает сомнению необходимость вхождения Крыма в состав России [16, 17]. Другая группа, наоборот, видит за присоединением полуострова защиту российских интересов на постсоветском пространстве и возвращение страны к роли великой державы [4].

По мнению директора «Левада-центра» Льва Гудкова, в российском обществе постепенно спадает патриотическая эйфория и нарастает понимание реальных последствий присоединения, измеряющихся в экономическом, политическом, экономическом и правовом контексте [4]. По данным опросов, 55% респондентов считают неправильным, что средства на развитие полуострова в условиях общего сокращения расходов на образование, здравоохранение, индексацию зарплат и пенсий идут преимущественно из государственного бюджета [10]. Между тем, результаты социологических опросов подтверждают, что для местных жителей возможность присоединения к России оказалась важнее «цены» экономического кризиса и сложнос-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

тей вхождения в российское экономическое и правовое пространство [9]. Для многих жителей Крыма метафорическое «возвращение домой» стало избавлением от негативных последствий политического и социального кризиса, охватившего Украину [13].

В данной статье через призму реализованных или потенциальных решений рассматриваются вызовы развитию хозяйственного комплекса Республики Крым после присоединения к России. В статье анализируются изменения транспортных коммуникаций, структуры хозяйства и системы управления региона в результате вхождения в иное политическое экономическое и правовое поле. Особое внимание уделено анализу путей адаптации северных районов Крыма к почти полному разрыву исторически сложившихся хозяйственных и транспортных связей, а также повседневных взаимодействий с Украиной.

Информационной базой исследования стали материалы полевых экспедиций, включающие визуальные наблюдения и серию из 25 экспертных интервью с республиканскими и местными властями, представителями СМИ, социальных служб и бизнеса, проведенных в октябре–ноябре 2017 г. в Республике Крым, а также программные и стратегические документы регионального и городского развития. Кроме того, в Армянске и Джанкое было проведено 6 фокус-групп с представителями разных слоев населения по проблемам локального развития и отношения к новой границе с Украиной.

Периферийное положение Республики Крым усугубилось кардинальным изменением соседского положения региона и сложностями его включения в общероссийское экономическое и политическое пространство. С одной стороны, прежняя морская государственная граница России превратилась в административную границу между двумя субъектами федерации, с другой — на Перекопском перешейке вместо прежней административной границы возникла новая российско-украинская государственная граница. Несмотря на то, что Украина считает Крым временно оккупированной территорией, новая граница стала де-факто межгосударственной и барьерной. Ее пересечение возможно только по украинским паспортам и на автомобилях с украинскими номерами через три автомобильных пункта пропу-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

ска (ПП): Перекоп–Чаплинка, Армянск–Каланчак, Джанкой–Чонгар, работа которых нестабильна.

Основные вызовы развитию республики после ее вхождения в состав России: 1) появление барьерной границы с Украиной; 2) транспортная, энергетическая и сырьевая блокада региона со стороны Украины; 3) потеря традиционных рынков сбыта; 4) острая нехватка воды в связи с перекрытием украинской стороной Северо-Крымского канала; 5) международная изоляция и санкции (в первую очередь, запрет экспорта и импорта продукции из США и стран ЕС, малодоступность кредитных ресурсов); 6) введение новых, более жестких условий и правил ведения бизнеса, рост налогов и цен; 7) правовой и хозяйственный вакуум на фоне роста административных полномочий и финансовых возможностей. Рассмотрим их влияние на основные сферы экономики региона: транспорт, промышленность, сельское хозяйство и управление.

Транспорт

Все регулярное авиационное, железнодорожное и автобусное транспортное сообщение со стороны Украины на полуостров было прекращено с конца декабря 2014 г., что привело в первую очередь к росту экономических и временных затрат на поездки в соседние области Украины. Пригородное сообщение от узловой станции Джанкой до станции Новоалексеевка и далее на Мелитополь полностью прекращено, хотя ранее в сезон здесь курсировало около 8 пар электричек в день. Из десятка пассажирских поездов дальнего следования, курсирующих между Крымом и Россией, остался лишь один — №561/562 (Симферополь–Ростов-на-Дону–Москва), проходящий через паромную переправу Керченского пролива. Маршрут следования увеличился с 1464 км до 2032 км, время в пути — с 24 до 47 часов. Таким образом, конфигурация единой транспортной системы, соединяющей Украину и Россию, деформирована, изменен характер движения, нарушены прямые связи. Железная дорога на территории Крымского полуострова пока представляет собой изолированную сеть. Запуск поездов по железнодорожной части Крымского моста планируется на конец 2019 г.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

Связь с материковой Россией с начала 2015 г. осуществлялась через Керченскую переправу в обход украинских автомобильных и железных дорог, что значительно увеличило финансовые и временные затраты на транспортировку грузов и пассажиров. По мнению экспертов, введение в эксплуатацию Крымского моста в мае 2018 г. увеличит товарооборот региона, сократит расходы на логистику, улучшит транспортную доступность региона, повысит инвестиционную привлекательность и придаст импульс развитию Республики Крым. Однако пока запуск моста не привел к снижению цен на аренду недвижимости, продукты питания и топливо на полуострове, что, правда, скорее обусловлено сезонными колебаниями и ростом цен на топливо.

Несмотря на существенное упрощение логистики, открытие движения по Крымскому мосту не решило полностью транспортные проблемы региона. Автодорожная инфраструктура полуострова оказалась не готова к увеличившемуся на 20–25% потоку автомобилей (за июль 2018 г. по 19-километровому мосту проехало около 800 тысяч транспортных средств) [7]. До планируемого запуска в 2020 г. федеральной трассы «Таврида» в районе Феодосии в сторону Симферополя, Евпатории и других курортных городов образуются многокилометровые пробки.

Таким образом, после 2014 г. произошла трансформация сложившейся территориальной структуры Крыма: транзитные районы превратились в периферийные (Красноперекопск, Джанкой), а периферийные приобрели центральные функции (Керчь). Пространственная ориентация транспортной системы полуострова изменилась с субмеридиональной на субширотную. До кризиса 2014 г. основные транспортные потоки шли с юга на север по железнодорожной и автомобильной магистралям Симферополь–Харьков. Ныне основные коммуникации ориентированы с запада на восток (Черноморское–Евпатория–Симферополь–Феодосия–Керчь; Армянск–Красноперекопск–Джанкой–Керчь).

Тем не менее, по данным Государственной пограничной службы Украины, в 2017 г. российско-украинскую границу через пункты пропуска в северном Крыму пересекли почти 2,5 млн. человек (на 200 тыс. меньше, чем в 2016 г.) и 406 тыс. легковых автомобилей. Основной целью поездок остается посещение род-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

ственников. По оценкам местных властей, около 550 тыс. граждан Украины приехало в 2016 г. в Крым с туристическими целями. Кроме того, у многих украинцев на полуострове остался бизнес или недвижимость.

Учитывая заметный объем трансграничных поездок, транспортный бизнес довольно быстро адаптировался к новым условиям. Широкое распространение получила следующая схема: рейс до российской границы крымского перевозчика, пешее пересечение российской и украинской границ, затем рейс до ближайшей станции украинского перевозчика. Так небольшая станция Новоалексеевка в Херсонской области превратилась в крупный железнодорожный узел. С 2015 г. со станции стали отправляться поезда во многие крупные украинские города (Киев, Харьков, Днепр, Полтава, Сумы, Кременчуг, Львов и др.) В 2017 г. было налажено прямое автобусное сообщение между рядом крымских и украинских городов, которое осуществляется российско-украинскими негласно аффилированными компаниями. Но если в 2013 г. города Крыма с остальной частью Украины связывало 63 ежедневных регулярных рейса, то к 2017 г. число таких рейсов сократилось вдвое. Изменилась и их сеть. Если раньше из крымских городов автобусы направлялись в большинство региональных центров Украины (Киев, Днепропетровск, Харьков, Кировоград, Черновцы, Николаев и др.), то в 2017 г. — лишь в Донецк, Луганск, Мариуполь, Одессу и Херсон.

Промышленность

Кроме сложностей с логистикой, крымские промышленные предприятия испытывают трудности в связи с потерей традиционных рынков сбыта и нарушением привычных производственных связей. Экономическая блокада полуострова и санкции негативно сказались на работе машиностроительных предприятий (завод «Фиолент», судостроительный завод «Залив», Керченская морская верфь «Фрегат», судостроительный завод «Море»), на которых произошло существенно сокращение производства [3]. Ситуация усугубляется недостаточной модернизацией и существенным технологическим отставанием от «материковой» России [8]. Продукция Крыма была ориентирована на

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

Украину и на экспорт, на российском рынке она неконкурентоспособна. По словам местных экспертов, на сегодняшний день загрузка предприятий на уровне 50–60% от имеющихся мощностей обеспечивается благодаря заказам Минобороны РФ.

С 2015 г. на полуостров с Украины фактически прекратились поставки продуктов питания. С одной стороны, это сильно ударило по домохозяйствам, так как после вхождения в российское экономическое пространство цены на территории Крыма значительно выросли. С другой стороны, украинская блокада и сложности с доставкой товара с «материковой» России стимулировало развитие местных производителей продуктов питания (Джанкойский завод молочной продукции «Новатор», мясокомбинат «Дружба народов», Мясоперерабатывающий комплекс «Скворцово» и др.). В то же время, если на локальном рынке крымские производители конкурентоспособны благодаря низкой стоимости рабочей силы и небольшому транспортному плечу, то на общефедеральном рынке они проигрывают конкурентам и по качеству, и по цене. Выход крымской продукции на федеральный уровень усложняется не только логистикой, но и отсутствием опыта работы у местных компаний в российском правовом поле в целом и в федеральных сетях в частности. Кроме того, местный агропромышленный бизнес опасается неустойчивости роста из-за рисков, связанных с завозом дешевой продукции из южных российских регионов (в первую очередь из Краснодарского и Ставропольского краев) после открытия движения грузовых автомобилей по Крымскому мосту.

Прекращение поставок сырья и отгрузки готовой продукции на территорию Украины ударило и по предприятиям химической промышленности, расположенным в приграничных городах Армянск и Красноперекопск; значительная доля их продукции поставлялась на Украину (до 80% продукции «Крымского содового завода»). Особенно пострадало градообразующее предприятие Армянска — «Крымский титан» — крупнейший производитель диоксида титана в Восточной Европе (1/3 российского и 2% мирового рынка), 75% его продукции шло на экспорт. После закрытия в 2015 г. железнодорожной линии, связывающей завод с магистральной железной дорогой и проходящей по территории Украины, сырье и готовая продукция доставляется

Проблемы развития в новых геополитических условиях

автотранспортом. Введение в эксплуатацию железнодорожного пути в обход Украины планируется только в 2019 г. Усложнило положение предприятия и перекрытие украинской стороной Северо-Крымского канала весной 2014 г., что привело к критическому понижению уровня воды в отстойниках завода, и выбросам в атмосферу ядовитых отходов в августе–сентябре 2018 г. В качестве вариантов решения сложившейся проблемы разрабатываются варианты строительства комплекса по опреснению морской воды или сооружения трубопровода длиной 9,4 км для переброски воды из Каркинитского залива в кислотонакопитель завода. С начала сентября 2018 г. работа предприятия, где занято около 4 тыс. жителей монопрофильного Армянска, временно приостановлена.

Несмотря на сложности, многие предприятия Крыма довольно быстро переориентировали свои рынки сбыта. Так, основная масса химической продукции теперь отправляется через контрагентов в Россию, а затем в Европу, а также в Казахстан и Белоруссию. Сейчас сырье для химических производств поступает из Шри-Ланки, Индии, Норвегии и Бразилии, а также из Украины, но через территорию России. В перевозках часто участвуют европейские компании, чьи суда не заходят в крымские порты и формально не подлежат международным санкциям [12].

Сельское хозяйство

Значительные сложности в сфере сельского хозяйства были вызваны перекрытием украинской стороной Северо-Крымского канала весной 2014 г. В результате этого была кардинально изменена структура сельскохозяйственного производства. Площадь орошаемых угодий на полуострове сократилась в 10 раз, водоемкие и влагозависимые культуры (соя, кукуруза, рис и бахчевые) были заменены на засухоустойчивые (пшеница и подсолнечник). Сельскохозяйственные товаропроизводители вынуждены использовать внутренние источники орошения (подземные и надземные) и внедрять ресурсосберегающие технологии производства. Частично проблема с нехваткой воды была решена бурением скважин и использованием подземных вод,

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

но это вызывает риски засоления и деградации почв. В рамках долгосрочной схемы водоснабжения обсуждается несколько вариантов решения проблемы, среди которых обеспечение Крыма водой из Краснодарского края, использование очищенных сточных вод, опреснение воды [6]. Но эти проекты дорогостоящи (40–50 млрд. руб.) и неоднозначны. Кроме сокращения кормовой базы по причине недостаточного орошения, рост стоимости сельскохозяйственной продукции вызван и необходимостью завозить из «материковой» России саженцы, семена, племенной материал из-за нарушения налаженных с Украиной связей.

Характерной особенностью агропромышленного комплекса в Крыму последних 20 лет стало существенное повышение роли хозяйств населения, которые с середины 1990-х годов производят более значительную долю сельскохозяйственной продукции по сравнению с крупными коллективными или частными предприятиями. После исчезновения крупных сельскохозяйственных предприятий социалистического типа в Крыму не появилось достаточного числа серьезных частных или коллективных рыночных хозяйств. В рамках украинского законодательства, которое значительно мягче российского, значительную долю сельскохозяйственной продукции обеспечивали личные подсобные хозяйства населения (94% производства молока, 98% поголовья овец), работавшие в тени. С переходом в российское правовое поле местные сельхозпроизводители были вынуждены выводить свой бизнес из тени и регистрировать крестьянско-фермерские хозяйства. Ввиду отсутствия в крымском сообществе опыта кооперирования, локомотивом развития сельскохозяйственного комплекса будут скорее малые семейные фермы. Тем не менее, значительная роль в госпрограмме развития АПК Республики Крым в 2015–2020 гг. отводится и крупным агрокомплексам, развитие которых не всегда соотносится с интересами небольших производителей и часто приводит к конфликтам [5].

Управление

Интеграция Крыма в состав России имела и правовые последствия. Находясь в составе Украины, Крым был частью иной политической и правовой реальности. Проблема адаптации к новым «правилам игры» в другом правовом поле заняла определенное время. Присоединение Крыма к России, кроме политических решений и экономических расчетов, потребовало и разработки правового инструментария вхождения Крыма и Севастополя в правовое пространство РФ. По оценкам экспертов, потребовалось подготовить и принять около 300 законодательных актов. Довольно сложно процесс адаптации проходил в сфере бизнеса в связи с необходимостью перерегистрации предприятий и их встраивания в новую экономическую реальность. Значительные трудности были связаны также с правами собственности предприятий, окончанием срока действия разрешительных документов или лицензий, переоформлением договоров аренды земельных участков и т.д. Принимая во внимание трудности правовой адаптации Крыма в сфере земельно-имущественных отношений, для подготовки соответствующих нормативных правовых документов был установлен переходный период сроком до 1 января 2020 г.

Отсутствие практики госуправления на муниципальном уровне усложнило адаптацию к радикальному изменению законодательной и нормативно-правовой базы при резком расширении компетенций и полномочий местных властей. С одной стороны, в России ниже уровень политической конкуренции, с другой — на практике в Украине региональные и местные органы власти имеют гораздо меньше полномочий и, по сути дела, выполняют распоряжения, принятые в Киеве. По словам сотрудников муниципальных администраций, в период развития в составе независимой Украины проблемам полуострова не уделялось должного внимания, в результате чего Крым превратился в чисто дотационный регион, несмотря на свой значительный потенциал [14]. Следствием муниципальной реформы в Крыму, как и во многих других российских регионах, стала конкуренция между городами и районами как разными субъектами управления за ограниченные ресурсы развития и бюджетные поступления.

Локальное развитие приграничных городов Северного Крыма

Постепенная переориентация торгово-производственной и транспортной системы Крыма на Россию часто воспринимается властями в приграничных районах Крыма как угроза неравной конкуренции, которая может подорвать доходы местных бюджетов и подавить экономически более слабые некурортные города и районы региона. На уровне управленческих элит местного уровня ярко проявляется противоречие между ориентацией на старые точки роста, эффективно функционировавшие до 2014 г. (например, Джанкойский транспортный узел, завод «Крымский титан»), и пониманием необратимости произошедших изменений.

Большие надежды возлагаются на обретение статуса «приграничных городов», который, по мнению местных властей, может защитить, благодаря размещению воинских контингентов, не только от внешних угроз, но и от прихода внешних агентов рынка. Мечты о крупных инвесторах наталкиваются на страх потери контроля над собственной экономикой. Идеи трансграничных взаимодействий или дипломатии муниципального уровня, которые могли бы стать маленьким шагом в направлении решения проблем локального развития, на уровне властей пока даже не обсуждаются. Скорее, напротив, приграничное положение воспринимается как угроза нормальной жизнедеятельности, которая негативно сказывается и на жизни населения, и на работе предпринимателей и инвесторов. По словам местных жителей, говорить о каком-либо сотрудничестве с Украиной сейчас просто смешно. По их мнению, его просто не может быть ни в какой форме, кроме контактов с родственниками, оставшимися на Украине.

Локальный малый и микро-бизнес в крымском пограничье пережил глубокий экономический шок, вызванный сменой норм хозяйственной деятельности, разрывом финансовых и товарно-сбытовых связей. Можно выделить несколько стратегий приспособления к новой реальности. Часть бизнеса, ориентированного на локальный рынок, выведена из тени и получила стимул к развитию. Это касается, во-первых, личных подсобных хозяйств (ЛПХ), часто имеющих товарный характер. Для них появление

Проблемы развития в новых геополитических условиях

границы означало ослабление конкуренции с соседними регионами Украины и доминирование на собственном рынке. Во-вторых, местный рынок арендного жилья и гостиничных услуг переживает пик спроса со стороны растущих военных гарнизонов Джанкоя и Армянска. В-третьих, получила развитие сфера потребления и социальных услуг, ориентированная на платежеспособный спрос «нового» населения (военнослужащие и их семьи) и его более высокие запросы к качеству сервиса. Другая часть бизнеса стала ориентироваться на обслуживание границы, поддержание трансграничных транспортных контактов с помощью схем, обходящих украинскую блокаду, дорожный сервис и, наконец, обеспечение крымского населения привычными продуктами с Украины за счет мелких партий.

Реакция населения на появление границы с Украиной, как враждебным государством, выявленная на фокус-группах, была наиболее сложной и противоречивой. Сам факт границы не стал неожиданностью для живущих здесь людей. Эта граница как исторический фантом всегда присутствовала в локальном самосознании, будучи материализованной в укреплениях Перекопа, Чонгара и Арабатской стрелки. Реализация этого воображаемого проекта охраняет идентичность жителей Крыма и гарантирует им безопасность. Поэтому эта новая государственная граница воспринимается жителями полуострова скорее через призму выигрыша, а не ущерба. Крымская идентичность и в украинский период строилась на противопоставлении украинскому государству. В связи с этим в регионе чувствуется заметное культивирование островного сознания [1]. Здесь преобладает крымско-русская квази-этническая идентичность с гипертрофированным чувством низового регионализма. Русская идентичность крымчан регионально своеобразна, но прочно интегрирована в «большую» русскую идентичность [11].

Выводы

К 2018 г. в Республике Крым в значительной степени произошла переориентация торговых и производственных связей после полного их разрыва с Украиной, которая ранее была основным экономическим партнером региона. Наиболее гибкие

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

сферы экономики (торговля, судостроение, транспорт, санаторно-курортный комплекс) в той или иной мере адаптировались к новым условиям, в других же возникли значительные риски (химическая промышленность). Проблемы большинства отраслей региона вызваны, в первую очередь, хроническим недофинансированием в украинский период, что привело к развалу существующей советской инфраструктуры и заметной деградации экономики, отсутствию квалифицированных кадров. Низкий уровень экономического развития и благосостояния населения республики усугубляется действиями Украины: перекрытием канала, отключением от энергосети, блокадой дорог и прекращением авиационного и железнодорожного сообщения. Решение же большинства трудностей с помощью выхода на внешние рынки и получения современных технологий, оборудования и инвестиций усложняется применением санкций, оттоком капитала и высокими транспортными издержками. Из-за санкционного режима не приходится рассчитывать на активное участие иностранного и крупных российских инвесторов бизнеса в экономике полуострова. Пока в регион средства вкладывает преимущественно государство или небольшие компании, ориентированные исключительно на внутренний рынок [2].

Наиболее сложная ситуация сложилась в приграничных районах Северного Крыма, где была выявлена рассогласованность интересов и представлений разных агентов трансграничных взаимодействий. Здесь пока полностью отсутствуют институты трансграничных взаимодействий, а восприятие повседневной жизни скорее отталкивается от границы. Возможное в нынешних условиях соотношение между барьерной и контактной функциями границы регулирует спонтанная самоорганизация населения, в результате которой возник «особый порядок» жизни в приграничье как сочетание формальных и неформальных правил и договоренностей. Эта гибкая система обладает множеством издержек, связанных с теневым характером взаимодействий. Однако, пока трансграничные контакты ограничены родственными и дружескими связями, они устраивают муниципальные и республиканские власти. В какой-то мере недостатки этой системы обеспечивают «мягкость» перехода к жизни в другой стране, облегченные возможностью использовать преимуще-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

щества двойного гражданства и консолидированной поддержки большинством населения вхождения Крыма в состав РФ.

Экономика региона показала высокую степень адаптивности. Российское государство проявило чрезвычайную гибкость решений в новых условиях, позволяя разрешать спорные ситуации, не нарушая правила. Отсутствие жестких установок и желание найти выход проявляется на разных уровнях. В регионе отмечается лояльное отношение к действиям украинских политиков, отсутствие зеркальных мер (разрешено передвижение автомобилей с украинскими номерами, всем перевозчикам присвоен статус международных, сохранен почти в полном объеме штат узловой железнодорожной станции Джанкой с расчетом на восстановления связей). Введенные ограничения часто обходятся в рамках существующего правового поля, в том числе с помощью аффилированности крымских компаний с украинскими. Большинство крымских предприятий стали филиалами московских компаний, через которые осуществляется экспорт товаров с полуострова (зерно, вино). Многие экспортные и импортные товары и сырье поступают на полуостров через «материковую» часть России (так называемая двойная перевалка), отправка грузов часто оформляется через Порт Кавказ, Новороссийск или Анапу.

Для стимулирования экономики региона на его территории введено действие особой экономической зоны (ОЭЗ), реализуется программа ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополь до 2020 года», для улучшения делового климата создана «Корпорация развития Республики Крым», на руководящие должности назначены квалифицированные управленцы из «материковой» России. Таким образом, в условиях всех трудностей и противоречий вхождения Крыма в российское политическое пространство, возникающая новая экономическая интеграция становится аргументом в пользу легитимации его присоединения.

