

РОССИЙСКИЙ ФОНД ФУНДАМЕНТАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ
СМОЛЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОЕ
ПРИГРАНИЧЬЕ:
ВЫЗОВЫ МЕЖСТОЛИЧНОГО
ПОЛОЖЕНИЯ

Монография

Под редакцией А.П. Катровского,
и Т.И. Яськовой

СМОЛЕНСК
2022

ББК 65.049(2Рос)
УДК [911.3:332,13](470)
Р 828

Рецензенты:

доктор географических наук, профессор *В.И. Часовский*,
БФУ им. И. Канта;
доктор географических наук, профессор *Л.Ю. Мажар*,
Смоленский научно-образовательный центр

Авторский коллектив:

Катровский А.П., Антипова Е.А., Бабурин В.Л., Безрученок А.П.,
Даньшин А.И., Евдокимов С.П., Кузавко А.С., Радикович А.В.,
Шавель А.Н., Щербакова С.А., Яськова Т.И.

*Монография подготовлена при поддержке Российского фонда
фундаментальных исследований в рамках проекта № 20-55-00002
«Межстоличье как фактор социально-экономического развития
российско-белорусского приграничья».*

Р 828 Российско-белорусское приграничье: вызовы межсто-
личного положения: монография / Под ред. А.П. Катровского
и Т.И. Яськовой. – Смоленск: Изд-во Смоленского государ-
ственного университета, 2022. – 312 с.

ISBN 978-5-88018-684-6

В монографии представлены результаты исследования российских и белорусских ученых влияния межстоличного положения на социально-экономическое развитие российско-белорусского приграничья. Особое внимание уделено вызовам межстоличного положения: демографической ситуации, транспортной освоенности, инновационному отставанию. Отмечается, что важнейшая задача состоит не в попытке конкурировать со своими столичными регионами в части развития высоко-технологических производств и креативных сервисных отраслей, а в развитии дополняющих столичные регионы отраслей.

Предназначается географам, экономистам и всем интересующимся вопросами региональной политики и пространственного социально-экономического развития.

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
-------------------	---

ЧАСТЬ I.

РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОЕ ПРИГРАНИЧЬЕ КАК МЕЖСТОЛИЧНЫЙ РЕГИОН. ВЗГЛЯДЫ РОССИЙСКИХ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ

Глава 1. Межстоличное положение и российско-белорусское приграничье	21
Глава 2. Природа российско-белорусского приграничья	40
Глава 3. Формирование транспортной системы российско-белорусского приграничья: роль тотальных и региональных столиц	71
Глава 4. Геодемографические особенности межстоличья Москвы и Минска	104
Глава 5. Центр-периферийная модель демо-экономического и промышленного потенциала межстоличья: Белоруссия, Россия, Украина	126
Глава 6. Сельское хозяйство в межстоличном пространстве Минск–Москва	143
Глава 7. Территориальная организация туристско-рекреационной деятельности в российско-белорусском приграничье в условиях межстоличья	189
Глава 8. Потребительский рынок московско-минского межстоличья	204

ЧАСТЬ II.
РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОЕ ПРИГРАНИЧЬЕ
КАК МЕЖСТОЛИЧНЫЙ РЕГИОН.
ВЗГЛЯДЫ БЕЛОРУССКИХ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ

Глава 9. Пространственно-временные тренды и закономерности демографического развития межстоличья белорусско-российского приграничного региона	217
Глава 10. Общественно-географический анализ развития транспорта в межстоличье белорусско-российского приграничного региона	239
Глава 11. Пространственно-временные закономерности развития внешней торговли в межстоличных регионах российско-белорусского приграничья	257
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	290

ПРЕДИСЛОВИЕ

Тридцать лет назад распался СССР, и образовалось новое пограничье. Среди новых приграничных регионов – российско-белорусское приграничье, в состав которого входят три области России: Смоленская, Брянская и Псковская и три области Республики Беларусь: Витебская, Гомельская и Могилевская. Российско-белорусское приграничье – ключевой геостратегический регион Союзного государства. Занимая всего 1,44 % территории и располагая на 01.01.2021 г. 4,02 % населения Союзного государства, российско-белорусское приграничье играет особую роль в интеграции двух стран. Поскольку регион является зоной контакта России и Республики Беларусь, то на него возложена особая миссия «скрепа» Союзного государства. Однако, несмотря на особый геополитический статус, регион стремительно теряет население и демографическая ситуация стала одним из важнейших вызовов как для белорусской, так и для российской его части.

Только за 2021 год численность населения российской части приграничья уменьшилась на 37,9 тыс. чел. Численность населения белорусской части снизилась на 48,0 тыс. чел. Велика вероятность, что в 2022 году население Смоленской области преодолет символический рубеж в 900 тыс. чел., а Могилевской – станет меньше 1 млн. чел.

Одновременно происходит снижение роли регионов российско-белорусского приграничья в экономической жизни своих стран. Если в 2001 году на три российских приграничных с Республикой Беларусь региона приходилось 1,2 % ВРП страны, то в 2020 г. – только 1,0 %. С 2012 по 2020 г. снизилась доля в ВРП своей страны всех приграничных с Россией регионов Беларуси. Суммарный

их показатель в экономике страны уменьшился с 28,3 % до 24,9 %. Данные изменения свидетельствуют о недостаточных инвестициях в экономику регионов российско-белорусского приграничья, отставании регионов приграничья не только от показателей своих столичных регионов, но и средних показателей по своим странам. Доля инвестиций в основной капитал в российских регионах приграничья от общего показателя по России с 2001 по 2020 год снизилась с 1,0 % до 0,9 % [Федеральная...].

Среди российских регионов наибольшее сокращение доли в ВРП России имело место в Смоленской области, среди белорусских – максимальное снижение доли наблюдалось в Могилевской области. Согласно данным Национального статистического комитета Республики Беларусь, с 2014 по 2020 гг. показатель доли региона в ВРП страны снизился во всех субъектах, кроме столицы. Это свидетельствует об усилении пространственной социально-экономической поляризации в Беларуси, которая сопровождается повышением транзитности регионов российско-белорусского приграничья. Росту транзитности будут способствовать санкции стран ЕС, в первую очередь, Литвы, направленные против экспортеров белорусской продукции. Запрет на въезд в страны ЕС автомобилей с белорусскими и российскими номерами, введенный в апреле 2022 г., может косвенно способствовать усилению товарооборота между Россией и Беларуссией и в связи с этим, с высокой вероятностью, повысит транзитную роль регионов российско-белорусского приграничья.

Ядром российско-белорусского приграничья является Днепро-Двинский регион, состоящий из наиболее активно взаимодействующих Смоленской, Витебской и Могилевской областей. Более активное взаимодействие частично объясняется близким расположением и хорошей связностью центров данных регионов. Все субъекты Днепро-Двинского региона одновременно являются пристоличными и приграничными. В силу своей локации, лучшей связности с Москвой и Минском, они в наибольшей степени испытывают «дыхание» своих столиц.

По мнению П.Я. Бакланова, «...изучение приграничных территорий одной страны обособленно от изучения сопредельных территорий соседних стран не дает полного представления о пу-

тях развития и оптимизации хозяйственных структур и природопользования, решения проблем устойчивого развития таких территорий. Это обстоятельство привело к появлению нового направления в научных исследованиях – изучению трансграничных территорий, образуемых тесными взаимосвязями двух и более приграничных территорий соседних стран» [Бакланов, 2018, с. 20].

Вопросам развития российско-белорусского приграничья как единого региона посвящены многочисленные публикации исследователей: экономистов, историков, филологов, социологов, географов, представителей других областей знания. В практике районирования различают экономические, историко-культурные, природно-хозяйственные и иные районы. В настоящем исследовании российско-белорусский регион, как отмечалось ранее, – это конструктор в границах АТД первого порядка. В него в настоящее время входит шесть субъектов, по три от России и Республики Беларусь.

Однако в прошлом состав и границы региона на стыке белорусских и российских (великоросских) губерний/областей неоднократно менялись. Еще в XIX веке исследователи выделяли в качестве самостоятельного региона, включающий современную территорию российско-белорусского приграничья. В 1880 г. П.П. Семенов в 3 томе «Живописной России» писал: «Под именем белорусских губерний разумеют только три губернии: Минскую, Могилевскую и Витебскую», но в состав Белорусской области включал еще и Смоленскую губернию, которая имела больше с ними черт сходства, нежели различий. При этом П.П. Семенов, опираясь на собственное районирование 1880 г., отмечал переходный характер Смоленщины между типичными белорусскими губерниями и губерниями Московской промышленной области [Живописная..., 1882, с. 476]. В районировании 1898 г. Д.И. Рихтера Смоленская губерния вместе с тремя белорусскими губерниями образовывала единый район. Спустя двадцать три года после «Живописной России» выходит в свет «Россия. Полное географическое описание нашего отечества», в котором в девятом томе дается описание Белорусского района, состоящего из трёх белорусских губерний и Смоленщины [Россия..., 1905]. В учебном пособии по географии для средних учебных заведений Смоленская, Минская, Могилевская, Витебская, Гродненская, Ковенская и Виленская губернии

образовывали Белорусско-Литовский край [Курдовъ, Ивановскій, 1918, с. 130]. Только в районировании Д.И. Менделеева Смоленская и белорусские губернии оказались в составе разных экономических районов. Впервые в практике районирования Смоленская губерния была включена в состав Подмосковной земли, а значит и Московского района [Менделеев, 1907]. По районированию Д.И. Менделеева, в 1907 г. площадь Литовско-Белорусского края составляла 267 тыс. кв. верст, население – 10063 тыс. чел. (по Переписи 1897 г.). Приграничными с великорусскими губерниями являлись Витебская и Могилевская губернии площадью 81 тыс. кв. верст и населением 3176 тыс. чел. Приграничными с белорусскими губерниями являлись Псковская и Смоленская. Орловская губерния, в состав которой входила большая часть современной Брянской области, не граничила с белорусскими губерниями. Часть территории современной Брянской области (бывшие Мглинский, Новозыбковский, Стародубский и др. уезды) входили в состав Черниговской губернии, которая относилась к Малороссийскому краю. Псковская губерния являлась частью Петербургского края, Смоленская – Подмосковной земли. Площадь двух губерний составляла 87 тыс. кв. верст, население – 2647 тыс. чел. Таким образом, великорусско-белорусский трансграничный регион в конце XIX века, состоящий из четырех губерний, имел суммарную площадь 168 тыс. кв. верст или 191,2 тыс. кв. км. Его население по Переписи 1897 г. составляло 5823 тыс. чел.

В советский период в связи с многочисленными реформами административно-территориального деления РСФСР и БССР границы субъектов и российско-белорусского региона неоднократно менялись. 31 декабря 1917 года постановлением СНК РСФСР Двинский, Режицкий и Люцинский уезды Витебской губернии был переданы в состав Советской Латвии. По Рижскому мирному договору с Советской Россией от 11 августа 1920 года данные уезды, две волости Дриссенского уезда были закреплены за Латвийской Республикой. По этому же Договору к Латвии отошла часть Островского уезда Псковской губернии со станцией Пыталово.

После Октябрьской революции 1917 года на оккупированных немецкими войсками территории белорусских губерний в марте

1918 года была провозглашена Белорусская народная республика. Однако уже 1 января 1919 г. в Смоленске была образована Белорусская Социалистическая Советская Республика (БССР) в составе РСФСР. Спустя месяц, 31 января 1919 г., БССР выходит из РСФСР и обретает суверенитет. Столицей Белоруссии становится Минск. В феврале 1919 года значительная часть уездов Восточной Белоруссии вошла в состав РСФСР, а на западе была образована Литовско-Белорусская ССР, которая, в связи наступлением польских войск, просуществовала недолго. В 1919 г. из частей Могилевской, Черниговской и Минской губернии образуется Гомельская губерния, и Гомель обретает функции региональной столицы. 31 июля 1920 года Белоруссия восстановила государственность. Польско-советские войны 1919–1921 гг. и заключение 18 марта 1921 г. Рижского договора привели к потерям части территорий, заселенных преимущественно белорусами, и установлению государственной границы между Польской Республикой и БССР.

В 1920 г. из четырех уездов Орловской и Жиздринского уезда Калужской области образуется Брянская губерния, и Брянск становится губернским центром. В 1920 г. из Витебской губернии в состав Латвийской Республики были переданы три уезда (Двинский, Режицкий и Люцинский), населенных преимущественно латышами.

Белорусская Советская Социалистическая Республика была среди четырех республик-учредителей СССР в 1922 году.

В 1921–1926 гг. из РСФСР были возвращены в состав БССР значительные территории, включая большую часть Гомельской губернии с Гомелем, Могилевом, Витебской губернии с Витебском. Из Смоленской губернии в состав БССР были возвращены Горецкий и Мстиславский уезды. После включения новых территорий, площадь республики выросла вдвое. Фактически сформировалась новая российско-белорусская граница, которая мало изменилась за последующие годы. В составе республики до 1938 года выделяли 12 округов, часть из них были приграничными с РСФСР: Гомельский, Калининский с центром в Калиновичах, Оршанский, Полоцкий и Витебский. В 1924 году в связи с ликвидацией Витебской губернии Велижский, Себеж-

ский и Невельский уезды был переведены в Псковскую губернию, после упразднения которой в 1927 году были образованы Псковский и Великолукский округа в составе Ленинградской области. Таким образом, с 1927 до 1929 г. Ленинградская область являлась приграничной с БССР.

В 1928 году выходит книга известного белорусского историка, экономиста и экономико-географа М.В. Довнар-Запольского, в которой был выделен в качестве единого Западный район СССР, включающий, помимо БССР, Смоленскую губернию РСФСР [Довнар-Запольский, 1928].

1 октября 1929 года была образована Западная область со столицей в Смоленске, в которую входило 8 округов и более 100 административных районов. Западная область была достаточно крупным территориальным образованием площадью почти 164,7 тыс. кв. км. и населением более 6,7 млн. человек (по переписи 1926 г. – 6577 тыс. человек). О размерах и составе территории свидетельствует вхождение в её состав таких городов, как Холм (ныне в Новгородской области), Бологое, Осташков, Торопец, Ржев, Старица (все – ныне в составе Тверской области), Великие Луки, Невель (ныне Псковская область), Брянск, Бежица, Новозыбков, Клинцы, Стародуб, Карачев, Трубчевск (ныне Брянская область), Людиново, Козельск, Кондрово, Юхнов (ныне Калужская область) [Города..., 2021, с. 231].

Из восьми округов приграничными с БССР были Великолукский, Смоленский, Рославльский и Клинцовский¹. Границы Западной области простирались от Украинской ССР до Латвии. Из всех регионов РСФСР только Западная область граничила с БССР. В 1935 г. в связи с образованием Калининской области в неё из Западной области было передано 26 районов бывшего Великолукского округа и большая часть районов Ржевского округа. Площадь Западной области уменьшилась на 51,7 тыс. кв. км и достигла 111 тыс. км². Калининская область стала приграничным с БССР регионом РСФСР. Западная область РСФСР просуществовала восемь лет. В сентябре 1937 года она была упразднена, из

¹ Постановление ВЦИК от 17.06.1929 “О составе округов и районов Западной области и их центрах”

неё была выделена Смоленская область, большая часть юго-востока Западной области вошла в состав образованной Орловской области, которая стала приграничной с БССР. До Великой Отечественной войны в разное время статусом приграничных с БССР субъектов РСФСР первого порядка обладали Ленинградская, Западная, Смоленская, Калининская и Орловская области.

В связи с образованием 5 июля 1944 года в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР Калужской и Брянской областей, изменились границы Смоленской области. Брянская область стала приграничным с БССР регионом России, а Орловская область потеряла данный статус. 22 августа 1944 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР была образована Великолукская область в составе РСФСР, на следующий день – Псковская область. Великолукская область сразу после образования стала приграничным с БССР регионом. Таким образом, в число приграничных с БССР регионов России в конце Великой Отечественной войны и первые послевоенные годы входили Великолукская, Смоленская и Брянская области.

Определенные изменения в административно-территориальном устройстве происходили и в Белоруссии. В январе 1938 г. в БССР было образовано пять областей, включая пограничные с РСФСР – Витебскую, Могилевскую и Гомельскую. 20 сентября 1944 года в БССР были образованы четыре новые области: Полоцкая, Бобруйская, Гродненская, Молодеченская. Поскольку образование первых двух из них шло за счет районов Витебской и Могилевской областей, то площадь приграничных с РСФСР регионов уменьшилась. После упразднения в январе 1954 года Полесской, Полоцкой, Бобруйской областей произошло расширение границ приграничных с Россией Административно-территориальных единиц первого уровня: Витебской, Могилевской и Гомельской областей. В 1960 году в связи с упразднением Молодеченской области из неё в Витебскую область было передано девять районов. В последующие годы изменения административно-территориального деления БССР были минимальны и не повлияли значительно на внешние границы областей Белоруссии, приграничных с Россией.

Судя по библиографической базе Российской национальной электронной библиотеки, первая статья по вопросам развития российско-белорусского приграничья в постсоветский период появилась в 2002 году. В ней были рассмотрены вопросы миграции населения [Катровский, 2002].

В 2002 году по итогам исследований по гранту РГНФ «Территориальное сознание и территориальная интеграция» выходит статья смоленского философа Г.Я. Головных. «Приграничье интересно тем, что на его территории непосредственно соприкасаются различные социокультурные, этнонациональные, государственные и цивилизационные образования. Граница, проходящая между цивилизациями, нациями, государствами и территориями, выполняет функции разделения (обособления) и соединения (общения), выступает как пространство перехода одного в другое, как зона непосредственных контактов: лицом к лицу. Приграничье характеризуется тем, что единство и различия между общностями и территориями имеют наибольшую четкость, ясность, а взаимодействие между ними отличается повышенной интенсивностью» [Головных, 2002].

В 2009 г. выходит первая совместная статья белорусских и российских географов [Экономико-географические факторы..., 2010]. В 2010 г. в журнале «Региональные исследования» выходит статья В.И. Часовского, в которой рассмотрены пространственные сдвиги в отраслевой и территориальной структурах хозяйства приграничных регионов [Часовский, 2010]. В 2012 году вышла в свет первая монография [Российско-белорусское..., 2012], в подготовке которой приняли участие ученые Беларуси. В монографии были подведены некоторые итоги развития российско-белорусского приграничья за двадцать лет. В последующие годы вышло еще несколько монографий, в которых были изучены вопросы роли человеческого капитала в региональном развитии [Человеческий..., 2017], проблемы модернизации регионов [Модернизация..., 2018], проблемы развития потребительского рынка [Кузавко, Катровский, Ридевский, 2019].

Только с 2017 года по март 2022 г. в российской научной электронной библиотеке по ключевым словам «российско-белорусское пограничье» и «российско-белорусское приграничье» про-

индексировано 110 публикаций. Кроме того, проиндексирована 21 публикация с ключевыми словами «белорусско-российское приграничье» и «белорусско-российское пограничье». Интерес к изучению данного региона, судя по распределению публикаций во времени, не угасает, а возрастает. Учитывая, что значительное число белорусских публикаций не индексируется в электронной библиотеке, что не во всех публикациях, посвященных вопросам данного региона, используются указанные ключевые слова, можно предполагать, что за последние пять лет по данной проблематике опубликовано более двухсот работ. Среди наиболее фундаментальных географических работ по проблемам развития приграничных и транграничных регионов наибольшего внимания заслуживают монографии, подготовленные научными коллективами Института Географии РАН [Российское пограничье..., 2018] и Тихоокеанского института географии [Трансграничный..., 2010]. Однако практически во всех работах по вопросам российско-белорусского приграничья акцент делался на особой роли границы, которая в силу барьерной функции способствовала периферийности. Подход в данном исследовании иной.

Несколько лет назад возникла идея выявить влияние столичных городов на развитие приграничья. Для объяснения причин большей экономической «слабости» регионов российско-белорусского приграничья по сравнению с иными регионами Западного порубежья была выдвинута гипотеза, что одной из причин усиливающегося отставания сравнительно с другими частями Западного порубежья в экономическом и социальном развитии, росте периферийности является некий «токсичный эффект», связанный с межстоличным географическим положением и самым близким из всех регионов Западного порубежья положением относительно Московского столичного региона [Экономическая безопасность..., 2021]. Для выявления роли межстоличного положения, в первую очередь, предстояло оценить эффект пристоличного положения. Надо отметить, что вопросам влияния столиц на региональное развитие посвящены многочисленные исследования отечественных и зарубежных авторов. Здесь особого внимания заслуживает цикл статей одного из участников данного проекта. Более чем за десять лет Т.И. Яськовой в журнале «Региональные ис-

следования» опубликовано несколько статей [Яськова, 2008; Яськова, 2010; Яськова, 2013] и успешно защищена диссертация [Яськова, 2014].

Вопросы развития российско-белорусского приграничья как межстоличного региона получили освещение лишь в последнее время благодаря российским и белорусским исполнителям по проекту «Межстоличье как фактор социально-экономического развития российско-белорусского приграничья», поддержанным Российским фондом фундаментальных исследований. Впервые о межстоличном положении как особом состоянии и факторе развития российско-белорусского приграничья было заявлено в 2019 году [Антипова, Катровский, 2019]. В последующие 2020–2022 гг. только российскими авторами было опубликовано более двадцати статей, наиболее значимыми из которых являются [Бабурин, 2021; Даньшин, Радикевич, 2022; Катровский, Нижникова, 2021; Кузавко, 2021; Синицин, 2021; Щербакова, 2020; Щербакова, Евдокимов, Лёшина, 2021; Яськова, 2021]. Среди работ белорусских авторов наиболее значимые [Экономико-географическая оценка..., 2021; Антипова, Шавель, Запрудский, 2021; Запрудский, 2021; Шавель, 2020; Шавель, 2022].

Оказавшись в треугольнике Москва–Минск–Санкт-Петербург, российско-белорусское пригранижье стало в условиях острой рыночной конкуренции испытывать негативный эффект со стороны своих тотальных столиц, а Псковская область – еще и со стороны Санкт-Петербурга.

На протяжении нескольких веков территория современного российско-белорусского приграничья входила в состав разных государств: Киевской Руси, Великого княжества Литовского, Великого княжества Московского, Речи Посполитой, Российской империи, СССР. Небольшая часть Витебской области до сентября 1939 г. являлась частью Польской республики. Менялось административно-территориальное деление, но фактически с образования в 1918 г. Белорусской народной республики и Советской России существовало российско-белорусское пригранижье. Являясь частью разных государств, регионы современного российско-белорусского приграничья имели связи со своими столицами, региональными столицами, столицами соседних государств.

Применительно к современной территории российско-белорусского приграничья, в качестве столичных ядер в разное время выступали: Киев, Вильно, Краков, Варшава, Москва, Санкт-Петербург, Рига, Минск, Ленинград. В настоящее время наибольшее влияние на социально-экономическую ситуацию в российско-белорусском приграничье оказывают Москва и Минск, которые являются не только глобальными городами, но и «тотальными столицами». Санкт-Петербург оказывает сильное влияние на различные стороны жизни Псковской, отчасти Витебской и Смоленской областей приграничья. На население Брянской и Гомельской области незначительное влияние еще десять лет назад оказывал Киев (в советское время это влияние было значительным).

Межстоличное положение региона, как и любое географическое положение, не сводится исключительно к локации. Это, прежде всего, система пространственных отношений между регионом, городом или сельской местностью и столицами (столичными регионами) [Алаев, 1983, с. 192]. Являясь одной из разновидностей географического положения, межстоличное положение подвержено изменениям. Значительное воздействие столиц на развитие российско-белорусского приграничья связано со значительным социально-экономическим потенциалом столиц и столичных регионов, с одной стороны, и хорошей связанностью и транспортной доступностью – с другой. От Минска до границ Витебской области – менее 100 км, до Витебска – 287, до границ Могилевской области – 85 км, до Могилёва – около 200. Только до Гомеля от столицы Республики Беларусь чуть более 300 км.