Статья подготовлена в рамках Государственного задания ИГ РАН (0148-2019-0008, AAAA-A19-119022190170-1). Полевые работы в Крыму проведены при финансовой поддержке Российского научного фонда (грант №14-18-03621 «Российское пограничье: вызовы соседства»).

Источники:

1. Баранов А.В. Крымская региональная идентичность как ресурс легитимации воссоединения с Россией // Научная мысль Кавказа, 2014, №4. — С. 51–60.
2. Бурлакова Е. Кто инвестирует в Крым // Ведомости, 16 марта. Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/03/16/753933-investiruet-krim>
3. Ванюшкин А.С. Отраслевая диверсификация экономики Крыма как инструмент регионального развития // Теория и практика общественного развития, 2015. №24. — С. 119–126.
4. Горбачев А. Сомневающимся в пользу Крыма стало больше // Независимая газета, 23.03.2015. Режим доступа: http://www.ng.ru/politics/2015-03-23/3_crimea.html
5. Государственная программа развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия Республики Крым на 2015–2020 годы. 2014. Режим доступа: https://rk.gov.ru/uploads/minek/attachments/documents/d4/1d/8c/d98f00b204e9800998ecf8427e/5ace13cecc4f79.14437958_gosudarstvennaya_programma_razvitiya_selskogo_hozyaystva.pdf?1.0.19
6. Иванютин Н.М., Подовалова С.В. Оценка минерального состава и токсичности очищенных сточных вод Крыма как альтернативного источника воды для орошения // Таврический вестник аграрной науки, 2018. №1(13). — С. 51–62.
7. Комраков А. Крымский мост между прошлым и будущим // Независимая газета, 15.05.2018. Режим доступа: http://www.ng.ru/economics/2018-05-15/4_7225_krum.html
8. Курбанов А.Х., Пахомов В.И., Плотников В.А. Интеграция экономики Крыма в Российскую экономическую систему: состояние и перспективы // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета, 2014. №4. — С. 29–37.
9. Михеева И.В., Логинова А.С., Скиперских А.В. Интеграция Крыма в состав России: «цена» вопроса // Сравнительная политика, 2017. №4. — С. 83–94.
10. Мухаметшина Е. Чрезмерные затраты на Крым из госбюджета нежелательны, считают россияне // Ведомости, 17 апреля 2017 г. Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2017/04/18/686092-zatrati-na-krim-nezheletelni>

Проблемы развития в новых геополитических условиях

11. Павлюк С.Г. Чувство места и низовой регионализм // Отечественные записки, 2006. №32(5). — С. 104–114.
12. Сергеев М. Норвегия снабжает сырьем заводы в Крыму // Независимая газета, 09.07.2018. Режим доступа: http://www.ng.ru/economics/2018-07-09/1_7261_supply.html
13. Серегина И.А., Чудинов А.П. Метафорические слоганы в дискурсе референдума о статусе Крыма // Политическая лингвистика, 2014. №2. — С. 89–94.
14. Форманчук А.А. Интеграция Республики Крым в государственное пространство Российской Федерации: особенности, проблемы, риски // Проблемы национальной стратегии, 2015. №3(30). — С. 115–129.
15. Халий И.А. Трансформационный процесс в современном Крыму // Вестник Института Социологии, 2015. №4 (15). — С. 12–23.
16. Eckert D. L'Ukraine ou les contours incertains d'un Etat européen // L'Espace Politique [En ligne], 33 | 2017, №3, Access mode: <http://journals.openedition.org/espacepolitique/4411>
17. Svyatets E. Energy Security and Cooperation in Eurasia: Power, Profits and Politics. — New York, 2016. — P. 62

ПРИГРАНИЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ В УСЛОВИЯХ НАРАСТАЮЩЕЙ ПОЛИТИЧЕСКОЙ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ

И.А. Максимцев, Н.М. Межевич

*Санкт-Петербургский государственный экономический университет,
г. Санкт-Петербург
E-mail: mez13@mail.ru*

Пространственное развитие Северо-Запада после распада Советского Союза претерпело глубокую трансформацию, произошел коренной пересмотр функций макрорегиона, его роли в общероссийском развитии. Основой данных трансформаций стало изменение сущности геоэкономического положения региона, произошедшего вследствие изменения внешних условий его развития.

Обращаясь к проблематике СЗФО, отметим, что округ занимает уникальное геополитическое и геоэкономическое положение, находясь на разломе православного и западно-христианского миров, Евразийского и Европейского союзов, евразийской и европейской цивилизаций. Наличие протяженной государственной границы с Норвегией, Финляндией, Эстонией, Латвией, Литвой и Польшей создает как дополнительные возможности, так и существенные ограничения, прежде всего для приграничных территорий (в частности — режим владения землей не более 49 лет, возможности для иностранного инвестирования, ограничения в передвижении, наличие земель военного и пограничного назначения и пр.). Все это создает как дополни-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

тельные возможности, так и проблемы для приграничного сотрудничества.

Произошедшая переориентация части экономических связей регионов страны на внешнеэкономические направления является дополнительным фактором уменьшения межрегиональной торговли, а это меняет характер территориального разделения труда, в результате чего пространство внутри страны претерпевает своего рода «сжатие».

На Северо-Западе наблюдаются оба вида сжатия экономического пространства: коммуникационное (т.е. увеличение проходимости, доступности географического пространства) и вторичное освоенческое (интенсификационное) — физическое сжатие ранее освоенных территорий. Наблюдается разная интенсивность процессов сжатия в зависимости от регионов СЗФО. Например, коммуникационное сжатие больше проявляется в Калининградской и Ленинградской областях.

Экономики большинства регионов СЗФО носят преимущественно экспортно-сырьевой характер и ориентированы на активное взаимодействие с внешними геоэкономическими центрами и в первую очередь с Европейским союзом и Норвегией. Однако с этими партнерами у России существуют взаимные санкционные режимы. Европейский вектор макрорегионального контекста развития очевиден, но практика геоэкономики после 2014 г. свидетельствует о том, что ближний сосед вовсе не обязательно лучший друг.

В постсоветский период органами государственной власти субъектов федерации и местного самоуправления России накоплен немалый успешный опыт приграничного сотрудничества, изменивший к лучшему жизнь граждан нашей страны, укрепивший ее внешнеэкономические связи и позитивные представления в сознании граждан, бизнес-сообщества, государственных и муниципальных служащих сопредельных стран о происходящих социально-экономических процессах. Этот позитивный опыт базируется на правоприменении Законодательства Российской Федерации и ее субъектов в области приграничного сотрудничества, отражает уровень развития региональной и локальной экономики и социальной сферы.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

За последние 20–25 лет в России и особенно в СЗФО накоплен опыт «лучших практик» в данной сфере, что стало с одной стороны результатом понимания органами власти России значимости приграничного сотрудничества, а с другой — признанием со стороны Европейского союза значимости приграничного сотрудничества. С 1990-х годов своей политикой сближения Европейский союз оказывает поддержку развитию трансграничного межрегионального сотрудничества как между странами — членами ЕС, так и с третьими, сопредельными с территорией ЕС странами. При этом в практике работы территориальных сообществ Северо-Запада России есть много сходных черт (например, единое правовое поле), что, несомненно, является необходимым условием для более широкого использования позитивного опыта в управленческой практике других приграничных муниципальных образований.

Приграничное сотрудничество в Российской Федерации — один из немногих примеров западных политических и экономических практик, в целом принятых в России. Сегодня очевидно, что приграничное сотрудничество, как фактор развития территориальных и местных сообществ, естественно находящихся в непосредственной близости от границы, нуждается в переосмыслении. Развитие приграничного сотрудничества — это, с одной стороны, развитие региональной и местной экономики, инвестиции, создание новых рабочих мест, транспортной инфраструктуры, а с другой стороны — это сотрудничество в сфере культуры, образования, развития национальных языков, экологии, совместная деятельность неправительственных организаций. Это положение остается в силе, но меняется объем и политическая значимость приграничного сотрудничества. Меняется как политическая, так и экономическая результативность указанных процессов.

Политическое содержание приграничного сотрудничества объективно работало на развитие отношений между Россией и Европой. Это продолжалось достаточно долго. Однако, как раз к тому моменту, когда после полутора десятилетий обсуждения был принят Федеральный закон №179-ФЗ «Об основах приграничного сотрудничества» (23 августа 2017 г.), в приграничном сотрудничестве с государствами ЕС обнаружились трудности. В

Проблемы развития в новых геополитических условиях

течение второго десятилетия XXI века ситуация постепенно менялась. Тем не менее, несмотря на тот серьезный ущерб, который нанесла приграничному сотрудничеству неблагоприятная политическая и экономическая конъюнктура, многие формы такого сотрудничества продолжают развиваться, что касается, прежде всего, устоявшихся форм взаимодействия между регионами на российско-финляндском и российско-польском пограничье [1, с. 1].

Роль приграничного сотрудничества с точки зрения российских интересов была и есть в целом положительная. Фактически приграничное сотрудничество стало важным вкладом в механизмы жизнеобеспечения для сопредельных территорий. В то же время сформировалось противоречие: наши партнеры видели в приграничном сотрудничестве политическое измерение, мы — экономическое. При этом еще в период действия программ ТАСИС началась довольно быстрая социально-экономическая интеграция российского приграничья с соседними районами Финляндии и Польши. В настоящее время Норвегия, Финляндия, Польша и страны Прибалтики подключены к программам приграничного сотрудничества [2].

В 2014–2020 гг. программы приграничного сотрудничества на внешних границах ЕС включали 12 программ сухопутных и 5 морских. Приграничное сотрудничество — часть стратегического партнерства Россия–ЕС. Программы приграничного сотрудничества в ЕС реализуются в рамках Европейского инструмента соседства (ЕИС) 2014–2020 гг.

Проблемы приграничного сотрудничества растянутся, как минимум, на среднесрочную перспективу. Для этого есть следующие экономические и политические предпосылки:

1. Нарастание экономического, политического, идеологического кризиса в мире, Европе и Балтийско-скандинавском регионе — территории потенциального сотрудничества.
2. Качественный рост военных угроз в Балтийском регионе.
3. Экономические и политические возможности России позволяют перейти к концепции избирательной контактности в отношениях с сопредельными странами.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

4. Партнеры и соседи России должны осознать, что формы приграничного сотрудничества — поощрение инициатив межгосударственных отношений.
5. Недружественные акты, например, отказ от режима малого приграничного перемещения (МПП), были и будут рассматриваться как элемент межгосударственных отношений в целом. «Европа–2020» — это стратегия создания в ЕС разумной, рациональной и справедливой экономики, обеспечивающей высокий уровень занятости, производительности и социального согласия. «Европа–2020» — программа для всего Евросоюза, учитывающая разные исходные точки государств-участников, различие их потребностей и особенности в отношении содействия развитию ЕС в целом [3, с. 50].

К сожалению, былой оптимизм не подтвердился как на уровне Европы в целом, так и применительно к отношениям России и ЕС. В области экономической интеграции Брюссель неоднократно подавал сигналы, предполагающие углубление сотрудничества. Это обстоятельство позволяло предположить, что интеграционные процессы между ЕС и Россией можно будет рассматривать как одно из достижений, закладывающих фундамент взаимного экономического роста [4, с. 18].

Однако сегодня дискуссию об эффективной интеграции Европы и России следует считать закрытой. К сожалению, пусть и не сразу, но победила негативная точка зрения на перспективу отношений России и ЕС. «Политика ЕС в отношении России основана на том, что Россия должна привести свою национальную политическую, экономическую и социальную модель в соответствии с западноевропейскими нормами, при этом участие России в определении этих норм не рассматривается» [5, с. 25].

Подписание 14 декабря 2011 г. в Москве соглашения о местном приграничном передвижении (МПП) между Калининградской областью и северными воеводствами Польши открыло перспективы для выстраивания нового формата сотрудничества не только между соседними регионами двух государств, но и в целом между Россией и ЕС [6, с. 317]. Но произошло это уже после того, как внешние факторы осложнили это сотрудничество.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

МПП между Россией и Польшей было приостановлено 1 июля 2016 г. по инициативе польской стороны (изначально на один месяц) под предлогом обеспечения повышенного уровня безопасности в рамках проведения в Польше саммита НАТО и Всемирного дня молодежи. Но по истечении месяца режим МПП не был возобновлен, его действие приостановлено без указания сроков. Важно отметить, что расходы в Польше граждан России, пересекающих границу наземным транспортом, сокращаются: в первом квартале 2014 г. — 70,3 млн. долл., в первом квартале 2015 г. — 28,6, в первом квартале 2016 г. — 26,4 млн. долл. Суммы оцениваются нами как весьма значимые, учитывая, что Варминьско-Мазурское воеводство входит в двадцатку самых бедных регионов ЕС и занимает первое место среди воеводств Республики Польша по числу граждан, живущих в условиях крайней бедности [7, с. 94].

Указанный момент — это подтверждение достаточно часто случая депрессивности приграничных регионов. Это связывают с тем, что они находятся на периферии государства, вне осей и центров развития. С другой стороны, нередко такие регионы являются зонами контакта с другими государствами, своеобразными «мостами» межгосударственного взаимодействия. Данное преимущество должно использоваться приграничными регионами в русле их сотрудничества и может обеспечить стабильное развитие приграничных территорий. Рассмотрим это на примере Польши. В этой стране из-за естественных условий, исторических и общественно-культурных особенностей, западные воеводства, повяты и гмины уступают по уровню социально-экономического развития восточным территориальным единицам Германии. При этом восточные воеводства и повяты, как правило, более развиты, чем приграничные административно-территориальные единицы России, Белоруссии и Украины.

Данные направления должны обеспечивать взаимосвязь проектов, осуществляемых в рамках приграничного сотрудничества, с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, федеральными целевыми программами, региональными программами и иными мероприятиями, реализуемыми на различных уровнях власти, и повышение эффективности осуществления приграничного сотрудниче-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

ства, включая критерии отбора проектов в рамках программ приграничного сотрудничества. Относительно редко встречаются претензии в сфере организационного сотрудничества и приграничного взаимодействия. По мнению некоторых экспертов из Санкт-Петербурга, программы ЕИС больше подходят для приграничного сотрудничества муниципальных образований Ленинградской области и Финляндии. Согласованные бюджеты недостаточны для города таких масштабов как Санкт-Петербург. В случае Санкт-Петербурга, где сосредоточена большая часть проектов приграничного сотрудничества, существует определенное расхождение между целями программы приграничного сотрудничества и стратегическим значением Санкт-Петербурга для СЗФО и России в целом [8, с. 29].

И. Сон трактует это как «геоэкономическую модель трансграничной интеграции, основанную на асимметричных взаимодействиях» [9]. Эффективность подобных взаимодействий действительно может быть предметом научного обсуждения. Экстраполируя указанный тезис И. Сона на весь масштаб российско-европейских отношений отметим, что асимметричное взаимодействие — это изначальное состояние указанных отношений; географический масштаб СЗФО и предметная область (приграничное сотрудничество) — не более, чем частный случай. Случай на среднесрочную перспективу.

Источники:

1. *Голунов С.* Приграничное сотрудничество между Россией и ЕС живо // ПОНАРС-Евразия // Аналитическая записка. №481. Август 2017 г. — С. 1.
2. *Максимцев И.А., Королева А.В., Сирота Н.П.* Состояние и перспективы торгово-экономического сотрудничества России и Европейского Союза в регионе Балтийского моря. — Санкт-Петербург, СПбГЭУ, 2016.
3. Программа Приграничного Сотрудничества «Европейский инструмент соседства (ППС ЕИС). «Юго-Восточная Финляндия — Россия» 2014–2020. Совместная программа действий. Проект от 5 февраля 2015 г. — С. 50.
4. *Максимцев И.А.* Глобализация и перспективы развития российско-европейских интеграционных процессов // Известия Санкт-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

Петербургского государственного экономического университета, 2006. №1. — С. 18–29.

5. Максимцев И.А., Горобашко Е.А., Гаранина О.Л. Международная интеграция России: реалии и перспективы // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета, 2004. №1. — С. 25.
6. Кретинин Г., Осташкова Т. Малое приграничное движение как предмет исторического исследования и современность // Acta humanitarica universitatis Saulensis. Т. 14 (2012). — С. 317.
7. Ворожеина Я.А. Калининградская область и северо-восточные воеводства Польши: особенности приграничного сотрудничества // Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир, 2017. №1 (11). — С. 94.
8. Межевич Н.М., Спиридонова В.В. Особенности приграничного сотрудничества Санкт-Петербурга и регионов Юго-Восточной Финляндии. Управленческое консультирование, 2017. — С. 29.
9. Sohn I. East Asia's Counterweight Strategy: Asian Financial Cooperation and Evolving International Monetary Order // UNCTAD: сайт Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД). URL: <http://g24.org/wp-content/uploads/2014/03/Sohn-1.pdf> (дата обращения: 12.08.2016).

СОЦИОКУЛЬТУРНЫЕ ВЫЗОВЫ В СТРАТЕГИИ ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ

О.В. Толстогузов, М.А. Питухина

Институт экономики Карельского научного центра РАН,

г. Петрозаводск

E-mail: olvito@mail.ru

Петрозаводский государственный университет, г. Петрозаводск

E-mail: pitukhina@petrsu.ru

Новые вызовы и нестабильность экономического развития формируют новую управленческую ситуацию и актуализируют дискуссию по выбору стратегии страны и ее регионов. В то же время анализ региональных стратегий выявил риски трансформации социально-экономического пространства [1] и недостатки существующих подходов в отношении периферийных (особенно приграничных) регионов [2] — в частности сокращение значимых характеристик объекта. Такой порядок, основывающийся на упрощении практики и уменьшения разнообразия характеристик, призван облегчить процесс манипулирования управляемым объектом и проектирования социального порядка. В то же время метод упрощения ситуации (через категорию средних показателей) не учитывает особенности социокультурного пространства, например не вычленяет потенциальные конфликтные зоны. Их появление чрезвычайно важно прогнозировать, поскольку они связаны с активным действием антропогенных мобилей (перемещением людей), которые всё больше проявляют свойство инструмента геополитики и в этой связи становятся важнейшим фактором, нарушающим гомеостаз структуры общественных отношений.

Экономико-географический анализ [3, 4] показал, что разреженность экономического пространства приграничных регио-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

нов и высокие хозяйственные риски нарушают связность экономического пространства страны, создают наряду с внешними угрозами дополнительный вызов национальной безопасности России. Одним из критичных в отношении развития приграничных территорий является фактор идентичности и соответствующей культуры сотрудничества. При этом приграничные регионы с ослабленным «иммунитетом» становятся более уязвимыми к внешней культурной и идеологической экспансии. В частности, необходимо учитывать, что приграничный пояс России — линия геополитической напряженности. Особенно важны блоковые «разломы», вдоль которых геополитическая напряженность чрезвычайно усиливается. На одном из таких «разломов» расположена Украина.

Процессы глобализации усилили роль региональных факторов в общественном развитии. Намечились тенденции регионального развития, использующие местные этнокультурные особенности в качестве фундамента стратегий. Особенность приграничных регионов в том, что помимо экономических сделок через эти территории проникают культурные коды, идеологические экспансии. При этом наблюдается тенденция к расширению прав территориальных общин, позволяющая максимально обеспечить экспорт культурного кода за пределы своего традиционного ареала. Это создает новый контур для общественного договора, интегральным субъектом которого является гражданское общество.

Новые вызовы предъявляют новые требования по формированию социального порядка, устройства общества, способного к модернизации страны. Они формируют повестку дня как перед элитой и властью, так и перед всем народом и активной частью общества. Сегодня проблемы в социальной сфере (бедность, межнациональное и тесно связанное с ним межконфессиональное сотрудничество) необходимо рассматривать не только как исключительно внутреннее, но и в контексте фундаментальных глобальных изменений.

Глобальный порядок стремится нормативно задавать рамки общего универсума, который придавливает уникальность этносов. В то же время факторы географии и истории никогда не были сняты с повестки дня. Сегодня они вызвали ряд известных

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

событий и актуализировали этнокультурную идентификацию как серьезный идеологический императив.

В новых геополитических условиях в рамках стратегирования возникла дискуссия о выборе путей развития этносов на основе измерения изменений структуры общественных отношений, действий, влияющих на них внутренних и внешних причин. При этом трансформация социокультурного пространства приграничных территорий определяется не только числом пересечений границы и контактов между людьми, но и эффективностью акций, воплощающих действие инструментов мягкой силы и сдвигающих интересы населения в сторону определенных геополитических центров.

Например, в Карелии сегодня существует разветвленная сеть международных организаций, которые выступают структурами поддержки сотрудничества организаций по предоставлению информации и услуг по обе стороны границы. Они предоставляют финансовую помощь в реализации совместных инициатив, отражающих североевропейские национальные интересы, а также проводимых исключительно в контексте европейских (не российских) ценностных ориентаций. Данные обстоятельства, как результат влияния мягкой силы, имеют важное значение, причем не столько в смысле снижения финансового потока, сколько в контексте национальной безопасности.

Учитывая, что поступательное развитие сотрудничества приводит к консолидации локальных сообществ в рамках трансграничных конструкций, в изменяющихся геополитических условиях с целью защиты национальных интересов необходимо способствовать консолидации местного сообщества в российском идеологическом ключе, экспансии своих культурных кодов, усилению политики протекционизма в условиях трансформации социокультурного пространства.

Категория «социокультурное пространство» — универсальная общесоциологическая категория, которая включает в себя целый спектр дефиниций, выделяющих тот или иной аспект социальных объектов и взаимодействий. При этом пространственный аспект позволяет выделить и исследовать как интеграционные связи, так и процессы регионализации, складывающиеся в новых геополитических условиях. В таком случае полага-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

ем, что социокультурное пространство — это ареал культуры, социокультурных норм и ценностей, а также пространство взаимодействий. В последнее мы включаем и взаимопроникновение культурных кодов, приводящее к определенной гомогенизации участников трансграничной интеграции по таким измерениям, как культура, безопасность, экономическая политика и политический режим [5], а также к формированию приграничных и трансграничных политически конструируемых пространств (кластеров) со специфическими свойствами институционально-го и социокультурного характера.

В контексте учета национальной безопасности, как доминанты стратегии в исследовании интеграционных процессов, наибольшее значение приобретает региональная и трансграничная идентичности. Они выражаются через систему культурных кодов, культурную самоидентификацию народов, включающую в себя социальную деятельность, модели поведения, традиции, обычаи, религиозные верования и др.

Трансформация социокультурного пространства происходит в результате действия ряда причин. В качестве внутренней причины рассмотрим применяемые государством политические технологии, действие которых оцениваем на основе измерения отношений к иным этнокультурным группам и к религии. Полагаем это важным, поскольку после отказа от концепции «советского человека» интернационализм трансформируется через болезненные процессы национальной идентификации в какое-то иное качество. При этом долгое время доминирующий атеизм политическими инструментами вытеснял из контура самоидентификации традиционные этнокультурные ценности.

В качестве внешней причины рассмотрим миграционные волны и сопряженное с ними использование инструментов мягкой силы, вызывающие возмущения в социальной экологии, стремящиеся нарушить гомеостаз структуры общественных отношений.

В качестве объекта исследования выбрана Республика Карелия как многонациональный и приграничный регион. Это имеет особенное значение при учете влияния миграционных волн и инструментов мягкой силы.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

На примере республики предпринята попытка на эмпирическом уровне измерить устойчивость структуры общественных отношений. В 2016 г. в ходе исследования структуры общественных отношений опрашивалось 2050 жителей республики и 280 мигрантов (9% от всех зарубежных трудовых мигрантов, проживающих в регионе). В последние годы миграционные процессы в Республике Карелия приобретают характерные особенности. В последние 3,5 года за счет притока мигрантов из Украины в республике впервые зафиксировано положительное миграционное сальдо [6].

Карелия вобрала в себя и «переплавил» мигрантов в количестве, в два раза превышающем изначальную численность населения (рис. 1). Пик численности населения республики пришелся на 1990 г. (791 тыс. чел.).

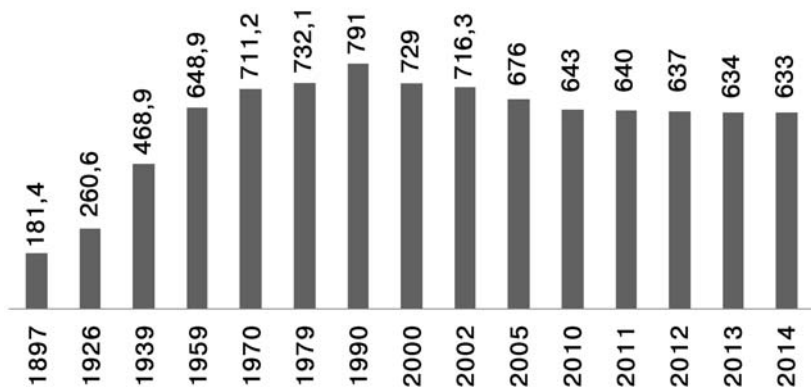


Рис. 1. Изменение численности населения Республики Карелия, тыс. чел.

Миграционные волны были вызваны активной политикой индустриализации севера и Второй мировой войной. Последняя волна (как внутренней миграции, так и внешней) связана со строительством в 1977–1983 гг. горно-обогатительного комбината и города Костомукша. Этот город построен на 64° северной широты. В молодом городе за несколько десятилетий сформировалось местное сообщество, имеющее свои отличия от регионального.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

Рассмотрим текущую миграционную ситуацию в Республике Карелия. Основные входящие потоки мигрантов в РФ представлены жителями Украины, Узбекистана и Таджикистана, а в Карелию — Украины, Белоруссии, Финляндии. Средний индекс развития человеческого потенциала (ИРЧП) мигрантов, приезжающих в Карелию, является существенно более высоким (Украина — 0,747, Белоруссия — 0,798, Финляндия — 0,883, Россия — 0,798), чем мигрантов, приезжающих в РФ (Украина — 0,747, Узбекистан — 0,675, Таджикистан — 0,624) [7].

Долгое время ситуация в Карелии характеризовалась миграционным оттоком в два крупных экономических центра — Финляндию и Санкт-Петербург. Миграционное выбытие в Финляндию составляет около 35 тыс. человек. Серьезный отток из Республики Карелия приходится также на Санкт-Петербург (21 тыс.), Ленинградскую область (15 тыс.), Мурманскую область (10 тыс.), Москву (6 тыс.), Московскую область (5 тыс.). Однако в течение последних 3,5 лет миграционный баланс со странами СНГ становится положительным. Прежде всего, это связано с миграцией из Украины [6].

В последние годы миграционные процессы в республике приобретают характерные особенности. Несмотря на отток трудоспособного населения из региона, миграционный приток в Республику Карелия является стабильным за счет мигрантов из Украины (261 тыс. чел.), Армении (223), Таджикистана (192 тыс. чел.) [8].

В настоящее время мы являемся свидетелями формирования новой реальности. Антропогенные мобили становятся в отношении приграничных территорий важнейшим фактором, влияющим на их экономику и социальную сферу. К таким приграничным территориям и относится Республика Карелия. Из-за распада традиционных жизненных миров и увеличения жизненных концепций, сообщества становятся более фрагментированными.

Измеряемая этническая и мировоззренческая идентичность включает в себя совокупность сложных признаков, отражающих как способы самоидентификации, так и варианты восприятия других этнокультурных групп. В качестве идентификационных рассмотрим признаки, проявленные по отношению к

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

другим этническим и религиозным группам. В табл. 1 представлены идентификационные признаки — отношение к другим этническим группам и к религии в Республике Карелия. Позитивный ответ получился путем суммирования суждений «существенное значение, наряду с экономическими, политическими и иными факторами» и «определяющее значение», негативный ответ — путем суммирования суждений «не имеет значения» и «несущественное значение».

Таблица 1.
Распределение выбора респондентами суждений
в отношении идентичности, %

Суждения в отношении значения	Позитив- ный ответ	Негатив- ный ответ	Затрудни- лись с ответом
Национальной идентичности	17,0	62,9	20,1
Религиозной идентичности	12,2	69,1	18,7
Национальной (или ре- лигиозной) идентично- сти в социальной жизни и в формировании об- щественного настрое- ния	14,3	58,7	27,0

Национальный вопрос с точки зрения населения региона (в целом) в настоящий момент не формирует повестку дня региональной политики и местной жизни. Это несмотря на то, что сегодня в связи с отказом от концепции «советского человека» интернационализм трансформируется через болезненные процессы национальной идентификации в какое-то иное качество. Региональный субэтнос переживает процесс трансформации «советского интернационализма» относительно безболезненно. В то же время могут случаться отдельные конфликты (так в Кондопоге в сентябре 2006 г. произошел конфликт, вызванный

Проблемы развития в новых геополитических условиях

убийством двух местных жителей выходцами из Чечни и Дагестана). Подобные конфликты могут случаться, если на их возникновение (или угрозу возникновения) неправильно реагирует власть.

В целом, по нашему мнению, восстанавливается толерантность как региональное свойство субэтнуса. Более чем сто лет назад национальная идентификация не имела существенного (доминирующего, императивного) значения в общественной жизни (лишь как частные инверсии в целом в имперском общественном сознании) за исключением революционных ситуаций и кардинальных переломных моментов в жизни этноса.

Пилотный опрос мигрантов, прошедший в Республике Карелия в 2016 г., взаимодополняет результаты опроса принимающего сообщества, т.к. позволяет выделить два базовых фактора при оценке устойчивости карельского общества: экономический и культурный. Оба фактора являются одинаково важными при понимании такой категории, как «устойчивость общества».

Мигранты продемонстрировали свою высокую адаптированность: 85,5% мигрантов довольны условиями своего пребывания, 79,6% довольны условиями труда, 73,7% довольны зарплатами.

Второе направление оценки «устойчивости общества» представлено культурным фактором. Согласно опросам, 68,5% мигрантов относятся положительно к другим национальностям и вероисповеданию, 84% мигрантов общаются с жителями Республики Карелия каждый день.

Мировоззренческие, моральные и ценностные системы являются не только фундаментальными характеристиками этноса, но и формируют инварианты социокультурного пространства. В то же время имеется и вариативная часть, возникшая, в частности, в результате инверсии иных ценностных систем. При этом будем считать инвариантом социального пространства эмпирически измеренные идентификационные признаки, остающиеся относительно неизменными во временном и в пространственном измерении.

Атеистическая пропаганда, как сущностная часть прежней идеологии и политический инструмент, в результате кризиса 1990-х годов была снята с повестки дня. Согласно переписи на-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

селения 1929 г., две трети жителей страны отнесли себя к верующим. Согласно социологическим измерениям, проведенным в 2016 г. в Республике Карелия, в среднем по региону 75% респондентов считают себя верующими.

Посчитаем данное совпадение неслучайным, а само измерение — отражающим фундаментальное свойство субэтнуса, связанное с идентичностью мировоззрения. Таким образом, после снятия пропагандистского пресса субэтнос вернулся к своему естественному состоянию, к его фундаментальным свойствам.

Отличие респондентов из городского округа Костомукша заключается в том, что они себя более четко определили в отношении предложенных признаков: затруднившихся с ответом оказалось всего 1–4%; за то, что национальная идентичность значима, высказались 42% (при среднерегиональном значении 17%, см. табл. 1). При этом 92% респондентов идентифицировали себя как «верующие» (при среднерегиональном уровне 75%).

Учитывая трансформацию социокультурного пространства и необходимость управления этим процессом, в механизмы реализации стратегии должны быть включены как политические технологии, контролирующие каналы и средства передачи информации, нацеленной на создание или трансформацию идентичности, так и инструменты «мягкой силы», воздействующие на население через СМИ, неправительственные организации, осуществляющие общественную дипломатию, учреждения образования, реализующие международные культурно-образовательные программы и т.д. Сегодня НКО участвуют в проектах в сфере «мягкой безопасности» — экологии, туризма, здравоохранения, развития сельской местности, охватывающих почти все категории граждан, в том числе социально незащищенные. В связи с этим гражданское общество становится субъектом стратегии региона. Необходимо учесть, что для приграничных территорий особое значение приобрела общественная дипломатия, направленная на сохранение климата доверия и сбалансированного социокультурного развития данных территорий.

Таким образом, наряду с традиционно планируемыми стратегическими направлениями развития приграничных регионов,

Проблемы развития в новых геополитических условиях

таких как устранение инфраструктурных ограничений, разрешение системных противоречий в институциональном дизайне порядка хозяйствования и приграничного сотрудничества, необходимо прорабатывать сбалансированность развития социокультурного пространства на базе российской и региональной идентичностей за счет применения разных механизмов, в том числе инструментов «мягкой силы» (в идеологическом контексте российского государства).

Исследование поведено в рамках Программы Президиума РАН № I.П13 фундаментальных научных исследований «Пространственное развитие России в XXI веке: природа, общество и их взаимодействие» (проект «Новая модель пространственного развития приграничного пояса России в новых геополитических условиях»).

Источники:

1. Толстогузов О.В. Системные риски и лимитирующие факторы экономического роста периферийного региона // Устойчивое развитие: общество и экономика: Материалы III Международной научно-практической конференции «Устойчивое развитие: общество и экономика» 20–23 апреля 2016 г. / Ред. колл.: О.Л. Маргания, С.А. Белозеров [и др.]. — СПб.: Скифия-принт, 2016. — С. 399–400.
2. Толстогузов О.В., Чубиева И.В. Сравнительный анализ управленческих стратегических документов приграничных регионов // Управление экономическими системами: электронный научный журнал», 2015. №4. URL: <http://uecs.ru/uecs-76-762015/item/3447-2015-04-18-09-25-29> (дата обращения 28.02.2017).
3. Толстогузов О.В. Инновационная активность в регионах Северо-Запада России в условиях кризиса // Инновации, 2016. №1. — С. 85–92.
4. Колесников Н.Г., Толстогузов О.В. Структурные изменения экономики Северо-Запада России: пространственный аспект // Балтийский регион, 2016. Т. 8. №2. — С. 30–47.
5. Hettne B. The Europeanization of Europe: endogenous and exogenous dimensions // Journal of European Integration, 2002. Vol. 24. №4. — P. 336.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

6. *Питухина М.А.* Миграционные процессы в современном мире. — Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2015. — 102 с.
7. Human Development Report. 2015. http://hdr.undp.org/sites/default/files/2015_human_development_report_1.pdf
8. Официальный сайт Главного управления по вопросам миграции МВД России: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/Deljatelnost/statistics/migracionnaya/>

РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ В ФОРМИРОВАНИИ ОБРАЗА КАЗАХСТАНА В ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ И РЕСПУБЛИКЕ АЛТАЙ

Ж.Е. Токбулатова

*Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова,
г. Москва*

E-mail: tokbulatovazhuldyz@gmail.com

Воздействие, оказываемое государственной границей на жизнь населения прилегающих областей, к настоящему моменту уже стало одним из традиционных объектов исследования *географической лимологии* [8]. В научный лексикон прочно вошло понятие «*приграничья*»¹ или «*пограничья*», характеризующее территории, в чьих пределах «*наблюдается реальное или предполагается потенциальное взаимодействие и взаимовлияние с территорией соседних государств*» [1, с. 20–21]. Пограничье не похоже и не может быть похоже на внутренние территории, там действуют свои законы и работают свои принципы.

Влияние границы распространяется на разных масштабных уровнях — как отмечали авторы одной из статей, «*приграничье — одно из немногих мест, где государственная политика и жизнь «маленького человека» тесно переплетены*» [7, с. 57]. Для жителя таких территорий граница — это одновременно и привычный элемент рутинных практик, один из ключевых факторов,

¹ Данный термин активно используется коллективом авторов Лаборатории геополитических исследований Института географии РАН — помимо представленного сборника, можно вспомнить «*Российское пограничье: вызовы соседства*» [11], «*Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы*» [12] и ряд других.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

определяющих контуры его повседневной жизни, и символический государственный рубеж, в общем случае отделяющий «наши земли» от «чужих», не обязательно враждебных, но «других».

Одним из следствий такого влияния границы становится формирование у населения приграничья специфических представлений о соседнем государстве, которые неизбежно и весьма заметно отличаются от аналогичных представлений, складывающихся у жителей центра [2, 4, 10]. В то же время менее очевидно то, что восприятие государства-соседа зачастую оказывается различным и у жителей разных частей формально единого пограничья. Граница, чье дифференцирующее воздействие на окрестные территории не подвергается сомнению, сама по себе оказывается неоднородна, даже разделяя одни и те же государства. Конфигурация отдельных ее участков, история развития, специфика окружающего ландшафта, этнокультурные особенности населения по обе ее стороны и т.п. способствуют формированию уникальных, порой абсолютно не похожих друг на друга образов.

В данной статье сравниваются образы Казахстана, сложившиеся в Оренбургской области и Республике Алтай. Оба региона примыкают к российско-казахстанской границе, но если в одном случае она обеспечивает непосредственный контакт двух территорий², то в другом — скорее выступает (и воспринимается) как мощный функциональный и ментальный барьер, как минимум, подлежащий преодолению. Иными словами, оба региона *приграничны*, но только в отношении Оренбургской области можно говорить об *активной* приграничности, тогда как у Республики Алтай она скорее *номинальна*. Вместе с тем, у образов имеется и ряд общих черт, определяемых соответствующим дискурсивным фоном, присущим всему государству.

Статья подготовлена в рамках диссертационного исследования, посвященного сопоставлению общероссийского и региональных образов Казахстана. Представленные результаты опираются на данные контент-анализа местной прессы в срав-

² Строго говоря, говорить о том, что российско-казахстанская граница на оренбургском участке выполняет *только* контактные функции некорректно — подробнее о развитии центробежных процессов в некогда едином этнокультурном пространстве региона см. [5], — однако, контраст с ситуацией в Республике Алтай разителен.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

нении за 2001 и 2016 гг., а также на материалы Интернет-опроса, проведенного автором в 2018 г. среди жителей фокусных регионов. Анкета для опроса была составлена на базе серии глубинных интервью, предварительно проведенных с респондентами из данных регионов, и содержала более 30 вопросов как открытого, так и закрытого типов. Центральную роль в анкетировании играл открытый вопрос об ассоциациях, возникающих у респондента при упоминании Казахстана. В Оренбургской области было опрошено 304 человека, в Республике Алтай — 263.

Образ Казахстана в Оренбургской области: о чем говорят люди

Для «среднего» жителя Оренбургской области близость к российско-казахстанской границе воспринимается как нечто обыденное, само собой разумеющееся. Формирующийся здесь образ в основном опирается на личный опыт его носителей, связанный как с регулярным посещением Казахстана (только 36% респондентов не были в Казахстане ни разу), так и со столь же регулярным общением с его постоянными жителями, приезжающими в регион, а также с выходцами из него (у 72% ответивших есть друзья или знакомые в Казахстане и у 84% — друзья, знакомые или родственники, переехавшие из Казахстана). Такого рода «активная» приграничность региона здесь обеспечивается рядом факторов.

Прежде всего, ключевую роль играют сохранившиеся с советских времен множественные родственные и дружеские связи между населением региона и казахстанцами: 73% респондентов отметили посещение родственников и друзей в числе основных причин поездок из России в Казахстан, а 56% — из Казахстана в Россию. На это же указывает сравнительная распространенность «личных» ассоциаций («родственники/Родина», «друзья/одноклассники», «детство» и т.п.) а также, косвенным образом, региональная выборка (у 46% респондентов здесь есть родственники в Казахстане).

Другим значимым фактором выступает наличие как у казахов, так и у жителей Оренбургской области весомых стимулов для осуществления регулярных трансграничных поездок бытового характера: на вопросы о наиболее распространенных

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

целях поездок из России в Казахстан и наоборот более трети респондентов в обоих случаях выбрали ответ «*бытовые нужды (покупки, лечение и пр.)*»³.

Помимо бытовых контактов, население двух территорий связывают «повседневные» экономические отношения, чья роль видна в заметной доле таких специфических ассоциаций, как «*тенге*», «*шоколад/Рахат*», «*водка/алкоголь*»⁴. По данным другого социологического опроса, проведенного в 2011 г., почти 35% жителей приграничных районов Оренбургской области имеют дополнительный заработок за счет социально-экономических отношений с казахстанскими соседями [3, с. 226].

Общая протяженность границы, степной ландшафт прилегающих к ней территорий, а также в целом упрощенный режим ее пересечения (в сочетании с широкими возможностями для нелегального переезда) существенно упрощают бытовые, социально-экономические и родственные/дружеские визиты. Развитию контактов также способствует отсутствие выраженного этнического и конфессионального разлома вдоль линии соприкосновения двух приграничных сообществ: казахи и русские проживают по обе стороны границы, что еще больше ослабляет ее роль как рубежа между двумя территориями. Наконец, участие Оренбургской области в Программе возвращения соотечественников в Россию объясняет и повышенную долю переселенцев из Казахстана в регионе (19% респондентов).

В результате в Оренбургской области формируется специфическая ситуация, когда многие жители региона либо посещали (и продолжают посещать) Казахстан, либо переехали оттуда в прошлом. Представления о стране выстраиваются на основе личных впечатлений от поездок в соседние Западно-Казахстанскую и Актыбинскую области и повседневного взаимодействия с приезжающими в регион казахстанцами. Эти представления невольно распространяются на целое государство.

³ Данные вопросы предполагали возможность дать несколько вариантов ответа.

⁴ Дешевый казахстанский алкоголь, заполнивший (в том числе нелегально) рынки приграничных регионов России в условиях слабого контроля на границе, уже стал своеобразным брендом в Оренбургской области.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

Следствием этого стали региональные диспропорции в упоминании казахстанских топонимов: большинство географических объектов, фигурирующих в качестве ассоциаций, сосредоточено в северо-западной части страны, причем ближайший к границе крупный город Актобе назывался даже чаще бывшей столицы государства Алматы. Резкое падение интереса к Атырауской и Мангистауской областям позволяет предположить, где именно заканчивается ментально освоенное пространство, охватывающее все же далеко не весь Западный Казахстан, а лишь северные, приграничные его земли.

Ощущение функциональной целостности трансграничного региона усиливается сохраняющейся памятью о длительном совместном существовании Оренбуржья и Казахстана. Об этом говорит набор исторических ассоциаций, не ограниченный союзным периодом: лишь здесь повсеместно распространенные советские стереотипы сосуществуют в ответах с досоветскими и постсоветскими («*кочевники*», «*жуз/род*», «*Тенге*», «*развитая столица*»).

Образ Казахстана в Оренбургской области сливается с образом северо-западных регионов, воспринимаемых как часть единого культурно-исторического и ментального пространства [5, 6]. Несмотря на формальное положение по ту сторону государственной границы, Казахстан не ощущается в полной мере жителями Оренбуржья как «другая», «чужая» земля. Эта особенность заметна и в материалах интервью, и в ответах на отдельные вопросы (частое сравнение Казахстана с Россией, отрицание различий в уровне жизни государств). В то же время сама граница, лишенная функции разделяющего рубежа, тем не менее, играет стержневую роль в формировании образа страны-соседа, в том числе напрямую проявляясь в ассоциациях (помимо собственно «границы», которую вспомнило более 5% респондентов, это еще и «*сосед*», «*дорога*», «*таможня*»).

Образ Казахстана в Оренбургской области: о чем пишут газеты

Образ Казахстана, рисуемый в газетах Оренбуржья, в целом, имеет те же контуры, хотя и обладает рядом специфических черт. Во-первых, **мотив тесных исторических связей** меж-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

ду областью и соседним государством выражен в прессе значительно сильнее, чем в опросах. Оренбург преподносится как значимый политический и культурный центр Казахстана, бывшая столица Киргизской (Казахской) ССР, до сих пор играющая важную символическую роль в становлении казахстанской государственности.

Во-вторых, с границей прямо связаны два противоположных по смыслу мотива — **мотив сотрудничества** и **мотив опасности**, отчетливо проявившиеся в 2016 г. При этом мотив опасности в большей степени завязан на повседневную жизнь населения области — едят, прежде всего, об опасности ввоза в регион потенциально зараженных продуктов питания, контрабанды, притока нелегальных иммигрантов, проходящего через область наркотрафика (негативная сторона приграничности в опросах практически полностью игнорировалась). Единственный аспект, в котором страхи перед близостью границы выходят за пределы социальных практик, — это реакция прессы на террористические акты в соседней Актюбинской области, характеризующиеся как попытки осуществления «*цветного сценария*» или «*кровавой смуты*»⁵.

Мотив сотрудничества, в свою очередь, проявился в двух ипостасях. В основном он перешел в дипломатическую плоскость, будучи представлен безусловно одобрительным и почти безликим описанием официальных встреч и подчеркиванием неперемennых перспектив развития отношений. В подобном ключе подан вклад Оренбурга в интеграционные процессы в рамках ЕАЭС, важность налаживания туристических связей, разворачивания инфраструктурных проектов, налаживания политических контактов и пр. До 30% контента местной прессы в 2016 г. занимают статьи о различных спортивных и культурных мероприятиях, в которых участвует Казахстан. Ключевой характеристикой страны становится слово «сосед» («*хороший сосед лучше дальнего родственника*»⁶).

⁵ Им нужны слабая Россия и «мертвый» Путин // Оренбургская неделя. 03.08.2016. Вып. 31; Нам объявлена война // Оренбургская неделя. 03.08.2016. Вып. 31.

⁶ В зоне сотрудничества и понимания // Оренбургская неделя. 12.10.2016. Вып. 41.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

В то же время, сюжеты о торгово-экономических отношениях Казахстана и Оренбургской области, также не лишённые официозности, гораздо более приближены к реалиям региона. В газетах пишут об экспорте в Казахстан оренбургских товаров (строительных материалов, молочной продукции, меда), о развитии сотрудничества в металлургической отрасли, о внедрении новых технологий в области неспецифической профилактики инфекций.