От Москвы по автодорогам до границ Смоленской области – менее 170 км, до Смоленска – менее 400 км, до Брянска – 390 км, до погранперехода Красная Горка на российско-белорусской границе – 460 км, до Витебска – 520 км, Могилёва – 580 км. Только до Гомеля расстояние несколько больше 650 км и до Пскова – около 740 км. Кратчайшее расстояние между Москвой и Минском – 720 км. Благодаря развитой системе широтной коммуникации между столицами России и Республики Беларусь, созданы все предпосылки для формирования межстоличной производственно-территориальной системы (ПТС). С подобными

идеями применительно к территории между Москвой и Ленинградом еще в 1972 г. выступили Н.Т. Агафонов и Б.Р. Павчинский. В советское время были сделаны шаги по формированию подобной ПТС между Москвой и Минском. Значительная часть предприятий имела тесные производственные связи с поставщиками и потребителями, расположенными в производственно-территориальной системе между крупнейшими городами РСФСР и БССР. Современная геополитическая и геоэкономическая ситуация в еще большей степени актуализирует идею о формировании подобной системы. Помимо столичных регионов, в рамках данной ПТС оказываются такие города, как Смоленск, Брянск, Великие Луки, Витебск, Могилев, Гомель, Бобруйск, Новополоцк, Орша и др. В зоне минско-московской ПТС за рамками столичных регионов проживает более 3 млн. чел., а совместно со столичными регионами – более 21 млн.

Поскольку российско-белорусское приграничье – наиболее «прозрачная» и низкобарьерная часть российского порубежья, то здесь созданы наилучшие предпосылки для реализации интеграционных инициатив в рамках формирования трансграничных районов. По уровню экономического развития приграничные с Беларусью регионы России уступали другим приграничным российским регионам в Западном порубежье. Здесь медленнее проходила модернизация хозяйства [Катровский, 2019]. Аналогично и восточные, приграничные с Россией регионы Республики Беларусь, имели более низкий уровень экономического развития по сравнению с западными районами страны.

«Хотя российско-белорусская граница – единственная на постсоветском пространстве, на которой практически никогда не было пограничного контроля и которая почти с первых лет после распада СССР была интеграционной, приобретение ею статуса государственной сыграло заметную роль в усугублении периферийного характера приграничных районов обеих стран, особенно явственного с российской стороны. Все три области, граничащие с Белоруссией, относятся к числу депрессивных» [Российское пограничье..., с. 431]. Более того, исследование экономической динамики приграничных регионов Запада России, показало, что, несмотря на минимальные барьеры трансграничного взаимодей-

ствия, приграничные с Белоруссией регионы России оказались самым «слабым звеном» всего Западного порубежья страны [Западное порубежье..., 2020]. Вместе с тем, еще более десяти лет назад более было отмечено: «Отсталость периферийных экономик является не результатом бедности их ресурсов, экономической и политической безграмотности населения, политической нестабильности, а следствием зависимости от экономик центральных» [Яськова, 2008, с. 16].

Результаты российских и белорусских исследований отличаются. Так, по мнению белорусских географов, «Межстоличное и приграничное ЭГП оказывает благоприятное влияние на социально-экономическое развитие регионов. Удаленность исследуемых регионов от столицы Беларуси оказывает негативное влияние на социально-экономическое развитие исследуемой категории регионов. Влияние столицы Российской Федерации на социально-экономическое развитие межстоличных регионов белорусско-российского приграничья экспертами не отмечено» [Антипова, Шавель, Запрудский, 2021].

По результатам российских исследований выявлено как позитивное, так и «токсичное» влияние близости столицы. Негативный эффект начинает проявляться за пределами Московской агломерации. Различие в заработной плате способствует массовой миграции рабочей силы, особенно выпускников смоленских вузов, в столичных регион. Смоленская область теряет более квалифицированную рабочую силу, практически отсутствует возвратная миграция смолян после окончания московских вузов [Артеменков, Сухова, 2020]. Москва превосходит Санкт-Петербург по средней начисленной заработной плате в 1,43 раза, Минск – в 2,18 раза и Смоленскую область – в 3,02 раза. Москва, Санкт-Петербург и Минск притягивают к себе наиболее квалифицированную и мобильную часть населения приграничных регионов [Катровский, Нижникова, 2021]. Превосходство столичных городов и регионов в заработной плате и качестве жизни способствует массовой миграции в столичные регионы населения, и, в первую очередь, наиболее квалифицированных кадров. Если десять лет назад миграция носила «сервисный» характер, и в неё были вовлечены продавцы, парикмахеры, охранники, строители, водите-

ли, то в последнее время её характер изменился, и она в большей степени охватывает врачей, учителей, программистов, менеджеров, преподавателей вузов.

Уникальность ситуации состоит в том, что развитие, как позитивный процесс изменения структуры экономики в столичных регионах, сочетается с экономической деградацией межстоличных территорий, в которых уменьшается доля высокотехнологичных производств.

Исключительная централизация человеческого капитала, «креативных» видов деятельности, культурного и научного потенциала, высшей школы в Москве, Санкт-Петербурге и Минске оказывают «токсичный эффект» на развитие периферийных частей межстоличного пространства, способствуют «лакунизации» территорий в отдельных частях российско-белорусского приграничья [Катровский, 2019].

В настоящее время приоритетное социально-экономическое развитие российско-белорусского приграничья отвечает не только социально-экономическим, но и геополитическим интересам России и Беларуси. Задачи экономической и социальной интеграции требуют переходу к наднациональному стратегированию и планированию. В качестве первого шага в данной сфере могла бы стать Стратегия пространственного развития российско-белорусского приграничья.

Авторский коллектив монографии выражает благодарность Российскому фонду фундаментальных исследований и Белорусскому республиканскому фонду фундаментальных исследований, при поддержке которых проведено совместное исследование «Межстоличье как фактор социально-экономического развития российско-белорусского приграничья».

Разделы монографии написаны следующими авторами:

Предисловие. Катровский А.П.

Часть I. Российско-белорусское приграничье как межстоличный регион. Взгляды российских исследователей.

Глава 1. Межстоличное положение и российско-белорусское приграничье. Катровский А.П.

Глава 2. Природа российско-белорусского приграничья. Евдокимов С.П.

Глава 3. Формирование транспортной системы российско-белорусского приграничья: роль тотальных и региональных столиц. Катровский А.П.

Глава 4. Геодемографические особенности межстоличья Москвы и Минска. Яськова Т.И.

Глава 5. Центр-периферийная модель демо-экономического и промышленного потенциала межстоличья: Белоруссия, Россия, Украина. Бабурин В.Л.

Глава 6. Сельское хозяйство в межстоличном пространстве Минск–Москва. Даньшин А.И., Радикевич А.В.

Глава 7. Территориальная организация туристско-рекреационной деятельности в российско-белорусском приграничье в условиях межстоличья. Щербакова С.А.

Глава 8. Потребительский рынок московско-минского межстоличья. Кузавко А.С.

Часть II. Российско-белорусское приграничье как межстоличный регион. Взгляды белорусских исследователей.

Глава 9. Пространственно-временные тренды и закономерности демографического развития межстоличья белорусско-российского приграничного региона. Антипова Е.А.

Глава 10. Общественно-географический анализ развития транспорта в межстоличье белорусско-российского приграничного региона. Безрученок А.П.

Глава 11. Пространственно-временные закономерности развития внешней торговли в межстоличных регионах российско-белорусского приграничья. Шавель А.Н.

ЧАСТЬ I.

**РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОЕ
ПРИГРАНИЧЬЕ КАК
МЕЖСТОЛИЧНЫЙ РЕГИОН.
ВЗГЛЯДЫ РОССИЙСКИХ
ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ**

ГЛАВА 1.

МЕЖСТОЛИЧНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОЕ ПРИГРАНИЧЬЕ

Известный советский экономико-географ Николай Николаевич Баранский дал следующее определение географическому положению: «Положение – это есть отношение данного пункта или ареала к каким либо географическим данностям, взятым вне этого пункта или ареала» [Баранский, 1980, с. 128–129].

В словаре по социально-экономической географии под ред. А.П. Горкина дается такое определение столицы: «Столица – населенный пункт (город) в котором расположены резиденция главы государства, законодательной, исполнительной и судебной власти...де-факто, столица – главный административный и политический центр страны, т.е. центр управления государством. В некоторых федеративных государствах столицами называют административно-политические центры территориальных единиц, образующих федерацию» [Социально..., 2013, с. 243]. Данное определение касается политических столиц, однако в практике страноведческих исследований не ограничивают столичные города только административной функцией. Выделяют также «индустриальные столицы», «кинематографические столицы», «туристские столицы», «курортные столицы» и др.

Феномен столичности не может быть сведен к выполнению тем или иным городом лишь функций политического центра... столица не обязательно политико-административный центр; не случайно широкое хождение получили термины «экономическая столица», «культурная столица», «научная столица», «нефор-

мальная столица» и многие другие из этого же ряда [Стрелецкий, 2016, с. 110].

Столица – это главный центр в том или ином виде деятельности. При сосредоточении разных столичных функций в одном городе возникает тотальная столица.

Пожалуй, ни один из типов городов не ассоциируется с центром в такой степени как столица. В.И. Россман соединяя явление столичности и центральности, отметив при этом особую мистику столичности. Столица – это конкретная локация в пространстве (или несколько локаций), выполняющая важнейшие функции в политической сфере государства. При этом выделение столицы, неизбежно приводит к формированию центра и периферии [Россман, 2013].

В процессе исторического развития возможна смена столиц. Перенос столиц в значительной степени «перекраивает» всю систему пространственных отношений в стране. Как отметил Н.Н. Баранский, как только город стал столицей, «...на его пользу идет все то, что идет на пользу его государства, в том числе и выгоды в положении не только самого города, но и всего государства» [Баранский, 1980, с. 147].

По мнению С.А. Тархова, «Большинство столичных городов, на сегодняшний день, формируют вокруг себя городские столичные агломерации. Связи между самой столицей и агломерацией, как правило, настолько сильны, что они образуют единый экономический и культурный центр государства» [Тархов, 2007]. Однако столичность в современных условиях не столько роль и миссия столичных городов, и даже столичных агломераций, сколько миссия столичных регионов. Межстоличность в нашем исследовании российско-белорусского приграничья – это положение между столичными регионами, Московским и Минским, двух стран, которое является важнейшим фактором развития самого приграничья. При этом не отрицается влияние в прошлом и настоящем на российско-белорусское приграничье и других столичных городов (Санкт-Петербурга, Киева, региональных столиц).

Являясь главными, столичные города и регионы оказывают влияние на территории своих стран и регионов. Наиболее сильное влияние столичные города (регионы) оказывают на сосед-

ние, граничащие с ними регионы, создавая некий «столичный эффект». Этот эффект особенно значителен, когда столицы, становятся «тотальными», лидируя в передовых, с позиции постиндустриального периода, видах деятельности. Москва – тотальная столица. Являясь главным политическим центром России, она также доминирует в других видах деятельности: экономике, культуре, науке, высшей школе и др. Тотальной столицей является и Минск.

Эффект влияния близкорасположенной столицы может быть как позитивным, так и негативным [Яськова, 2010]. Отдельные поселения, включая столичные города, могут оказывать «токсичный» эффект на окружающие территории. Причем, как правило, «токсичный» эффект не распространяется на ближайшее окружение столичных городов. Регионы и отдельные города могут оказаться в «тени» столицы. Британский географ Нил Смит, работавший в Колумбийском университете, отметил, что развитие городов может осуществляться в ущерб другим регионам и городам. Это явление он назвал «эффектом качели». Когда одни города поднимаются, другие опускаются [Smith, 2008].

Межстоличное положение – это положение относительно столичных городов. Но межстоличное положение региона – это и система пространственных отношений региона и столиц. Межстоличное положение, как и любой другой вид географического положения, исторично. Для современной территории российско-белорусского приграничья в разные периоды это были отношения к главным городам принятия экономических, политических решений, т.е. к столичным городам. В процессе исторического развития территория современного российско-белорусского приграничья оказывалась в сфере значимого влияния Киева и Новгорода, Вильны и Москвы, Санкт-Петербурга и Варшавы, Москвы и Минска. Однако биполярный подход, рассматривающий территорию между двумя полюсами (столицами), ограничен. В реальной действительности на развитие любого региона, и белорусско-российское приграничье не исключение, оказывают значимое влияние много столиц. В настоящее время в связи с санкциями, новыми барьерными функциями границ, снизилось влияние на российско-белорусское приграничье Киева,

Варшавы, Вильнюса, Риги. Но, по-прежнему, существенное влияние оказывает Санкт-Петербург. Подобно тому, что принято различать макро-, мезо- и микрогеографическое положение, на развитие регионов оказывают влияние не только тотальные столицы, но и региональные столицы, столицы в различных видах деятельности.

Межстоличью, как особому виду географического положения, и межстоличным регионам посвящены немногочисленные публикации. Проблема развития межстоличных пространств может исследоваться в рамках традиционной центр-периферийной модели, когда в качестве одного или нескольких центров выступают столичные города, по мере удаления (не только в транспортном отношении) от них усиливается периферийность. В большинстве публикаций межстоличный регион рассматривался как биполярный, т.е. территория между двумя полюсами.

В большей части из них рассмотрены территории между «старой» и «новой» столицей России – Москвой и Санкт-Петербургом (Ленинградом). Среди работ, имеющих важное методологическое значение, необходимо отметить статью Н.Т. Агафонова и Б.Р. Павчинского, опубликованную в 1972 году, в которой авторы, опираясь на идеи Франсуа Перру о полюсах роста и Пьера Потье об осях развития, высказали мысль о необходимости рассмотрения экономического пространств между Москвой и Ленинградом как единой производственно-территориальную системы [Агафонов, Павчинский, 1972].

Географическое положение между столицами уникально и предполагает тщательный учет при дальнейшем развитии межстоличного региона. Данные положения на примере Калининской области получили развитие в исследовании А.С. Щукиной [Щукина, 1980]. В 1983 г. в Вестнике МГУ нами была опубликована статья, в которой было рассмотрено влияние Москвы и Ленинграда на образовательные миграции выпускников школ Калининской области, было выявлено, что выбор вуза очень часто исходит не только из лучшей транспортной доступности [Катровский, 1983]. В постсоветский период вышла в свет монография московских, петербургских и тверских географов, в которой особое внимание уделялось методологическим проблемам развития биполярных

систем [Приваловская, Чистобаев, 1994], статьи С.И. Яковлевой, которая ввела понятия «примагистральная зона» и «примагистральные территории», особо отметила рекреационную ценность межстоличных регионов [Яковлева, 2007; Яковлева, 2008; Яковлева, 2017]. Главная мысль всех этих публикаций, по мнению авторов, состоит в том, что пространство между столичными (крупнейшими) городами обладает повышенной ценностью и его социально-экономическое развитие предполагает взаимный учет интересов как столичных городов, так и межстоличных территорий. Применительно к таким биполярным системам более резко высказался философ Я.В. Сиверц-ван-Рейзена: «Изолированное развитие теряет смысл» [Сиверц-ван-Рейзена, 2008]. В российской и белорусской действительности столичные города (агломерации) выступают в роли суперцентров социально-экономического пространства, их темпы роста превосходят, как правило, темпы роста областных центров (столиц), не говоря о средних и малых городах.

В 2015 году по результатам экспедиции РГО в свет вышли два тома интересной коллективной монографии сотрудников ИГРАНа «Путешествие из Петербурга в Москву: 222 года спустя» [Путешествие..., 2015]. Самостоятельную ценность для нашего исследования представляла статья Т.Г. Нефедовой и А.И. Трейвиша «Россия между двумя столицами: специфика территориальных сдвигов», написанная по итогам, указанной экспедиции, но до выхода двухтомного издания. В статье есть раздел «Межстоличье: форма и демографическая ситуация», в которой авторы отмечают, что территория между Москвой и Петербургом – не есть просто транспортный коридор, это территория, через которую проходит множество дорог и коридоров и захватывает части восьми областей, включая Смоленскую [Нефедова, Трейвиш, 2013]. Таким образом, межстоличное положение не сводится исключительно к локации (так как транспортные пути между Москвой и Санкт-Петербургом не проходят через Смоленскую область), а рассматривается через систему пространственных отношений регионов и столиц. Применительно к нашему исследованию, российско-белорусское приграничье как часть межстоличного пространства включает в себя не только производственно-террито-

риальную зону вдоль полимагистрали Москва–Брест, но и территории всех шести приграничных российско-белорусских регионов. Важнейшими «скрепами» межстоличья выступают полимагистрали и магистрали: Москва–Брянск–Гомель–Минск; Москва–Рославль–Бобруйск–Минск; Москва–Великие Луки–Витебск–Минск. Внутренней связности способствуют дороги в меридиональном направлении: Е95, связывающая Санкт-Петербург восточную Белоруссию, и А120, проходящая по Смоленской и Брянской областям через Рудню, Рославль, Брянск – на Орёл.

В 2016 г. в сборнике материалов XXXII сессии ЭГС МАРС «Проблемы развития приграничных районов» есть раздел «Столицы и границы: географические отношения и мобильность», написанный А.И. Трейвишем, который, с одной стороны, подчеркивает особую роль столиц в организации территории, а с другой – отмечает, что отношения столиц является частью проблемы отношений между городами [Трейвиш, 2016]. В этой же статье рассмотрены сложные взаимоотношения столиц и границ.

Но отношения столиц и границ можно перенести на проблему отношения столиц и приграничных регионов. В трансграничных регионах большее значение обретают взаимоотношения этих регионов со столицами своих государств. Это частный случай применим и для российско-белорусского приграничья, где происходит формирование трансграничного региона, который в условиях повышения прозрачности границ и снятия барьерных ограничения вступает в систему пространственных отношений (экономических, научных, рекреационных и др.), в первую очередь, с Минском и Москвой.

Из других отечественных исследований межстоличья можно назвать небольшую статью хабаровского экономиста В. Цегельнюка о развития территории между Хабаровском и Владивостоком, в которой построены эконометрические модели влияния транспортного фактора, но содержится тривиальный вывод о положительном влиянии транспорта на развитие изучаемой территории [Цегельнюк, 2016]. Большой интерес представляет статья в Псковском регионологическом журнале Л.А. Чебановой и С.А. Сухинина [Чебанова, Сухинин, 2011], в которой сделан вывод, что пространство между Москвой и Санкт-Петербургом про-

должает сжиматься. Формируется единое, самое крупное экономическое пространство, объединенное рынками труда, недвижимости, потребления и смыслов, а также представлениями о комфорте и качестве жизни. Для Твери все более очевидным становится риск «исключения» из этого пространства. Для Смоленской области сжатие пространства между Москвой и Минском также является значимым вызовом, и необходим адекватный ответ. При этом очевидно, что область не сможет на равных конкурировать со столичным регионом за инвестиции. Вывод один – развивать иные виды деятельности и встраиваться в технологические цепочки столичных регионов.

Проблемы взаимоотношения между городами, городами и регионами можно отнести к вопросам развития межстоличного пространства. Поэтому для данного исследования в связи с почти полным отсутствием специальных публикаций по проблемам развития территории между Москвой и Минском важен опыт исследований Н.Н. Баранского, Г.М. Лаппо, И.М. Майергойза, Н.А. Слуки и многих других географов. Что касается российско-белорусского приграничья как пространства между Москвой, Санкт-Петербургом и Минском, то первые шаги в изучении этой территории, как единого целого, российскими исследователями были сделаны в последнее время [Щербакова, 2020; Катровский, 2020; Бабурин, 2020; Даньшин, Радикевич, 2022; Катровский, Нижникова, 2021; Кузавко, 2021; Синицин, 2021; Щербакова, Евдокимов, Лешина, 2021; Яськова, 2021].

Гораздо больше работ о роли и влиянии столиц на окружающие территории. Еще в 1971 г. в Вестнике МГУ вышла статья, полностью посвященная экономико-географическому подходу в изучении столиц [Раимов, 1971]. В дальнейшем столицы, включая Москву и Минск, не обходили вниманием. Из фундаментальных трудов, в первую очередь, необходимо отметить классическую работу Ю.Г. Саушкина и В.Г. Глушковой, в которой поднимались вопросы взаимодействия Москвы и ее окружения [Саушкин, Глушкова, 1983]. Из работ, вышедших в последнее время, необходимо отметить монографии И.Ю. Окунева. В первой, вышедшей в 2017 г., не просто выявляется особая социально-экономическая роль столиц, дается оценка их системообразующей роли, но и вводит-

ся в научный оборот положение о символическом капитале столиц. Монография дает представление о современных зарубежных исследованиях столичности [Окунев, 2017]. Во второй представлено комплексное исследование феномена столичности с позиций его символического значения [Окунев, 2021].

Пространственный подход позволяет рассматривать межстоличное пространство как «территорию без границ» или в рамках объявленных границ исследования. Практически вся территория Союзного государства испытывает влияние Москвы и Минска, связана с ними различными коммуникациями и потоками. Однако наше исследование ограничено территориальными рамками российско-белорусского приграничья в составе шести областей двух стран.

Из зарубежных исследований можно отметить, ставшую благодаря типологии столичных городов классической, статью британского географа Питера Хола из архитектурной школы Барлетт при Университетском колледже Лондона [Hall, 1993]. К классическим следует отнести и работу известного французского урбаниста Жана Готтмана, в 2013 переведенную на русский язык [Готтман, 2013]. Что касается российско-белорусского приграничья, то это один из наиболее изученных трансграничных регионов России. Однако в этих работах основное внимание уделялось роли границ в формировании и развитии трансграничного российско-белорусского региона. Причем отмечалось, что, несмотря на высокую «прозрачность» и низкую экономическую барьерность границы, она так и не способствовала опережающему развитию приграничных регионов двух стран. Именно пограничные с Россией регионы Белоруссии и приграничные с Республикой Беларусь регионы России должны были извлечь первыми выгоду от межправительственных соглашений, направленных на интеграцию экономик двух стран. Но не извлекли. Показатели экономического роста в приграничных с Россией регионах Белоруссии ниже не только средних по Белоруссии, но и западных регионов этой страны [Запрудский, 2018]. Аналогичная ситуация с экономическим ростом имела место в Брянской, Смоленской и Псковской области Российской Федерации. Вместе с тем, практически все исследования видели причину возрастающей экономической перифе-

рийности в приграничном положении, и в основном были направлены на выявление барьерной или контактной функции границ. Снятие барьеров замедлило, но не остановило деградацию регионов приграничья. Данное исследование принципиально иное, в нем российско-белорусское приграничье рассматривается как часть производственно-территориальной системы Москва–Минск. Данная система формировалась на протяжении более двух столетий, исключительную роль в её создании играл и играет транспорт, который выступает в качестве скрепа и обеспечивает единство региона. Неоиндустриальная эпоха меняет экономическую и социальную миссию крупных агломераций, столичных городов, малых городов, сельской местности. Роль Москвы и Минска в своих странах исключительно высокая. Отношения между Москвой, Санкт-Петербургом и Минском и ближайшими регионами – это отношения доминирования столиц. Но Минск, Санкт-Петербург и Москва – не только многофункциональные столицы, это центры, ставшие глобальными городами.

Придание приграничным регионам России геостратегического статуса способствовало активизации их исследования. Рост интереса к проблемам приграничных регионов связан и с переосмыслением сложившейся в первые десятилетия XXI века новой приграничной ситуации. «Хотя российско-белорусская граница – единственная на постсоветском пространстве, на которой практически никогда не было пограничного контроля и которая почти с первых лет после распада СССР была интеграционной, приобретение ею статуса государственной сыграло заметную роль в усугублении периферийного характера приграничных районов обеих стран, особенно явственного с российской стороны. Все три области, граничащие с Белоруссией, относятся к числу депрессивных [Российское..., 2018, с. 431]. Более того, исследование экономической динамики приграничных регионов Запада России показало, что, несмотря на минимальные барьеры трансграничного взаимодействия, приграничные с Белоруссией регионы России оказались самым «слабым звеном» всего Западного порубежья страны [Катровский, 2019].