Бытовые связи находят свое отражение в многочисленных статьях о гражданах Казахстана, покупающих квартиры в Оренбурге, заключающих брак с оренбуржцами, обучающихся в оренбургских вузах, обращающихся за помощью в медицинские центры города и т.п.

Кроме того, на страницах газет в оба года присутствует не слишком отчетливый **мотив переселенцев**. В основном, в центре внимания лежат истории самих мигрантов и обсуждение проблем, с которыми они сталкиваются (в частности, с оформлением документов), хотя порой всплывают и опасения, связанные с незаконной миграцией. В оба же года оренбургские газеты пишут о **казахах как части населения** Оренбуржья. Казахский язык и культура составляют часть истории и жизни области, чаще всего в контексте дружбы и единения народов. Пусть напрямую к формированию образа Казахстана это не относится, однако вклад в контекст взаимоотношений такие публикации все-таки вносят.

Образ Казахстана в Республике Алтай: о чем говорят люди

Если в Оренбургской области граница фактически определяет набор факторов и механизмов формирования регионального образа Казахстана, то в Республике Алтай она оказывает минимальное воздействие на этот процесс. Сложный рельеф и отсутствие пропускных пунктов на данном участке российско-казахстанской границы делают ее малопроницаемой, затрудняя любые (в особенности, регулярные) трансграничные контакты.

В подобных условиях поддержание дружеских и родственных связей, восходящих здесь (как и в Оренбургской области) к советскому периоду, возможно только посредством редких по-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

ездок, становящихся для жителей Республики Алтай основным источником представлений о соседнем государстве. Об этом прямо говорит выборка респондентов: хотя доля среди них тех, у кого в Казахстане есть родственники, друзья или знакомые, здесь такая же, как и в Оренбургской области, половина ответивших, тем не менее, ни разу не посещала Казахстан. Можно предположить также, что на личные впечатления от эпизодических поездок накладываются «импортированные» мнения друзей и родственников, проживающих в Казахстане.

Другая система факторов и механизмов формирования образа Казахстана в Республике Алтай связана со сложными этническими взаимоотношениями между алтайцами и казахами. В Кош-Агачском районе республики еще в конце XIX — начале XX вв. сложился компактный ареал проживания этнических казахов, ставший сегодня самостоятельным центром притяжения казахских переселенцев. Многие из них — бывшие оралманы (репатрианты), еще в 1990-е гг. переехавшие из региона в Казахстан, но впоследствии решившие вернуться в Россию, что делает их одновременно и коренным населением республики, и нежелательными иммигрантами-чужаками [9]. Контакты между кош-агачскими казахами и прочим населением региона ограничены вследствие этноконфессионального барьера и пространственных различий в расселении. Эти факторы способствуют развитию устойчивых этнических стереотипов (*«казахский хитризм»*), осознанно или неосознанно распространяемых на всю страну (*«Кош-Агач»* неоднократно назывался респондентами из Республики Алтай среди основных ассоциаций, связанных с Казахстаном).

Формирование образа также осложнено общим непростым отношением алтайцев к казахам: как показали материалы интервью, признаваемая этническая близость и даже в какой-то степени гордость за «своих» не мешают развитию среди алтайцев своеобразной «ревности» к соседям, словно бы незаслуженно получившим собственную государственность.

В результате, формируемый в Республике Алтай образ Казахстана отличается размытостью, разрозненностью и внутренней противоречивостью. Такие ключевые ассоциации, как *«ислам/мечеть»* и *«традиционность»* вместе с неоднократным упоминанием коррупции, указанием на сельское хозяйство как ос-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

нову экономики Казахстана (45% ответов) контрастируют с образом «современного», «развивающегося государства» с новой «развитой столицей» и ее главным символом, Байтереком.

Еще более странным выглядит восприятие культурных связей: не отрицая общей близости, активно используя в ответах казахские слова и демонстрируя широкие познания в национальной музыке, кино, литературе, танцах («Абай», «Курмангазы», «домбра», «кара жорга»), респонденты, тем не менее, не выражают особой симпатии к казахскому народу, проявляя скорее настороженное и подозрительное отношение.

Иными словами, подобный разнородный, стереотипизированный и этнизированный образ Казахстана скорее должен был бы сформироваться в каком-либо сравнительно удаленном от границы регионе. Фактически, на приграничность республики указывает лишь общая территориальная дифференциация образа — на карте упоминаемости именно Восточный Казахстан характеризуется повышенной концентрацией топонимов, связываемых со всем государством.

Образ Казахстана в Республике Алтай: о чем пишут газеты

Пресса Республики Алтай формирует совершенно иной образ Казахстана, в гораздо большей степени привязанный к приграничному положению региона. Кроме того, разница между двумя рассмотренными годами здесь гораздо ярче, чем в Оренбургской области. В 2001 г. доминирует **мотив Казахстана как геополитического соседа**. Если в оренбургских газетах граница рассматривалась в региональном разрезе, то здесь авторы выходят на континентальные масштабы: «Горному Алтаю никуда не уйти от того, чтобы стать для Сибири воротами в Казахстан, для всей России — воротами в Китай и Монголию»⁷. Сюжеты в основном посвящены обсуждению проблем и перспектив региона в сфере развития транспортной инфраструктуры и маршрутов перевозок грузов, представляемой как поле, где сталкиваются интересы целого ряда государств. Республике Алтай отво-

⁷ Зубакин С. Пути из тупика // Звезда Алтая. 17.02.2001. Вып. 25. — С. 2.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

дится одна из центральных ролей — предполагается, что регион должен стать *«крупным центром международной торговли и кооперации, основанным на сотрудничестве России, Китая, Монголии и Казахстана»*⁸.

Слабая проницаемость границы определяет и круг сюжетов о трансграничных процессах в регионе: здесь речь идет о переносе загрязняющих веществ с горнодобывающих и металлургических предприятий Восточного Казахстана, о миграции волков из Монголии и Казахстана, о распространенной практике организации выездных комиссий алтайских вузов в Северный Казахстан — словом, о тех процессах, что не имеют прямого отношения к характеру и режиму границы. Граница фигурирует в прессе как нечто абстрактное, как воображаемая линия, которую пересекают ввозимые и вывозимые товары, через которую налаживаются внешнеполитические и внешнеэкономические отношения, но которая имеет косвенное отношение к самому региону. В этом плане образ, отраженный в прессе, схож с образом, полученным по итогам опроса.

Показателен здесь **мотив опасности**, связанный с возможным проникновением наркотических средств на территорию региона через российско-казахстанскую границу — но все не обязательно непосредственно через границу Республики Алтай и Казахстана.

Мотив исторической связи с Казахстаном по понятным причинам здесь не столь сильно развит, как в Оренбургской области, и представлен традиционными для всех регионов России отсылками к советскому прошлому, ГУЛАГу и Великой Отечественной войне. В противовес этому, **мотив казахов как части населения** республики занимает в контенте прессы одно из важнейших мест. Отношения между казахами и алтайцами подавались в подчеркнуто позитивном ключе. Особенно большое внимание в газетах уделялось обсуждению близости казахского языка и казахской культуры алтайскому языку и алтайской культуре.

К 2016 г. преобладание геополитических сюжетов сошло на нет, и на первый план выдвинулся **мотив сотрудничества**, объединяющий политические, экономические и культурные связи.

⁸ Сделаем Республику процветающей // Звезда Алтая. 29.05.2001. Вып. 80. — С. 3.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

При этом оторванность дискурса от физической границы и повседневной жизни местного населения частично проявляется во всех трех сферах. Сотрудничество на политическом и экономическом уровне в принципе зачастую характеризуется в прессе вне регионального контекста (сотрудничество между Казахстаном и Россией, а не Казахстаном и Республикой Алтай). Что касается культурных связей, то они представлены на разных уровнях — от освещения процесса создания трансграничного биосферного резервата «Большой Алтай» до рассуждений о перспективах *«межкультурного диалога на евразийском пространстве»*⁹ (в оренбургской прессе евразийский дискурс в рамках отобранного массива статей практически не просматривался).

Вместе с тем, образ Казахстана в прессе 2016 г. в гораздо большей степени зависел от «низовых» приграничных и трансграничных процессов, чем в 2001 г. Газета сообщала, что частично выполнен ремонт дорог на границе с Казахстаном, что через Республику Алтай в Монголию пытаются незаконно перевозить казахстанскую продукцию, что из-за усложнившейся процедуры перехода границы затягивается совместная работа сотрудников Катунского и Катон-Карагайского заповедников и т.п. Озвучено намерение прокладки минерализованной противопожарной полосы близ Джазатора на границе с Казахстаном. Венцом мотива, как и в 2001 г., выступило ритуальное подчеркивание уникального географического положения Горного Алтая — *«на границе четырех государств, в самом центре Евразии, на стыке сибирской тайги, казахских степей и полупустынь Монголии»*¹⁰.

К 2016 г. заметно усилился **мотив исторической связи**, который, как и в оренбургской прессе, не ограничивается рамками советского периода, но не имеет под собой столь мощного ментального фундамента. **Мотив опасности**, наоборот, практически пропал со страниц алтайской прессы — более или менее явно он проявился только в одной публикации о близости Горного Алтая к Семипалатинскому полигону.

⁹ От диалога культур к развитию экономики // Звезда Алтая. 01.07.2016. Вып. 121–122.

¹⁰ Санталова Е. Республика Алтай. Перспективы // Звезда Алтая. 28.12.2016. Вып. 271–274.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

Мотив казахов как части населения региона в 2016 г. в целом сохранился: в газете отмечается вклад казахской общины в развитие региона, описывается деятельность общественных организаций и ассоциаций казахов, специально подчеркивается значимое место казахского языка в образовательном процессе. Региональный фокус предсказуемо смещен в сторону Кош-Агачского района.

* * *

Пограничье всегда неоднородно, поскольку государственная граница не может сохранять идентичность на всем своем протяжении, даже если речь идет о границе между одной и той же парой государств с единым режимом пересечения. Изменяющийся рельеф и ландшафт окружающей территории, разная этническая и конфессиональная картина, исторический бэкграунд и, что самое главное, число и характер функционирования пунктов пропуска на разных участках границы определяет различия в наборе функций, которые она выполняет для населения приграничных территорий, следствием чего становится множественность формирующихся образов.

Пример Оренбургской области и Республики Алтай показывает, насколько сильно могут различаться представления, складывающиеся в двух приграничных регионах об одном и том же государстве-соседе. В одном случае Казахстан видится частью «своего» социально-экономического, культурного и исторического пространства. Открытая граница здесь превращается в зону контакта, ось трансграничного региона, а на первый план выходит личный опыт как источник формирования представлений о соседе. В другом же, граница отчуждает соседнее государство, отгораживает его как функционально, так и ментально, что делает приграничное положение региона номинальным, а образ — отвлеченным, противоречивым и даже в известной мере случайным. Внешнеполитический дискурс России обуславливает наличие ряда общих черт (позитивность, дружелюбность, относительная важность в качестве экономического партнера и стратегического союзника), но даже они испытывают на себе влияние местных условий, формируя разные образы одного государства.

Источники:

1. *Бакланов П.Я.* Структурные особенности и потенциал развития приграничных и трансграничных районов: теоретические аспекты // Региональные исследования, 2018. №3 (61). — С. 19–24.
2. *Баринов С.Л., Гриценко А.А., Самсонова А.* Образ Украины и особенности местной идентичности населения российско-украинского пограничья. // Региональные исследования, 2009. №3 (24). — С. 22–28.
3. *Бийжанова Э.К.* Российско-казахстанское приграничье: социологический анализ // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз, 2015. №6 (42). — С. 224–231.
4. *Бочкарева И.Б., Есимова А.Б., Замятин Д.Н.* Образы Центральной Азии в России и России в Казахстане (анализ ответов студентов и публикаций в СМИ) // Вестник Евразии, 2005. №3. — С. 30–47.
5. *Герасименко Т.И.* Влияние новой государственной границы на развитие этнокультурного пространства (пример Оренбургско-Казахстанского порубежья) // Наука. Инновации. Технологии. — 2014. №4. — С. 10–120.
6. *Герасименко Т.И.* Этнокультурное развитие трансграничных регионов: дисс. ...д-ра. геогр. наук / Герасименко Татьяна Ильинична. — Санкт-Петербург, 2005. — 294 с.
7. *Зотова М.В., Гриценко А.А., Себенцов А.Б.* Повседневная жизнь в российском пограничье: мотивы и факторы трансграничных практик // Мир России, 2018. Т. 27. №4. — С. 56–77.
8. *Колосов В.А.* Теоретическая лимология: новые подходы // Международные процессы, 2003. №3. — С. 44–49.
9. *Ларина Е.И., Наумова О.Б.* Сквозь модернизацию. Традиции в современной жизни российских казахов. — «Нестор-История», 2016. — 304 с.
10. Мир глазами россиян: мифы и внешняя политика / Под ред. В.А. Колосова. — М.: Институт Фонда общественное мнение, 2003. — 304 с.
11. Российское пограничье: вызовы соседства / Под ред. В.А. Колосова. — Москва: ИП Матушкина И.И., 2018 — 562 с.
12. Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы / Под ред. В.А. Колосова и А.Б. Володина. — М., 2016. — 188 с.

Раздел 2.

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПОГРАНИЧЬЯ

ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМ ИДЕНТИФИКАЦИИ ОБЪЕКТОВ ДЛЯ СОЗДАНИЯ «ЕДИНОГО ОКНА» В РЕЧНЫХ И МОРСКИХ ПОРТАХ

В.В. Алферов

*Московская государственная академия водного транспорта –
филиал ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и
речного флота имени адмирала С.О. Макарова», г. Москва
E-mail: asumgavt@mail.ru*

Стратегией развития транспортной системы РФ на период до 2030 г. отмечено, что для развития единой информационной среды и внедрения интеллектуальных транспортных систем необходимо решить задачи унификации и стандартизации составляющих элементов идентификации, навигации и позиционирования, телематического мониторинга и видеонаблюдения. Использование технологии идентификации объектов — составная часть технического и программного обеспечения автоматизированных систем «Единого окна» в речных и морских портах.

Е.Г. Веремеенко уделяет внимание применению системы радиочастотной идентификации (RFID) для автоматизации работы автомобильного транспорта в порту [6]. Однако следует отметить, что для более эффективного процесса идентификации объектов многими специалистами предлагается использо-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

вать интегрированные решения, базирующиеся на применении LPR-камер и радиочастотной идентификации.

Известно, что при распознавании номерных знаков транспортных средств (License-plate recognition, LPR) можно автоматически распознать регистрационные знаки на въезде и выезде на территорию терминала или порта.

Рассмотрим более подробно принцип действия LPR-системы при прибытии груза автомобильным и железнодорожным транспортом. При поступлении автомашин и составов на территорию терминала, считывателем осуществляется обнаружение и идентификация номерного знака, с высокой разрешающей способностью делается его изображение, а затем оно распознается LPR-системой с максимально возможной точностью. Таким образом, применение LPR-технологии позволяет автоматически считывать номер автомобиля, вагона и контейнера и передавать эту информацию на сервер.

Примерами таких систем являются:

- система управления контрольно-пропускным пунктом и обработкой автотранспорта терминала или порта «Solvo.Gate»;
- система распознавания номеров железнодорожных вагонов, цистерн и номеров транспортных контейнеров «Интегра-Видео-ЖД»;
- система интеллектуального видеоанализа «SecurOS Cargo»;
- система «Транзит-Инспектор»;
- комплекс «ARSCIS» с установленным дополнительным модулем «Container»;
- система взвешивания контейнеров и распознавания их номеров «Контейнер–КОНТРОЛЬ» и др.

Использование системы «Solvo.Gate» сокращает время нахождения автомашин на терминале, а также позволяет:

- регистрировать водителям свой автовизит самостоятельно через терминал самообслуживания;
- упорядочить водителей с помощью электронной очереди на электронном табло в сервис-центре;
- оформлять операторам сервис-центра водителей в ускоренном режиме [7].

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

Система интеллектуального видеоанализа «SecurOS Cargo» предназначена для автоматизации процесса регистрации вагонов и контейнеров. Она позволяет распознавать номера вагонов и контейнеров, осуществлять проверку их соответствия данным перевозочных документов, вести учет и составлять сводные и расчетные ведомости.

Объектами, на которых может использоваться система «SecurOS Cargo», являются:

- инспекционно-досмотровые портовые комплексы;
- причалы / портовые терминалы по перевалке контейнерных грузов;
- железнодорожные товарные / перегрузочные станции;
- контейнерные терминалы железнодорожных станций;
- грузовые терминалы аэропортов;
- транспортно-логистические / перегрузочные комплексы;
- таможенные терминалы.

Целями внедрения системы «SecurOS Cargo» являются:

- минимизация ручных операций;
- исключение ошибок, совершаемых операторами по невнимательности или намеренно;
- сокращение времени простоя автомашин, судов, железнодорожных составов в ожидании регистрации контейнерных грузов;
- совершенствование системы расчетов затрат на демередж и хранение контейнера;
- налаживание каналов передачи сообщений в информационно-вычислительный или учетный центр [8].

Система распознавания номеров железнодорожных вагонов, цистерн и номеров транспортных контейнеров «Интегра-Видео-ЖД» используется для автоматической регистрации и распознавания номеров железнодорожных вагонов и цистерн на железнодорожных узлах, транзитных станциях, подъездах к пунктам разгрузки или загрузки. Система направлена на регистрацию номеров транспортных контейнеров, перемещаемых автотранспортом или железнодорожным транспортом в портах, терминалах или любых других пунктах проезда.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

К функциональным возможностям системы «Интегра-Видео-ЖД» относятся:

- мониторинг контрольных проездов в режиме реального времени и просмотра сохраненной видеозаписи;
- автоматическое считывание, регистрация и учет номеров железнодорожного транспорта с изображения, получаемого при помощи телевизионной камеры;
- автоматическое определение направления перемещения железнодорожного транспорта;
- ведение базы данных железнодорожного транспорта особого внимания;
- оповещение оператора о перемещении железнодорожного транспорта особого внимания;
- формирование отчетов о прохождении железнодорожного транспорта;
- совместный учет и регистрация номеров железнодорожного транспорта и транспортных контейнеров.

Характеристики системы «Интегра-Видео-ЖД»:

- число распознающих камер на один ПК: от 1 до 4;
- возможность интеграции распределенных ПК в единую систему;
- автоматическая регистрация по видеоизображению номеров железнодорожного транспорта;
- цветовые характеристики номеров: темный на светлом фоне, светлый на темном фоне;
- распознавание грузовых вагонов: крытые грузовые вагоны, полувагоны, цистерны, изотермические вагоны, прочие специализированные вагоны;
- контроль номера железнодорожного транспорта с использованием контрольной цифры;
- максимально допустимая скорость передвижения железнодорожного транспорта — 80 км/ч;
- определение направления перемещения железнодорожного транспорта;
- единая работа с подсистемой регистрации и учета номеров железнодорожного транспорта и транспортных контейнеров;

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

- объединение результатов распознавания двух камер, считывающих номер железнодорожного транспорта с разных сторон;
- вероятность распознавания — до 96% [9].

Так как код контейнера часто бывает поврежден, рекомендуется использовать захват нескольких изображений с разных сторон контейнера и рассматривать их как последовательность изображений. Для достижения максимально точного результата распознавания рекомендуется использовать три камеры. Для обеспечения оптимальных условий для захвата изображения предлагается использовать два внешних LED-устройства с камерой FXCAM, которые будут подсвечивать распознаваемую область белым светом. С помощью дополнительной ANPR камеры, которая осуществляет захват изображения контейнера, грузовое транспортное средство будет распознано.

С целью уменьшения потребления компьютерных ресурсов предлагается использовать внешний захват изображения в случае, если код контейнера и номерной знак находятся в подходящей позиции.

Индуктивный петлевой датчик (другие варианты вызова: лазерный датчик, микроволновый датчик, магнитный датчик или инфракрасный барьер) указывает прибытие транспортного средства. При остановке транспортного средства на стоп-линии все камеры идентифицируют код контейнера и номерной знак грузового транспортного средства.

Как было рассмотрено ранее, использование LPR-технологий и построение на их базе интеллектуальных систем позволяют получить транспортным компаниям преимущества в области автоматической идентификации транспортных средств, а также контейнеров. Информация передается на сервер системы «единого окна» речного или морского порта и используется для решения функциональных задач и запросов. В работе системы предполагается использование специальных ID-карт (ID-card) с необходимыми данными для реализации безбумажного обмена данными.

Источники:

1. *Алфёров В.В.* Системы управления терминалом TOS: Учебное пособие. — М.: Издательство «Спутник +», 2015. — 107 с.
2. *Алфёров В.В.* Технологическая схема сбора данных о грузах и транспортных средствах в речном порту // Материалы XXXVII научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава, научных сотрудников и аспирантов МГАВТ. Секция «Эксплуатация водного транспорта». — М.: Альтаир — МГАВТ, 2016. — С. 153–159.
3. *Алфёров В.В.* К вопросу об автоматизации системы управления обработкой судов в речном порту // Материалы XXXVII научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава, научных сотрудников и аспирантов МГАВТ. Секция «Эксплуатация водного транспорта». — М.: Альтаир — МГАВТ, 2016. — С. 95–99.
4. *Алферов В.В. и др.* Отчет по теме №177 «Совершенствование технологии перевозок и управления на водном транспорте на базе современных перевозочных, информационно-компьютерных технологий и интеллектуальных систем». — М.: МГАВТ, 2016. — 39 с.
5. *Алферов В.В. и др.* Отчет по теме №199 «Совершенствование технологии перевозок на водном транспорте с применением информационных технологий и интеллектуальных систем» — М.: МГАВТ, 2017. — 78 с.
6. *Веремеенко Е.Г.* Применение системы радиочастотной идентификации (RFID) для автоматизации работы автомобильного транспорта в порту [электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.ivdon.ru/uploads/article/pdf/R_96_Veremeenko.pdf_2116.pdf
7. Solvo.Gate КПП и Автонакопитель. ПО для порта и терминала [электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.solvo.ru/products/solvo-gate/#id903>
8. ISS. SecurOS Cargo [электронный ресурс]. Режим доступа: <http://iss.ru/products/intelligent/cargo/>
9. Система регистрации и распознавания номеров железнодорожных вагонов и цистерн «Интегра-Видео-ЖД» [электронный ресурс]. Режим доступа: www.integra-s.com/raspoznvanie-zhd-nomerov/

СКОРОСТНЫЕ ПАРОМЫ КАК ИНСТРУМЕНТ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ГРУЗОПОТОКОВ ВНЕШНЕ- ТОРГОВЫХ ВЫСОКОТАРИФИЦИРОВАННЫХ ГРУЗОВ С НАЗЕМНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА НА ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Л.В. Багров, Е.В. Зарецкая, Н.А. Жаворонков

*Московская государственная академия водного транспорта –
филиал ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и
речного флота имени адмирала С.О. Макарова», г. Москва
E-mail: bagrov708@yandex.ru*

Распределение грузопотоков и ограничение автомобильного транспорта сегодня является общемировой тенденцией, вызванной необходимостью снижения вредного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду, изношенностью и перегруженностью инфраструктуры сухопутных видов транспорта, до некоторой степени исчерпавших свой потенциал.