После заключения ряда межгосударственных договоров между Россией и Белоруссией, несмотря на снижение барьерной

функции границы и снятие большинства ограничений в экономическом взаимодействии, российско-белорусское приграничье так и не превратилось в динамично развивающийся регион Союзного государства. По большинству макроэкономических показателей регионы российско-белорусского приграничья уступают средним показателям своих стран. Здесь ниже душевой ВРП, душевой доход населения, более быстрыми темпами происходит ухудшение демографической ситуации. Как отмечает К.А. Морачевская, «Открытой границы недостаточно для приграничной интеграции интенсификации экономических контактов между соседними территориями. Интеграционные процессы были нацелены на межгосударственный уровень взаимодействия» [Российское..., 2018, с. 432]. Российско-белорусское приграничье стало играть роль межстоличного «моста». Значительная часть экономических, не говоря уже об отношениях в сфере политики, науки, образования, осуществляется через «голова приграничных регионов». В этих условиях возрастает роль транзитной роли российско-белорусского приграничья во многих видах взаимодействия. Практически все исследователи российско-белорусского приграничья обращают внимание на его периферийность, уязвимость, инновационное отставание, проблемы с человеческим капиталом, инвестиционным климатом, слабой природно-ресурсной базой. В большинстве публикаций отмечается необходимость структурной модернизации экономики, постепенной преодоления сложившейся в XIX первой половине XX века «колеи развития». Поскольку все три области носят статус геостратегических территорий, обусловленный географическим положением, основное внимание в исследованиях, как правило, отводится влиянию на экономическое развитие «эффекта пограничности», трансграничных связей.

В известной степени современные проблемы экономического развития российско-белорусского приграничья обусловлены тем, что основы пространственной организации его хозяйства были заложены в эпоху плановой экономики. Переход к рыночной экономике, которая функционирует по иным принципам, предполагает переосмысление вопросов пространственного развития. Известный американский географ-марксист Нил Смит в своей

книге, вскрывая причины усиления пространственного неравенства, отмечает, что в основе пространственной дифференциации, деления регионов на бедные и богатые лежит географическое разделение труда [Smith, 2008].

В связи с усиливающимися процессами поляризации в постсоветское время, выросла экономическая и социальная периферийность всех субъектов российско-белорусского приграничья. Для объяснения причин большей экономической «слабости» российско-белорусского приграничья была высказана гипотеза, что одной из причин усиливающегося отставания в экономическом и социальном развитии, роста периферийности является некий «токсичный эффект», связанный с межстоличным географическим положением и самым близким из всех регионов Западного порубежья положением относительно Московского столичного региона. Оказавшись в треугольнике Москва–Минск–Санкт-Петербург, российско-белорусское приграничье стало в условиях острой рыночной конкуренции испытывать негативный эффект со стороны своих тотальных столиц, а Псковская область – еще и со стороны Санкт-Петербурга. Москва, Минск, Санкт-Петербург и их столичные регионы значительно превосходят области российско-белорусского приграничья по потенциалу развития, здесь более благоприятный инвестиционный климат. Некоторое представление о потенциалах регионов российско-белорусского приграничья и столичных регионов дает таблица 1.1.

Данная таблица хорошо иллюстрирует значительные неравенства между столичными и приграничными регионами двух стран. При среднем душевом показателе по Российской Федерации в 11327 долларов, Москва находилась в 2019 году на уровне Чехии, Санкт-Петербург – Румынии, Минск – почти на уровне Черногории, Смоленская область – Албании, Брянская – Монголии, Псковская – Шри Ланки, а Витебская область была на уровне Сальвадора [Катровский, 2021]. Существующая специализация хозяйства регионов российско-белорусского приграничья не позволит значительно снизить неравенство в экономической ситуации между столичными регионами и регионами российско-белорусского приграничья. В связи с ростом периферийности усиливается миграция наиболее квалифицированной части населения в столичные

Таблица 1.1. Основные экономические показатели регионов российско-белорусского приграничья и столичных регионов, 2019 г.
[по Национальный статистический..., Федеральная...]

Показатели Субъект	ВРП (млн. долл. США)	ВРП на душу на- селения (долл. США)	С/Х продук- ция (млн. долл.)	Экспорт (млн. долл. США)	Импорт (млн. долл. США)
Брянская область	5079,8	4280,3	1418,9	388,2	883,7
Смоленская область	4833,3	5190,9	413,1	1133,0	1954,3
Псковская область	2537,1	4071,0	655,7	270,7	322,1
Московская область	64912,2	8732,2	1830,4	7859,1	27538,0
Ленинградская область	17062,2	9467,0	1459,4	6849,6	3928,3
г. Москва	276247,7	22341,3	112,95	184269,0	107338,0
г. Санкт-Петербург	64784,3	12260,1	0	27668,2	23133,7
Витебская область	4738,4	3943,4	1222,0	1835,3	3174,2
Гомельская область	6438,6	4450,6	1475,1	4086,7	5302,1
Могилевская область	4356,6	4094,2	1137,3	2276,5	1499,0
Минская область	9945,5	6463,7	2451,7	7432,1	6069,1
г. Минск	17010,5	8478,6	0	8206,8	11062,2

регионы. Отток молодежи не только снижает качество человеческого капитала, но и, поскольку среди выезжающих в столичные регионы преобладает население в репродуктивном возрасте, способствует демографической деградации.

Согласно рейтингу географического факультета университета в Лафборо, известного как рейтинг GaWC¹, в 2016 года Москва была на 16 месте и входила в число Альфа городов, Минск был на 174 месте и входил в группу Гамма городов. Два года спустя Москва переместилась на 13, а Минск на 207 место. В 2020 году Москва оказалась на 22 месте в категории Альфа. В 2020 г. Минск

¹ Рейтинг глобальных городов создается раз в два года с 1998 г. по инициативе Питера Дж. Тейлора, директора и основателя GaWC (Глобализация и мировые города). Почетными основателями GaWC были Мануэль Кастельс, Саския Сассен, Джон Фридманн, Питер Холл и др.

покинул, согласно версии GaWC, список глобальных городов, заняв вместе с Казанью, Новосибирском место в перечне достаточных городов. Санкт-Петербург с 2016 по 2020 гг. входил в группу Бета-городов.

Уникальность московско-минского межстоличья состоит не в международных рейтингах, которые достаточно субъективны. Минск, занимая в силу разных причин место в третьей сотне мировых городов, оказывает исключительное воздействие на все регионы Республики Беларусь. Минск, как и Москва, – так называемые «тотальные столицы», которые являются абсолютными лидерами по многим видам деятельности.

За тридцать лет после распада СССР произошло ухудшение (примитивизация) отраслевой структуры промышленности, вместо высокотехнологичного точного машиностроения выросла доля химической, деревообрабатывающей промышленности, электроэнергетики. Деиндустриализация в российской части порубежья не сопровождается ростом постиндустриальных видов деятельности, нет и новой индустриализации на основе четвертой промышленной революции.

Сельское хозяйство, особенно животноводство, рассматривается властями трех российских регионов как главное и приоритетное направление социально-экономического развития. В аграрной сфере всех российских, приграничных с Беларусией, регионов в последние пять лет достигнуты успехи, но развитие сельского хозяйства решает отдельные проблемы развития сельской местности, способствует занятости сельского населения. Одновременно оно способствует усилению экономической периферийности приграничных областей. Необходимость модернизации структурной политики в российско-белорусском приграничье приобретает особую значимость в связи с геоэкономической и геополитической турбулентностью, введенных санкций против Российской Федерации и Республики Беларусь. Российско-белорусское приграничье играет исключительную контактную миссию в Союзном государстве. Оно требует большего внимания не только на государственных уровнях двух стран, но и на надгосударственном уровне, уровне Союзного государства.

Разрыв по величине доходов и средней заработной плате между успешными столичными регионами и межстоличной периферией увеличивается. Уникальность ситуации состоит в том, что развитие, как позитивный процесс изменения структуры экономики в столичных регионах, сочетается с экономической деградацией межстоличных территорий, в которых уменьшается доля высокотехнологичных производств.

Исключительная централизация человеческого капитала, «креативных» видов деятельности, культурного и научного потенциала, высшей школы в Москве, Санкт-Петербурге и Минске, оказывает «токсичный эффект» на развитие периферийных частей межстоличного пространства, способствует «лакунизации» территорий в отдельных частях российско-белорусского приграничья.

Районы приграничья в условиях усиливающегося неравенства стремительно теряют население. Только в 2020 году Смоленская область потеряла 13,8 тыс. чел. или 1,47 %, Брянская – 9,8 тыс. чел. или 0,82 %, Псковская – 5,9 тыс. чел. или 0,94 %. Депопуляция охватила и областные центры приграничных с Белоруссией регионов России. Областные центры приграничных с Белоруссией регионов России в 2020 году потеряли от 1,64 % (Смоленск) до 0,43 % (Псков). Особую озабоченность вызывает сокращение численности населения малых городов. В 2022 году из 45 городов российской части приграничья 39 относились к малым, причем в 21 из них население было меньше 10 тыс. чел., а в Гдове, Новоржеве, Духовщине – менее 5 тыс. чел. При сохранении современных темпов депопуляции возникнет проблема выполнения возложенных на райцентры социальных функций.

Динамика численности населения между столицами, столичными регионами и областями российско-белорусского приграничья носит разновекторный характер. Если население Москвы по сравнению с 1990 годом выросло в 1,43 раза, Минска – в 1,24 раза, Московской области – в 1,15, Ленинградской – в 1,12 раз, то численность населения всех остальных регионов, включая Минскую область, снизилась.

Ситуация в белорусской части приграничья также внушает опасения. В 2020 г. население Витебской области сократилось

Таблица 1.2. Динамика численности населения регионов российско-белорусского приграничья, столиц и столичных регионов, 1990–2020 гг., тыс. чел. [по Национальный статистический..., Федеральная...]

Субъект \ Год	1990	2000	2010	2020
Брянская область	1471,0	1423,2	1278,2	1192,5
Смоленская область	1158,4	1099,4	985,5	934,9
Псковская область	844,1	793,2	673,4	626,1
Московская область	6700,2	6628,2	7095,1	7690,9
Ленинградская область	1667,8	1686,7	1716,9	1875,9
г. Москва	8880,1	9932,9	11503,5	12678,1
г. Санкт-Петербург	5002,4	4741,9	4879,6	5398,1
Витебская область	1415,7	1366,4	1229,4	1135,0
Гомельская область	1663,2	1538,8	1439,2	1389,0
Могилевская область	1275,1	1206,5	1097,3	1024,7
Минская область	1578,6	1547,4	1419,9	1472,0
г. Минск	1623,5	1683,2	1843,7	2018,3

на 13,3 тыс. чел. или на 1,17 %, в Могилёвской – на 8,7 тыс. чел. или 0,84 %. Даже в Гомельской области, наиболее отдалённой от Москвы, Санкт-Петербурга и Минска, население уменьшилось на 11,5 тыс. чел. или 0,83%.

Всего в XXI веке в приграничных с Республикой Беларусь регионах России к 2021 г. численность населения сократилась более чем на 591,6 тыс. чел. Потери в численности населения Псковской области составили в этом веке 173,0 тыс. чел. или 21,8%, Брянской – 240,5 тыс. чел или 16,9%, Смоленской – 178,3 тыс. чел или 16,2%.

Неравенства в развитии столиц и столичных регионов, с одной стороны, регионов российско-белорусского приграничья – с другой, связаны с разными функциями территорий. Столицы выполняют иную работу, у них более высокий душевой показатель ВРП. Жители столиц имеют иные доходы и зарплаты (рис. 1.1).

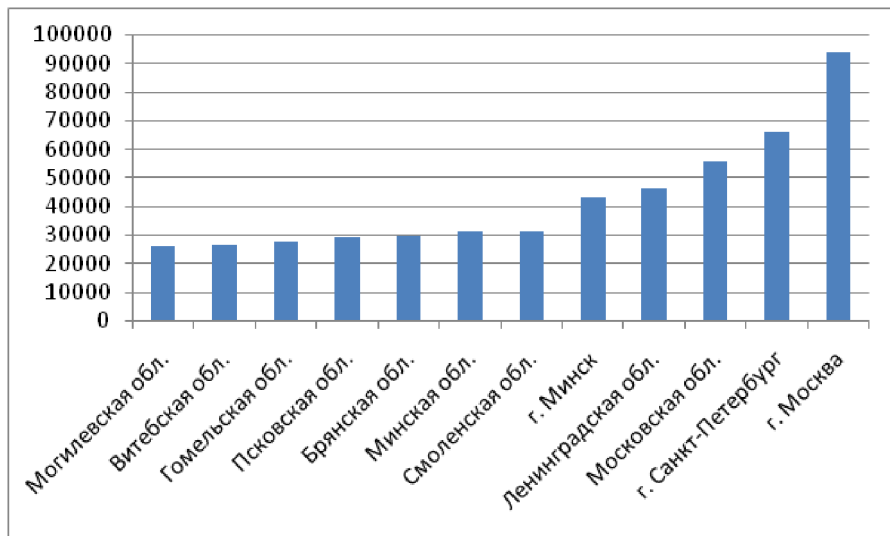


Рис. 1.1. Номинальная среднемесячная заработная плата в столицах, столичных и регионах российско-белорусского приграничья в российских рублях, 2019 г. [по Национальный статистический..., Федеральная...]

Рисунок хорошо иллюстрирует неравенства в развитии столичных городов и регионов приграничья. Москва превосходит Санкт-Петербург по средней начисленной заработной плате в 1,43 раза, Минск – в 2,18 раза и Смоленскую область – в 3,02 раза. Москва, Санкт-Петербург и Минск притягивают к себе наиболее квалифицированную и мобильную часть населения приграничных регионов. Закрытие в малых городах промышленных предприятий обострило в них проблему занятости, сделало трудовую миграцию в столичные мегаполисы вынужденной.

Масштабы трудовой миграции значительны. Согласно выборочного исследования, проведенного Госкомстатом по доле трудовых мигрантов от численности занятого населения, работающих за пределом региона своего проживания в 2019 году, Брянская область (10,3 %) уступала в ЦФО только Московской, а Смоленская область (8,8 %) – еще и Орловской области (9,3 %). Для сравнения аналогичные показатели по областям Черноземья составили: Воронежская – 2,5 %, Белгородская – 2,5 %, Липецкая – 3,3 %, Тамбовская – 5,8 % Курская – 6,4 %. Одновременно Смо-

ленская и Брянская области характеризовались самым низким в ЦФО показателем доли прибывших из других регионов среди занятого населения (по 0,2%). В Российской Федерации более низкий показатель был только в Курганской области, Дагестане и Кабардино-Балкарии. Число работающих на выезде в Смоленской области в 2018 г. по сравнению с 2011 годом почти удвоилось [О межрегиональной..., 2018].

Российско-белорусский трансграничный регион, занимающий межстоличное географическое положение, является староосвоенной территорией. Поэтому для его изучения, выявления пространственных закономерностей практический интерес представляет опыт исследования староосвоенных регионов, часть которого обобщен в недавно вышедшей монографии [Староосвоенные..., 2021]. Многие проблемы и «болезни» региона наследованы, еще тридцать пять лет назад российские и белорусские регионы были частями одной страны. В этой связи, для комплексного исследования российско-белорусского приграничья исключительное значение приобретает историко-географический подход. Ю.Г. Саушкин писал что территориальность объекта экономической географии не исключает, а, наоборот, делает тем более необходимым рассмотрение его во времени, применение для исследования исторического метода [Саушкин, 1973, с. 444].

Союзное государство России и Белоруссии было образовано в 1999 году, однако двадцать три года спустя можно констатировать, что интеграционный эффект оказался незначительным для приграничных регионов, которые должны были первыми извлечь эффект от снятия барьеров трансграничного взаимодействия. Регионы российско-белорусского приграничья, включая наиболее интегрированные между собой Смоленскую, Витебскую и Могилёвскую области, образующие Днепро-Двинский регион, показали меньший экономический рост по сравнению со средними показателями своих стран. Виды деятельности, связанные с новыми технологическими укладами, которые являются «драйверами» экономического развития в эпоху неоиндустриального развития, не получили в них приоритетного развития. Наиболее инновационными в России и Белоруссии

оставались столичные города и регионы. Данное положение соответствует теоретическим представлениям о законах пространственной диффузии инноваций, поскольку именно столичные регионы и, в первую очередь, сами столицы располагают интеллектуальным потенциалом, способствующим развитию в них высокотехнологичных видов деятельности.

Важнейшей чертой трансформации социально-экономического ландшафта российско-белорусского приграничья в постсоветское время стала усиливающаяся периферизация, одним из главных факторов которой стало превосходство столиц и столичных регионов в развитии наиболее креативных и высокотехнологичных видов деятельности. В условиях незначительного государственного регулирования в сфере региональной политики Минск, Москва и Санкт-Петербург являются «тотальными» столицами, «выкачивающими» интеллектуальный потенциал из регионов приграничья. Структурную деградацию регионов российско-белорусского приграничья может остановить только качественно новая региональная политика, направленная на сопряженное развитие в них высшей школы, интеллектуальных сфер деятельности, высокотехнологичных отраслей промышленности, транспорта и сельского хозяйства. Поскольку большинство центров экономической деятельности не располагает необходимым интеллектуальным и инновационным потенциалом, то одним из вариантов пространственного развития является «встраивание» предприятий области в цепочки добавленной стоимости.

Только через переход на новые, более высокие технологические уклады, модернизацию отраслевой структуры хозяйства, инвестиции в образование, как главный эндогенный фактор экономического роста, области российско-белорусского приграничья смогут обрести статус благополучных в экономическом отношении регионов. Без модернизации можно ожидать увеличения оттока населения, прежде всего, молодежи, обострение проблем демографической безопасности. Положение в треугольнике «Москва–Минск–Санкт-Петербург» это вызов и одновременно «судьба» для российско-белорусского приграничья. Но любой вызов требует адекватного ответа со стороны государственных и регио-

нальных властей двух стран. Без значимой государственной поддержки, подобно той, что была оказана и российским и белорусским регионам в послевоенные годы, осуществить модернизацию невозможно. Надежды на эндогенный рост без государственного участия иллюзорны. Все регионы российско-белорусского приграничья нуждаются в значимых проектах национального и наднационального уровня. Особое внимание необходимо уделить трансграничным цепочкам добавленной стоимости. Санкции со стороны стран Запада можно преодолеть усилением комплексности и связности российской и белорусской экономик, в решении данной задачи особую роль могут сыграть регионы российско-белорусского приграничья.

ГЛАВА 2.

ПРИРОДА РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ

Физико-географическое положение

Российско-белорусское приграничье (далее РБП) является межстоличным регионом и занимает западную окраину Восточно-Европейской (Русской) равнины в бассейнах среднего течения Днепра и Западной Двины. Равнина является одной из крупнейших по площади равнин мира: с севера на юг она занимает пространство между побережьем Северного Ледовитого океана (69° с.ш.) и побережьем Черного, Азовского и Каспийского морей (46° с.ш.). Равнина лежит на древней Восточно-Европейской платформе, климат ее преимущественно умеренно-континентальный, четко выражена природная зональность.

Географическое положение РБП во многом своеобразно и даже в отдельных особенностях уникально – оно расположено на одном из наиболее приподнятых участков Восточно-Европейской равнины, в умеренных широтах, в зоне заметного влияния воздушных масс с Атлантики, на водоразделах трех крупнейших рек Восточной Европы: Волги, Днепра и Западной Двины. Эти природные особенности и особенности ЭГП во многом обуславливают её важную роль в исторических событиях России, Беларуси и сопредельных государств. Регион расположен в треугольнике между крупнейшими городами – Москвой, Минском и Санкт-Петербургом.

Территория РБП расположена в средней части Русской равнины, и ее рельеф является типичным для средней полосы Ев-

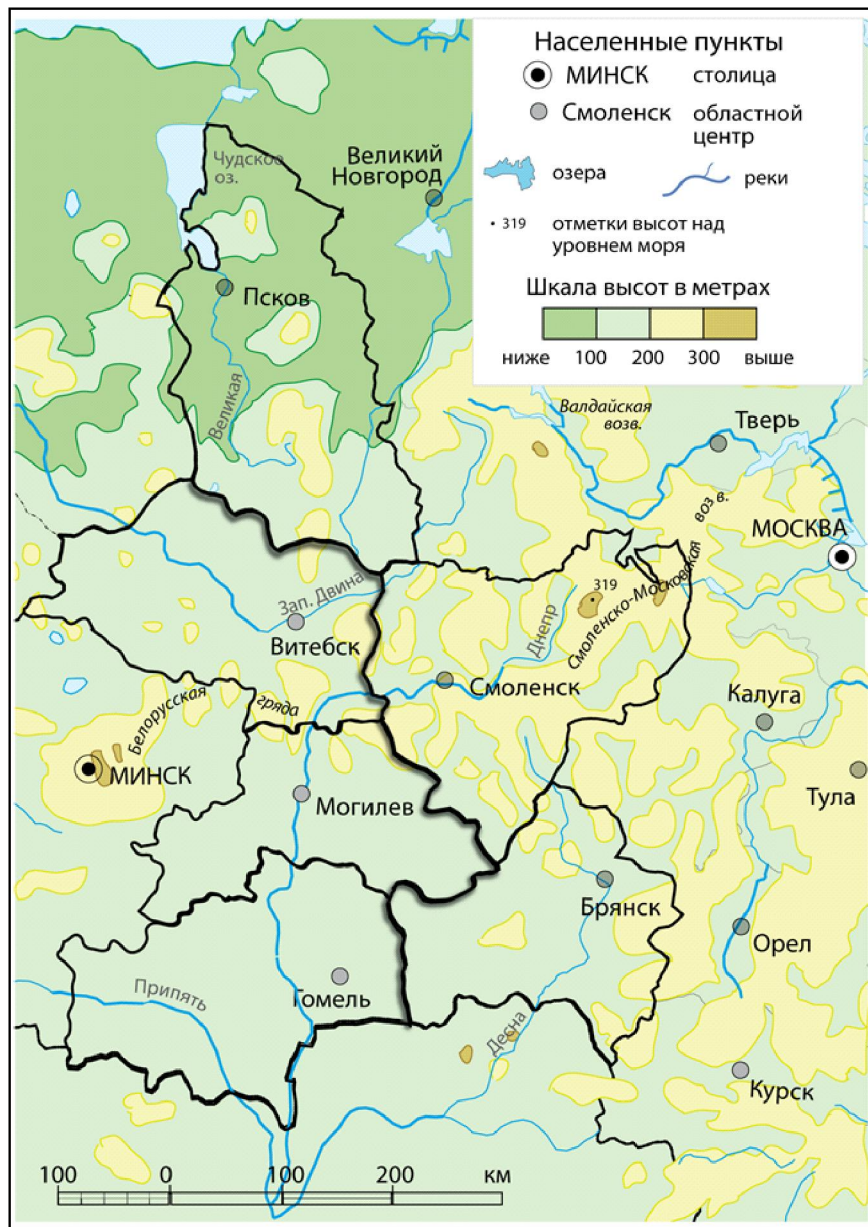


Рис. 2.1. Физико-географическая карта [по Национальный атлас России, 2008; Национальный атлас Беларуси, 2002]

ропейской части страны. Важная отличительная особенность рельефа – наличие главного водораздела Русской равнины, с которого берут начало реки Волга, Днепр, Западная Двина. Регион входит в зону повышенного увлажнения, в связи с чем наблюдается высокая активность процессов заболачивания и береговой эрозии. Равнина давно освоена человеком.

В административном отношении пограничными являются три области Беларуси: Витебская, Могилевская и Гомельская и три области России: Псковская, Смоленская и Брянская (рис. 2.1).

Территория РБП протягивается с севера на юг на 863 км и с запада на восток – на 564 км. Крайняя северная точка лежит на $59^{\circ}1'$ с.ш. и находится на севере Псковской области, южная точка – $51^{\circ}15'$ с.ш. – находится на юге Гомельской области. Крайняя западная точка региона располагается в Витебской области на меридиане $26^{\circ}12'$ в.д., восточная точка региона находится в Смоленской области на $35^{\circ}23'$ в.д.

Полезные ископаемые

Долгое время считалось, что регион беден полезными ископаемыми. Однако в 1941 г. возле деревни Довыдовка Гомельской области было открыто месторождения каменной соли. К горючим полезным ископаемым относятся нефть, бурый уголь, горючие сланцы, торф (рис. 2.2). В целом природно-ресурсная база РБП значительна. Потенциальная ценность извлекаемых запасов и прогнозных ресурсов полезных ископаемых на территории только Смоленской области по оценке Калужского филиала ВИЭМСа составляет 10 млрд. долларов США, в том числе разведанных запасов – 7,2 млрд. долларов США.

В 1964 г. недалеко от Речицы в Гомельской области были открыты первые промышленные запасы нефти, многие из которых эксплуатируются (Асташковское, Давыдовское и др.). Особое место среди полезных ископаемых занимает торф. РБП богато строительными материалами: гранитом, песком, гравием, глиной, мелом, мергелем. Запасы мела и мелоподобных пород залегают на небольшой глубине (5–20 м), что делает их использование еще более экономически выгодным.

Особенно богат регион строительными материалами (пески, гравий, суглинки, глина), карбонатными породами (известняки,

доломиты, известняковый туф, мергель), торфом, пресной, минеральной водой, рассолами и др.

В Смоленскую область заходит Подмосковский буроугольный бассейн, однако в настоящее время добыча угля прекращена. Добыча энергетических углей была признана малорентабельной, но с развитием технологий возможна эксплуатация угля как сырья для химической промышленности. Кроме того, бассейн располагает залежами других полезных ископаемых, которые можно добывать. К группе таких ископаемых можно отнести толщу галогенных осадков, мощность которых от 35 до 50 м. Важно отметить, что это сырье характеризуется выдержанной мощностью и хорошим качеством.

Кроме залежей каменной соли, там также имеются такие ископаемые, как гипс, с мощностью толщи от 8 до 49 метров, известняк, доломит, мергель.

В 2001 году по результатам поисковых работ, проведенных ООО НПЦ «Поиск» (г. Казань), в Ершичском районе Смоленской области впервые выявлены крупные залежи высококачественных цеолитсодержащих пород с ресурсами сырья в десятки миллионов тонн.

Регион богат запасами подземных вод, найдено множество месторождений минеральных вод разного состава, а в связи с ухудшением экологической ситуации это немаловажно.

Псковская область обладает запасами следующих видов полезных ископаемых: торф, песчано-гравийный материал, песок, глины легкоплавкие керамзитные глины, известняковый строительный камень, щебень, сапропель и лечебные грязи, гипс, песок формовочный и стекольный, глины тугоплавкие и цементные.

На территории Смоленской области обнаружено около 30 видов полезных ископаемых, имеющих осадочное происхождение. Наиболее распространённые: бурый уголь, различные глины и суглинки, торф, каменная соль, песчано-гравийные материалы и булыжный камень, стекольные, формовочные и строительные пески, известковые туфы, известняки, доломиты, мел, мергели, фосфориты, трепела (опоки), глауконит, гипс, сапропели, лечебные грязи, минеральные воды, рассолы, а также различные руды, охра, серный колчедан, ратовкит, вивианит, кремний, гор-

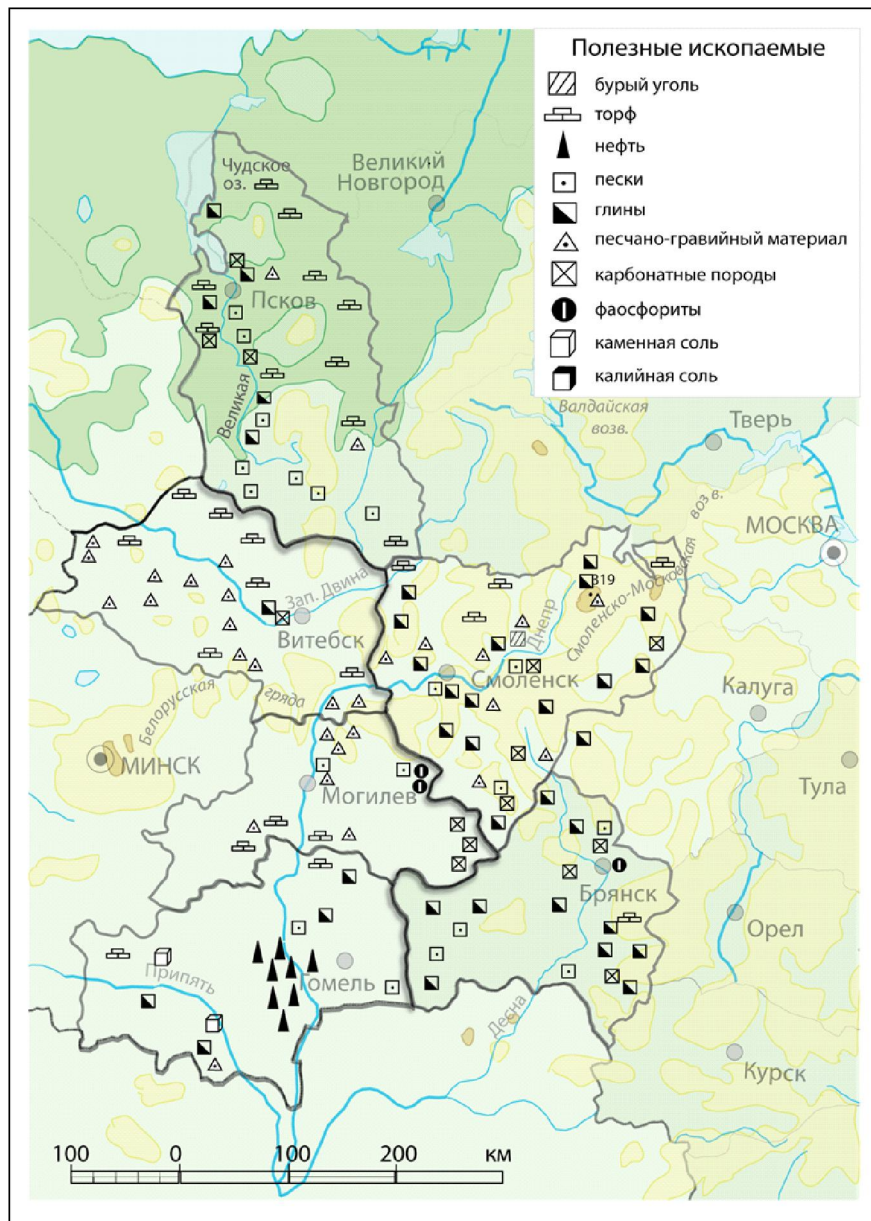


Рис. 2.2. Полезные ископаемые [по Национальный атлас России, 2008; Национальный атлас Беларуси, 2002]

ный хрусталь. Большинство месторождений разведано и эксплуатируется.

В Брянской области имеются месторождения песков, глин, мела, мергеля и других стройматериалов, а также фосфоритов.

Важнейшими полезными ископаемыми Витебской области являются известняки и доломиты, связанные с верхнедевонскими отложениями. Наиболее крупная добыча этих пород для производства вяжущих и прочих материалов ведётся близ г. Витебска. С четвертичными ледниковыми и водно-ледниковыми отложениями связан ряд промышленных месторождений кирпично-черепичных глин, стекольных и балластных песков.

В Могилевской области известны месторождения цементного сырья (крупнейшие в Беларуси запасы мела, мергеля, глины и суглинков цементных), фосфориты (уникальные для Беларуси месторождения), песчано-гравийные смеси, строительные и силикатные пески, торф, сапрпель, минеральные воды, трепел.

В Беларуси Гомельская область выделяется наличием в ее недрах многих видов ценного сырья, применение которого в различных отраслях народного хозяйства определяет роль области как важнейшего региона по обеспечению экономики страны минерально-сырьевым потенциалом [Полезные ископаемые...]. Своеобразие геологического строения территории обусловило наличие здесь разнообразного топливно-энергетического сырья, рудопоявлений, нерудных минеральных ископаемых, минерализованных подземных вод, рассолов, а также пород, пригодных для химической переработки.

Главные богатства недр Гомельского (Припятского) Полесья – нефть, уголь, калийная и каменная соль, гранит, а также горючие сланцы, торф, сапрпели. Месторождения этих полезных ископаемых имеют республиканское значение. Геологическое изучение территории продолжается, а новые технологии добычи и переработки минерального сырья дают основания надеяться на рост ее ресурсного потенциала.

Нефтяной район находится в благоприятных экономико-географических условиях. Нефть белорусских недр преимущественно легкая, малосернистая (0,5–0,7 % серы), маслянистая. Максимальные дебиты скважин достигают иногда 1000 м³ в сутки.

В южной части области (Ельская площадь) обнаружена тяжелая нефть с содержанием серы до 7 %. Всего разведано 64 месторождения нефти, двадцать шесть из них эксплуатируются.

В Припятской впадине обнаружены также более 10 угленосных площадей. Угли бурые и переходные от бурых к длиннопламенным. Бриневское и Житковичское месторождения бурых углей имеют общереспубликанское значение. Теплотворная способность местных углей – от 3380 до 7040 ккал/кг. Запасы относительно невелики. Так, геологические запасы каменного угля на Ельской и Заозерной площадях не превышают 600 млн. тонн. Зольность же высокая: от 9 до 39 %. Мощность залежей на Житковичском месторождении (подготовленном к эксплуатации) составляет до 16 м. Кровля – 24–34 м. Запасы (промышленные) превышают 50 млн. тонн. Ежегодно здесь может добываться от 1 до 2 млн. т. угля. Однако необходимость проведения вскрышных работ сдерживает начало эксплуатации месторождения, так как здесь расположены леса и сельхозугодья, плодородные почвы.

Горючие сланцы выявлены в 1964 г. Теплотворная способность их невелика: от 1000 до 2200 ккал/кг. Высока зольность этого вида топлива. Однако запасы огромны. Так, Туровское месторождение (республиканского значения) имеет геологические запасы около 5 млрд. тонн. Разведаны также месторождения Октябрьской и Любанской площадей (расположены в северной – приграничной – части области). Сланцы залегают на глубине 140–600 м. Добыча возможна шахтным способом. Экономически эксплуатация этих месторождений на сегодняшний день нецелесообразна. В то же время сохраняется значение торфа.

В области насчитывается 1459 месторождений торфа с общими запасами 900 млн тонн (17,7 % всех запасов Беларуси). Почти половина из них приходится на 10 крупнейших месторождений.

В настоящее время в большинстве стран торф используется главным образом в сельском хозяйстве: как органическое удобрение и как подстилка на животноводческих фермах. Объем добычи торфа в Гомельской области в 1990 г. составил 1846 тыс. т. (в том числе топливный – 413 тыс. т.). Однако, начиная с 1995 г.,

его добыча составляет менее 400 тыс. т. и почти весь он идет на топливо – в основном для потребления местными котельными и населением.

В наиболее пониженных участках торфяных болот в виде небольших гнезд и прослоек залегает торфовивианит (смесь торфа с фосфорнокислой закисной солью железа: $\text{Fe}_2(\text{PO}_2)_3 \cdot 8\text{H}_2\text{O}$). Ввиду содержания фосфора он является прекрасным удобрением.

Есть в области также запасы каолина – белой глины, содержащей минерал каолинит. Главные месторождения – Дедовка, Березина, Люденевичи (Житковичский район). Каолин используется для производства фарфора, фаянса, для отбеливания бумаги.

Общереспубликанское значение имеют калийные и каменные соли. Крупнейшее месторождение калийных солей – Петриковское (открыто в 1966 г.). Расположено на участке Копаткевичи – Петриков. Мощность пластов сильвинитовых руд – около 4 м. Балансовые запасы – 2.3 млрд. т. Кроме калийных солей залежи содержат каменную соль (галит) высокого качества.

Геологические запасы Давыдовского месторождения (Светлогорский район) каменной соли – 20 млрд. т. Месторождение открыто еще в 1941 г., но пока зарезервировано. Глубина залегания соленосной толщи 820–860 м. Суммарная мощность прослоев каменной соли (галита) – 114 м. Мощность соленосной толщи – свыше 800 м. Содержание NaCl – 77,99 %.

Балансовые запасы Мозырского месторождения каменной соли – 585 млн. т. Глубина залегания 690–735 м. Мощность соленосной толщи достигает 750 м. Содержание галита в пределах 81–99 %. Запасы полностью обеспечивают потребности действующего АО «Мозырьсоль» сроком более чем на 100 лет.

Перспективны на освоение запасов калийных и каменных солей также Калинковичская и Копаткевичская площади.

Крупнейшее месторождение естественного камня (гранит, диорит) в области – Глушковичи (Лельчицкий район). Разрабатываются выходы на поверхность облицовочного камня (северный участок Украинского щита) – «Карьер Надежды».

В области имеются также запасы известковых туфов, мела и мергеля, песков и глин, сапропелей.

В последние годы ведутся поисковые работы по выявлению месторождений золота и алмазов: обнаружены перспективные отложения золотоносных песков и кимберлитовые трубки.

В целом можно заключить, что РБП является важной минерально-сырьевой базой межстоличья, обеспечивающей регион многими видами полезных ископаемых. Ценность природных ресурсов региона определяется не только их разнообразием и богатством, но и тем, что они расположены в наиболее населенной и освоенной части России и Беларуси.

Рельеф

Основой формирования природных геосистем является рельеф. Восточно-Европейская приподнятая равнина состоит из возвышенностей с высотами 200–300 м над уровнем моря и низменностей, по которым текут крупные реки. Средняя высота равнины — 142 м [Мещеряков, 1972]. Рельеф характеризуется грядобразными возвышенностями с господствующим северо-восточным направлением. Именно в таком направлении располагаются Белорусская гряда (346 м) и Смоленско-Московская возвышенность (320 м). Для районов распространения гряд характерны озера среди возвышенностей.

В южной половине РБП наблюдается чередование меридиональных возвышенностей, разделенных низменностями. Эти возвышенности имеют платообразный характер и сильно расчленены долинами и оврагами. Между ними лежат Полоцкая, Полеская и Приднепровская низменности.

По особенностям орографического рисунка в пределах Восточно-Европейской равнины отчетливо выделяется три полосы: центральная, северная и южная. Через центральную часть равнины проходит полоса чередующихся крупных возвышенностей и низменностей.

Далее на восток следуют Оршанская и Витебская возвышенности. К северу и югу от Белорусской гряды местность постепенно понижается. К югу от Белорусской гряды расположены волнистые равнины: Центральнорезинская и Оршанско-Могилевская.

К северу от этой полосы преобладают низкие равнины, на поверхности которых разбросаны более мелкие возвышенности.

С запада на восток-северо-восток здесь протягивается Смоленско-Московская возвышенность. По ним проходят водоразделы между Северным Ледовитым, Атлантическим бассейнами.

Восточно-Европейская равнина имеет типично платформенный рельеф, который предопределен тектоническими особенностями платформы: неоднородностью ее структуры (наличием глубинных разломов, кольцевых структур, авлакогенов, антеклиз, синеклиз и других более мелких структур) с неодинаковым проявлением новейших тектонических движений.

Краткое описание тектоники Русской равнины и сопоставление отдельных тектонических элементов позволяют сделать вывод о том, что в большинстве случаев щитам и антеклизам соответствуют возвышенности, а синеклизам – низменности или равнины.

Климат

Климат РБП умеренно континентальный с хорошо выраженными сезонами года. Во все сезоны года на ее территории преобладают ветры с Атлантики. С ними связано понижение температуры в летний период и ее повышение зимой. Лето сравнительно теплое и влажное, зима умеренно холодная с постоянным снежным покровом.

Средняя годовая температура воздуха в РБП положительная. На юге Брянской области она составляет $+5,9^{\circ}\text{C}$, а на юге Гомельской – минус $6,3-2,3^{\circ}\text{C}$; на севере Псковской области находится в интервале $+4,3-+4,8^{\circ}\text{C}$. Средние январские температуры составляют от -8°C до -10°C ; средние июльские от 17°C на севере до $20,6^{\circ}\text{C}$ на юге региона. В отдельные дни температура воздуха повышается до $28-32^{\circ}\text{C}$. Среднее годовое количество осадков изменяется от 500 мм до 600 мм в восточных районах. Вегетационный сезон длится от 178 дней на севере до 209 дней на юге. В Гомельской области наблюдается самый продолжительный в регионе вегетационный период – 191–209 дней. Климат благоприятствует выращиванию сахарной свёклы, кукурузы, скороспелых сортов винограда и других культур. Зимой преобладают южные ветры, летом – западные и северо-западные.

Климат РБП обусловлен расположением его территории в умеренных широтах, преобладанием равнинного рельефа и отно-

нительно небольшим удалением от Атлантического океана. Он определяется как умеренно континентальный.

Приход солнечной радиации в различные сезоны года зависит от высоты солнца над горизонтом, продолжительности солнечного сияния (длины дня) и облачности.

Многие черты климата определяются процессами общей циркуляции атмосферы, под которой понимают крупномасштабные воздушные течения и перенос огромных масс воздуха. Зимой здесь преобладают юго-западные и западные ветры, летом – северо-западные и западные. Западные атлантические массы воздуха вызывают, как правило, неустойчивую, пасмурную погоду. Зимой – частые оттепели, повышение температуры, увеличение облачности, снегопады. В теплое время года – снижение температуры воздуха, увеличение облачности, туманы, обложные дожди. С продвижением к востоку влияние Атлантического океана ослабевает, увеличивается континентальность климата. Зимы становятся более суровыми и холодными, а лето – жарким.

С востока и юго-востока на территорию РБП приходят сухие континентальные воздушные массы. Они приносят зимой ясную погоду с сильными морозами, а летом – сухую и жаркую.

Вторжение арктических континентальных воздушных масс с северо-востока всегда сопровождается похолоданием, порывистым ветром, переменной облачностью. Тропический же воздух реже поступает на территорию РБП. Его влияние проявляется значительным повышением температуры воздуха. Однако в целом зима в мягкая, с частыми оттепелями.

Переход температуры воздуха через 0°C и таяние снега начинается на юге в 3-й декаде марта, на севере и северо-востоке – к началу апреля. Через 2–3 недели температура воздуха превышает 5°C и начинается вегетационный период. Однако возврат холодов и заморозки возможны в мае–июне. В наиболее теплую часть года (июнь–август) среднесуточная температура воздуха превышает 15°C . Сумма температур воздуха за период с устойчивой температурой выше 10°C изменяется в регионе от 2400 в Гомельской области до 1800 на севере Псковской области (рис. 2.3).



Рис. 2.3. Сумма температур воздуха за период с устойчивой температурой выше 10° [Физико-географический..., 1964]

В первой половине ноября температура воздуха становится отрицательной, выпадает снег. Но устойчивый снежный покров образуется в начале декабря.

РБП относится в целом к зоне достаточного увлажнения. Годовая сумма атмосферных осадков составляет 600–650 мм в низинах и на равнинах, на возвышенностях 700–750 мм и более. Около 70 % осадков выпадает в теплую часть года в виде дождя. Зимой преобладают осадки в виде снега. Наибольшая высота снежного покрова наблюдается в конце февраля и изменяется от 10–15 см до 30–35 см с запада: восток и с возрастанием высоты местности.

Для РБП характерна значительная облачность. Осенью и зимой около 85 % времени пасмурно. Весной и летом облачность уменьшается.

Приведенные черты климата присущи относительно большим территориям. Различают также климат приземного слоя воздуха до высоты несколько сот метров на сравнительно ограниченной территории или микроклимат. Микроклимат – это климат городской застройки, опушки леса или поляны в лесу, озера или водохранилища, берега большой реки, низины или вершины холма, болота, сельскохозяйственного поля.

В теплое время года температура воздуха на вершинах холмов и южных склонах примерно на 1–2 °С выше, чем в низинах и на северных склонах. В городе зимой и летом теплее, чем в пригороде и сельской местности. Болота, водоемы, лесные массивы понижают температуру воздуха весной и летом и повышают осенью и зимой.

В рекреационной географии широко используются понятия о температурном комфорте и дискомфорта. В качестве критерия комфортности летних температур принимаются средние суточные температуры воздуха в интервале от 15 до 20 °С [Исаченко, 1998]. Исследуемый регион полностью соответствует этим критериям. Относительно небольшая изменчивость климата, его умеренность делают климат благоприятным для жизни и деятельности человека. Для территории области также можно отметить отдельные положительные особенности климатических условий для здоровья населения. К ним можно отнести относительно не-

большое количество дней с высокой интенсивностью прямой солнечной радиации, в которые происходят фотохимические реакции с образованием фотохимического смога; крайне редки температуры воздуха ниже -35°C , при которых в случаях наличия выбросов от тепловых электростанций и котельных образуется туман, состоящий из замерзшей влаги с высоким содержанием серной кислоты.

Различные схемы медико-климатического районирования могут дать представление об общем влиянии климатического фактора на здоровье населения. Согласно схеме климатического районирования, предложенной А.Г. Исаченко [Исаченко, 1998] регион расположен в наиболее благоприятной зоне. В.В. Виноградова, А.Н. Золотокрылин, А.Н. Кренке предложили методику районирования территории России по степени влияния природных условий на разные стороны жизнедеятельности населения на основе учета восьми зональных факторов с одиннадцатью показателями, а также трех азональных фактора с семью показателями. И с этой точки зрения регион располагается в пределах благоприятной зоны. Природные условия характеризуются как умеренно благоприятные для населения, где экстремальное воздействие природы на жизнедеятельность проявляется редко.

Исходя из рассмотренных показателей на региональном уровне, можно сделать вывод, что климатические условия на территории РБП относительно благоприятные, за исключением некоторых метеорологических параметров в зимний период, неблагоприятно влияющих на сердечно-сосудистую систему и болезни органов дыхания.

Природные воды

Обводненность ландшафта и водообеспеченность населения – важный экологический фактор. Отсутствие питьевой воды может иметь лимитирующее экологическое значение, т. е. служить главным препятствием для заселения и освоения ландшафта. Качество питьевой воды – важнейшая составляющая здоровья населения и один из общих критериев качества жизни населения [Kraas..., 2007].

Озёра. РБП называют страной озёр – их более 5 тысяч. Больше всего озёр в Белорусском Поозерье и Псковской области.

Закономерности распределения и типизация озер Русской равнины тесно связаны с историей формирования рельефа страны и с современным климатом. На влажном севере РБП озер очень много, на юго-востоке их значительно меньше. Можно указать на следующие типы озер:

- 1) тектонические;
- 2) карстовые;
- 4) пойменные.

В Псковской области более 3 тысяч озёр, в том числе четвёртое по величине в Европе – Псковско-Чудское озеро.

В Смоленской области несколько сотен озёр (более 160 с площадью зеркала не менее 1 га). Самое крупное среди них Акатовское (655 га), самое глубокое – Баклановское (28 метров). Самое крупное карстовое озеро – Калыгинское. Среди крупных водохранилищ можно подчеркнуть снабжающие водой Москву Вазузское (площадь 97 км², объём 0,55 км³) и Яузское (площадь 51 км², объём 0,2903 км³) водохранилища на северо-востоке, а также охладители электростанций – Смоленское водохранилище на севере у посёлка Озёрного и Десногорское водохранилище на юге области около города Десногорска.

На территории Брянской области насчитывается 49 крупных озёр. Крупнейшим является озеро Кожаны, площадью около 429 га. Оно является остатком огромного древнего водоёма, вытянутого с северо-запада на юго-восток на 40 км, богато торфом, запасы которого определяются в 38 млн. т. В области имеется много искусственных водоёмов. Некоторые из них занимают значительную территорию. Так, площадь Белобережского озера составляет 300 га, Бытошского пруда – 260 га. В хозяйствах области насчитывается свыше 1000 прудов.

В Витебской области более 2,8 тыс. озёр. Наибольшие по площади – Освейское, Лукомское озёра, а также Дрисвяты, Дривяты, Нещердо, Снуды, Езерище, Струсто, Обстерно и другие.

Крупнейшие водохранилища Могилёвской области – Чигиринское на реке Друть (21,19 км²) и Осиповичское на реке Свислочь (11,87 км²).

Самое крупное озеро в Гомельской области Червоное (площадь 43,6 км²), которое является четвёртым в стране по площади, после Нарочи, Освейского и Дрисвят.

Реки

Водораздел, идущий почти в широтном направлении по линии Белорусская гряда – Смоленско-Московская возвышенность делит Русскую равнину на реки, впадающие в бассейн Балтийского моря, и на южную половину, принадлежащую бассейнам Черного и Каспийского морей.