В 2016 г. в РФ на самом высоком уровне, в соответствии с ранее обозначенным вектором развития транспортного комплекса, были предприняты практические шаги, направленные на скоординированную работу различных видов транспорта, равномерное распределение нагрузки на транспортную инфраструктуру и ответственное отношение к окружающей среде. Для этого разработан комплекс мер государственной поддержки развития речных перевозок и переключения грузопотоков с автомобильного на внутренний водный транспорт, утверждена стратегия развития отрасли, внесены поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

По традиционным для внутреннего водного транспорта массовым грузам в 2015 г. был отмечен рост объемов отправок из портов по внутренним водным путям. Вовлеченность водного транспорта в логистические схемы доставки высокотарифицированных грузов по-прежнему ничтожно мала (в настоящее время перевозки грузов в контейнерах внутренним водным транспортом составляют менее 1%). В то же время темпы роста контейнерооборота по итогам 2016 г. составили 1,4% и прогнозируется дальнейшее увеличение контейнерных перевозок как за счет привлечения транзитных грузов, в частности, на маршрутах Европа–Азия и Север–Юг, так и за счет развития внутренних перевозок грузов (по итогам 2015 г. контейнерооборот портов России составил 3,95 млн. TEU: экспорт — 1,65 млн. TEU, импорт — 1,64 млн. TEU, транзит — 0,07 млн. TEU, каботаж — 0,59 млн. TEU [12]).

Авторы теоретических исследований и практикующие эксперты различных стран [1, 2, 3, 5] полагают, что внутренний водный транспорт имеет серьезный потенциал развития транзитных перевозок не только массовых, но и тарно-штучных и генеральных грузов, и в этой связи должен увеличить долю своего участия в таких перевозках.

В России существуют устойчивые направления контейнерных грузопотоков. Основной объем импортных контейнеров перевозится в Москву из Санкт-Петербурга и Новороссийска для дальнейшего распределения по регионам.

Санкции и продовольственное эмбарго сыграли свою роль: при снижении торговли с Европой выросла доля стран Азиатско-Тихоокеанского региона, которые в большей степени ориентированы на мультимодальные и интермодальные способы доставки с участием водного транспорта, так как с увеличением расстояния водные перевозки обеспечивают существенное снижение транспортных затрат.

Сегодня в условиях изменения логистических схем доставки высокотарифицированных грузов при реализации антикризисных мер и политики импортозамещения увеличивается значение таких городов, как Ярославль, Кострома, Нижний Новгород, Самара, Казань, Краснодар, Ростов-на-Дону, Пермь, Уфа в

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

качестве региональных дублеров основных распределительно-логистических центров.

Соответствие ключевых направлений перевозок внешне-торговых высокотарифицированных грузов регионам, которые тяготеют к внутренним водным путям Единой глубоководной системы Европейской части России, наличие резервов пропускной способности внутренних водных путей при значительной сезонной перегруженности ряда наземных магистралей создают потенциал для организации регулярных линий на основных направлениях таких грузопотоков [5].

Структурно-географические изменения внешнеторговых грузопотоков и рост расходов автотранспортных предприятий (топливо и лизинговые платежи, высокие ставки по кредитам, импортные запчасти, возросшие тарифы на КАСКО и ОСАГО, система «Платон») заставляют грузовладельцев и перевозчиков искать новые способы доставки.

На фоне растущих рынков потребительских товаров и цен на них высокие издержки автотранспортных предприятий покрывались повышением тарифов. В условиях сокращения спроса, когда предприятия и конечные потребители особенно чувствительны к затратам, 20% и более удельных транспортных издержек в цене конечной продукции (в экономически развитых странах — около 7–10%) недопустимо много.

Вместе с этим, низкая коммерческая скорость движения грузовых потоков (700 км/сут., в то время как в развитых странах она достигает 1400 км/сут.), неудовлетворительные дорожные условия (30% федеральных дорог работают в режиме перегрузки), проблемы с охраной окружающей среды и безопасностью обуславливают наличие свободной ниши на рынке транспортных услуг. Она может быть заполнена за счет организации постоянных линий для перевозки генеральных грузов в контейнерах, в первую очередь на речных участках, проложенных параллельно особо загруженным автотрассам. Также возможно постепенное встраивание в существующие маршруты с привлечением новых грузопотоков при мультимодальных перевозках в рамках единого логистического пространства [5].

При использовании на таких линиях паромов, автомобили превращаются в идеальную укрупненную транспортную едини-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

цу, обеспечивающую сохранную доставку от двери до двери без перегрузки. А современный логистический подход позволяет соединить смежные виды транспорта, причалы, склады, подъездные пути, перегрузочное оборудование, средства укрупнения (контейнеры, поддоны, ролл-трейлеры, пакетирующие стропы и т.п.), средства автоматизации и управления в единый технологический процесс. В свою очередь, организация работы речных судов как шаттлов, связывающих внутренние терминалы страны с портами в заданном режиме подачи флота, сможет обеспечить ритмичность поставок грузов. Например, по типу «движущееся шоссе», когда автомобили-трейлеры перевозятся на пароме, а затем своим ходом следуют в пункт назначения. В пунктах погрузки и выгрузки автопоезд самостоятельно грузится на судно. Водитель размещается в пассажирской каюте. При такой технологии предполагается, что автотранспортные компании получают возможность:

- сократить сроки доставки товаров до двери потребителя, избежав простоев на перегруженных участках автодорог;
- использовать одного водителя вместо двух за счет перевозки автопоезда в ночное время на пароме;
- повысить безопасность перевозки (наиболее высокие риски хищения или порчи груза приходятся на темное время суток);
- уменьшить затраты на топливо, амортизацию транспортного средства, выплаты по системе «Платон»;
- оптимизировать маршрут при наличии водных преград, недостаточно развитой дорожной сети или перегруженных водных или автодорожных участков;
- уменьшить нагрузку на дорожное полотно.

Ключевой элемент такой транспортной системы — новый тип многофункциональных, быстроходных судов, отвечающих требованиям доставки грузов в укрупненных грузовых единицах [6].

Предлагаемая технология позволяет уйти от недостатков автомобильного и внутреннего водного транспорта, объединив их преимущества в рамках паромно-транспортных логистических систем. Такой подход позволит автотранспорту не потерять

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

свою грузовую базу и повысить качество работы, уменьшить пробег и сократить износ дорожного покрытия и автомобилей, расход топлива и количество вредных выбросов.

Паромы имеют ряд преимуществ перед традиционной автомобильно-водной перевозкой. Применение паромных ролкерных технологий существенно сокращает время и расходы за счет оптимизации грузовых операций. При практиковавшейся ранее системе перегрузки генеральных грузов наиболее важными были объем трюмов и грузоподъемность судна, при накатной системе на первое место выходит площадь палуб, на которых может парковаться большое число автомобилей на собственных колесах или контейнеров на седельных полуприцепах. Отсутствие необходимости в накоплении судовой партии сокращает сроки доставки и капитальные вложения в дорогостоящую перегрузочную технику и портовую инфраструктуру.

Кроме того, такая схема обладает возможностью мобильного изменения маршрута, что особенно важно на водных путях с пока еще имеющимися участками, ограничивающими пропускную способность, и препятствующими ритмичным поставкам.

Перенесение на новом технологическом уровне [11] опыта использования прекрасно зарекомендовавших себя на море паромов на речные пути позволяет увеличить скорость судов. Это вместе с применением логистических принципов организации линии сократит сроки и расходы на доставку высокотарифицированных грузов, как в контейнерах, так и автопоездами.

Осмысление европейского опыта и попытка его адаптации привели к заключению о том, что наши расстояния и условия предъявляют особенные требования к судам, так как существенное увеличение времени доставки перечеркнуло бы экономический эффект. В свою очередь, увеличение скорости хода привело бы к изменению предельной высоты волн, исключающей возможность эксплуатации такого судна на внутренних водных путях.

Решение было найдено за счет отказа от однокорпусной модели в пользу катамарана, это позволило увеличить расчетную скорость до 30 км/ч, что отразилось на показателях экономической эффективности работы судна. Например, расчетная скорость одновременной доставки 60 автопоездов из Санкт-Пе-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

тербурга в Набережные Челны на пароме сократилась на 2 суток, что сократило расходы на доставку на 492 тыс. руб. по сравнению с обычной скоростью 20 км/ч.

Кроме того, расчеты подтверждают экономическую целесообразность такой технологии, прежде всего для автотранспорта. При неизменной для грузовладельца плате за перевозку, финансовый результат автотранспортных предприятий, использующих паром, не меняется, а при некоторых параметрах увеличивается, так как загрузка парома даже на 65% позволяет устанавливать тариф за перевозку автопоезда на уровне его переменных затрат, включающих расходы на топливо, износ транспортного средства и оплату по системе «Платон».

Таким образом, подобные технологии позволяют, сохраняя, а в перспективе и сокращая действующие тарифы на доставку внешнеторговых грузов автотранспортом, увеличить долю участия в их перевозках внутреннего водного транспорта, не вытесняя автотранспорт, а дополняя его, способствуя повышению качества доставки, разгрузке и сокращению износа транспортной инфраструктуры, а также снижению экологического ущерба.

Источники:

1. *Терский М.В.* Тенденции развития мировых транспортных перевозок: место и роль России. — М.: Современная экономика и право, 2012.
2. *Быркова Е.* Рынок международных контейнерных перевозок: основные игроки и тенденции развития. — СПб.: Информационно-аналитическое сетевое издание «ПРОВЭД», 2013.
3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.
4. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».
5. *Давыденко А., Пантина Т.* Стратегический вектор. О переключении грузопотоков и роли внутреннего водного транспорта в развитии транспортного потенциала Российской Федерации // Транспорт России, 2015. Июнь.
6. *Митрошин С.Г.* Организация паромно-транспортных логистических систем (на примере Волжско-Камского бассейна) дисс...

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

канд. тех. наук: 05.22.18 / Митрошин Сергей Григорьевич — Нижний Новгород, 2010. — 159 с.

7. Towards «NAIADES II». Promoting, greening and integrating inland waterway transport in the single EU transport area. Brussels, 31.5.2012. [электронный ресурс]. Режим доступа: ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/doc.
8. Report «Inland Navigation in Europe» [электронный ресурс]. Режим доступа: www.inlandnavigation.eu/uploads/INE%20activity%20reports/ine_ar_2011.pdf
9. Доклад Президента АПСРТ А.М. Зайцева «О мерах, обеспечивающих повышение производительности труда и снижение издержек на речном транспорте», 2015 г.
10. Речные перевозки в 2016 году: итоги работы отрасли // Морские вести России, 25.12.2016. [электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=60235>
11. Галабурда В.Г. Критерии экономической оценки транспорта // Мир транспорта, 2012. Вып. 42, №4. — С. 72–75.
12. Ассоциация морских торговых портов РФ (АСОП) [электронный ресурс]. Режим доступа: <http://tass.ru/transport/3940037>

РОЛЬ НАЦИОНАЛЬНОЙ ОПОРНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ В РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА СО СТРАНА- МИ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

Е.Н. Амалицкая

*Отдел стратегического развития, анализа и мониторинга
Департамента государственной политики в области обустройства
пунктов пропуска через государственную границу Минтранса России,
г. Москва
E-mail: amalitskayaen@mintrans.ru*

Одно из приоритетных направлений транспортной политики Российской Федерации в настоящее время — создание эффективных и безопасных международных транспортных коридоров, обеспечивающих устойчивый экономический рост, а также повышение конкурентоспособности транспортной системы страны и развитие международных отношений путем организации движения товаров и услуг.

Международный транспортный коридор (МТК) — транспортная сеть, проходящая по территории одной или нескольких стран, которая образуется на основе национальной опорной транспортной инфраструктуры. Востребованность МТК во многом зависит от экономической и политической составляющих.

Развитая национальная опорная транспортная инфраструктура позволит сосредоточить и функционально переплести все виды транспорта на территории страны, поэтому мы должны максимально использовать существующую и как можно скорее и качественнее развивать будущую транспортную инфраструктуру для привлечения транзитных грузов.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

Существует необходимость разработки предложений по развитию существующей инфраструктуры и организации работы пунктов пропуска для растущего потока грузов, товаров, людей и транспортных средств, перемещающихся через государственную границу Российской Федерации.

Азиатско-Тихоокеанский регион становится ведущим центром мировой торговли, что создает объективные предпосылки для дальнейшего развития производственных проектов, ориентированных на экспорт российской продукции. В первую очередь, это сырьевые и энергетические ресурсы, производимые в восточной части страны.

Возрастающее значение приобретает укрепление позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе, что обусловлено принадлежностью нашей страны к этому самому динамично развивающемуся пространству, куда последовательно смещается центр тяжести мировой экономики и политики.

Россия заинтересована в активном участии в интеграционных процессах в Азиатско-Тихоокеанском регионе, использовании его возможностей при реализации программ экономического подъема Сибири и Дальнего Востока, в создании там транспарентной и равноправной архитектуры безопасности и сотрудничества на коллективных началах¹.

Основной национальной опорой транспортной инфраструктуры России в этом направлении являются Байкало-Амурская и Транссибирская магистрали, объединенные понятием «Восточный полигон».

Дальний Восток и Байкальский регион играют ключевую роль в транспортном обеспечении внешней торговли России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона: Австралией, Китаем, Корейской Народно-Демократической Республикой, Республикой Корея, Японией, Индией.

Широко известно, что КНР и РФ наметили целый ряд совместных проектов. Обсуждение многих из них началось в рамках саммита Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) в Пекине еще в 2014 г. В то время как главы двух на-

¹ Концепция внешней политики Российской Федерации, утвержденная Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 12 февраля 2013 г.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

ших государств обсуждали сотрудничество в области проектов, США пытались построить выгодное для себя Транстихоокеанское партнерство (ТТП). Вашингтон использовал тактику скрытой информации, которая заключалась в том, что переговоры ведутся с каждым участником ТТП по отдельности, а не в рамках многосторонних встреч. По мнению многих экспертов, отсутствие в этом объединении России и Китая вряд ли позволит выстроить эффективное торгово-экономическое взаимодействие.

Совместное тесное сотрудничество и регулярные встречи глав государств России и Китая свидетельствуют о том, что США никак не могут повлиять или помешать их курсу развития. Положительным аспектом является заключение российско-китайских торговых договоров в юанях, а также прямые расчеты с поставщиками из Китая в национальных валютах, позволяющее компаниям снизить влияние колебаний курсов евро и доллара США.

Россия в свете ухудшения отношений со странами Европы крайне заинтересована в открытии новых рынков потребления и поставок. Поэтому в ближайшее время ключевую роль станут играть торгово-экономические связи между Россией, Казахстаном, Китаем, Киргизией, Таджикистаном и Узбекистаном.

Транспортировка грузов из северных китайских провинций в порты Приморского края, а затем в страны Азиатско-Тихоокеанского региона в настоящее время уже осуществляется через международный транспортный коридор «Приморье-1». Коридор «Приморье-2» в будущем свяжет китайскую провинцию Цилинь и приморские порты Зарубино, Славянка и Посьет, «Приморье-3» соединит границу Китая с Владивостоком путем длиной 65 км.

Строительство современных логистических центров в Приморском крае окажет существенную помощь в обработке грузопотоков, проходящих через терминалы порта Зарубино, а также при сортировке товаров и формировании судовых партий, в выносе всех вспомогательных операций за пределы порта Зарубино, что повысит эффективность логистики. Создание логистических центров позволит разрешить вопросы, связанные с разницей в ширине китайской и российской железнодорожной колеи,

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

а также свяжет порты Приморского края для выхода на Транссибирскую магистраль.

После того как транспортные потоки «стекутся» из Приморского края в Транссибирскую магистраль, необходимо проработать вопрос соединения Урала с северными регионами и морскими портами Мурманска, Архангельска, Сабетты, Санкт-Петербурга.

Развитие и совершенствование железнодорожной сети в данном направлении обеспечит расширение пропускной способности железнодорожных линий и повысит эффективность транспортных артерий Севера и Арктической зоны России.

После соединения транспортными путями промышленных регионов Сибири и Урала с портами Севера и Северо-Запада России появится возможность реализации крупных инвестиционных проектов в горно-химической, топливно-энергетической, нефтегазохимической, рудной, лесной и целлюлозно-бумажной отраслях.

Новый перспективный международный транспортный коридор Урумчи–Достык–Мурманск–Восточные порты Америки откроет возможность доставки товаров из Китая через территорию Казахстана и России в США. Международный транспортный коридор Европа — Западный Китай, общая протяженность которого составляет 8,5 тыс. км, станет коротким транзитным коридором из Китая в Европу через территории России и Казахстана. Обустройство российской части международного транспортного маршрута Европа — Западный Китай сопровождается комплексным подходом, предусматривающим, в частности, создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра в Республике Татарстан².

Логистический центр, площадь которого составит 1343 га, обеспечит прямое взаимодействие железнодорожного, автомобильного, речного, а в перспективе воздушного и трубопроводного видов транспорта. При использовании складской распределительной сети это минимизирует транспортные и внутрискладские издержки.

² Приложение №6 к Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. №1032-р).

Проблемы развития в новых геополитических условиях

Масштабные проекты будут способствовать стыковке стратегий развития стран вдоль Шелкового пути, раскрытию потенциала внутрирегионального рынка и привлечению инвестиций, что обеспечит выигрыш всем участвующим в этом проекте сторонам, в том числе и России. Ключевую роль в развитии международных транспортных коридоров будет играть модернизация и ускорение строительства транспортной инфраструктуры, в частности преобразование Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в скоростные линии движения.

За счет модернизации железнодорожных магистралей на Восточном полигоне путем организации тяжеловесных поездов появится возможность перевозить дополнительный объем грузов. При этом необходимым условием является обеспечение обращения на Восточном полигоне универсальных вагонов с повышенной осевой нагрузкой (инновационных вагонов).

Реконструкция и модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в 2020 г. позволит осуществить перспективный грузопоток через порты Тихоокеанского бассейна в размере 117,1 млн. т. Создание международного транспортного коридора, связывающего Транскорейскую железную дорогу с Транссибирской магистралью, увеличит товарооборот между государствами. Формирование международных транспортных коридоров на современном уровне и будет являться путем стратегического объединения евразийского пространства.

Роль Восточного полигона со временем будет только усиливаться, потому что сформируется поток зарубежных товаров по направлению Нового шелкового пути и появится необходимость в формировании скоростных транспортных коридоров и транспортных осей вдоль Транссиба и Нового шелкового пути. Россия и Китай — одни из немногих стран, которые имеют большой опыт в строительстве протяженных железнодорожных магистралей, исходя из масштабов своих территорий.

Несмотря на то, что Россия входит в пятерку стран-лидеров по протяженности своих железнодорожной и внутренней водной сетей, а также входит в первую десятку по длине автомобильных дорог, она, к сожалению, в настоящее время не полно-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

стью использует свой потенциал в области развития транспортной инфраструктуры.

Новые перспективы открываются в организации контейнерных перевозок, уникальность технологии которых заключается в удачном сочетании положительных черт как железнодорожного, так и автомобильного транспорта (высокая скорость доставки на большие расстояния с возможностью перевозки от двери до двери). Они найдут свою реализацию в российской транспортной системе. Применение контейнерных перевозок позволит разгрузить автодорожную сеть и повысить конкурентоспособность российской транспортной системы.

Для повышения эффективности работы морских портов планируется интегрировать в создаваемые мультимодальные логистические системы, включающие как припортовые терминалы различного назначения, так и терминалы в крупных транспортных узлах региона, так называемые «сухие порты».

Выступая с ежегодным Посланием к Федеральному Собранию, Президент Российской Федерации В.В. Путин отметил, что «только хорошо развитая транспортная инфраструктура способна превратить географические особенности России в ее конкурентное преимущество³». Поэтому задача России состоит в том, чтобы максимально использовать те возможности, которые дает глобализация мировой экономики и ее механизмы в виде международных транспортных коридоров.

Современного уровня развития транспортной инфраструктуры можно достичь не только путем привлечения зарубежного капитала и иностранных специалистов, но и, в первую очередь, через разработку собственных новых технологий, создание сети логистических центров для ускорения продвижения, а также снижение затрат отправителей и получателей грузов, подготовку своих профильных кадров международного уровня.

Несколько предстоящих десятилетий должны стать периодом активного преобразования и развития транспортной инфраструктуры, в том числе, международных транспортных коридоров, которые будут играть в перспективе ключевую роль для

³ Ежегодное Послание Президента РФ к Федеральному Собранию от 4 декабря 2014 г.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

экономики и политики нашей страны. Особенно важным станет развитие пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации в условиях переориентации международной торговли и развития международных транспортных коридоров. Будут востребованы оценки необходимости увеличения пропускной способности наиболее загруженных и оптимизации малодейственных пунктов пропуска.

ПЕРСПЕКТИВЫ ИНТЕГРАЦИИ РОССИЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СИСТЕМУ ЕВРОАЗИАТСКИХ СВЯЗЕЙ В РАМКАХ СОПРЯЖЕНИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА С ЭКОНОМИ- ЧЕСКИМ ПОЯСОМ ШЕЛКОВОГО ПУТИ

О.В. Евсеев

*Научный центр по комплексным транспортным проблемам
Министерства транспорта Российской Федерации, г. Москва
E-mail: evseev@mintrans.org*

Одной из ключевых задач, зафиксированных в «Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики Евразийского экономического союза (ЕАЭС)», одобренных 26 декабря 2016 г. на уровне глав правительств государств-членов ЕАЭС, является принятие согласованных мер по обеспечению общих преимуществ в сфере транспорта и реализация наилучших международных практик, в частности содействие более полной реализации географических преимуществ Союза при осуществлении транзитных транспортно-экономических связей между Европой и Азией.

Государства-члены ЕАЭС обладают транспортными системами с различным потенциалом. Различия, в частности, заключаются в сложившейся густоте автодорожной и железнодорожной сетей (наибольшая густота наблюдается в Белоруссии — 432 км автомобильных дорог с твердым покрытием на 1000 км² территории, в Казахстане — 32 км, в России — 64 км, в среднем по государствам-членам ЕАЭС — 64,5 км на 1000 км²), эксклавности положения Армении в ЕАЭС, что приводит к необходимо-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

сти пересекать границы третьих стран при осуществлении перевозок пассажиров и грузов внутри Союза.

Значительны различия в развитии железнодорожного транспорта. Например, железнодорожное сообщение с Арменией возможно только через территорию Грузии с использованием паромной линии порт Кавказ — Поты. В Киргизии существует лишь одна действующая железнодорожная линия, связывающая страну с магистральной сетью Казахстана. В то же время железнодорожные системы Белоруссии, Казахстана и России обладают высоким транзитным потенциалом.