Днепр – протяжённость 2201 км, площадь бассейна 504 тыс. км². Средний расход воды в устье 1700 м³/с (53,5 км³/год). Скорость течения колеблется от 0,3 до 1,2 м/с на участке до устья Десны; преобладающая скорость течения на нижележащих участках порядка 0,6–0,7 м/с.

Ледостав в верхнем течении наступает в начале декабря, в среднем и нижнем в конце декабря, вскрытие с начала марта в низовьях, до конца марта в верховьях. Питание Днепра смешанное и зависит от той природной зоны, по которой он протекает.

Западная Двина – площадь бассейна 87,9 тыс. км². Длина реки 1020 км. Средний годовой расход воды в устье 678 м³/с. Основную воду река получает за счет талых снеговых вод. Половодье на реке приходится на конец марта (превалирование снегового питания), окончание в начале июня. Высота пика весеннего половодья колеблется чаще в пределах 6–9 м. Высота паводков обычно не превышает 2–3 м.

Болота

Распределены болота на территории РБП неравномерно.

В Псковской области болота занимают около 8–10 % территории области. Вместе с заболоченными территориями – до 16 % или до 8500 км². Всего в регионе 184 болота общей площадью 4625,5 км.

На территории Смоленской области насчитывается около 1,4 тыс. торфяных болот, площадью каждое более 30 га. Общая площадь их превышает 140 тыс. га. Распространены торфяники по всей области, но наибольшие площади они занимают на северо-западе. На 18 наиболее крупных месторождениях, площадь промышленной залежи которых равна 38 тыс. га, запасы торфа составляют 175 млн. т., или 36 % общих запасов торфа области.

Общая площадь болот в Брянской области превышает 100 тыс. га. Средняя заболоченность по области 2,4 %. Почти 90 %

болот имеют площадь до 100 га. Площадь более 1000 га имеют 11 болот. Среди них выделяются два наиболее крупных: в пойме реки Нерусса площадью 7462 га и Кожановское площадью 6984 га.

Общая заболоченность территории Витебской области 8 %. Это в два-три раза больше, чем в других регионах Беларуси. Низинные болота в прошлом были главным объектом мелиоративного строительства, поэтому в настоящее время практически все крупные массивы освоены и трансформированы в сельхозугодья. В мелиоративное освоение также вовлекалась значительная часть переходных болот. Причем мелиорировались как открытые, так и лесные болота, а также занятые кустарниковой растительностью.

В Могилёвской области 1650 болот, они занимают 3,5 % территории области.

На территории Гомельской области насчитывается 1459 болот, занимающих около 13 % ее территории.

Подземные воды

Естественные ресурсы пресных подземных вод распространены по всей территории. Взаимодействие климатических, орографических и геологических факторов определяет неравномерный характер распределения подземных вод, что в целом соответствует региональным различиям поверхностного стока. Большие запасы пресных и чистых подземных вод в межстоличном пространстве имеют хорошие перспективы для их использования в питьевом водоснабжении. Также перспективным является использование и сильно минерализованных вод.

Водоносные комплексы, относящиеся к различным по возрасту отложениям, развитым в пределах отдельных артезианских бассейнов в Днепровско-Донецком бассейне – палеогеновые и мезозойские, в Средне-Русском бассейне – мезозойские, частично палеозойские и верхнепротерозойские.

Грунтовые воды приурочены чаще всего к четвертичным отложениям, представленным песками, гравийно-галечниковым образованиями и песчано-супесчаными прослоями, и линзами в толще относительно водоупорных ленточных и валунных глин и суглинков. Глубина залегания грунтовых вод зависит от рельефа территории. На всхолмленных равнинах она варьирует от 5 до

40 м, уменьшаясь в пределах низменностей и в долинах рек до 1–3 м. Наиболее резкие сезонные колебания уровней грунтовых вод наблюдаются на участках с приречным типом режима. Водобильность четвертичных отложений тесно связана с литологическим составом водовмещающих пород. Воды в большинстве случаев слабоминерализованные (до 1 г/л), в местах загрязнений они агрессивные.

Водоносные комплексы четвертичных порово-пластовых вод, испытывающие влияние факторов антропогенного воздействия, распространены почти повсеместно. Они образуют водоносные горизонты, гидравлически связанные между собой, составляющие единый комплекс мощностью от 5–15 до 80–100 м и более. Коэффициенты фильтрации пород колеблются от тысячных долей до 36–37 м/сут. Воды четвертичных отложений повсеместно используются для водоснабжения сельских населенных пунктов.

Псковская область богата грунтовыми и артезианскими водами. Их накоплению способствует избыточное увлажнение территории.

Грунтовые воды, как правило, располагаются неглубоко. На равнинах и в котловинах между холмами они могут местами выходить на поверхность, соединяясь с болотными водами, или пробиваться в виде источников (ключей, родников). Глубина залегания грунтовых вод во многом зависит от рельефа местности. В условиях озерно-ледниковых равнин глубина их залегания колеблется в пределах 1–3 метров. На юге области, где преобладают зандровые равнины, они залегают на глубине от 1 до 10 метров, а на холмистых участках от 5 до 30 метров.

На территории Псковской области встречаются сульфатно-кальциевые, сероводородные, хлоридно-натриевые и йодобромистые минеральные воды.

Сульфатно-кальциевые воды широко используются на известном курорте Хилово в Порховском районе. Сероводородные воды встречаются на юге области (Великие Луки, Новосokolьники). Хлоридно-натриевые воды известны практически на всей территории области и залегают на глубине от 50 до 300 метров. Известной популярностью пользуются минеральные воды “Псковская”, “Хиловская”.

Территория Смоленской области относится к западной части Московского артезианского бассейна открытого типа. В границах области функционирует зона активного, замедленного и весьма замедленного водообмена.

В зоне активного водообмена (глубина изменяется с запада на восток от 30–70 до 250–300 м) формируются пресные воды. Они относятся к гидрокарбонатному типу. Содержание солей в них не превышает 1,0 г/л.

В зоне замедленного водообмена формируются солоноватые и соленые воды с преобладанием хлоридов и сульфатов. Содержание солей в них от 1–2 до 55 г/л. Глубина зоны изменяется с запада на восток от 150–200 до 500–750 м.

Зона весьма замедленного водообмена охватывает основание осадочного чехла, лежащего в наиболее опущенных участках фундамента. В этой зоне вскрыты пласты каменной соли (Вязьма) и рассолы (Смоленск, Дорогобуж, Ярцево, Вязьма). Содержание хлоридно-натриевых солей в водах изменяется от 50 до 200 г/л и более.

Напорные воды Брянской области принадлежат к двум крупным артезианским бассейнам – Московскому (север и северо-восток области) и Днепровскому (запад и юго-запад области).

В Брянской области три основных горизонта подземных вод. Первый находится в отложениях мела и мергеля меловой системы, второй – в песках меловой системы, а третий, самый глубокий, – в водоносных слоях девонской системы – девонский артезианский горизонт. Питьевое, хозяйственное и промышленное водоснабжение большей, южной, части Брянской области базируется на меловых водоносных горизонтах. Северная часть области, в том числе и город Брянск, потребляет артезианские воды верхнедевонского горизонта. Толща трещиноватых доломитов и известняков мощностью 100–125 м обеспечивает сооружение единичных и групповых скважинных водозаборов (с дебитом скважин 1–3,5 тыс. м³/сут). Воды гидрокарбонатные кальциево-магниевые пресные. Воды меловых водоносных горизонтов отличаются умеренной жёсткостью, незначительным содержанием солей (0,2–0,4 г/л). По мере углубления в девонские известняки жёсткость воды увеличивается, минерализация повышается (до 0,6 г/л).

Область также богата минеральными лечебно-столовыми водами, водами высокой минерализации и рассольными, как правило, бромными водами. Они приурочены к среднедевонским, верхнепротерозойским и архейско-протерозойским отложениям. Недалеко от Брянска фонтанируют артезианские воды с минерализацией 8,4 г/л. Наиболее минерализованные воды приурочены к Унечской впадине, в которой опущены блоки кристаллического фундамента. Вблизи Клинцов ряд артезианских водоносных горизонтов даёт воду с минерализацией от 5 до 45 г/л.

На территории Витебской области сосредоточены большие запасы подземных вод. Область расположена в зоне широкого развития мощной толщи рыхлых антропогенных и коренных достаточно проницаемых пород, где в условиях влажного климата и преобладания количества атмосферных осадков над испарением происходит накопление и возобновление значительных ресурсов пресных подземных вод.

Все водоносные горизонты до глубины 150–250 м находятся в зоне интенсивного водообмена и содержат пресные воды. Исключение составляют лишь участки глубокого вреза речных долин, где отмечается подток минерализованных вод из глубоко расположенных водоносных горизонтов (район г. Полоцка).

Основной подземный сток (около 80 %) формируется в антропогенных отложениях. Здесь ввиду отсутствия регионально выдержанных водоупоров сложился единый водоносный комплекс.

По состоянию на 01.01.2000 г. естественные ресурсы пресных подземных вод в границах Витебской области оцениваются в 3,36 км³/год, что составляет 21,1 % от их объёма по республике в целом [Государственный водный..., 2021]. Прогнозные ресурсы пресных подземных вод области оцениваются в 3,49 км³/год. Средняя величина модуля прогнозных ресурсов (количество ресурсов в м³/сутки на 1 км площади) составляет 238 м³/сут-км². Всего на территории Витебской области разведано 33 месторождения эксплуатационных запасов пресных подземных вод.

В настоящее время в области эксплуатируются все горизонты пресных подземных вод – от антропогенных до протерозойских, при этом основным источником водоснабжения является комплекс верхнедевонских отложений. Водовмещающие породы

этого водоносного горизонта представлены кавернозными и трещиноватыми известняками и доломитами, залегающими на глубине до 130 м. Воды пресные с минерализацией до 0,4 г/л, гидрокарбонатного кальциево-магниевого состава.

Для водоснабжения сельских населенных пунктов, поселков городского типа и районных центров в качестве дополнительного источника используются воды четвертичных отложений. Грунтовые воды используются колодцами и одиночными скважинами, как правило, с небольшой производительностью. Грунтовые воды удовлетворительного качества, местами в пределах населенных пунктов отмечается повышенное содержание нитритов, нитратов и хлоридов как результат бытового загрязнения.

На территории Витебской области широко распространены разнообразные по химическому составу и свойствам минеральные воды. Это сульфатно-хлоридные (хлоридно-сульфатные), хлоридно-натриевые, гидрокарбонатно-хлоридные (хлоридно-гидрокарбонатные) бромные минеральные воды.

По данным государственного водного кадастра в Могилевской области имеется 44 месторождения пресных подземных вод, из которых 24 эксплуатируются. Эксплуатационные запасы подземных вод составляют 837,5 тыс. м³/сут., из которых используются 543,95 тыс. м³/сут. По данным статотчетности за последние 5 лет (2006–2011 гг.) объем добычи подземных вод в Могилевской области сократился на 21,5 млн. м³, или на 16,8%. Использование подземных вод на хозяйственно-питьевые нужды сократилось на 32,8 млн. м³, использование на производственные нужды – на 1,0 млн. м³. Объем сброса сточных вод в водные объекты уменьшился на 13,6 млн. м³ [Государственный водный..., 2021].

Подземные воды на территории Гомельской области приурочены к осадочным отложениям Припятского и Оршанского артезианских бассейнов.

В разрезе осадочных образований территории Гомельской области выделяется две зоны: зона пресных вод и зона соленых вод и рассолов. Разделены они глинистой толщей средней юры.

Для водоснабжения городов и населенных пунктов области пресными водами для питьевых и промышленных целей в основном используются подземные воды меловых, палеоген-неогено-

вых, в меньшей степени четвертичных и юрских отложений. Отбор подземных вод осуществляется групповыми водозаборами, а также одиночными скважинами и колодцами [Государственный водный..., 2021]. Воды антропогенных отложений используются главным образом для сельскохозяйственного водоснабжения.

На территории области в пределах Припятского артезианского бассейна выделен ряд различных по степени концентрации и химическому составу горизонтов минерализованных вод, которые распространены в перми, карбоне, надсолевых, внутрисолевых, межсолевых, подсолевых отложениях девона. Концентрируя в себе значительные количества важных макро- и микроэлементов они могут быть использованы в промышленных целях и используются в лечебных и бальнеологических.

Почвенный покров

РБП, согласно почвенно-географическому районированию [Национальный атлас Беларуси, 2002; Национальный атлас России, 2007], лежит в пределах бореального географического пояса, Европейско-Западно-Сибирской таежно-лесной почвенно-биолиматической области и занимает подзону дерново-подзолистые почвы и дерново-подзолы южной тайги. В составе данной подзоны выделяются почвенные провинции равнинных территорий – Прибалтийская и Среднерусская. На большей части региона распространены дерново-подзолистые почвы. Другие типы почв (подзолистые, дерновые, пойменные, болотные) имеют заметно меньшее развитие.

Особенности природных условий территории региона способствуют формированию на большей его части дерново-подзолистых почв (рис. 2.4). Реже встречаются типичные подзолы, дерновые, различные виды болотных и пойменных почв. По составу подстилающих пород они подразделяются на песчаные, супесчаные, суглинистые. Отмечается низкое содержание гумуса и деградация плодородия, а в результате прекращения мелиорации местами развивается водная эрозия почв.

Одним из существенных факторов, в большой степени способствующих деградации почвенного покрова республики, явилось осуществление широкомасштабной мелиорации (1960–1980-е гг.). В Белорусском Полесье, например, было осушено

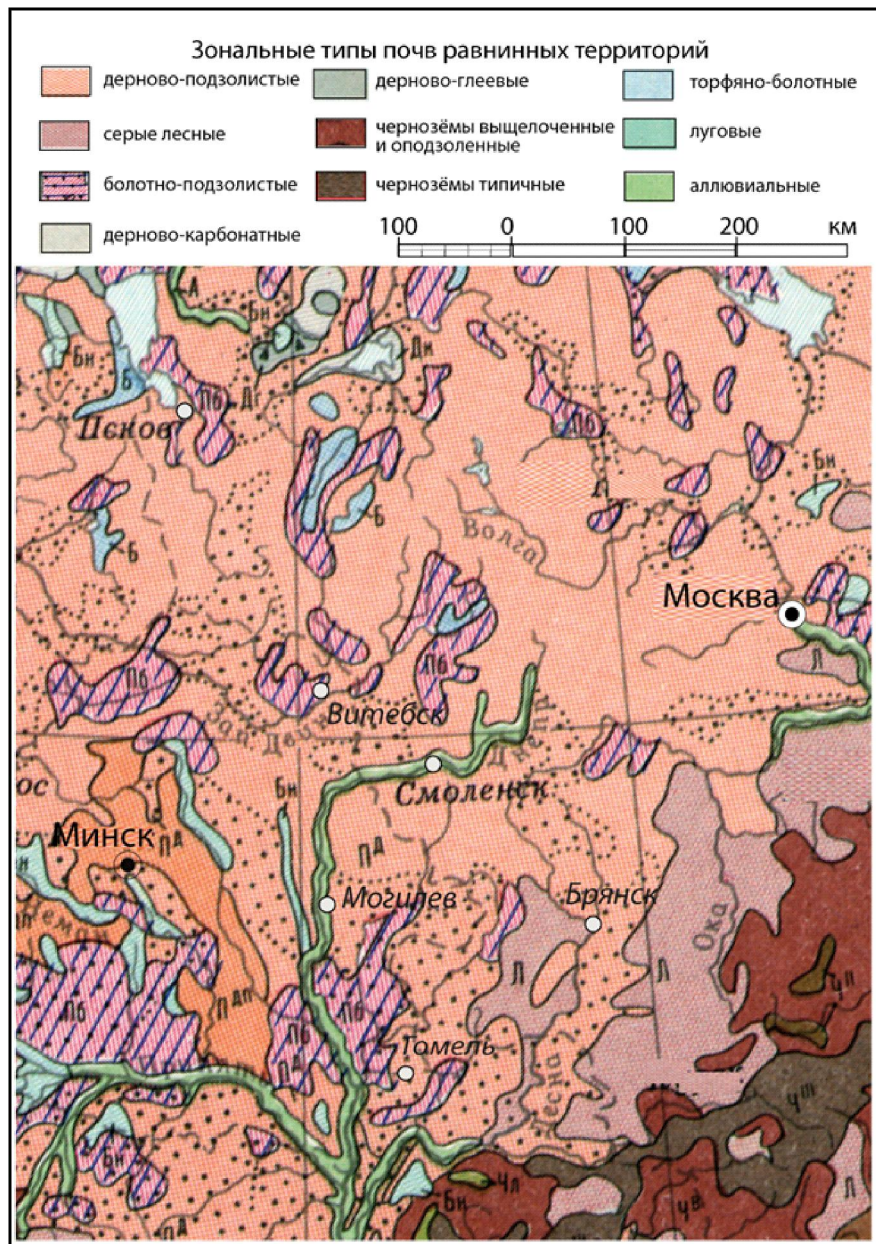


Рис. 2.4. Почвы [Физико-географический..., 1964]

свыше 40 % заболоченных территорий. В настоящее время в республике полностью деградировало около 223 тыс. га торфяных почв, на которых слой торфа разрушен полностью, или составляет менее 30 см.

Растительный мир

Одним из главных факторов, формирующих окружающую среду, является растительность. Особенно значительна ее роль в создании микроклимата местности. Наряду с выделением кислорода, изменением радиационного баланса, сглаживанием амплитудных колебаний температуры, ослаблением ветрового режима, пылеулавливанием и поглощением шума, древесная растительность активно обогащает атмосферу летучими органическими веществами – фитонцидами.

РБП находится в зоне смешанных лесов. Естественный растительный покров занимает значительную территорию и представлен лесными, луговыми и болотными сообществами (рис. 2.5).

Природная флора является ценным источником пищевого, лекарственного и технического сырья. Свыше 500 видов растений обладают полезными свойствами и используются в народном хозяйстве.

Значительные часть полезных растений – черника, голубика, клюква, рябина красная, калина, брусника – сосредоточена в лесах. Лес также является источником древесины, выполняет экологические, рекреационные и оздоровительные функции. Все это является важным фактором межстоличного положения региона, являющегося источником пищевого, лекарственного и технического сырья для крупных мегаполисов.

Территория РБП лежит в пределах двух подзон лесной зоны: южно-таежной с преобладанием зеленомошных травяно-кустарничковых лесов и производных от них мелколиственных лесов и широколиственно-хвойной, с примесью широколиственных пород в древостое. На юге региона находятся дубравно-травяные леса, луговые степи. Луговые угодия размещены в поймах больших и малых рек. Пойменные и заливные луга и пастбища являются лучшими кормовыми угодьями.

Наиболее привлекательными в рекреационном плане являются территории, занятые лесами и болотами, многочисленные

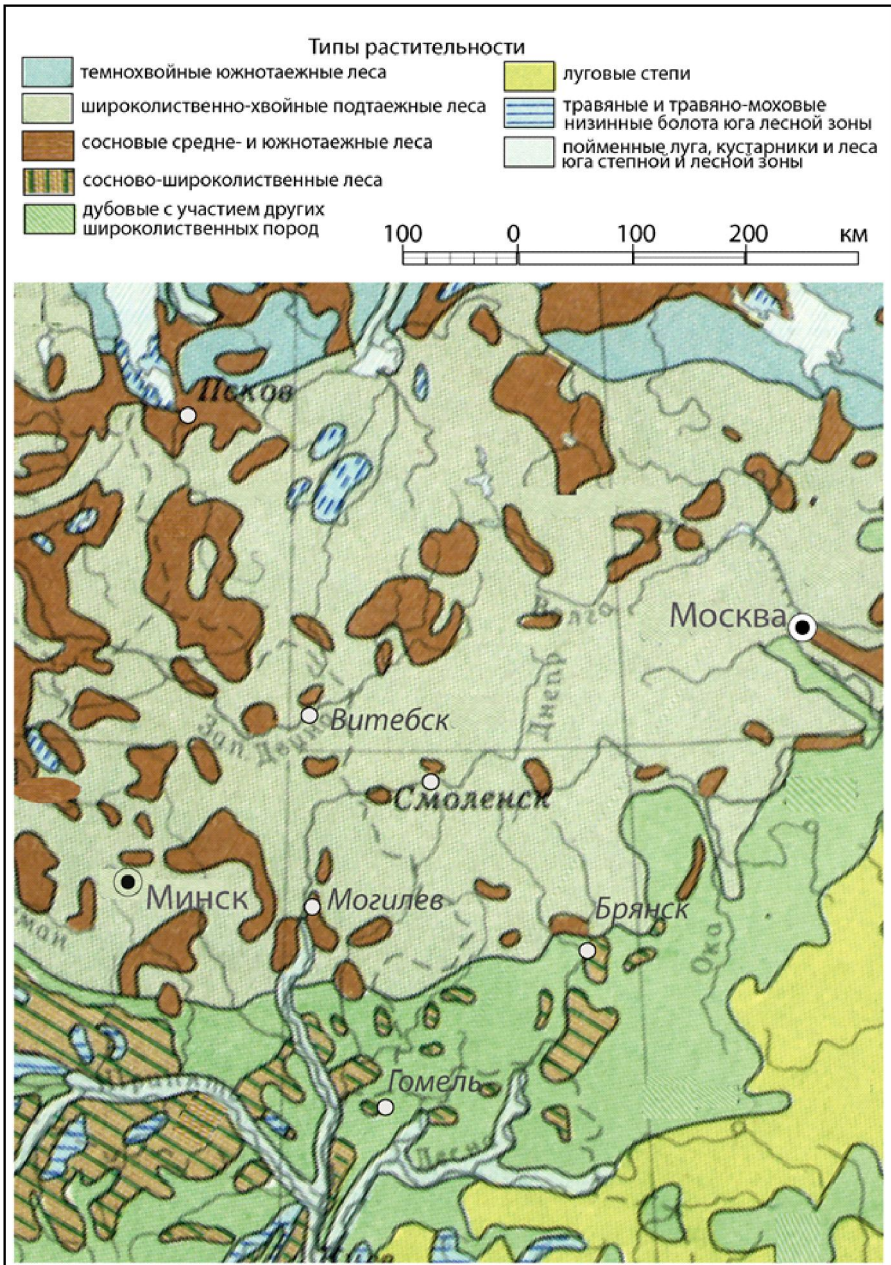


Рис. 2.5. Растительность [Физико-географический..., 1964]

озёра. Этот потенциал ещё далеко не полностью используется, экологически благополучное межстоличье может выполнять функции здравницы для мегаполисов.

Животный мир

Положение территории исследования на границе двух природных зон определяет многообразие животного мира. Здесь встречаются обитатели тайги и широколиственных лесов, лесостепей и лугов, болот и водоемов. Охотничьи животные представлены следующими видами: кабан, косуля европейская, лось, благородный олень, медведь бурый, волк, лисица, енотовидная собака, рысь, барсук, куницы, ласка, горноста́й, хори, норки, выдра, зайцы беляк и русак, бобр речной, крот европейский, летяга, белка, хомяк, ондатра, водяная полевка.

На территории РБП высока доля охотничье-промысловых видов млекопитающих и птиц. Богатый состав ихтиофауны (более 65 видов рыб) является хорошей базой для развития экологического туризма, некоторые виды рыб могут использоваться для разведения (карась, плотва, линь, краснопёрка, окунь, судак и др.). Ряд представителей фауны региона имеют ресурсное значение и используются в хозяйственной деятельности. В настоящее время к ресурсным видам животных из позвоночных относят 19 видов млекопитающих, 30 видов птиц и 1 вид рептилий, а из беспозвоночных 2 вида – узкопалый рак и виноградная улитка. Важное хозяйственное значение имеют промыслово-охотничьи виды животных: лось, кабан, косуля, олень, волк, два вида зайцев, бобр, ондатра. Из птиц – массовые виды водоплавающих, глухарь, тетерев, в некоторых хозяйствах – серая куропатка, рябчик, вальдшнеп.

Природные зоны – особенности их распространения

Базисной основой ландшафта страны служит обширная Русская платформа. Ее рубежами и очерчиваются границы природной страны. В условиях тектонической устойчивости и лишь малозначимых колебаний платформы по вертикали, многократные трансгрессии морей обусловили формирование многослойных и почти ненарушенных напластований осадочного чехла. Такой характер геологического развития повлек за собой образование равнинного рельефа. Поэтому именно пластовые равнины и

возвышенности, а также аккумулятивные низины и оказались геологически обусловленными формами рельефа.

Хотя страна оказывается ареной взаимодействия арктических, полярных и тропических воздушных масс, климат формируется при ведущей роли адвекции воздушных масс Атлантики. В пределах равнины имеет место яркая зональность как теплообеспеченности, так и атмосферного увлажнения ландшафта. Обильное снегонакопление обуславливает приоритетный вклад в значения наземного стока водных масс.

Таким образом, как местоположение и обширность размеров страны, так и ее равнинная поверхность привели к формированию зональной картины ландшафта.

В основу природного районирования территории положены главные закономерности распределения и развития природных комплексов, определяющиеся широтным и высотным положением на материке и в системе воздушной циркуляции, рельефом и геологическим строением, воздействием хозяйственной деятельности человека и другими причинами. Территория РБП целиком входит в природную страну Восточно-Европейская равнина и подразделяется на четыре провинции: Прибалтийская моренно-холмистая озёрная равнина со смешанными лесами; Валдайско-Смоленско-Московская возвышенность с моренно-холмистым рельефом и смешанными лесами; Заболоченная зандровая равнина Полесья с сосново-широколиственными лесами; Север Среднерусской возвышенности с широколиственными и хвойноподтаёжными лесами (рис. 2.6).

Под природной страной понимается часть материка, обладающего единством геолого-геоморфологического строения и особенностей циркуляции атмосферы, связанных с её географическим положением. Крупные черты рельефа и условия формирования климата определяют состав, характер и степень выраженности широтных природных зон на равнинах.

Природная провинция является частью страны и выделяется в основном по сочетанию биоклиматических особенностей и характера рельефа. Провинции сгруппированы в равнинных территориях по зональному признаку.

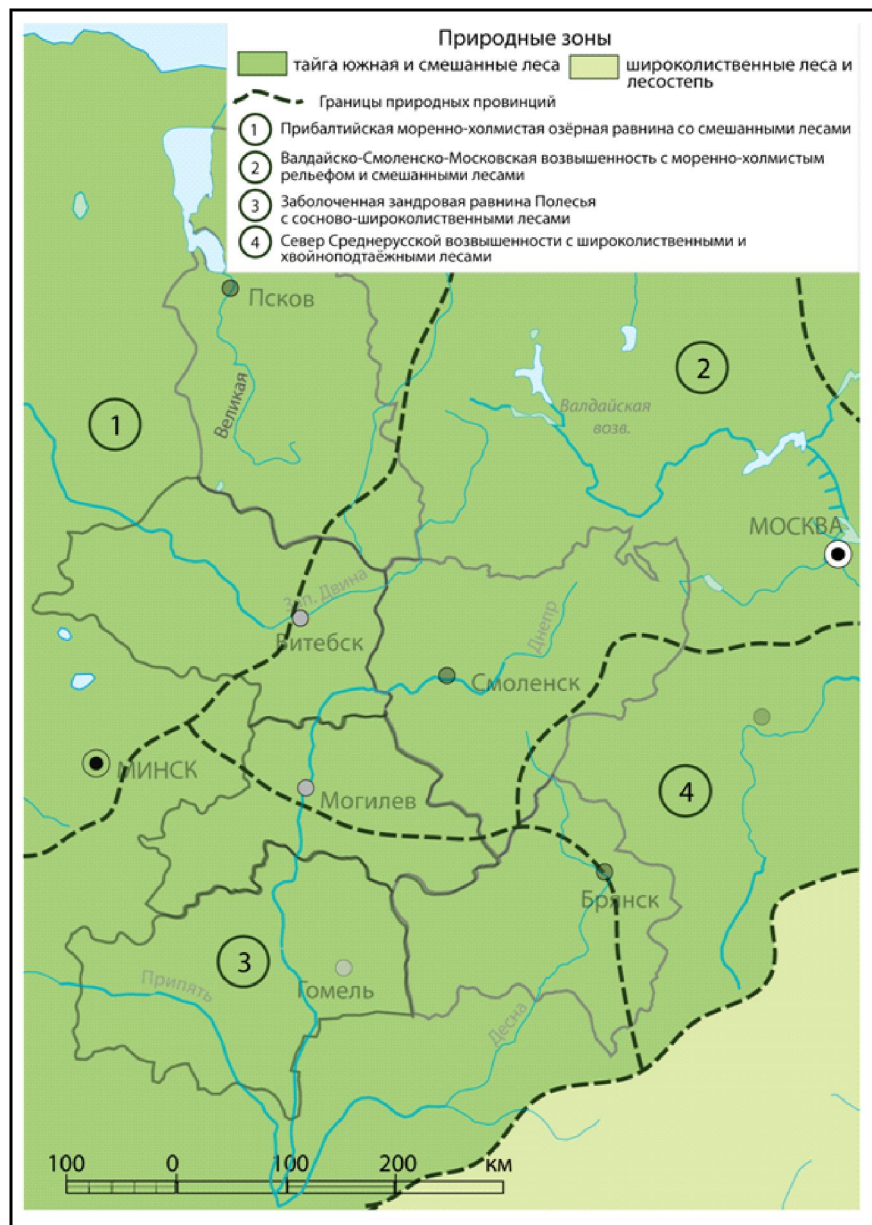


Рис. 2.6. Физико-географическое районирование
[Физико-географический..., 1964]

Деятельность человека и его воздействие на территорию

Экологическая ситуация на территории РБП в последние годы оставалась относительно благополучной. Высокие темпы экономического роста не сопровождались усилением воздействия на окружающую среду. Это делает межстоличное пространство привлекательным в экологическом отношении регионом как потенциальная рекреации.

В структуре земельного фонда продолжились благоприятные в экологическом отношении изменения, связанные со снижением доли пахотных и увеличением доли лесных земель. Общая площадь, занятая природными экосистемами (лесными, луговыми, болотными и водными), в два раза превысила таковую, занятую угодьями, преобразованными хозяйственной деятельностью (пашней, застроенными и нарушенными землями). Данное соотношение естественных и измененных хозяйственной деятельностью природных комплексов способствует сохранению экологического равновесия, а также ландшафтного и биологического разнообразия.

Вместе с тем продолжали действовать факторы, вызывающие проблемные ситуации, связанные с загрязнением окружающей среды и деградацией природно-ресурсного потенциала. Они обусловлены, во-первых, функционированием производственного комплекса, во-вторых, трансграничным переносом загрязняющих веществ, в-третьих, наличием унаследованных проблем, не решенных в прошлом.

Приоритетные экологические проблемы включают в себя радиоактивное загрязнение территории, загрязнение атмосферного воздуха, загрязнение поверхностных и подземных вод, загрязнение и деградацию почв, образование и накопление отходов.

Основная тяжесть последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС пришлось на Гомельскую область (рис. 2.7). Из наиболее загрязненных территорий в чистые районы страны были переселены свыше 135 тысяч человек из 470 населённых пунктов, в том числе с 295 населённых пунктов Гомельщины.

За годы, которые прошли после аварии (период полураспада цезия-137 – 30,1671 лет), была создана и функционирует система радиационного контроля и мониторинга, которая разработана



Рис. 2.7. Карта радиоактивного загрязнения нуклидом цезий-137 на 1996 год [Карта радиоактивного...]

и финансируется за счёт государственного бюджета. Действует система проведения защитных мер в агропромышленном производстве, что позволяет держать под контролем производство сельскохозяйственной продукции, осуществляется комплекс мер по повышению уровня медицинского обслуживания пострадавшего населения, действует, хотя и не в полном объёме, система социальной защиты всех категорий пострадавшего населения. Со-

зданная законодательная и нормативно-правовая база по всем направлениям преодоления последствий катастрофы.

В результате аварии на Чернобыльской АЭС 26 апреля 1986 года часть территории Брянской области была загрязнена долгоживущими радионуклидами (главным образом Злынковский, Климовский, Клинцовский, Новозыбковский, Красногорский и Гордеевский районы). В 1999 году на территории с уровнем загрязнения выше 5 Ки/км² проживало 226 тыс. человек, что составляет примерно 16 % населения области.

Вследствие аварии на Чернобыльской АЭС радионуклидами загрязнено 30 % общей площади лесного фонда Брянской области. С учётом уровня радиоактивного загрязнения лесов внесены изменения в режим ведения лесного хозяйства. Прекращены все виды деятельности в лесах с плотностью загрязнения 15 и выше Ки/км².

Особо охраняемые природные территории Псковской области включают охраняемую Рамсарской конвенцией Псковско-Чудскую приозёрную низменность, Себежский национальный парк, Полистовский заповедник и Ремдовский заказник – объекты федерального значения. На территории Смоленской области созданы национальный парк «Смоленское Поозерье» и природный парк «Гагаринский». В Брянской области действует государственный природный биосферный заповедник «Брянский лес».

На территории Витебской области расположены два национальных парка – Браславские озёра (полностью) и Нарочанский (частично), а также Березинский биосферный заповедник (частично) общей площадью 131,8 тыс. га, или 3,3 % от территории области (по этим показателям Витебская область находится на первом месте среди всех областей Беларуси). Припятский национальный парк расположен на западе Гомельской области. Площадь национального парка составляет 188 485 га. Южная часть его представлена особо охраняемой природной территорией площадью 85 841 га.

В целом можно заключить, что за исключением закрытых зон регион относится к вполне благополучным в экологическом отношении и окружающая природная среда благоприятна для инвестиций в развитии рекреационной и сельскохозяйственной деятельности.

ГЛАВА 3.

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ: РОЛЬ ТОТАЛЬНЫХ И РЕГИОНАЛЬНЫХ СТОЛИЦ

Н.Н. Баранский, оценивая роль городов и транспортных сетей как основы регионального развития, писал: «Города плюс дорожная сеть – это каркас, это остов, на котором всё остальное держится, остов, который формирует территорию, придает ей определенную конфигурацию» [Баранский, 1980б, с. 207]. Действительно, исследуя транспортные сети и города в историко-географическом аспекте, можно понять многие проблемы регионального развития. Развитие городов и транспортных сетей отражает главный путь пространственного развития любого региона, включая российско-белорусское приграничье.

Союзное государство нуждается в едином транспортном пространстве. Транспорт и транспортная сеть играли и играют роль скрепа в любом государстве, регионе, обеспечивают его внутреннюю и внешнюю связность. Что касается роли транспорта как регионального скрепа и актора межрегиональных связей, то эволюция транспортной системы нынешней территории российско-белорусского приграничья отражала изменения как в системе расселения, так и на транспорте. Развитие транспорта, появление нового его вида практически всегда сопровождалось со временем появлением этого нового вида транспорта в регионе. Не только транспорт влиял на региональное развитие, но и региональное экономическое развитие, развитие системы расселения, административные и институциональные преобразования требо-

вали обеспечения связности и тем самым способствовали развитию транспорта.

С развитием транспорта связана такая черта географического положения как транзитность. Транзитность для отдельных территорий превращается в функцию и важнейший фактор их динамики. Положение на транспортных путях прямо и косвенно влияет на национальное, региональное и локальное развитие. Благодаря транзитному положению и наличию особой инфраструктуры (авторемонт, АЗС, гостиницы, общепит и др.) сохраняются многочисленные небольшие поселения по основным дорогам, связывающим крупнейшие города. Транспортная связность через транспортную доступность может способствовать развитию сервисных отраслей, особенно таких, как торговля, туризм и др. Связность регионов наряду с транспортом обеспечивает такая отрасль, как связь. Вместе они образуют коммуникационный комплекс, от развития которого зависит развитие любой территории. В современных условиях роль коммуникационного комплекса как фактора пространственного развития возрастает. Транспорт выполняет роль скрепа территории, особенно значима роль транспортной связности для трансграничных территорий и регионов.

Среди историко-географических работ, в которой взаимосвязано рассмотрены вопросы развития транспорта и расселения отдельных регионов российско-белорусского приграничья, в первую очередь необходимо выделить монографию псковских исследователей [Манаков, Мартынов, Дементьев, 2017]. Главным её достоинством является попытка взаимосвязанного рассмотрения развития системы расселения и транспортной системы. При том, что проблемам развития российско-белорусского приграничья посвящены многочисленные публикации, включая монографии и статьи, до настоящего времени публикаций по вопросам развития транспортной системы всего российско-белорусского приграничья нет. Есть отдельные статьи по развитию отдельных видов транспорта в областях приграничья. Особое место занимает серия историко-географических публикаций по развитию транспорта на Северо-Западе [Мартынов, Сазонова, 2017а; Мартынов, Сазонова, 2017б; Мартынов, Сазонова, 2017в; Мартынов, Сазо-

нова, 2017г; Мартынов, Сазонова, 2017д]. В 2020 г. по результатам исследования по гранту РФФИ вышла монография смоленских географов, в которой были рассмотрены проблемы взаимообусловленного развития транспорта и туризма в приграничных с Республикой Беларусь регионах России [Транспорт..., 2020]. До настоящего времени ни отечественными, ни зарубежными исследователями не рассмотрены воедино вопросы развития транспорта и транспортной сети, формирования единой транспортной системы, влияния транспорта на развитие всего российско-белорусского приграничья.

Чтобы понять современную ситуацию, перспективы его развития необходимо заглянуть в прошлое, поскольку историко-географический анализ позволяет понять истоки проблем текущего времени. Еще в начале XX века создатель первой в России кафедры экономической географии В.Э. Ден писал: «Если мы оторвем то, что есть, от того что было, то нередко отрежем себе путь к пониманию» [Ден, 1908, с. 4]. Поэтому познание транспортной сети, её влияния на региональное развитие, современные трансграничные процессы возможно сквозь призму эволюционной географии.

Путь «из варяг в греки» как система водных и сухопутных коммуникаций, связывающих Скандинавию и Византию, бассейны Чёрного и Балтийского морей начал функционировать в IX веке. Его основу составляли Днепр с притоками, Западная Двина с притоками, Ловать с Ильменем и далее Ладожское озеро и Нева. В большинстве традиционных исторических работ в качестве главного маршрута указана Ловать, через которую можно попасть в Ильмень и далее через Волхов и Ладожское озеро в Неву. При этом авторы исходили из текста «Повести временных лет», в котором «Тут был путь из Варяг в Греки и из Грек по Днепру, а в верховьях Днепра волок до Ловоти, а по Ловоти можно войти в Ильмень, озеро великое, из этого же озера вытекает Волхов и впадает в озеро великое Нево, и устье того озера впадает в море Варяжское» [Повесть..., 2012]. Однако путь из «варяг в греки» не ограничивался в западной его части Ловатью. Важную роль играли Западная Двина, Западный Буг, Неман. Позднее именно между Березиной и Западной Двиной, Припятью и Западным Бугом,

Припятью и Неманом были построены гидротехнические сооружения, соединившие бассейны рек Черного и Балтийского морей.

Основной путь «из варяг в греки» охватывал реки бассейна Днепра, Западной Двины, Невы. Межбассейновые связи обеспечивались сухопутным (гужевым) транспортом. Известный отечественный географ, один из первых исследователей пути «из варяг в греки» С.В. Бернштейн-Коган полагал, что путь «из варяг в греки» не имел важного транзитного значения в торговых связях Византии и Скандинавии [Бернштейн-Коган, 1950]. Путь играл более значимую религиозную, просветительскую и инновационную роль. По его мнению, главный торговый путь пролегал по Западной Двине, а не по Ловати. Вместе с тем, он первым указал на балтийский вектор связей смоленских земель и на то, что граница между преимущественным влиянием Византии и Скандинавии проходила между Смоленском и Киевом. Смоленские, полоцкие, витебские, псковские и новгородские земли в силу лучшей транспортной доступности, больше тяготели к Скандинавии. Развитию связей между Киевскими, Смоленскими, Полоцкими и Новгородскими землями способствовало образование в конце IX века централизованного древнерусского государства, в котором главными ядрами выступали Новгород и Киев. Смоленск, располагавшийся между Киевом и Новгородом, имел тесные политические и экономические связи и с первым, и со вторым. Вступая попеременно в союз с каждым из них, Смоленск получал возможность определять ход отношений между мощными северным и южным политическими центрами [Яськова, 2009, с. 373]. Смоленщина, благодаря уникальному географическому положению на стыке бассейнов Днепра, Западной Двины и Волги, «прежде других вошла в историческую жизнь Руси как передаточное торговое место, как узел, стягивающий в себя пути для сцепления трех важнейших магистралей исторической жизни русского мира» [Красноперов, 1884, с. 68].

В связи с усилением и развитием торговых связей между Полоцкими и Смоленскими землями, городами в верховьях Днепра и среднего течения Западной Двины, начался процесс формирования особого Днепро-Двинского региона, через который проходили транзитные пути из Черного в Балтийское море. На ранней

стадии его становления основными ядрами стали центры соответствующих княжеств. В дальнейшем в районообразовании повысилась роль Витебска, еще позднее Могилева.

Тогда же в IX–X веках на территории современного российско-белорусского пограничья произошло выдвижение на первые роли Смоленска, Турова, Полоцка и Витебска, которые вместе с Псковом и Изборском являются старейшими городами региона. Положение на важнейших торговых путях способствовало их превращению в основные центры с развитыми административными и экономическими функциями. Все эти города со временем стали центрами соответствующих земель. Самым большим и значимым среди них в XI–XIII веках был Смоленск, основанный в 863 году. Возвышение Смоленска в значительной степени было обусловлено его географическим положением. Город находится посередине между Киевом и Новгородом, с одной стороны, с другой – чуть ниже его по течению Днепр меняет направление с юго-западного на южное. Недалеко от Смоленска Днепр с притоками наиболее близок к Западной Двине с притоками. Смоленск являлся местом, через который осуществлялась перевалка товаров из бассейна Черного в бассейн Балтийского моря и наоборот. В городе имелась специальная инфраструктура, обеспечивающая потоки товаров. Как отмечал известный историк Л.В. Алексеев: «Смоленск контролировал важнейшую водную коммуникацию древности – путь из варяг в греки. В IX–X вв. город был известен византийцам и скандинавам (а последние не только здесь торговали, но также и жили)» [Алексеев, 1980].

С нашествием половцев в XI в. на южнорусские земли значение этого пути снизилось. С формированием централизованного древнерусского государства – Киевской Руси территория современного российско-белорусского приграничья оказалась между двумя важнейшими городами (Киевом и Великим Новгородом), фактически выполнявшими столичные функции. Из других городов столичные функции в той или иной мере выполняли в разное время и оказывали влияние на данную территорию Чернигов, Владимир. Однако водные коммуникации не ограничивались только Днепром и Западной Двиной. Большинство городов того времени находилось на их притоках. Поэтому важную роль для обеспече-

ния связности между городами играли Припять, Десна, Сож и другие реки. В XII веке только в Днепро-Двинском регионе, включающем в настоящее время Смоленскую, Витебскую и Могилевскую области, имелось более десяти городов: Кричев, Мстиславль, Пропойск (на территории современной Могилевской области), Копысь, Сураж, Браслав, Витебск, Полоцк (на территории современной Витебской области), Смоленск, Ростиславль, Дорогобуж, Красный, Ельня и др. (на территории Смоленской области).

Вдоль водных путей возникли различные поселения, которые являлись центрами сельского хозяйства, ремесел. Часть из них (Вержавск, Мстиславль, Копысь, Орша, Жижец и др.) в бассейне Западной Двины и Днепра являлась городами. Своим рождением и развитием они были обязаны, прежде всего, своему транзитному положению на пути «из варяг в греки». Путь «из варяг в греки» вовлек все эти города и другие поселения в круговорот различных связей и отношений тогдашнего мира. Встречающиеся на пути естественные остановочные пункты у племенных и просто торговых центров приводили к торговле и обмену сначала продовольствия и местных природных богатств (мед, воск, меха и т. д.) на товары проезжих негоциантов, а позднее, с разрастанием центров и возникновением производств, в торговлю включались и ремесленные изделия, производимые в этих центрах. Во всех центрах этого периода чувствуется громадное влияние мировой торговли – с Южной Русью, со Скандинавией, с Прибалтикой и Арабским Востоком. Это была торгово-ремесленная стадия, «предгородская», так как ремесло в городах этого времени в Восточной Европе не преваляло [Алексеев, 1980].

По мнению историков, основной путь в Новгород лежал через волоки, связывающие притоки Днепра и Ловать. Не ставя под сомнение наличие торговых путей между Скандинавией и Византией, тесных транспортных связей городов Поднепровья с Новгородом, в середине XX века известный отечественный географ С.В. Бернштейн-Коган высказал сомнение, что главный путь включал волоки из бассейна Днепра в Ловать. В пользу Западной Двины как главного пути на Балтику он называет меньшее число волоков, а также меньшее расстояние от устья Западной Двины по сравнению с устьем Невы до Готланда – одно-

го из главных центров норманнов [Бернштейн-Коган, 1950]. Подобные сомнения неоднократно высказали и другие исследователи и в последнее десятилетие: «... указанный в летописи волок невозможен, так как верховья Днепра и Ловати не подходят близко друг к другу, к тому же между Ловатью и Днепром находится Западная Двина» [Гапеев, Кононов, 2009]. По-видимому, в «Повести временных лет» допущен пропуск, и путь проходил (в современных названиях рек и морей) по Балтийскому морю, р. Нева, Ладожскому озеру, р. Волхов, озеру Ильмень, р. Ловати, р. Кунье, р. Сереже, волок ~ 30 км, р. Торопе, р. Западной Двине, р. Каспле, озеру Касплинскому, волок ~ 30 км, р. Катыни, р. Днепр, Черному морю» [Федотова, 2019]. Не вступая в дискуссию с авторами разных точек зрения относительно самого маршрута, отметим, что именно водный транспорт играл основную роль в связях городов Киевской Руси, а позднее – самостоятельных княжеств, образовавшихся на месте централизованного древнерусского государства. В зимнее время, когда навигация была невозможна, реки использовались гужевым транспортом.

Путь «из варяг в греки» потерял своё значение в XI веке, когда ему на смену пришли отношения с городами и странами Западной и Северной Европы. Днепр постепенно терял свое значение для дальних, но сохранял для ближних торговых связей. Есть мнение, что именно прекращение связей «из варяг в греки» привело к распаду Киево-Новгородской Руси [Мартынов, Сазонова, 2017а].

Распад в XII веке централизованного древнерусского государства на самостоятельные княжества переформатировал торговые связи. Киев, потеряв столичные функции, перестал быть и фокусом торговых связей. Одновременно стали развиваться связи между центрами самостоятельных княжеств. Во второй половине XII в. началась консолидация литовских земель. В середине XIII века в Понеманье процесс подъема и заметного повышения роли Литвы продолжился, и на политической карте Восточной Европы появилось Великое княжество Литовское. Становление и развитие Великого княжества Литовского привело к переформатированию экономических и политических связей государств

в среднем течении Днепра и Западной Двины. Новые связи способствовали изменениям в сети водных и сухопутных коммуникаций.

В середине XII – начале XIII в. Смоленская и другие земли вступили в свой следующий этап. Низовья Днепра были заняты ордынцами, и после Четвёртого похода крестоносцев Константинополь был разрушен, а главный центр торговли переместился в Венецию.

Путь по Днепру стал иметь внутреннее значение, торговые пути этого времени начали приобретать иное направление – широтное, вдоль Западной Двины, что в XIII в. получило особое развитие. Этому способствовало основание в низовьях Западной Двины Риги. Однако «расположение городов Смоленской земли (их теперь стало довольно много) не имело связи с торговыми путями в той степени, как это было ранее» [Алексеев, 1980]. Параллельно возник и развивался другой путь из Балтийского моря через Западную Двину, Днепр в Угру и Оку, далее в Волгу, известный как путь из «варяг в арабы». На данном транзитном пути в качестве опорного центра, помимо Смоленска, выступал Дорогобуж.

По мере становления новых городов все большую роль стали играть сухопутные коммуникации. Одновременно с возвышением Москвы, становлением её как важнейшего политического и экономического центра Северо-Восточной Руси, развитием Великого княжества Московского, усилилось значение сухопутных дорог связывающих её со Смоленском. В связи с возрастанием роли Москвы и северо-восточного вектора связей повысилось и значение Вязьмы, возникшей в XIII веке как главного центра на пути из Смоленска в Москву.