Потенциал транспортных систем государств-членов ЕАЭС нашел свое отражение в международных рейтингах и индексах, ежегодно рассчитываемых Всемирным банком, Всемирным экономическим форумом (ВЭФ) и др. В частности, по оценке ВЭФ, наиболее качественная автодорожная сеть — в Армении, лучшее качество железнодорожной инфраструктуры — в России и Казахстане, портовой инфраструктуры — в России, авиатранспортной инфраструктуры — в Армении и России.

Согласно оценкам ВЭФ, качество железнодорожной инфраструктуры в 2015 г. по сравнению с 2014 г. улучшилось в Армении, Казахстане и России. Качество портовой инфраструктуры улучшилось в Казахстане и России. ВЭФ отмечает улучшение за последний год качества авиатранспортной и автодорожной инфраструктуры в Армении и России. ВЭФ считает наихудшим среди государств-членов ЕАЭС состояние автодорожной инфраструктуры в России, железнодорожной и авиатранспортной инфраструктуры — в Киргизии.

В исследовании Всемирного банка под названием «Налаживание связей для повышения конкурентоспособности: торговая логистика в глобальной экономике» проводится ранжирование 160 стран по ряду индикаторов в сфере транспорта и логистики. Индекс эффективной логистики (LPI) рассчитан по состоянию на 2014 и 2016 гг. в результате опроса более 1000 национальных и международных специалистов в области логистики.

Таким образом, по данным Всемирного банка наиболее эффективной транспортно-логистической системой среди государств-членов ЕАЭС обладает Казахстан. Наименее эффективна по состоянию на 2016 г. транспортная система Киргизии.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

Вместе с тем, нужно перечислить факторы, снижающие эффективность транспорта и логистики в ЕАЭС:

- таможенное оформление (в Казахстане в 2016 г. отмечается значительное улучшение ситуации по сравнению с 2014 г., в Белоруссии — наоборот значительное ухудшение ситуации);
- плохая транспортная инфраструктура (в Киргизии и Армении);
- низкое качество экспедирования и логистики (в Киргизии и Армении).

Кризисные явления 2014–2015 гг., падение цен на нефть и другие товары, экспортируемые государствами-членами ЕАЭС, негативно сказались на объемах товарооборота и перевозок грузов в ЕАЭС. Объем перевозок грузов всеми видами магистрального транспорта между государствами-членами ЕАЭС в 2015 г. составил 143,1 млн. т и сократился по сравнению с 2011 г. на 6%.

Железнодорожный транспорт играет наиболее значимую роль в осуществлении экспортно-импортных перевозок грузов между государствами — членами ЕАЭС. На долю международного сообщения приходится 50% общего объема грузовых железнодорожных перевозок государств-членов.

Одно из важнейших направлений интеграционного взаимодействия — участие в инициативе по сопряжению ЕАЭС с Экономическим поясом шелкового пути (ЭПШП). Создание ЭПШП будет осуществляться в рамках китайской инициативы «Один пояс и один путь», включенной в Тринадцатый пятилетний план социально-экономического развития КНР. ЭПШП предполагает в том числе повышение эффективности наземных сообщений Китая с Европой и странами Евразии.

В целях оценки экономических преимуществ и практических мер по реализации ЭПШП на российских транспортных коммуникациях ФГБУ «НЦКТП Минтранса России» в 2016 г. выполнило научно-исследовательскую работу в интересах Министерства транспорта Российской Федерации. В ней был проведен анализ возможностей развития сотрудничества с Китаем не только в рамках двустороннего формата, но и на многостороннем уровне — в рамках реализации Инициативы сопряжения

Проблемы развития в новых геополитических условиях

ЕАЭС и ЭПШП, осуществляемой в соответствии с Распоряжением Высшего Евразийского экономического совета от 16 октября 2015 г. №3 «О взаимодействии государств-членов Евразийского экономического союза по вопросам сопряжения ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути».

Основная цель данной инициативы — определение перечня приоритетных проектов развития транспортной инфраструктуры России и других государств-членов ЕАЭС в рамках сопряжения. Ключевые экономические преимущества от реализации данной инициативы будут заключаться для Российской Федерации в привлечении потоков китайских грузов на российские транспортные коммуникации, относящиеся к Северному маршруту ЭПШП, аккумуляции транзита китайских грузов в Европу и в обратном направлении.

Другой важный эффект будет заключаться в развитии взаимного туризма и соответствующего роста объемов российско-китайских пассажирских перевозок. Запуск диалогового механизма ЕАЭС–КНР по сопряжению евразийской экономической интеграции и ЭПШП позволит инициировать процесс привлечения инвестиций для реализации приоритетных проектов развития транспортной инфраструктуры на территории Российской Федерации.

К практическим мерам по реализации преимуществ Инициативы сопряжения ЕАЭС и ЭПШП для Российской Федерации могут быть отнесены продвижение российских проектов развития транспортной инфраструктуры в рамках диалогового механизма ЕАЭС–КНР, создание Евразийского совета по инфраструктурным инвестициям и развитию, в компетенцию которого могут быть включены вопросы создания благоприятных правовых и институциональных условий для реализации проектов развития транспортной инфраструктуры на уровне ЕАЭС–Китай. Представляется также целесообразным активизировать контакты России с Азиатским банком инфраструктурных инвестиций с целью использования его возможностей для привлечения инвестиций в региональные проекты сотрудничества в области транспорта в Евразии.

Реализация крупных инфраструктурных проектов на территории Российской Федерации, интересантами и бенефициара-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

ми которых являются, в том числе, другие страны и их резиденты, связана с рядом как традиционных инвестиционных проектов, так и специфических рисков.

Выделяются четыре основные группы рисков, которые связаны как с технологическими и экологическими аспектами развития евроазиатских транспортных связей, так и с существующим экономико-политическим фоном, влияющим и на развитие перевозок, и на осуществление инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры.

Один из весьма чувствительных рисков для российской транспортной системы — опережающее развитие Центрального коридора ЭПШП, проходящего по территориям Казахстана, государств Центральной Азии и Прикаспия, Южного Кавказа и Турции, стран Центрально-Восточной Европы. Этот риск связан с переключением потенциальных грузопотоков из Китая и Центральной Азии, следующих в Европу, на альтернативные российским транспортные маршруты.

При выработке научно обоснованных предложений по реализации совместно с государствами-членами ЕАЭС проектов по развитию транспортной инфраструктуры, обеспечивающих сопряжение ЕАЭС с ЭПШП, были проанализированы 43 предложения государств-членов ЕАЭС о включении в соответствующий перечень приоритетных проектов. В соответствии с критериями, в перечень приоритетных проектов должны включаться те из них, что обладают интеграционным потенциалом, в таких проектах должны быть заинтересованы, как минимум, два государства-члена ЕАЭС.

В результате анализа представленных сторонами 43 проектов были выделены те, что соответствуют интеграционным приоритетам, а также проекты, являющиеся сугубо национальными, либо направленными на развитие исключительно двустороннего сотрудничества с КНР.

Среди проектов развития российской транспортной инфраструктуры, реализуемых совместно с государствами-членами ЕАЭС в рамках инициативы по сопряжению ЕАЭС с ЭПШП и соответствующих интеграционным приоритетам наиболее важны:

Проблемы развития в новых геополитических условиях

- строительство и реконструкция автомобильных дорог коридора Санкт-Петербург–Москва–Нижний Новгород–Казань–Оренбург–граница с Казахстаном (в рамках МТМ «Европа–Западный Китай»);
- строительство автомагистрали от МАПП «Сагарчин» до границы с Республикой Беларусь (проект «Меридиан»);
- строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва–Казань;
- модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей;
- строительство Северного широтного хода;
- строительство железнодорожной линии «Белкомур»;
- создание мультимодального транспортно-логистического комплекса «Южноуральский» (Челябинская область);
- проект создания терминально-логистического центра на базе ТЛЦ «Белый Раст»;
- создание сухогрузного района морского порта Тамань;
- комплексное развитие Мурманского транспортного узла;
- строительство комплекса перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманска;
- развитие объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК).

Благоприятные перспективы транспортно-экономических связей государств-членов ЕАЭС с Китаем и успешной реализации сопряжения ЕАЭС и ЭПШП определяются геостратегическим положением, взаимной заинтересованностью в рынках сбыта, сближением внешнеполитических позиций, потребностями растущей экономики Китая в минеральных и других видах ресурсов, развитием инвестиционного сотрудничества и др.

Перспективы роста транзита грузов в сообщении Европа — Китай по территориям государств-членов ЕАЭС связаны с наличием значительной грузовой базы, совершенствованием перевозочных, логистических и информационных технологий, тенденциями развития электронной торговли и, соответственно, востребованностью более оперативных, чем морской, видов транспорта.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

К числу факторов, препятствующих существенному росту транзита грузов в сообщении Европа — Китай по территориям государств-членов ЕАЭС, следует отнести высокий уровень логистических издержек, наличие большого числа физических и нефизических барьеров на маршрутах ЭПШП (в особенности Центральном), осложняющих возможность реализации принципа «точно-в-срок», несовершенство логистической инфраструктуры, технологий таможенного администрирования, недостаток пропускных способностей важнейших транспортных коммуникаций на территории Российской Федерации и других государств-членов ЕАЭС.

Формирование Единого транспортного пространства и Общего рынка транспортных услуг ЕАЭС, а также сопряжение ЕАЭС и ЭПШП потребуют повышения конкурентоспособности российских транспортных операторов всех видов транспорта.

В условиях выравнивания экономических условий хозяйствования, открытия рынков для транспортных операторов из государств-членов ЕАЭС, в том числе рынка каботажных автомобильных перевозок грузов в отдельных областях России, повысится конкуренция в различных сегментах транспортного рынка. Наиболее чувствительными сегментами для российских транспортных компаний станут рынок международных автомобильных перевозок грузов внутри Союза, рынок транспортно-логистических и терминально-складских услуг, рынок услуг в области технического обслуживания и ремонта транспортной техники и оборудования, рынок перевозок грузов по внутренним водным путям (в случае его открытия в будущем для транзита и международных перевозок судами под флагом государств-членов ЕАЭС).

Три ключевых направления повышения конкурентоспособности включают модернизацию парка транспортных средств (флота судов), совершенствование транспортно-логистических технологий на основе передового опыта и наилучших практик, а также повышение квалификации и навыков транспортного персонала, начиная от водителей, пилотов, судовых команд и других операторов транспортных средств и заканчивая менеджментом транспортных компаний.

Проблемы развития в новых геополитических условиях

Реализация мер по повышению конкурентоспособности российских транспортных операторов должна осуществляться в контексте общих мер по интеграции российских транспортных коммуникаций в мировую транспортную систему (цель 4-й Транспортной стратегии). Важную роль в повышении конкурентоспособности российских транспортных операторов должна сыграть гармонизация законодательства и нормативной правовой базы со стандартами и рекомендуемой в международных соглашениях и конвенциях ООН практикой.

КАСПИЙСКИЙ БАССЕЙН НА РАЗВИЛКЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

А.Б. Володин

*Московская государственная академия водного транспорта –
филиал ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и
речного флота имени адмирала С.О. Макарова», г. Москва
E-mail: ab.volodin@mail.ru*

Территория Российской Федерации расположена на пересечении кратчайших торговых путей между странами Европы, Центральной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона, именно там, где формируются основные международные грузопотоки. На современном этапе устойчивые транспортные коммуникации приобрели вид международных транспортных коридоров (МТК).

В настоящее время через территорию России проходят восемь формируемых МТК: «Север–Юг», «Запад–Восток» (Транссиб), Панъевропейские коридоры №2 и №9, «Северный морской путь», «Приморье-1», «Приморье-2», а также международный автомобильный коридор «Западная Европа — Западный Китай».

Не менее важным в сфере формирования перспективной транспортной системы становится включение в повестку дня китайской инициативы по формированию «Нового Шелкового пути», проект которого предусматривает создание устойчивого МТК в ЕС и на Ближний Восток через западные районы КНР, страны Центральной Азии и Россию. Появление такого МТК потенциально порождает серьезные экономические и политические изменения в регионе. Данный проект в России в условиях

Проблемы развития в новых геополитических условиях

напряженной внешнеполитической обстановки воспринимается как возможность, а не как вызов.

Евразийский вектор развития — одно из наиболее заметных направлений внешней политики России. В последние несколько лет этот приоритет стал проявляться более отчетливо. Его выражением стало создание Евразийского экономического союза, а также наращивание партнерства со странами АТР. Ключевые стратегические интересы России в Евразии определяются задачами развития страны, налаживания добрососедских и партнерских отношений с максимально возможным числом стран, государствами ОДКБ, ЕАЭС, ШОС, противодействия терроризму и наркотрафику в регионе, недопущения дестабилизации региона. Данная повестка требует от России более активного участия в экономических, инфраструктурных, гуманитарных и культурных проектах в регионе.

В этой связи важную роль играет развитие ситуации на Большом Ближнем Востоке. Военная операция России в Сирии, стремление к нормализации отношений с Турцией показали миру и, в первую очередь заинтересованным игрокам на Ближнем Востоке и в Азии в целом, что Россия возвращается в регион и становится гарантом его безопасности.

Особая роль на Евразийском пространстве отводится региону Каспийского бассейна. Странами этого региона являются Россия, Азербайджан, Иран, Туркмения, Казахстан. Интересы этих государств разнообразны, во многом противоречивы, но схожи по постановке вопроса о необходимости всестороннего развития транспортной инфраструктуры международного значения. К региону и его транспортным коммуникациям тяготеют Грузия, Армения, Турция, Узбекистан, а также Таджикистан и Киргизия.

Через регион проходят МТК «Север–Юг» и «ТРАСЕКА», тяготеет МТК «Запад–Восток». МТК «ТРАСЕКА» — единственный путь, связывающий страны Европы и АТР, который не проходит по территории России. Один из проектов «ТРАСЕКА» — «Шелковый ветер», направленный на расширение транзитных перевозок железнодорожным и морским транспортом по направлению граница Китая–Казахстан–Грузия–Азербайджан–западная граница Турции.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

Кроме того, по инициативе Афганистана, Азербайджана, КНР, Казахстана, Киргизии, Монголии, Пакистана, Таджикистана, Туркмении и Узбекистана в регионе формируется еще один значительный проект — МТК ЦАРЭС (Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества).

Важно отметить, что вокруг Каспия не утихают дебаты, в которых обсуждаются возможные перспективы строительства судоходных каналов «Каспийское море — Персидский залив» и «Евразия» (Каспийское море — Азовское море). Создание таких грандиозных гидротехнических сооружений, способных оттянуть на себя имеющиеся и перспективные грузопотоки, формируемые внешней торговлей и МТК «Север–Юг», «ТРАСЕКА» и «Шелковый путь», безусловно скажется на функционировании и перспективах развития российских морских портов Каспийского бассейна.

Проект судоходного канала «Каспийское море — Персидский залив» был разработан русскими инженерами в 1889–1892 гг. и обеспечивал кратчайший выход России в бассейн Индийского океана минуя турецкие проливы Босфор и Дарданеллы. Общая протяженность планируемого судоходного канала составляет около 700 км, в том числе по фарватерам рек северо-западного (прикаспийского) и юго-западного Ирана, включая пограничное с Ираком международное русло Шатт-эль-Араб — до 450 км. Вопрос о строительстве канала поднимался неоднократно, в частности во время Второй мировой войны. Последний раз Иран говорил о возможности строительства во время обострения российско-турецких отношений в 2016 г.

По оценкам Ирана, сделанным в 2012–2013 гг., на строительство канала потребуется минимум 10 млрд. долл., а инвестиции в участок, соединяющий северо-запад и юго-запад Ирана составят около 6 млрд. долл. Однако окупаемость проекта может наступить уже на пятый год эксплуатации. Доходы России от транзита могут составить около 1,4 млрд. долл., Ирана — около 1,7 млрд. долл. на третий–четвертый год с момента ввода канала в строй. Улучшения в случае реализации проекта очевидны: прикаспийские государства получают прямой выход в Мировой океан. Кроме того, «Трансиранский канал» подорвет монополию

Проблемы развития в новых геополитических условиях

Турции, контролирующей Черноморские проливы, и уменьшит влияние Анкары в регионе.

Канал «Евразия» по замыслу инициаторов этого проекта должен соединить западную и восточную части Кумо-Манычской впадины, преодолев перепад уровней около 54 м и обеспечить прохождение крупнотоннажных судов в Каспийское море. Общая протяженность канала может составить более 900 км, в том числе по Каспийскому морю до выхода на глубину 6,5 м — 80 км, а по Таганрогскому заливу — 86 км. Трасса канала «Евразия» по искусственному руслу должна выходить в Каспийское море в районе порта Лагань или в Кизлярский залив. На трассе канала должно быть построено от 6 до 8 судоходных шлюзов с напорами от 9 до 18 м. Учитывая, что в настоящее время по существующему Волго-Донскому водному пути идут суда грузоподъемностью до 5 тыс. т, а пропускная способность канала составляет 26,6 млн. т проект также потребует увеличения глубин акваторий морских портов Каспия. В качестве расчетных судов предусматриваются крупнотоннажные суда и толкаемые составы длиной 260 м, осадкой 5 м и грузоподъемностью 10 тыс. т. Эксплуатационная пропускная способность такого канала будет примерно 58 млн т. Главный лоббист этого проекта — Казахстан. С точки зрения интересов Казахстана канал «Евразия» является наилучшим продолжением маршрута из Китая. То есть фактически Казахстан предлагает новый международный транспортный коридор в широтном направлении, параллельно Транссибу и в обход России. В случае реализации этого проекта Казахстан может получить от 2 до 4 млрд. долл. в год.

Вместе с тем, новая концепция глобальных транспортных коммуникаций в рамках китайской инициативы «Один пояс, один путь», включающей в себя проекты «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути» предполагает, что развитие инфраструктуры за счет усилий Китая создаст базу для формирования новых зон (поясов) экономического развития для всего мира. Высказываются идеи о синхронизации с «Новым Шелковым путем» национальных стратегий развития других стран: казахского «Светлого пути», монгольского «Степного пути», южнокорейской «Евразийской инициативы». По сути,

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

«Новый Шелковый путь» — это построение нового уклада мировой экономической и транспортной инфраструктуры.

В этой связи экспертами прогнозируется грузопоток через регион в объеме до 4% товаров, которые идут морем между Китаем и Европой. Безусловно, часть грузопотока будет приходиться на российские транспортные коммуникации, включая инфраструктуру Каспийского региона. Таким образом, Каспийский регион находится на развилке МТК, формируемых на Евразийском пространстве, и является ключевым звеном «Нового Шелкового пути».

В вопросе какая доля грузопотока будет проходить через территорию региона в целом и российские транспортные коммуникации в частности, ответ зависит от состояния нашей транспортной инфраструктуры и способности ее адаптации под новые вызовы. Очевидно, что мероприятиями одной лишь программы «Развитие транспортной системы России в 2010–2020 гг.» здесь не обойтись. Меры по укреплению позиций России в регионе и в проекте «Экономического пояса Шелкового пути» обязательно должны предусматривать качественно новое развитие трансграничной инфраструктуры.

Всего в Каспийском регионе расположено 14 пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации. На территории Астраханской области находятся 5 пунктов пропуска:

- автомобильный пункт пропуска «Караузек»;
- железнодорожные пункты пропуска: «Аксарайский» и «Верхний Баскунчак»;
- морские пункты пропуска «Астрахань» и «Оля»;
- воздушный пункт пропуска «Астрахань (Нариманово)».

В Калмыкии расположен лишь один воздушный пункт пропуска в аэропорту «Элиста».

В Республике Дагестан расположено 8 пунктов пропуска через государственную границу:

- пять автомобильных: «Гарах», «Тагиркент–Казмаляр», «Яраг–Казмаляр», «Чох–Чох», «Ново–Филия»;
- железнодорожный пункт пропуска «Дербент»;
- воздушный пункт пропуска «Махачкала (Уйташ)»;
- морской пункт пропуска «Махачкала».

Проблемы развития в новых геополитических условиях

Инфраструктура пунктов пропуска и сопряженная транспортная инфраструктура в большинстве случаев крайне изношена, нуждается в реконструкции и модернизации.

Приоритетными проектами реконструкции и развития могут стать МАПП «Сагарчин», ЖДПП «Аксарайский», ЖДПП «Дербент» (с учетом переноса его на станцию Самур), а также строительство трансграничного мостового перехода с пунктом пропуска через пограничную реку Самур в Дагестане, соглашение о строительстве которого было подписано в августе 2013 г. между правительствами Азербайджана и России.

Для Каспийского региона крайне важно развитие морской инфраструктуры. Наши соседи по региону в настоящее время активно реализуют программы развития морских портов. Развивается портовая инфраструктура в Баку (Алят) и Туркменбашы, строятся новые терминалы и железные дороги в Иране, планируется расширение порта Актау. Паромные терминалы в Баку, Туркменбашы и Актау преимущественно ориентированы на МТК «ТРАСЕКА».

Российская Федерация в Каспийском бассейне располагает тремя морскими портами: Астрахань, Оля и Махачкала. Через порты Оля и Астрахань суда «река–море» имеют возможность выхода на внутренние водные пути Европейской части Единой глубоководной системы (ЕГС) Российской Федерации, в центральные регионы России и Европу. Для гарантированного обеспечения габаритов ЕГС начаты проекты создания дополнительных судоходных шлюзов «Багаевский гидроузел» и «Нижегородский низконапорный гидроузел».

Морской порт Махачкала — незамерзающий, имеющий возможность принимать суда с большей осадкой (6,5 м), чем морские порты Астрахань и Оля, имеет существенный потенциал для развития перевозок как в рамках МТК «Север–Юг», так и в широтном направлении «Нового Шелкового пути», параллельно МТК «ТРАСЕКА».

В соответствии с поручением Президента Российской Федерации В.В. Путина в марте 2017 г. разработан проект «Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним на период до 2030 года». В рамках обслуживания перспективного грузо-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

потока в морском порту Оля предусматривается строительство контейнерного терминала и развитие терминала навалочных грузов. В морском порту Махачкала предусматривается осуществить модернизацию портовой инфраструктуры, в частности строительство контейнерного терминала и «сухого порта».

Очень перспективна организация круизного маршрута Астрахань–Махачкала–Дербент–Баку–Энзели–Туркменбашы–Актау–Астрахань, в рамках реализации которого предусматривается строительство в России трех пассажирских терминалов и пунктов пропуска в портах Махачкала, Дербент и Астрахань под перспективное пассажирское круизное судно «река–море» российского проекта PV 300.

Развитие транспортной трансграничной инфраструктуры в Каспийском регионе позволит Российской Федерации реализовать накопленный геостратегический потенциал и защитить ее интересы перед новыми вызовами и угрозами.