Перенос столицы Великого княжества Литовского из Новоградка в Тракай, а затем в 1323 г. в Вильну, превратил последнюю в важный политический центр Восточной Европы. Новая столица стала своеобразным «фокусом» для значительной территории. Развитию сухопутных связей способствовал распад в XII веке централизованного древнерусского государства и формирование самостоятельных княжеств. Расширение границ Великого княжества Литовского в XI–XV вв., включение в его состав полоцких, туровс-

ких, витебских, брянских и смоленских земель способствовало развитию их связей с новой столицей.

Торговые связи поселений Смоленских, Полоцких и Псковских земель были в большей степени ориентированы на города Прибалтики. Прибалтийский вектор усилился после основания в середине XII века Колываня (ныне Таллинн). В течение XIII в. на побережье Балтийского моря за короткое время были основаны Рига, Мемель (ныне Клайпеда), Пернов (ныне Пярну), Кенигсберг (ныне Калининград), Виндау (ныне Вентспилс) и др.

В середине XIII века к числу основных городов нынешней территории российско-белорусского приграничья добавился Брянск, ставший центром большого по территории княжества. В XIV–XV веках большая часть земель территории современного российско-белорусского приграничья вошла в состав Великого княжества Литовского. При этом экономические связи в составе нового государства не только сохранились, но и получили дальнейшее развитие. Главными ядрами северо-восточной части Великого княжества Литовского являлись Смоленск, Витебск и Полоцк, которые в дальнейшем стали центрами соответствующих воеводств.

Более важная роль стала принадлежать связям по Западной Двине, которые заметно активизировались после основания Риги и ряда других городов на Балтике в XIII–XIV веках. Наряду с водными путями развивались и сухопутные коммуникации, которые обеспечивал гужевой транспорт. Сухопутные дороги Смоленской земли частично повторяли водные (вдоль берегов рек, зимой по их замерзшему руслу), а частично пролегли самостоятельно в отдалении от каких-либо рек. Сухопутных дорог в древности было гораздо меньше, чем водных коммуникаций. В домонгольское время сухопутные дороги почти никогда специально не прокладывались, а использовались уже наезженные пути между селениями. «Дороги прямоезжие» в полном смысле этого слова, т.е. дороги через леса и болота, появились гораздо позже [Алексеев, 1980]. Сухопутный транспорт также обеспечивал межбассейновые торговые связи. Тот же «путь из варяг в греки» не являлся чисто водным, на отдельных небольших участках он дополнялся сухопутными дорогами. Увеличение грузоподъемности судов ис-

ключило использование волоков для перехода из одного бассейна в другой.

Иначе развивалась Псковская земля, которая в середине XIV века обрела независимость от Новгорода и стала самостоятельной Псковской республикой. Основание в 1201 году Риги, которая стала главным посредником в торговых отношениях между Востоком и Западом в этой части Европы, повысила роль Балтийского региона в экономических связях территорий Верхнего Днепра и Среднего течения Западной Двины. В дальнейшем главная роль в торговле стала отводиться Ганзе, с которой тесные отношения имели Псков, Витебск, Полоцк, Смоленск и др.

Развитию гужевых дорог способствовало становление новых политических и экономических центров. Многочисленные войны периодически вносили изменения в политический ландшафт территорий Верхнего Днепра и среднего течения Западной Двины.

В начале XV века Смоленское княжество вошло в состав Великого княжества. В начале XVI века Москва вернула контроль над Смоленском, Брянском. Поскольку смоленская, брянская, витебская, псковская земля и другие территории были «яблоком раздора» между Великим княжеством Литовским и Московским государством, то в очередной раз регион оказался между столицами. Влияние Москвы и Вильны на развитие данного региона было наиболее существенным. В 1520-е годы белорусские земли являлись частью Великого княжества Литовского, брянские, смоленские и псковские земли входили в состав Московского государства. Дороги обеспечивали внутренние и внешние связи между главными «фокусами», способствовали становлению опорно-каркаса расселения, преодолению экономической изоляции.

Возвышение Могилева как одного из центров Поднепровья, связано с включением в 1514 году Смоленска в состав Московского государства. Могилёв, после потери Смоленска, взял на себя часть его функций на востоке Великого княжества Литовского. В 1526 году Могилев обретает городские права. Снижению роли Могилева способствовало административное устройство Великого княжества Литовского, где функции центров воеводств в XV–XVI веках из нынешних городов российско-белорусского приграничья были возложены на Полоцк, Витебск, Смоленск и Мстис-

лавль. Развитию города в определенной степени способствовало появление гужевой дороги из Могилева на Москву [Гольц, 2007].

После заключения Люблинской унии, образования Речи Посполитой, фактического переноса в 1567 г. столицы из Кракова в Варшаву, территория современного российско-белорусского пограничья в очередной раз оказалась между столицами – Москвой и Варшавой. В XVII веке между Москвой и Варшавой действовал почтовый тракт, который проходил через Могилев, Смоленск, Вязьму. В Смутные времена по Деулинскому перемирию 1618 г. Московское государство потеряло города: Смоленск, Рославль, Невель, Стародуб, Почеп, Трубчевск и др. с окружавшими землями, но сохранило Вязьму. В 1653 г. большая часть современного российско-белорусского приграничья входила в состав Витебского, Минского, Смоленского, Мстиславского, Полоцкого воеводств Великого княжества Литовского. В 1654 году Смоленск был взят московским войском, но окончательно его вхождение, а также Невеля, Красного, Дорогобужа и ряда других земель в состав Московского государства, было закреплено Андрусовским перемирием, заключенным в 1667 году. Подобные изменения на политической карте влияли на развитие дорожной сети, которая, в первую очередь, связывала города и территории внутри государств.

Важнейшим событием, оказавшем значимое влияние на конфигурацию транспортной сети, стал перенос в начале XVIII века столицы из Москвы в Санкт-Петербург. Новая столица нуждалась в продовольствии, строительных материалах, топливе, а значит в связности с различными районами страны. Связям Смоленщины с Санкт-Петербургом способствовало строительство в начале XVIII в. Вышневолоцкой водной системы, связавшей Тверцу (бассейн Волги) с Цной (бассейн Невы и Балтийского моря). Возникновение города Гжатска в значительной степени было связано с указом Петра I в 1703 г., в соответствии с которым на реке Гжать, правом притоке Вазузы (бассейн Волги), создавалась пристань с целью обеспечения новой столицы необходимыми материалами. В 1719 году первые барки с продовольствием из Гжатской пристани прибыли в Санкт-Петербург [Смоленская область, 2003].

Известное высказывание, приписываемое Наполеону Бонапарту, – «В России нет дорог – только направления», – актуально для понимания процесса формирования сети гужевых дорог, связывающих важнейшие города. Для Смоленска такими направлениями были Москва, Вильна, Киев, Санкт-Петербург, Витебск, Могилев, Псков, с XVIII века – Санкт-Петербург. Со временем на месте «направлений» возникали постоянные дороги. Дорога, связывающая Москву через Смоленск с Вильно по направлению к Москве, была известна как Московский тракт, по направлению на Вильно – как Литовский тракт.

Становление новой столицы Российской империи сопровождалось строительством гужевых дорог, связывающих её с ближайшим окружением, прежде всего, с губернскими городами. Более тесные сухопутные связи с Санкт-Петербургом из городов нынешнего российско-белорусского приграничья имел Псков. Белорусские земли вошли в состав Российской империи в конце XVIII века после трех разделов Речи Посполитой. Большая часть территорий современных Витебской, Могилевской и Гомельской областей отошли к Российской империи уже после первого раздела, состоявшегося в 1772 году. После первого раздела Речи Посполитой возникла необходимость связать новые губернские центры с Санкт-Петербургом. К 1784 г. дорога, получившая позднее название Белорусский тракт, была доведена до Порхова. Позднее она была продолжена до Великих Лук, Невеля. Белорусский тракт был основным путем из Смоленска в Санкт-Петербург. Кроме него Смоленщину с Санкт-Петербургом связывали меридиональные дороги через Белый, через Сычевку и Ржев. Основные гужевые дороги после строительства почтовых станций обретали статус почтовых трактов. Особенно благоприятным для развития поселений было их географическое положение в местах пересечения водных коммуникаций с гужевыми. В конце XVIII века через территорию современного российско-белорусского приграничья проходили дороги, связывающие Москву и Смоленск, Петербург через Псков на Киев (Старокиевский тракт). Важнейшей сухопутной дорогой из Москвы на запад в конце XVIII века стала Смоленская, ныне более известная как Старая Смоленская, дорога. Параллельно с ней позднее была построена Новая Смолен-

ская дорога, которая в дальнейшем была взята за основу при создании Минского шоссе. Особенно интенсивно процесс строительства новых гужевых дорог, включая шоссе, проходил в пореформенное время. В 1830 году началось строительство Динабургского шоссе от Петербурга через Псков на Динабург (ныне Даугавпилс) и далее на Варшаву.

До середины XIX века главная роль в транспортных связях территорий современного российско-белорусского приграничья отводилась водным и гужевым путям. Еще в начале XIX века известный российский географ и статистик, уроженец Смоленской губернии Василий Андросов писал: «Не может быть ни одного государства в Европе, которое более России нуждалось бы в устройении путей внутреннего сообщения» [Андросов, 1827, с. 202].

Еще в «дошоссейный» период, по мнению Д.В. Логиновой, среди трех важнейших сухопутных гужевых дорог Европейской России была дорога от Москвы через Смоленск на Брест-Литовский [Логинова, 2013]. Для местных и отчасти межрегиональных связей значимую роль играл гужевой транспорт, грунтовые и щебеночные дороги.

В начале XIX века в России приступили к строительству первых шоссе. Вслед за Московско-Петербургским были построены шоссе из Санкт-Петербурга через Динабург (ныне Даугавпилс) и Вильну на Варшаву, шоссе из Санкт-Петербурга через Псков и Невель на Киев. Были построены шоссейные дороги Рославль–Смоленск (1859), Смоленск–Витебск (1856). В середине XIX века было построено Варшавское шоссе от Москвы через Рославль, Бобруйск и Брест.

Карта, изданная в 1869 году, дает достаточно полное представление о транспортной сети Европейской России, включая территорию современного российско-белорусского приграничья [Карта сообщений..., 1869]. На данной карте к столичным городам Европейской России отнесены три: Санкт-Петербург, Москва и Варшава. Вся территория современного российско-белорусского приграничья характеризовалась межстоличным транспортно-географическим положением. Почтовые дороги в пределах Смоленской губернии связывали губернский центр с Москвой, Оршей и Минском. Через Поречье (ныне Демидов), Великие Луки и Пор-

хов на Санкт-Петербург проходил известный Белорусский тракт. На Тверскую губернию и далее на Санкт-Петербург были построены почтовые тракты от Гжатска, Белого, Вязьмы. С Витебском, Рославлем и Брянском Смоленск был связан шоссе. На юг от Рославля через Мглин и Новозыбков в меридиональном направлении уходила дорога до Чернигова. Основные пристани действовали на Днепре в Могилеве, на Западной Двине в Витебске, Велже, Полоцке.

До начала активного железнодорожного строительства территория российско-белорусского приграничья являлась одной из наименее развитых в Европейской России, что в известной мере было связано с её межстоличным положением. Н.Н. Баранский в этой связи писал: «Отрасли промышленности, ориентирующиеся на внешнее сырьё и внешний рынок, «скатывались» к Петербургу, Риге и Варшаве, а отрасли, ориентирующиеся на внутреннее сырьё и внутренний рынок, «скатывались» к Москве. В пределах Запада в результате конкуренции соседей получилось пустое от промышленности место» [Баранский, 1980а, с. 132]. Отсутствие развитой транспортной сети не позволяло производителям Смоленской, Псковской, Витебской и Могилевской губерний широко выходить на российский и мировой рынок. Оценивая перспективы экономического развития Смоленской губернии, известный российский общественный деятель Яков Александрович Соловьев в 1857 г. в ответ на вопрос «Что мы хотим для Смоленской губернии?» писал: «Того же, что и для всей России – железных дорог, училищ и правильного общественного мнения: всё остальное само собой придет» [Соловьев, 1857].

В середине XIX века на арену выходит железнодорожный транспорт, который уже к началу XX века стал играть важнейшую роль в международных и межрегиональных связях. Появление железных дорог способствовало началу нового этапа хозяйственного освоения и социально-экономического развития территорий нынешнего российско-белорусского приграничья. Первые железные дороги связывали либо важнейшие города страны, либо служили для вывоза массовых экспортных грузов до основных портов. Вслед за открытием Царскосельской, Варшаво-Венской и Санкт-Петербурго-Московской (Николаевской)

железных дорог, в 1852 г. началось строительство железной дороги, связывающей столицу Санкт-Петербург и третий по значению город страны, столицу Царства Польского – Варшаву. Уже летом 1858 года из Пскова можно было попасть в Санкт-Петербург по железной дороге. Регулярное сообщение началось в феврале 1859 года. В январе 1860 г. регулярное сообщение началось на участке Псков–Остров. Сквозное сообщение от Санкт-Петербурга до Варшавы началось в 1862 году. Дорога способствовала экономическому развитию как городов на ней расположенных, так и сельских территорий, расположенных вблизи от неё. Дорога прошла по Псковской, Витебской и ряду других западных губерний страны. На территории современного российско-белорусского приграничья эта дорога сохранилась лишь на участке Плюсса–Псков–Остров–Пыталово. Второй дорогой, внесшей значимый вклад в развитие современного российско-белорусского приграничья, стала Риго-Орловская, к строительству которой приступили в 1858 году.

В Полоцк и Витебск железная дорога из Риги пришла в 1866 году. В 1868 году началось сквозное сообщение от Орла через Брянск и Рославль до Смоленска и далее до Витебска и Риги. Параллельно создавалась железнодорожная инфраструктура. В Рославле, Смоленске, Витебске были построены крупные железнодорожные мастерские. Помимо зерна, на Ригу поставляли лес, лен, пеньку. Строительство дороги способствовало появлению таких станций, как Бежица, Жуковка, Починок, Сеца, Дубровка, Сельцо, хозяйственному развитию не только Смоленска, Витебска, Брянска, но и Карачева, Рудни. Благодаря дороге заметно выросла станция Починок, которая стала перевалочным пунктом оптовой торговли сельскохозяйственной продукцией. Строительство дороги способствовало основанию в 1873 г. рельсопрокатного, железоделательного и механического завода в Бежице, который стал одним из крупнейших в России производителем стальных рельс, паровозов, вагонов.

В 1870 началось сообщение от Москвы до Смоленска, а с 1871 год оно продолжилось до Бреста. Смоленск стал первым крупным железнодорожным узлом в современном российско-белорусском приграничье [Смоленск, 1994].

Следующим этапом развития железнодорожной сети стало строительство Либаво-Роменской дороги, которая связывала левобережные районы Украины через белорусские губернии с самым южным и незамерзающим портом Российской Империи на Балтийском море – Либавой. В 1873 данная железная дорога пришла в Минск, Бобруйск, Гомель. После ввода её в эксплуатацию Минск становится крупным железнодорожным узлом, в городе находилось и Управление Либаво-Роменской железной дороги.

В 1874 г. развитию железнодорожной сети способствовал ввод в эксплуатацию дороги от Рязька до Вязьмы, которая становится вторым железнодорожным узлом в Смоленской губернии. В этот период на западе Европейской части России закладывались основы елочной системы размещения дорог, стволom которой являлись железные дороги. Постепенно шоссейные дороги или магистральные шоссейные дороги теряют государственное значение. Их передают в ведение земских учреждений. Следует отметить, что с развитием железнодорожного транспорта падает значение шоссе лишь магистрального значения, т.е. дорог главных и больших сообщений по классификации, принятой в 1833 г., и, наоборот, возрастает значение шоссейных дорог местного значения [Лихорадова, Бочарова, Шевченко, 2021, с. 137].

Каждая из построенных железных дорог способствовала вовлечению городов и территорий в единый российский рынок, содействовала развитию промышленности, сельского хозяйства, торговли. Только после появления железных дорог началась «робкая» индустриализация современной территории российско-белорусского приграничья. Помимо Брянска, крупным центром текстильной промышленности на Смоленщине становится Ярцево. Паровозоремонтные и вагоноремонтные мастерские появились в Смоленске, Рославле, Вязьме, Гомеле, Орше, Брянске, Пскове, Великих Луках.

В 1889 г. в эксплуатацию была принята Рижско-Псковская дорога, Управление которой находилось в Пскове. Псков становится третьим на территории современного российско-белорусского приграничья железнодорожным узлом.

До конца XIX века в современном регионе российско-белорусского приграничья были дороги: Брянск–Гомель (1887), Го-

мель–Лунинец (1886), Вязьма–Ржев (1888), Смоленск–Данков (1899), Псков–Бологое (1897), Брянск–Навля–Льгов (1899), Навля–Конотоп (1894). Лишь в 1899 году открылось движение по железной дороге Москва–Брянск [Железные..., 1994]. Таким образом, в конце XIX века появилась вторая магистраль, связывающая Москву и белорусские губернии. К 1900 году на территории современного российско-белорусского трансграничного региона функционировало несколько крупных железнодорожных узлов: Смоленск, Вязьма, Псков, Гомель, Брянск. В первое десятилетие XX века железнодорожными узлами стали Витебск, Орша, Полоцк, Дно, Новосokolьники.

Строительство железных дорог во второй половине XIX века способствовало развитию городов, их вовлечению в российский и мировой рынки. Особо выиграл от дорожного строительства Гомель, который до 1919 года являлся уездным городом Могилёвской губернии. В 1854 г. в городе проживало всего 10,1 тыс. чел. На рубеже XIX и XX веков город совершил самый бурный среди белорусских городов рост численности населения. По сравнению с 1897 г. его население к 1913 году выросло более чем в 2,8 раза. Ни один город в белорусских губерниях не имел такой динамики. Город превратился в крупный промышленный центр и железнодорожный узел. В 1873 году в Гомель пришла Либаво-Роменская железная дорога, в 1886 г. построена дорога Лунинец–Гомель, в 1887 г. – железная дорога Брянск–Гомель. Железнодорожное строительство способствовало промышленному развитию города. В Гомеле были созданы крупнейшие в белорусских губерниях железнодорожные мастерские с депо. По численности населения накануне Первой мировой войны он лишь немного уступал Минску и Витебску, но более чем в полтора раза превосходил губернский Могилев. В 1919 г. на Гомель были возложены региональные столичные функции. Гомельская губерния до 1926 года входила в состав РСФСР. В советское время Гомель стал главным центром высшей школы для сферы транспорта. В городе в 1953 г. был открыт Белорусский институт железнодорожного транспорта (ныне Белорусский государственный университет транспорта).

В начале XX века в эксплуатацию были введены участки Новосokolьники–Ржев (1901), Новосokolьники–Дно (1901), Новосо-

кольники–Виндава (1901), Витебск–Жлобин через Оршу и Могилёв (1902), Новосokolьники–Витебск (1904), Новосokolьники–Бологое (1907) [Железные..., 1994]. Таким образом, в начале XX века на территории современного российско-белорусского приграничья была сформирована достаточно развитая сеть железных дорог, которая играла роль скрепы, с одной стороны, а с другой – способствовала экономическому взаимодействию на региональном и международном уровне.

Водный транспорт в конце XIX века стал играть вспомогательную роль. Пассажирские перевозки имели место на Днепре и Западной Двине. На Днепре пассажирские перевозки в начале XX века осуществлялись между Смоленском и Могилёвом, на Западной Двине – между Витебском и Велижем. До 1970-х годов сохранялось пригородное судоходство по Днепру из Смоленска. Важную роль реки, особенно Западная Двина, играли в сплаве леса. Судоходство и лесосплав по Западной Двине между Велижем и Витебском сохранялись до 1980-х годов.

Уже в начале XX века в регионе фактически функционировала единая транспортная сеть. Появились транспортные узлы, в качестве которых, помимо региональных столиц, значимую роль играли и относительно небольшие города: Вязьма, Рославль, Унеча, Невель, Дно, Новосokolьники – в российской части, Орша, Калининичи, Кричев, Осиповичи, Жлобин – в белорусской части приграничья. Железные дороги за короткое время стали играть ведущую роль в межрегиональных и внешних экономических связях. Во второй половине XIX – начале XX века на территории современного российско-белорусского приграничья появились первые железнодорожные узлы, часть из которых фактически являлись мультимодальными: Смоленск, Гомель, Витебск, Орша, Вязьма, Брянск, Псков, Рославль, Новосokolьники, Невель и др. В некоторых из них функционировало по несколько станций.

Железнодорожное строительство продолжилось в советское время. В 1923 г. началось сообщение по дороге Унеча–Кричев–Орша. В начале 1930-х были построены дороги, соединяющие Рославль через Кричев с Могилёвом: Рославль–Сухиничи, дорога Орша–Лепель, дорога Вязьма–Брянск. Оценивая состояние транспортной освоенности западной части СССР, состоящего из

Западной области РСФСР и БССР, известный белорусский историк, экономист и экономико-географ М.В. Довнар-Запольский писал: «Подводя итоги дорожному хозяйству БССР, необходимо в общем подчеркнуть весьма значительные недостатки его. Обширная страна, пересеченная реками и болотами, недостаточно обслужена даже грунтовыми дорогами, так что для многих селений зима является наилучшим временем для сообщения с окружающим миром. Более чем скромное количество шоссейных дорог затрудняет применение автомобилей. Водные пути в сильной мере засорились, и речной флот еще не восстановлен. Наконец, железные дороги не прорезывают страны достаточно густой сетью [Довнар-Запольский, 1928, с. 15].

Накануне Великой Отечественной войны заметно выросла роль железнодорожных узлов Гомеля, Смоленска, Орши, Вязьмы и Рославля. В послевоенное время железнодорожное строительство носило скорее местный характер, способствовало связности отдельных поселений и решению технологических проблем предприятий. В Смоленской области, в связи со строительством крупных предприятий, были построены железнодорожные пути до Озерного, Верхнеднепровского, Десногорска. Аналогичные действия имели место в остальных областях приграничья.

В советское время в регионе появился массовый автомобильный транспорт, который с каждым годом стал играть всё более значимую роль. В годы III пятилетки в Смоленской области были модернизированы Сычевский сухопутный тракт (Ржев–Вязьма–Знаменка), Поречский тракт (Демидов–Велиж–Невель), завершено строительство первой в СССР автомагистрали Москва–Минск.

Главным центром создания первой советской магистрали Москва–Минск стала Вязьма. В период сталинской модернизации к работам на масштабных стройках активно привлекали заключенных. 5 февраля 1936 г. в Вязьме был создан исправительно-трудовой лагерь – Вяземский участок № 39 УОС НКВД. Главной целью создания Вязьмалага, входившего в структуру НКВД СССР, являлось строительство шоссе Москва–Минск [Города..., 2021]. Начальник Вязьмалага одновременно являлся и начальником строительства «Управления строительства автомагистрали Москва–Минск НКВД СССР». Численность лагеря была значитель-

ной: на 1 апреля 1936 г. она составляла 12052 заключенных, 1 октября 1936 г. – 56181, 1 января 1937 г. – 31305, 1 января 1938 г. – 24 100, 1 июля 1938 г. – 49738. Лагерь представлял собой огромную строительную организацию, десятки подразделений которой были разбросаны по многочисленным строительным и асфальто-бетонным участкам магистрали от Одинцово до Бобруйска. Например, только в состав 6-го отделения Вязьмалага входило 11 колонн и 4 автоотряда. Непосредственно в Вязьме находилось управление Вяземским лагерем и строительное отделение Вязьмалага. Отделение располагалось в районе станции Вязьма-Новоторжская. В нем содержалось до 2500 осужденных (кроме того, на строительстве работало и несколько сотен вольнонаемных работников из числа городских жителей) [Корнилова, 2014, с. 56].

Дороге отводилась важная стратегическая экономическая и военная роль. В довоенное время значительно расширилась сеть дорог с твердым (щебеночным) покрытием.