СОВРЕМЕННОЕ ТРАНСГРАНИЧНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РОССИИ И УКРАИНЫ НА УЧАСТКАХ ГРАНИЦ В БЕЛГОРОДСКОЙ И БРЯНСКОЙ ОБЛАСТЯХ

Д.В. Заяц, М.И. Ключников, Е.В. Михайлова, Н.Л. Туров

*Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова,
г. Москва*

Институт географии РАН, г. Москва

E-mail: kafedragmh@yandex.ru, turov@igras.ru

Украина — крупнейший сосед России на европейском участке ее государственной границы. В результате событий 2014 г. и охлаждения взаимоотношений Киева и Москвы интенсивность трансграничных контактов на российско-украинском рубеже существенно уменьшилась. Усиление барьерной функции границы привело к сокращению потока населения через границу, снизило интенсивность трансграничных трудовых и образовательных миграций, сократило взаимный внешнеторговый оборот.

Научная разработка темы разносторонних взаимодействий в российско-украинском пограничье в постсоветский период отличается большой интенсивностью и динамизмом [1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15]. Настоящее исследование представляет собой результат деятельности экспедиций Научного студенческого общества кафедры географии мирового хозяйства МГУ им. М.В. Ломоносова, изучавших трансграничное российско-украинское взаимодействие в Белгородской (январь–февраль 2016 г.) и Брянской (январь–февраль 2017 г.) областях. Выбор этих территорий в качестве исследовательских полигонов обусловлен их нахождением на транспортных лучах, связывающих Центральную Россию и Москву с политической (Киев) и экономиче-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

ской (Харьков) столицами Украины. Кроме того, два указанных субъекта РФ соразмерны по большинству показателей, между ними имеется довольно много сходных черт (табл. 1).

Таблица 1.

Сравнительная характеристика двух полигонов исследования

Параметры сравнения	Брянская область	Белгородская область
Дата образования	05.07.1944	06.01.1954
Площадь, тыс. км ²	34,9	27,1
Численность населения, тыс. чел. (2017 г.)	1 220,5	1 552,9
ВРП, млрд. руб. (2015 г.)	269,9	686,4
ВРП на душу населения, руб. (2015 г.)	219,6	443,1
Расстояние от областного центра до Москвы, км	380	670
Расстояние от областного центра до границы с Украиной, км	170	39
Протяженность границы с Украиной, км	354	552
Число фактически действующих автомобильных/железнодорожных пунктов пропуска на 01.04.2017 г.	4/1 (88,5 км границы на АПП)	7/2 (78,9 км границы на АПП)
Членство в еврорегионах (год создания)	«Днепр» (с 2003)	«Слобожанщина» (с 2003)
Доля украинского населения по переписям 1998/2010 гг., %	1,8/1,1	5,5/2,8
Доля Украины в экспорте/импорте области в 2011 г., %	17/27	21/80
Доля Украины в экспорте/импорте области в 2015 г., %	5/9	13/55

Проблемы развития в новых геополитических условиях

Одним из наиболее чувствительных ареалов развития дезинтеграционных процессов на постсоветском пространстве с 1990-х гг. стала городская система Харьков–Белгород. Областные центры, расстояние между которыми по автомобильной дороге составляет всего 80 км, имели в советское время тесные экономические, транспортные, образовательные и культурные связи. Ряд исследователей даже предполагали в будущем формирование единой двухъядерной городской агломерации [18].

Цель исследования — оценка масштабов текущих трансграничных взаимодействий (институциональных, транспортных, экономических, социальных, культурных) между Россией и Украиной на участках Белгородской и Брянской областей в сложившихся с 2014 г. геополитических условиях. Эта цель была реализована посредством решения отдельных задач, в числе которых отбор и анализ основных индикаторов трансграничных взаимодействий на микро- (пограничные муниципальные районы) и мезоуровнях (пограничные области), анализ барьерной и контактной функций российско-украинской границы, составление карт связей приграничных территорий.

Взаимодействие в политической сфере

Развитие взаимоотношений между пограничными областями России и Украины почти десятилетие проходило в рамках еврорегионов «Днепр» и «Слобожанщина», принятых в Ассоциацию европейских приграничных регионов (АЕБР). Помимо этих двух еврорегионов, на границе России и Украины действовали еврорегионы «Ярославна» (с участием Курской области) и «Донбасс» (с участием Воронежской и Ростовской областей).

С 2014 г. украинская сторона перестала вносить членские взносы за участие в совместных с Россией еврорегионах, их работа приостановлена на неопределенный срок. Контакты между российскими и украинскими частями еврорегионов сейчас осуществляются только посредством неформальных связей, или же через запросы в АЕБР.

До 2014 г. Брянская область заключила соглашения с 22 регионами Украины (включая АР Крым и трехсторонние соглашения), основная часть соглашений была подписана в 1990-е гг.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

На данный момент региональные и муниципальные отношения с украинскими АТЕ официально продолжают действовать, но фактически не выполняются. Свои отношения с Брянской областью официально разорвала Сумская область. Ранее городами-побратимами Брянска являлись Чернигов и Черновцы, но в феврале–марте 2016 г. эти связи были разорваны по инициативе украинской стороны. Белгородской областью заключено 13 договоров с регионами Украины. После событий 2014 г. договоры формально продолжают действовать, но реального диалога между сторонами не происходит. Официальная переписка с украинскими регионами с 2014 г. не ведется. Отсутствие официальных связей с Украиной на современном этапе демонстрирует статистика визитов иностранных делегаций в приграничные российские области (рис. 1 и 2).

С 2014 г. Украина перестала направлять официальные делегации для участия в различных международных мероприятиях на территории России. В некоторых мероприятиях граждане Украины еще продолжают участвовать (в частности, в Дне партизан и подпольщиков, в мероприятиях в рамках библиотечного сотрудничества и научных конференциях), но неофициально, как частные лица.

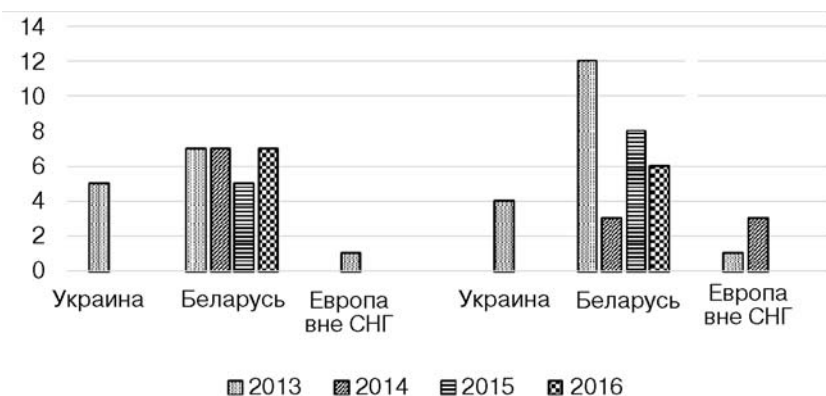


Рис. 1. Динамика межгосударственных контактов Брянской обл. в 2013–2016 гг. (По данным Администрации Брянской обл.).

Проблемы развития в новых геополитических условиях

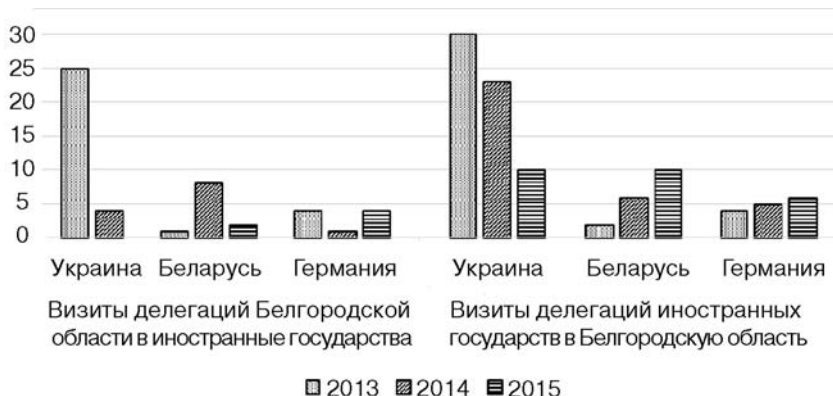


Рис. 2. Динамика межгосударственных контактов Белгородской обл. в 2013–2015 гг.
(По данным Администрации Белгородской обл.).

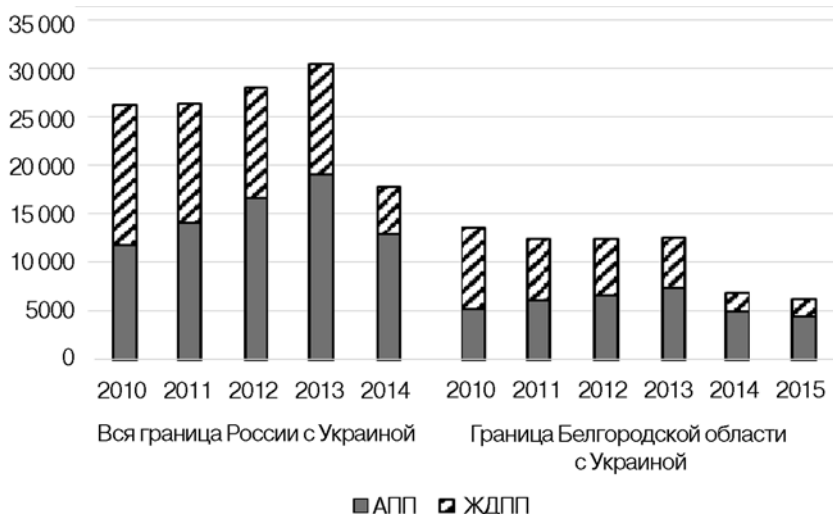
Трансграничное транспортное взаимодействие

Через Белгородскую область в меридиональном направлении проходит федеральная автодорога М-2 «Крым», которая вместе с железнодорожной магистралью Москва–Харьков–Севастополь составляла основу одного из международных транспортных коридоров. Брянская область расположена на пути федеральной автодороги М-3 «Украина» и железной дороги Москва–Киев. После распада СССР железнодорожная сеть на границе России и Украины подверглась изменениям: разобраны участки Климово–Семеновка и Унеча–Хутор Михайловский, частично проходящие по территории Брянской области.

По данным Федеральной таможенной службы (ФТС) РФ, в 2015 г. через пункты пропуска Белгородской таможни проследовало 6,2 млн. человек, что на 8,9% меньше, чем за аналогичный период 2014 г. (рис. 3). 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. Через пункты пропуска Белгородской таможни в 2015 г. прошло около 1,3 млн. единиц легкового транспорта, что меньше показателя 2014 г. на 5,5% (рис. 4). В 2015 г. по сравнению с 2014 г.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

число пересекавших границу грузовых железнодорожных составов уменьшилось на 7,9%, а пассажирских — на 82,8%.



*Рис. 3. Динамика пересечений российско-украинской границы физическими лицами через автомобильные и железнодорожные пункты пропуска в 2010–2015 гг., тыс. пересечений.
(По данным Федеральной таможенной службы РФ).*

Проведенные в начале 2016 г. на автовокзалах Белгорода исследования показали, что автобусные маршруты из Белгорода на Украину регулярны, хотя частота их курсирования снизилась примерно в 1,5 раза по сравнению с 2013 г. Осуществляются автобусные рейсы до Харькова, Днепропетровска, Киева, Кишинева.

Регулярных (отмеченных в расписании) междугородных автобусных маршрутов из Брянска на Украину в дни полевых наблюдений в январе 2017 г. не было совсем. Через Севск следуют единичные маршруты из Москвы на Киев и Кишинев. Небольшой брянский райцентр Климово служит начальным пунктом трансграничного маршрута в Киев, курсирующего один раз в неделю (рис. 5).

Проблемы развития в новых геополитических условиях

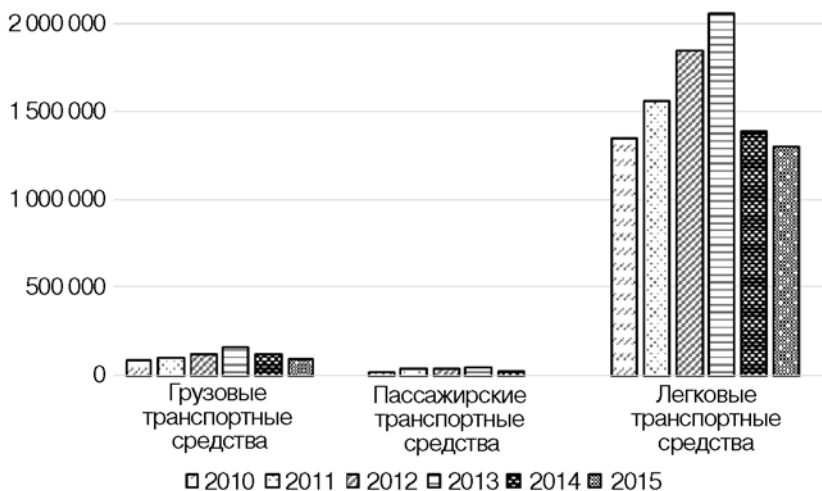


Рис. 4. Динамика пересечений транспортными средствами Белгородского участка российско-украинской границы в 2010–2015 гг. (По данным Федеральной таможенной службы РФ).

На проходящем через Брянскую область железнодорожном направлении Москва–Киев в начале 1990-х гг. курсировали десятки поездов дальнего следования, не только в Киев и Кишинев, но и в областные центры Украины и города Восточной Европы. После 2014 г. через приграничную российскую станцию Суземка следуют лишь 3 пары ежедневных поездов (Москва–Кишинев, Москва–Львов и Москва–Одесса) и 3 пары поездов, следующих через день (из Москвы в Кишинев, Николаев и Хмельницкий) (рис. 5).

Пересечение российско-украинской границы на личном автотранспорте с 2014 г. осложнилось для россиян (в частности, из-за взяток с украинской стороны, необходимости иметь загранпаспорт и нотариально заверенное приглашение). Передвигающимся на регулярных маршрутах необходимо ждать на пунктах пропуска от 3 до 5 часов, поэтому большой популярностью пользуются услуги частных перевозчиков, которые везут пассажиров напрямую до Харькова: как правило, в таком случае водители — это украинские граждане, а автомобили имеют ук-

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

раинские регистрационные знаки; так пересечь границу легче. Российские «бомбилы» осуществляют перевозки лишь до границы и только по территории России.



Рис. 5. Регулярное пассажирское автобусное (слева) и железнодорожное (справа) сообщение через Брянск, Унечу, Новозыбков, Севск, Климово в конце января 2017 г. (Составлено по данным расписаний автовокзалов и вокзалов).

По данным ФТС РФ, самым востребованным международным автомобильным пунктом пропуска на границе России и Украины в Брянской области является «Троебортное–Бачевск», за период с 1 января 2016 г. до 28 января 2017 г. через него проследовало 65% общего трансграничного автомобильного потока области. Периоды наибольшей интенсивности трансграничного потока автотранспорта — апрель–май, август и декабрь. Это можно объяснить сезонными всплесками мобильности населения перед и во время Новогодних и Пасхальных праздников, летних каникул. Хорошо заметны пики проезда сезонных украинских рабочих с работы из России домой перед праздничными днями в апреле и декабре и пики их возврата на работу в Россию в мае и январе.

Взаимодействие в сфере экономики

Вплоть до кризиса 2014 г. экономические связи Белгородской области с соседними украинскими областями были весьма тесными. Белгородская область в советские годы находилась в тени своего более экономически мощного южного соседа, однако с 1991 г. начала обгонять Харьковскую область по большинству макроэкономических показателей, рассчитываемых на душу населения. Так, в 2012 г., ВРП на душу населения в Белгородской области был выше показателя Харьковской области в 2,1 раза.

В 2015 г. объем внешней торговли Белгородской области с Украиной по сравнению с 2014 г. снизился на 49%, а с докризисным 2013 г. — на 69% (рис. 6, 7). Торговыми отношениям Белгородской области с Украиной всегда была свойственна асимметрия товарного потока: импорт был заметно больше экспорта. Но если в 2013 г. это превышение составило 4,7 раз, то в 2015 г. — 3,5 раза, что связано с более значительным сокращением ввоза украинских товаров в Россию по сравнению с вывозом российских (редукция на 70% и на 60% за 2013–2015 гг. соответственно) [3]. Это вызвано в том числе взаимными продовольственными санкциями — запретами на ввоз из соседней страны многих видов сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия (в частности, молока и молочных изделий, мяса

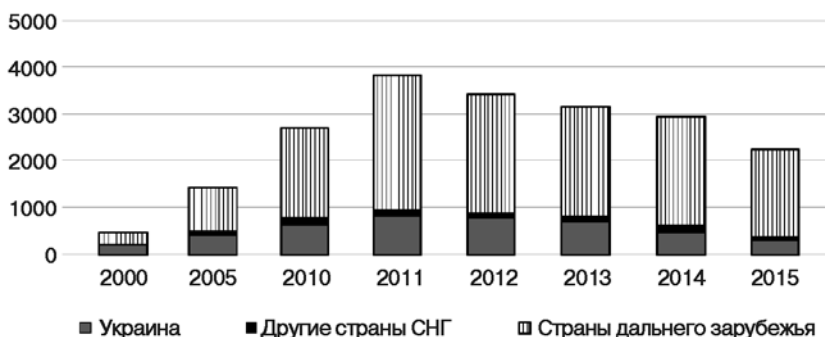


Рис. 6. Экспорт Белгородской обл. в 2000–2015 гг., млн. долл.
(Составлено по [3]).

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

и мясной продукции, соков и детского питания, а также ряда кондитерских изделий, алкоголя). Украина ввела эмбарго на ввоз сигарет, химикатов, железнодорожного оборудования и локомотивов из России.

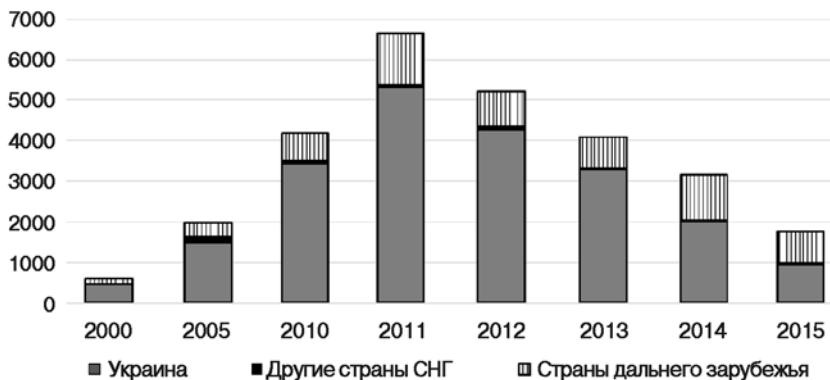


Рис. 7. Импорт Белгородской обл. в 2000–2015 гг., млн. долл.
(Составлено по [3]).

Несмотря на это, на Украину в 2015 г. приходилось 30% внешнеторгового оборота Белгородской обл. (1253 млн. долл.). Экспорт региона имеет преимущественно сырьевую направленность, сохранились поставки черных металлов (66,8% стоимости экспорта) и железной руды КМА (16,7%). Среди главных продуктов импорта — машиностроительная продукция (41%), металлы и металлоизделия (29,9%), продукция химической промышленности (9,9%) [3]. Некоторые украинские предприятия продолжают сотрудничать с белгородскими: Харьковский машиностроительный завод «ФЭД» поставляет в Россию рулевые приводы, объединение «Коммунар» — устройства терморегулирования остекления кабины пилотов, Агрегатное конструкторское бюро — гидравлические агрегаты для вертолетов «Ансат» и «Ми-38». Хотя экспорт из Харьковской области в Россию за последнее время существенно снизился (в 2,3 раза: с 925 млн. долл. в 2012 г. до 407 млн. долл. в 2015 г.), он сохраняется в целом на довольно высоком уровне [17].

Проблемы развития в новых геополитических условиях

В Белгородской области осуществляют свою деятельность и несколько крупных коммерческих организаций, которые инвестируются из Харьковской области — предприятия «БелЮжкабель», «Пластилюкс-Групп» и «Экотон» в Белгороде, Оскольский подшипниковый завод «ХАРП» в Старом Осколе.

В Белгородской области (особенно в Грайворонском районе) получил распространение новый туристический продукт — «ностальгический» туризм в пограничье для тех граждан России, чье пребывание на территории Украины в настоящее время невозможно. Белгородчина широко рекламирует свою пространственную и культурную близость к Украине (блюда украинской кухни, языковые особенности, общеславянские хороводные традиции и др.).

Товарооборот Брянской области с Украиной поступательно рос до 2007–2008 гг., после чего стал снижаться (рис. 8, 9). Сумская и Черниговская области Украины из-за фактического разрыва экономических отношений потеряли свой основной рынок сбыта — Россию, что выражается в резком снижении доли России в структуре их товарооборота с 28% в 2011 г. до 11% в 2015 г. для Сумской области [16] и с 41% в начале 2000-х гг. до 27% в 2015 г. для Черниговской области [12]. При этом полной переориентации украинского экспорта на другие страны, в частности Белоруссию, так и не произошло, хотя отдельные категории товаров туда все же поставляются. В структуре импорта Гомельской области из Украины можно отметить увеличение доли продукции машиностроения, которая раньше поставлялась на рынок России, в то время как в структуре импорта Брянской области из Украины отмечается снижение доли этого показателя.

В новых условиях структура взаимной торговли в треугольнике Россия–Белоруссия–Украина претерпела значительные изменения. Резкое снижение товарооборота с приграничными областями Украины было ознаменовано ростом фактических поставок аналогичных видов продукции из Республики Беларусь (в первую очередь, продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье).

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

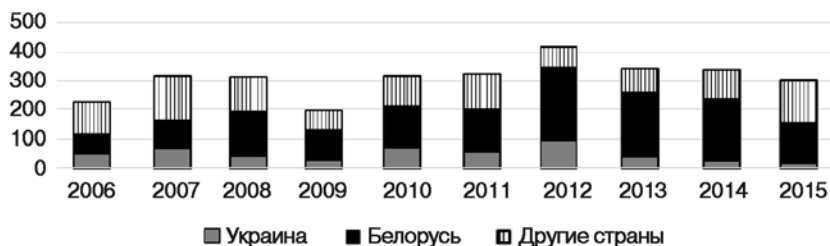


Рис. 8. Экспорт Брянской области в 2000–2015 гг., млн. долл.
(Составлено по [4]).

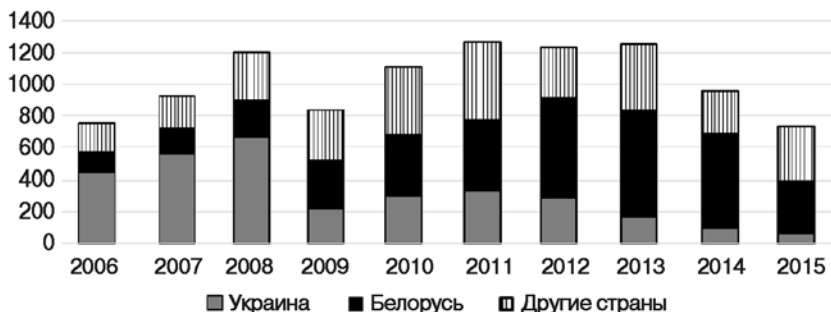


Рис. 9. Импорт Брянской области в 2000–2015 гг., млн. долл.
(Составлено по [4]).

Выводы

1. Трансграничное взаимодействие на участке российско-украинской границы в Белгородской области интенсивнее, нежели чем в Брянской области по подавляющему большинству показателей. Основные причины этого эффекта: более благополучное экономическое положение Белгородского приграничного региона, более привлекательный инвестиционный климат, сближение пары промышленных и инфраструктурных центров Белгород–Харьков, отсутствие границы с Белоруссией, принимаю-

Проблемы развития в новых геополитических условиях

щей значительную часть приграничного взаимодействия на себя.

2. Транспортное трансграничное взаимодействие более интенсивно на белгородском участке границы: ежегодный пропуск автотранспортных средств там составляет около 1,5 млн. ед. в год, а на брянском участке — около 540 тыс.
3. Зависимость от экономических связей с Украиной выше в Белгородской области, там на южного соседа приходится 55% импорта и 13% экспорта, в Брянской обл. — 9% импорта и 5% экспорта.
4. В результате политического кризиса на Украине 2014 г. и наступившей затем конфронтации во взаимоотношениях Украины и России наблюдается резкий спад в трансграничных взаимодействиях, хотя тенденция снижения интенсивности трансграничных связей прослеживается уже с конца 2000-х гг.

Источники:

1. *Анисимов А.М., Вардомский Л.Б., Колосов В.А., Герцен А.А., Гриценко А.А., Зотова М.В., Себенцов А.Б. и др.* Приграничное сотрудничество регионов России, Беларуси и Украины: состояние и перспективы // Евразийская экономическая интеграция, 2013. №4 (21). — С. 76–96.
2. *Бабинцев В.П., Реутов Е.В., Сапрыка В.А.* Политико-культурная делимитация приграничных регионов России и Украины в оценках экспертного сообщества // Регионоведение, 2015. №1 (90). — С. 45–56.
3. Белгородская область в цифрах. 2016: Крат. стат. сб. / Белгородстат, 2016.
4. Брянская область. 2016 год. Стат. сб. / Брянскстат, 2016.
5. *Вардомский Л.Б.* Приграничное сотрудничество на «новых и старых» границах России // Евразийская экономическая интеграция, 2008. №1. — С. 90–108.
6. *Вардомский Л.Б.* Внешние связи и интеграционный выбор Украины // Внешнеэкономические связи постсоветских стран в контексте евразийской интеграции. Сборник. Отв. ред. Л.Б. Вардомский, А.Г. Пылин. — М.: ИЭ РАН, 2014. — С. 72–93.

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

7. *Вардомский Л.Б., Вертинская Т.С.* Институты приграничного сотрудничества Белоруссии, России и Украины // Регионализация внешнеэкономических связей в России и соседних странах. Сборник. — М: ИЭ РАН, 2014. — С. 103–115.
8. Внутриполитические процессы в России и Украине и перспективы российско-украинских отношений в период 2014–2020 гг. / Отв. ред. В.И. Пантин, В.В. Лапкин. — М.: ИМЭМО РАН, 2014. — 120 с.
9. *Гавкалова Н.Л.* Трансграничное сотрудничество между Украиной и Россией: проблемы и перспективы // Евразийская Экономическая Интеграция, 2013. Вып. №4 (21). — С. 114–120.
10. *Кирюхин А.М.* Развитие приграничного сотрудничества между Украиной и Российской Федерацией в контексте общеевропейской интеграции // Евразийская Экономическая Интеграция, 2012. Вып. №4 (17). — С. 121–127.
11. *Колосов В.А., Зотова М.В., Себенцов А.Б.* Структурные особенности экономики и градиенты социально-экономического развития приграничных регионов Беларуси, России и Украины // Известия РАН. Серия географическая, 2014. №5. — С. 32–46.
12. Основні показники соціально-економічного розвитку Чернігівської області. 2015 р. Головне управління статистики у Чернігівській області, 2016.
13. *Попкова Л.И.* География населения российско-украинского приграничья. — Смоленск: Универсум, 2005. — 304 с.
14. Приграничное сотрудничество регионов России, Беларуси и Украины. ЦИИ ЕАБР, 2013.
15. Российско-украинское пограничье: двадцать лет разделенного единства / Отв. ред. В.А. Колосов и О.И. Вендина. — М.: Новый хронограф, 2011.
16. Статистичний щорічник Сумської області за 2015 рік. Головне управління статистики у Сумській області, 2016.
17. Харківська область у 2014 році. Статистичний щорічник. Харків, 2015.
18. *Чугунова Н.В.* Развитие системы городского расселения Белгородской области / Н.В. Чугунова, Т.А. Полякова, Н. Лихневская // География и природные ресурсы, 2013. №1. — С. 112–118.

РАЗРАБОТКА СИСТЕМЫ «ЕДИНОЕ ОКНО» В МОРСКОМ ПОРТУ

А.Б. Володин, В.В. Алферов

*Московская государственная академия водного транспорта –
филиал ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и
речного флота имени адмирала С.О. Макарова», г. Москва
E-mail: ab.volodin@mail.ru, asumgavt@mail.ru*

12 мая 2017 г. было принято Постановление Правительства РФ №561 «О реализации Основных направлений развития механизма “единого окна” в системе регулирования внешнеэкономической деятельности» [4], предполагающий «построение унифицированной системы регулирования, координации и контроля внешнеэкономической деятельности в государствах Таможенного союза и Евразийского экономического союза». В целях развития национального механизма «единого окна» был также утвержден регламент взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и организаций при реализации основных направлений. Цель принятых решений — оптимизация бизнес-процессов для их осуществления наиболее эффективным и комфортным для участников внешнеэкономической деятельности образом.

В [2, 3, 4, 5] рассмотрены подходы к созданию автоматизированной информационной системы «Единое окно». В [1] предлагается использовать построение системы «единое окно» в России в виде автоматизированной информационно-операционной системы, состоящей из трех следующих уровней:

- первый уровень — регуляторы; федеральные органы исполнительной власти, нормативно влияющие на осуществление внешнеторговой сделки и транспортные процессы и осуществляющие мониторинг функционирования системы;

РОССИЙСКОЕ ПОГРАНИЧЬЕ

- второй уровень — структурные подразделения регуляторов (в виде подчиненных учреждений, территориальных органов и т.п.), непосредственно принимающие и обрабатывающие соответствующие заявки от агентов системы на совершение тех или иных операций (пропуск через границу транспортного средства и груза, подача таможенной декларации, уплата платежей, сборов и т.п.);
- третий уровень — агенты системы: перевозчики, экспедиторы, трейдеры, производители товаров, операторы портов и аэропортов, которые направляют в систему соответствующие запросы для совершения тех или иных предусмотренных законодательством операций (подача таможенной декларации, открытие границы, уплата портовых сборов и т.п.).

Данное построение с увязкой всех видов транспорта, логистических операторов, торговых организаций и государственных структур на одной информационной платформе является рациональным и позволит добиться не только целей построения «единого окна», но и создания единой автоматизированной системы мониторинга пунктов пропуска через государственную границу. Безусловно, важным фактором, обеспечивающим работоспособность данной системы, должны стать единые стандартные формы предоставления информации и документы, сопряженные с формами предоставления информации в других государствах [1].

На начальном этапе проектирования «единого окна» в морском порту необходимо рассмотреть вопросы, связанные с определением информационного обеспечения, выделить весь массив необходимой информации для решения функциональных задач. Внедрение электронного оборота позволит решить проблему трудоемких операций с бумажными документами, зачастую совершаемых вручную.

Использование международного справочника элементов внешнеторговых данных ООН (СЭВД ООН, ИСО 7372) гарантирует единство наименований, представлений, размерности и порядка заполнения (списки используемых кодов) для всех элементов данных в существующих или разрабатываемых документах. При этом электронный обмен данными между участниками

Проблемы развития в новых геополитических условиях

внешнеэкономической деятельности реализуется без затруднений.

Таким образом, разновременная проверка и обработка 8–10 форм бумажных документов 6–8 государственными контрольными органами в порту, безусловно, отличается от обработки тех же сведений, полученных в форме только одного электронного документа (сообщения), представленного перевозчиком только одному уполномоченному органу через механизм «единого окна».

С целью обеспечения обработки документов в электронном виде необходимо использовать электронную цифровую подпись (ЭЦП), являющейся аналогом личной подписи и предоставляющей возможность визировать электронную документацию. ЭЦП — гарант целостности и подлинности электронной документации, она позволяет:

- аутентифицировать источник сообщения;
- контролировать неизменность отправления;
- сделать невозможным отказ от факта визирования сообщения.

Следующий этап создания «единого окна» в морском порту — разработка интерактивного Web-портала, позволяющего удаленным клиентам осуществлять доступ к информационным ресурсам «Единого окна». Также следует определить программное обеспечение для развертывания на базе серверной части системы.

Одна из главных частей автоматизированной информационной системы «Единое окно» в морском порту — серверная часть, на которой должно находиться все информационное и программное обеспечение системы. В системе должна быть реализована поддержка удаленного доступа. Для подключения к системе пользователи могут использовать недорогие компьютеры, мобильные устройства, имеющие доступ к сети Интернет. Отличительная особенность выбора сервера — дисковая подсистема большой емкости, до 600 ТБ, имеющая возможность установки до 36 жестких дисков с поддержкой горячей замены.

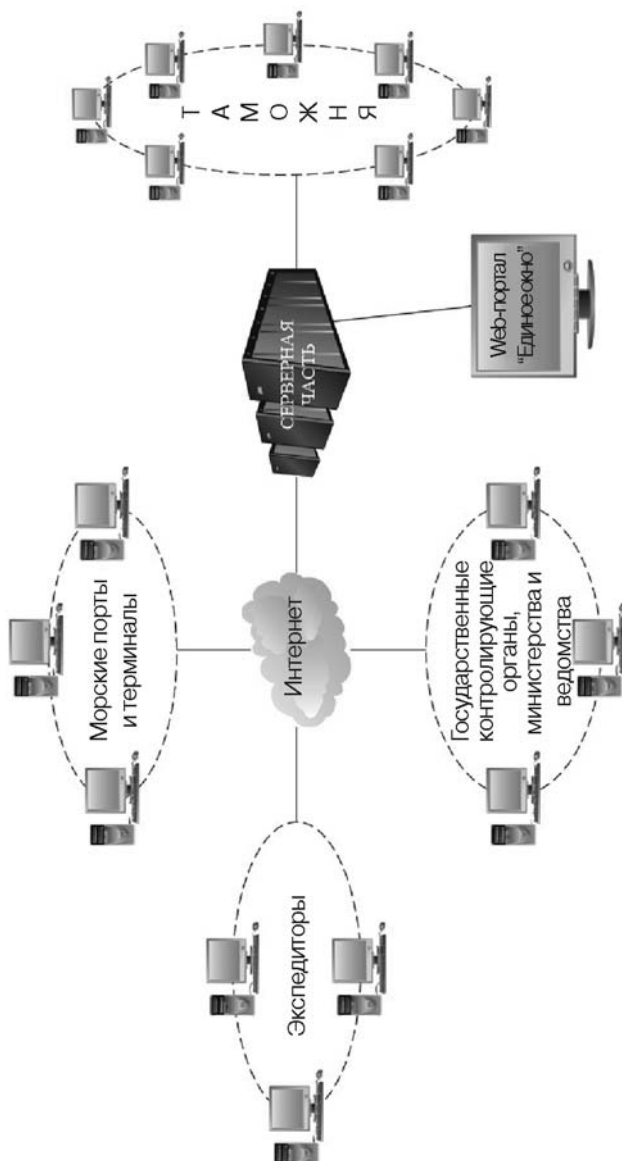


Рис. 1. Предлагаемая технологическая схема обмена данными в системе «Единое окно» морского порта.

Выводы

За счет использования электронного документооборота предполагается снижение количества документов, сокращение времени их обработки в морских портах. Одним из условий внедрения электронного документооборота является использование электронной подписи.

Все необходимое информационное обеспечение будет находиться на серверах, а пользователи — получать доступ к ним с помощью специализированного Web-портала «Единое окно» морского порта, где у каждого пользователя будет свой личный кабинет. Благодаря унифицированным формам и специальным шаблонам сократится время составления документов пользователями. Взаимодействие всех пользователей системы осуществляется посредством глобальной сети Интернет.

Источники:

1. Подходы к созданию автоматизированной информационной системы «Единое окно» [Текст] / А.Б. Володин, А.Г. Галай // Бюллетень транспортной информации, 2015. №5. — С. 12–16.
2. Гошин В.А. На пути к единому окну // Таможенное регулирование. Таможенный контроль, 2015. №3. — С. 2–8.
3. Скиба В.Ю., Стрекалов С.В. Реализация концепции «единого окна» в европейском союзе и странах Азиатско-Тихоокеанского региона: организационный и финансовый аспекты // Таможенная политика России на Дальнем Востоке, 2016. №3 (76). — С.32–44.
4. Постановление Правительства РФ №561 «О реализации Основных направлений развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности».
5. Ponten J. Single Window — Best Practice and the Way Forward. URL: http://www.uncitral.org/pdf/english/colloquia/EC/Ponten_SW_Best_Practice_and_the_Way_Forward.pdf (дата обращения 20.09.2018).

Авторы

Алферов Вадим Викторович — ст. преп. кафедры Управления логистики и эксплуатации водного транспорта Московской государственной академии водного транспорта;

Амалицкая Елена Николаевна — начальник Отдела стратегического развития, анализа и мониторинга Министерства транспорта Российской Федерации;

Багров Леонид Васильевич — к.т.н., профессор

Вардомский Леонид Борисович — д.э.н., профессор, заведующий Центром постсоветских исследований Института экономики РАН;

Володин Алексей Борисович — к.т.н., зав. кафедрой управления флотом и автоматизации транспортных процессов Московской государственной академии водного транспорта, генеральный директор Агентства по развитию трансграничной инфраструктуры;

Гуменюк Иван Сергеевич — к.г.н., ведущий эксперт Института природопользования, территориального развития и градостроительства БФУ им. И. Канта;

Евсеев Олег Владимирович — д.т.н., директор Научного центра по комплексным транспортным проблемам Министерства транспорта Российской Федерации;

Жаворонков Николай Алексеевич — глава отдела экономической деятельности компании «Радиотех Логистик»;

Зарецкая Екатерина Владимировна — к.э.н., доцент кафедры Управления логистики и эксплуатации водного транспорта Московской государственной академии водного транспорта;

Заяц Дмитрий Викторович — к.г.н., н.с. кафедры мирового хозяйства географического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова;

Зотова Мария Владимировна — к.г.н., с.н.с. лаборатории геополитических исследований Института географии РАН;

Проблемы развития в новых геополитических условиях

Ключников Михаил Игоревич — аспирант Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова;

Колосов Владимир Александрович — д.г.н., проф., зам. директора Института географии РАН, вице-президент Международного географического союза, вице-президент Русского географического общества;

Максимцев Игорь Анатольевич — д.э.н., профессор, ректор Санкт-Петербургского государственного экономического университета (СПбГЭУ);

Межевич Николай Маратович — д.э.н., профессор кафедры региональной экономики и природопользования Санкт-Петербургского государственного экономического университета (СПбГЭУ);

Михайлова Екатерина Владимировна — к.г.н., н.с. кафедры географии мирового хозяйства, географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова;

Питухина Мария Александровна — д.п.н., в.н.с. ФИЦ «Карельский научный центр РАН», профессор кафедры зарубежной истории, политологии и международных отношений Петрозаводского государственного университета;

Себенцов Александр Борисович — к.г.н., с.н.с. лаборатории геополитических исследований Института географии РАН;

Степанова Светлана Викторовна — к.э.н., н.с. Отдела региональной экономической политики Института экономики КарНЦ РАН;

Токбулатова Жулдыз Есентаевна — аспирант Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова;

Толстогузов Олег Викторович — д.э.н., руководитель Отдела региональной экономической политики Института экономики КарНЦ РАН;

Туров Никита Леонидович — м.н.с., лаборатории геополитических исследований Института географии РАН;

Шлапек Екатерина Андреевна — к.п.н., н.с. Отдела региональной экономической политики Института экономики КарНЦ РАН.

Редакторы-составители:

к.г.н. **Себенцов А.Б.**

к.г.н. **Заяц Д.В.**

Abstract

The papers included in this book are based on the presentations at the Second All-Russian Scientific and Practical conference «Russian Borderland: Socio-Political and Infrastructure Problems» held at the Moscow State Academy of Water Transport in 2017 and co-organized by the Laboratory of Geopolitical Studies of the Institute of Geography, of the Russian Academy of Sciences. The objective of this Conference, as well as of the previous one, was to enhance the interaction between academics, university scholars and experts in applied fields.

The problem of cross-border cooperation between the regions of Russia and neighbouring countries remains very relevant. In recent years, its geopolitical conditions have changed significantly. The Treaty on the Establishment of the Eurasian Economic Union entered into force. Various contacts between Russia and the countries of the Asia-Pacific Region, especially China, are strengthening. Ukraine has turned into a hostile country; solving the problems of the separated territories of Donetsk and Luhansk regions will require important and long-term efforts. It became obvious that the EU sanctions against Russia and counter-sanctions are long-term, and the perspectives of a significant improvement in relations with neighbouring European countries are not visible yet. At the same time, cross-border cooperation with these countries was the least affected by various kinds of sanctions. All these changes have a significant impact on cross-border cooperation and necessitated the adaptation of the population and economy of Russian border regions, including their infrastructure.

A number of papers in the first part of the book examine a wide range of geopolitical, economic and socio-cultural problems of Russian borderlands. Researchers of the Institute of Geography RAS discuss the results of the five-year Russian Science Foundation's grant «Russian Borderland: Challenges of Neighbourhood» (2014–2018). Several authors analyze changes in cross-border

Проблемы развития в новых геополитических условиях

interactions and cross-border cooperation between the regions of the North-West of Russia and their neighbours. The first part also comprises the articles in which the adaptation of the population and economy of the Republic of Crimea to the new Russian-Ukrainian border and the evolution of the institutional organisation of cross-border cooperation are considered. Both of them are based on a large factual material.

The second part deals with technical and practical issues of functioning of Russian state border. The general problems of the transport policy of the Eurasian Economic Union and the interface of the Eurasian integration with the Chinese initiative «One Belt - One Road» are raised. The ways of optimisation of check points' work are proposed, in particular, in seaports.

The book is published on the eve of the Third Scientific and Practical conference on Russian borderlands. The organizers hope that these conferences become regular and will turn into a platform of communication between scientists, government agencies and participants of specific projects in border regions.

Contents

PREFACE	5
Part 1. CROSS-BORDER INTERACTIONS: POLICY, PERCEPTION, PRACTICE	7
<i>Gumenyuk I.S.</i> Factors changing the intensity of crossing the border of the Republic of Poland with Russian Federation, Belarus and Ukraine in 2002-2016	22
<i>Sebentsov A.B.</i> Institutional Cooperation at Russian borders: approaches to a typology	34
<i>Shlapeko E.A., Stepanova S.V.</i> Cross-border cooperation of the Republic of Karelia with the regions of Northern Europe	49
<i>Wardomskiy L.B.</i> Geoeconomic conditions for the development of new border regions of Russia	60
<i>Zotova M.V.</i> Adaptation of the economic complex of the Republic of Crimea to the new Ukrainian-Russian border	73
<i>Maksimtsev I.A., Mezhevich N.M.</i> Cross-border cooperation in the North-West Federal District in the context of growing political and economic uncertainty	88
<i>Tolstoguzov O.V., Pitukhina M.A.,</i> Socio-cultural challenges in the strategy of border regions	96
<i>Tokbulatova Zh.E.</i> The role of state boundaries in shaping the image of Kazakhstan in the Orenburg region and the Republic of Altai	107
Part 2. TRANSPORT AND LOGISTICS PROBLEMS OF BORDERLANDS' DEVELOPMENT	120
<i>Alferov V.V.</i> Application of object identification systems in the creation a «Single Window» in river and sea ports	120

Проблемы развития в новых геополитических условиях

Bagrov L.V., Zaretskaya E.V., Zhavoronkov N.A.

High-speed ferries as a tool for switching flows of foreign trade highly tariffed goods from land transport to inland waterway transport	126
---	------------

Amalitskaya E.N.

The role of the Russian national core transport infrastructure in developing cooperation with the countries of the Asia-Pacific Region	133
---	------------

Evseev O.V.

Perspectives of the integration of Russian transport infrastructure into the system of Eurasian relations in the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt	140
---	------------

Volodin A.B.

Caspian Basin at the crossing of international transport corridors	148
---	------------

Zayats D.V., Klyuchnikov M.I., Mikhailova E.V., Turov N.L.

Contemporary cross-border cooperation between Russia and Ukraine at the border in Belgorod and Bryansk regions	155
---	------------

Volodin A.B., Alferov V.V.

Development of the «Single Window» system in a seaport	169
---	------------

Authors	174
----------------	------------

Abstract	176
-----------------	------------

Russian borders: problems of development in the new geopolitical conditions

This book is based on the materials of the all-Russian conference «Cross-Border Infrastructure of Russia» held in April 2017 on the initiative of in the Institute of Geography RAS, and Moscow State Academy of Water Transport. The book includes two parts. The first one comprises the papers on economic, social, cultural and infrastructural problems of border regions by geographers, economists, sociologists. The second part is devoted to practical aspects of the development of cross-border infrastructure and transport.

Сдано в набор 19.09.2019. Подписано к печати 16.10.2019.
Формат 60х90/16. Объем 11,5 п.л. Тираж 100 экз.
Издатель ИП Матушкина И.И.
Отпечатано в типографии ООО «САМ Полиграфист»

Данный сборник — редкий пример издания, на страницах которого встречаются как работы профессиональных исследователей-лимологов, так и практиков, ежедневная деятельность которых связана с охраной и обустройством государственной границы, а также развитием приграничного сотрудничества.

Т.И. Герасименко, д.г.н., профессор

Замечательно, что поиск ответов на, казалось бы, сугубо прикладные, практические вопросы — установление пунктов пропуска, регулирование режима государственной границы — становится сегодня исследовательской задачей не только для практиков, но и для географов, социологов, экономистов и представителей других гуманитарных специальностей. Приведённые в сборнике результаты исследований объектов трансграничной инфраструктуры являются необходимыми и важными с точки зрения целостности восприятия границы, а также пересекающих её международных транспортных коммуникаций.

Г.И. Литвиненко, д.т.н., к.г.н., профессор