В послевоенное время в областях российско-белорусского приграничья создана развитая сеть автомобильных дорог с твердым покрытием, которая стала играть основную роль в местных и внутриобластных перевозках. В конце XX века роль автомобильного транспорта заметно выросла в межобластных и международных перевозках пассажиров и грузов. Автомобильные дороги с твердым покрытием связывали все районные центры российско-белорусского приграничья.

Со строительством автомобильных магистралей в конце 1930-х годов начался новый этап развития единой транспортной сети. Строительство автомобильных дорог с твердым покрытием значительно повысило транспортную связность регионов российско-белорусского приграничья.

В довоенное время в областных центрах российско-белорусского приграничья были построены аэродромы, с которых периодически осуществлялась перевозка пассажиров и грузов.

В послевоенное время появились первые аэропорты, значительно расширилась сеть местных аэродромов, выросло число внутриобластных и межрегиональных воздушных перевозок. Во всех областных центрах появились аэропорты. В Смоленске в 1983 г. был построен современный аэровокзальный комплекс

«Южный». В 1980-е годы в области имелась сеть местных аэродромов. В конце 1980-х число ежегодно перевезенных на Смоленщине авиационным транспортом пассажиров превышало 40 тыс. [Смоленская..., 2003, с. 517].

В белорусской части приграничья в 1960–1970 гг. были построены новые аэропорты в Гомеле, Витебске (Восточный) и Могилеве. Только Гомельский аэропорт в 1990 г. осуществлял регулярное авиасообщение с двадцатью городами СССР.

После распада СССР значительно сократилось число направлений, рейсов и перевезенных пассажиров. В 1990-е годы все аэропорты при областных центрах Беларуси обрели статус международных. Однако регулярные рейсы из них выполнялись за последние десять лет эпизодически. В летний период из аэропортов периодически осуществляются чартерные рейсы. В настоящее время помимо аэропортов в систему воздушного транспорта Белоруссии входят гражданские аэродромы. В белорусской части приграничья это Орша, Беллесавиа (Витебская область) [Запрудская, 2022].

Из российских аэропортов в настоящее время наибольшее значение имеет новый аэропорт Брянска, построенный в 1994 г. недалеко от Брянска в с. Октябрьское, получивший позднее статус международного. Аэропорт находится на международной воздушной трассе Москва–Киев. Закрытие воздушного пространства Украины для российских воздушных судов ухудшило географическое положение брянского аэропорта, значительно увеличило расстояние при полете из Брянска в южном направлении. В 2021 г. из Международного аэропорта Брянска авиакомпании РусЛайн, Азимут, Red Wings, Ир Аэро, S7 Airlines осуществляли полеты в Москву, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Краснодар, Симферополь, Сочи, Анапу, Калининград и др. Помимо регулярных, аэропорт обслуживает грузовые и чартерные рейсы. С 2014 года единственным владельцем аэропорта является Брянская область в лице её Администрации.

Второй международный аэропорт в российской части пограничья имеется в Пскове. Через данный аэропорт авиакомпании РусЛайн, Азимут, Red Wings, S7 Airlines осуществляют полеты в Краснодар, Сочи, Анапу, Минеральные воды, Калининград, Сим-

ферополь. Аэропорт относится к аэропортам совместного базирования. Помимо рейсов гражданской авиации, он используется авиацией Минобороны Российской Федерации.

Единственный областной центр, не имеющий постоянно-действующего гражданского аэропорта – это Смоленск. Аэропорт «Южный» прекратил перевозки грузов, пассажиров и используется спортивной авиацией. Аэропорт «Северный» используется ограниченно. Однако планы его модернизации после аварии самолета делегацией Республики Польша во главе с Президентом Лехом Качиньским 10 апреля 2010 года сдвинуты и мало определены. Аэропорт «Северный» является аэропортом 1 класса, он совместного базирования и может использоваться как испытательный Смоленским авиазаводом. В настоящее время аэропорт передан из Минобороны Минпромторгу России. В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года предусмотрена модернизация только аэропортов Пскова и Брянска.

Водный транспорт в российско-белорусском приграничье в настоящее время не играет трансграничную роль и имеет внутреннее значение только в белорусской части региона. Судоходство осуществляется по Днепру, Березине, Сожу, Припяти, Западной Двине. Функционирует шесть портов: Гомель, Могилев, Витебск, Бобруйск, Речица, Мозырь.

Важную роль в российско-белорусском приграничье играет трубопроводный транспорт. В 1960-е годы в связи со строительством нефтепровода «Дружба» начался четвертый этап развития единой транспортной сети и развития экономических связей между российскими и белорусскими регионами. Нефтепровод проходит через Брянскую область в Белоруссию и страны ЕС. В 1974 году построена «Дружба-2». В рамках данного проекта в российско-белорусском приграничье были построены трубопроводы Унеча–Мозырь и Унеча–Полоцк. Нефтепроводы «Дружба» и «Дружба-2» играют важную роль в поставках сырой нефти на Мозырьский и Новополоцкий нефтеперерабатывающие заводы, расположенные в Гомельской и Витебской области Республики Беларусь. В 1976 году после ввода в эксплуатацию нефтепровода Унеча–Полоцк-2 заметно увеличились возможности подачи

сырой нефти на Новополоцкий нефтехимический комплекс. В 1979–1981 годах построен российско-белорусский участок (Андреаполь–Полоцк) нефтепровода Сургут–Полоцк, пропускной способностью 20 млн. т. Штаб-квартира нефтепровода «Транснефть-Дружба» находится в Брянске.

В 1981 г., после ввода участка Андреаполь–Полоцк, начал функционировать нефтепровод Сургут–Полоцк, проходящий через Псковскую и Витебскую область. Строительство трубопровода повысило устойчивость обеспечения сырой нефтью Полоцкого нефтехимического комплекса.

В марте 2012 г. начал функционировать нефтепровод БТС-2 пропускной способностью 30 млн. т., по которому транзитом нефть от Унечи (Брянская область) через Смоленскую и Тверскую области идет на Усть-Лугу и Приморск Ленинградской области. Для обеспечения его функционирования в Брянской области были построены линейная производственно диспетчерская станция (ЛПДС) в районе Унечи, а в Смоленской области в Починковском районе у д. Пересна – нефтеперекачивающая станция НПС-3. Было запланировано, но не осуществлено, строительство НПС-4 в Духовщинском районе в районе Озерного.

Через российско-белорусское приграничье проходит несколько ниток газопроводов. Первый транзитный газопровод Дашава–Брянск–Москва появился в регионе в 1951 г. В 1961 г. от него был построен отвод Щорс–Гомель, позднее продолженный до Минска. В 1964 г. введён в эксплуатацию газопровод Брянск–Смоленск–Верхнеднепровский, и началась газификация Смоленской области. В 1974 г. для поставок газа в Белоруссию и страны Европы был принят в эксплуатацию участок Торжок–Минск газопровода «Сияние Севера». Газопровод проходил через Смоленскую область. В 1976 г. была пущена вторая, а в 1978 г. – третья очередь газопровода. В 1999 году для увеличения поставок природного газа в Европу и Белоруссию введен газопровод Ямал–Европа пропускной способностью 32,9 млрд. куб. м. На территории Смоленской области имеются две газокompрессорные станции – «Смоленская» и «Холм-Жирковская», в Витебской области – «Оршанская». Трасса газопровода проходит параллельно «Сиянию Севера». Рассматривался вопрос о строительстве газопро-

вода «Ямал–Европа-2», однако в силу геополитической турбулентности, отсутствии договоренности с властями Польши вопрос не был решен. Перспективы модернизации газопровода в связи с санкциями в феврале–марте 2022 года и возможными ограничениями потребления российского газа в странах ЕС неопределенны. Помимо данного газопровода через регион проходят транзитные газопроводы Торжок–Долина и «Сияние Севера». В Белоруссии для обеспечения устойчивого снабжения потребителей природным газом, а также для транзита, создано три газовых хранилища, два из которых – Осиповичское и Мозырское – находятся, соответственно, в Могилевской и Гомельской областях.

Распад СССР вызвал значительные деформации в развитии транспортного сообщения между российскими и белорусскими регионами приграничья. На многих участках было прекращено пригородное межгосударственное железнодорожное сообщение. Коммерциализация автомобильного транспорта привела к прекращению пассажирских внутрирайонных и межрегиональных перевозок. Вырос транспортный изоляционизм [Транспорт..., 2019]. Наличие дорог не обеспечивает связность как трансграничного региона в единое целое, так и отдельных регионов внутри себя. Для связности необходим действующий транспорт, активное транспортное сообщение, чего в настоящее время в российско-белорусском приграничье нет. В 2010-е годы было сокращено, а затем и прекращено трансграничное пригородное железнодорожное сообщение между Смоленском и Витебском, Смоленском и Оршей, Рославлем и Кричевом. К 2020 году в российско-белорусском приграничье сформировалась достаточно развитая сеть автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием и эксплуатируемых железных дорог (табл. 3.1).

Отличия между регионами российско-белорусского приграничья по плотности железных и автомобильных дорог незначительны. Наивысший показатель по Брянской области всего в 1,5 раза превышает минимальный показатель Псковской области. Плотность дорог, как важнейший показатель транспортной освоенности территории, влияет на плотность населения.

В 2020-е годы в российско-белорусском приграничье имелась развитая сеть автодорог, многие из которых получили межгосу-

Таблица 3.1. Транспортная освоенность регионов российско-белорусского приграничья в 2020 г. [по Национальный статистический...; Федеральная...]

Регионы приграничья	Плотность эксплуатируемых железных дорог (в км на 1000 км ² территории)	Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (в км на 1000 км ² территории)	Плотность населения (чел. на 1 км ²)
Брянская область	29,83	325	33,9
Смоленская область	22,55	326	18,5
Псковская область	19,66	308	11,2
Витебская область	29,70	427	27,9
Гомельская область	22,5	321	34,1
Могилевская область	28,09	400	34,9
Российская Федерация	5,1	64	8,5
Республика Беларусь	26,37	433	45,0

дарственное значение. Государственную границу России и Республики Беларусь пересекает 13 таких дорог. Две из них (Е30 и Е95) имеют общеевропейское значение и являются составной частью, соответственно, II и IX панъевропейских транспортных коридоров. Дорога Е30, имеющая широтное направление, играет исключительно важную роль в связях России, Беларуси, стран ЕС. Пограничный переход Красная горка до февраля 2022 г. являлся самым напряженным автомобильным переходом в Российской Федерации. В Гомельской области проходит дорога Е271, связывающая Минск и Гомель. Она выходит на дорогу республиканского значения М10 Кобрин–Гомель, имеющую трансграничное значение. После пересечения государственной границы в Селищах на территории России – это дорога федерального значения А240. Она проходит через Почеп на Брянск, где соединяется с дорогой М3 «Украина».

Через Брянскую область проходят важнейшие коммуникации, связывающие Украину и Центр России. Наибольшее до недавне-

го времени значение имели автомобильная и железная дорога в рамках транспортного коридора Москва–Киев. Дорога МЗ «Украина», составная часть европейской дороги Е101 (Москва–Калуга–Брянск–государственная граница с Украиной), связывает Москву, Калужскую и Брянскую область с северной и центральной Украиной. Расстояние от Брянска по автомобильной дороге МЗ до Москвы составляет 390 км, до границы с Украиной (автомобильный пропускной пункт Троебортное) – 170 км.

Федеральное значение имеет дорога Р120, связывающая Брянск с соседними Смоленской и Орловской областями. Дорога идет через Рославль, Смоленск, Рудню до границы с Республикой Беларусь. Совместно с железной дорогой Рига–Орёл она формирует транспортный коридор в направлении юго-восток – северо-запад. Коридор носит рокадный характер. Важную роль играет дорога А240 (бывшая М13), связывающая Брянск через Выгоничи, Почеп с юго-западной частью Брянской области и Гомелем. После Гомеля по территории Белоруссии дорога идет до Бреста. Дорога имеет федеральное значение (рис. 3.1).

Пандемия COVID-19 лишь увеличила транспортный изоляционизм. Развитию приграничных отношений и сотрудничества в российско-белорусском приграничье способствовала бы более согласованная межгосударственная политика в данной сфере. Организация скоростного железнодорожного сообщения на поездах «Ласточка» между столицами России и Беларуси в 2021 году способствовала связности между двумя странами, но не решила всех проблем. Отмена «ковидных» ограничений по пересечению российско-белорусской государственной границы в марте 2022 года – дальнейший шаг по возрождению единой транспортной системы в пограничье. Вместе с тем представляется, что введение запретов по пересечению границы в связи с COVID-19 было излишней мерой и оказало крайне негативное влияние на транспортную связность. Достаточно было регламентировать подобное пересечение.

В регионе транспорт играет роль кровеносной системы и скелета одновременно. Это своеобразный скреп российско-белорусского приграничья. До второй половины XIX века данную роль выполнял водный и гужевой, а со второй половины в качестве ос-

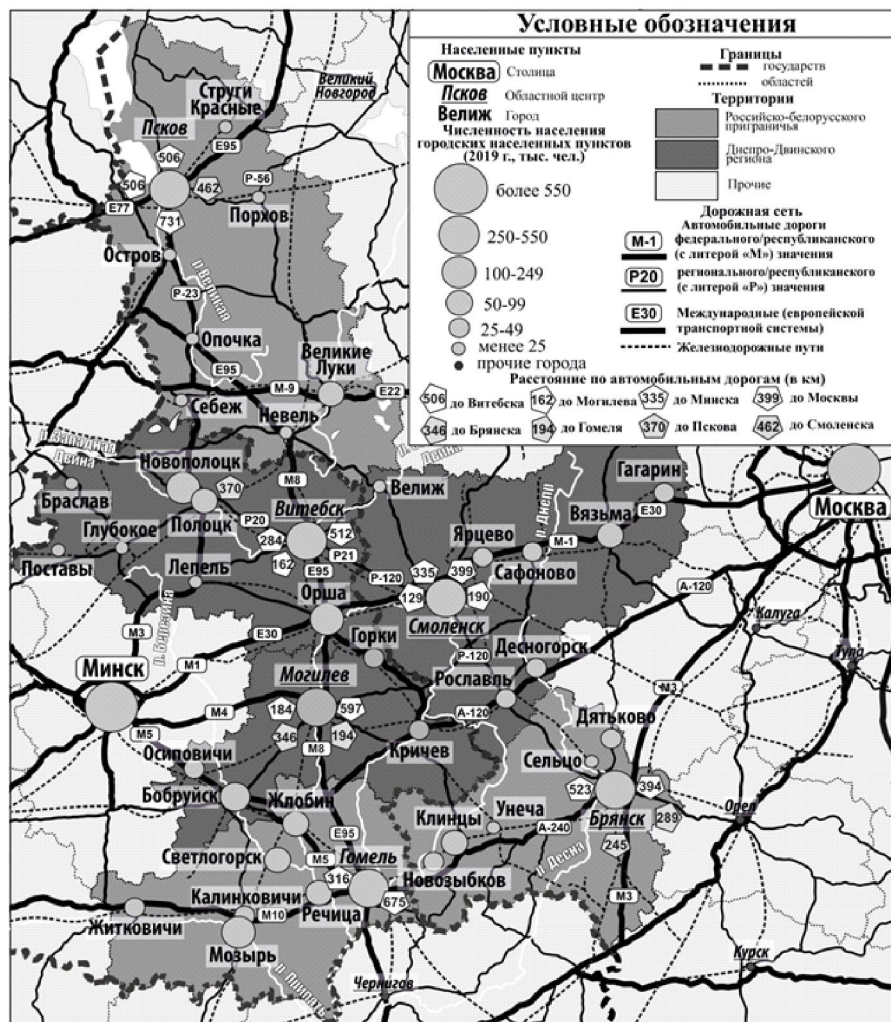


Рис. 3.1. Российско-белорусское приграничье как часть межстоличного пространства, 2020 г.

новного стал выступать железнодорожный транспорт, который способствовал более активному включению региона в общероссийский рынок первой «робкой» индустриализации. Однако по уровню индустриального развития Смоленская, Псковская, Ви-

тебская и Могилевская губернии существенно отставали от среднероссийских показателей и входили в число наименее развитых в промышленном отношении регионов Европейской России.

Оценивая транспортное географическое положение всех шести регионов российско-белорусского приграничья, необходимо отметить «ключевую» позицию Смоленской области, которая не только занимает транзитное положение на кратчайших путях из стран Западной Европы в Центр России, но и является единственным в Российской Федерации регионом, который одновременно является и приграничным и пристольным (при условии, что в Российской Федерации один столичный регион) [Евдокимов, 2012]. Смоленск – единственный областной центр в приграничье, расположенный на полимагистрали между Минском и Москвой. Если к столичным регионам отнести Санкт-Петербург с Ленинградской областью, то и Псковская область также будет одновременно пристольным и приграничным регионам. В белорусской части приграничья все три области являются одновременно приграничными и пристольными. В настоящее время при оценке географического положения российско-белорусского приграничья, которое оказывает существенное влияние на развитие приграничного сотрудничества, стали больше внимания уделять межстоличному положению. Российско-белорусское приграничье является частью территориально-производственной мегасистемы Москва–Минск–Санкт-Петербург и в условиях преимущественного развития высоко-технологичных производств с высокой добавленной стоимостью в крупнейшие агломерации испытывает максимальный прессинг со стороны своих столичных регионов.

Через Брянскую, Смоленскую и Псковскую области проходят важнейшие транспортные коридоры, связывающие также Северо-Запад России и Европейский Юг. Транзитность – не только черта, но и важнейший фактор социально-экономического развития приграничных с Белоруссией регионов России. Среди транзитных отраслей транспорта в российской части приграничья – трубопроводный, поскольку здесь нет нефтеперерабатывающих предприятий. В белорусской части приграничья уже несколько десятилетий функционируют два НПЗ: в Мозыре (1975) и в Новополоцке «Нафтан» (1963). Но три области Республики Беларусь

также выступают в качестве транзитных регионов в части поставок сырой нефти.

Рост сети городов и изменение политических границ оказывали существенное влияние на направление транспортных связей, но и транспортная сеть, транспортная связность создавали предпосылки для экономического развития отдельных регионов и городов.

Сбалансированный социально-экономический рост любого региона возможен при сохранении и развитии его опорного каркаса расселения. Поэтому необходимо уделять особое внимание вопросам модернизации транспортной системы, транспортной связности. В опорном каркасе расселения происходят центр-периферийные процессы – возрастает роль главных ядер (государственных столиц и областных центров) и снижается роль периферийных малых городских поселений, будущее которых зависит от функций, которые, в свою очередь, в значительной степени детерминированы транспортно-географическим положением. Но транспортно-географическое положение зависит не только от транспортной сети, но и от институционального фактора (в первую очередь, законодательных инициатив на различных уровнях управления).

На протяжении многовековой истории развития территории современного российско-белорусского приграничья она оказывалась в сфере влияния разных столиц: Киева и Новгорода, Вильно и Москвы, Москвы и Варшавы, Санкт-Петербурга, Москвы и Варшавы, Минска, Москвы и Ленинграда. Поскольку и российская и белорусская часть приграничья тесно связаны со своими столицами, то, по мере усиления прозрачности границ и снятия пограничных барьеров между двумя странами, будет усиливаться роль межстоличного географического положения. В советский период эффект межстоличности в рамках единой страны был более значим, чем сейчас. Иногда, когда в Смоленске необходимо было получить «столичную» услугу, выбор делался не в пользу Москвы, а Минска. В настоящее время на развитие региона оказывают влияние связи и отношения с Москвой, Минском и Санкт-Петербургом.

Формирование и развитие российско-белорусского приграничья как трансграничного региона предполагает максимальное сня-

тие барьерных ограничений при пересечении границы. Российско-белорусская граница сохраняет политическую функцию, но в части экономического, социального, образовательного, культурного и иного сотрудничества она должна выполнять исключительно контактную функцию. Вместе с тем преодоление барьерности в экономической сфере – процесс не одномоментный, а постепенный. Ограничения, связанные с пандемией Covid-19, стали очередным вызовом целостности Союзного государства. Для интеграции двух стран особое значение имеет развитие российско-белорусского приграничья – региона, обеспечивающего прочное единство Союзного государства.

Помимо институционального сближения, исключительное значение имеет сближение в сфере коммуникаций. Развитие трансграничного транспортного сообщения и связи будет способствовать экономическому и социальному единству России и Республики Беларусь. Новые перспективы развития транспорта в российско-белорусском приграничье связаны со строительством в южной части Финского залива белорусского порта, через который планируется экспорт белорусских калийных удобрений и нефтепродуктов. Создание белорусского порта в Ленинградской области приведет к увеличению транзитной роли Витебской и Псковской областей, поскольку через них пройдут коммуникации, связывающие другие регионы Белоруссии с портами на Финском заливе.

Таким образом, транспортная сеть российско-белорусского приграничья прошла несколько этапов эволюции, связанных с политико-административными изменениями, инновациями в транспортной сфере. Возникновение первых городов привело к появлению связей между ними. На направление и транспортную связность влияла иерархия поселений, сочетание выполняемых ими функций. Столичные функции, включая функции региональных столиц, требовали связности с тяготеющими к ним территориями.

Первый этап, этап развития водного и гужевого транспорта, продолжался до середины XIX века. Вплоть до второй половины XIX века реки и отдельные сухопутные дороги формировали опорный каркас расселения [Логинова, 2013]. В связи со строитель-

ством первых железных дорог, включением в единую транспортную сеть железнодорожного транспорта, в середине XIX века регион вступил в новый этап. На этом этапе основу опорного каркаса стали составлять железные дороги и многофункциональные города, среди которых особую роль играли столицы. Первые магистральные железные дороги в России связывали столичные города: Москву и Санкт-Петербург, Варшаву и Вену, Санкт-Петербург и Варшаву. Вслед за тотальными столицами наступило время индустриальных столиц, к которым «потянулись щупальца железных дорог». «Города и дороги теснейшим образом связаны взаимно и обусловлены. Каждый новый город с самого своего возникновения вызывает к жизни тянущиеся к нему и от него дороги» [Баранский, 1980, с. 206].

Этапы в развитии транспорта, прежде всего, были обусловлены техническим прогрессом, институциональными преобразованиями. В первой половине XX в. на арену выходит автомобильный транспорт, роль которого в единой транспортной системе постепенно росла. Как и железные дороги, основные автомобильные дороги связывали столичные города. В СССР первая автомагистраль, построенная накануне Великой Отечественной войны, связала Москву и столицу БССР Минск. Во второй половине XX века наступает эра авиационного и трубопроводного транспорта. И в очередной раз авиационный транспорт, в первую очередь, связывал столичные города. Развитие транспортной системы, за исключением воздушного транспорта, способствовало увеличению транзитной роли современной территории российско-белорусского приграничья. Воздушный транспорт способствовал повышению транзитной роли аэротерритории российско-белорусского приграничья.

В советский период произошли глубокие изменения в региональных транспортных системах. Во всех без исключения областях современного российско-белорусского приграничья появился автомобильный, авиационный и трубопроводный транспорт, расширилась сеть железных дорог. К 1980-м годам здесь сложилась развитая единая транспортная сеть с диверсифицированной транспортной системой. В советский период была достигнута максимальная транспортная связность и транспор-

тная доступность. Новой тенденцией модернизации транспортной сети стала магистрализация. В 1970–1980 гг. начался активный процесс формирования полимагистралей и транспортных коридоров.

После распада СССР регион вступил в новый этап – в российско-белорусском приграничье прекратились межгосударственные связи на водных коммуникациях, заметно снизилась роль воздушного транспорта, но возросла роль автомобильного транспорта. Возросла роль транспортных коридоров для межгосударственных контактов. Граница между двумя странами периодически «напоминала» о своей барьерной функции в связи с принимаемыми в Москве и Минске решениями. Лишь после преодоления этих барьеров будут созданы предпосылки для восстановления в полной мере единой российско-белорусской транспортной системы, снижения «турбулентности» экономического развития приграничных регионов двух стран. В связи с введенными в феврале 2022 г. санкциями стран Запада и ограничениями в экономических связях с Российской Федерацией, транзитная роль российско-белорусского приграничья снизилась, однако регион выполняет важную транзитную миссию в связях центральных и западных районов Республики Беларусь с Российской Федерацией.

Развитие российско-белорусского приграничья будет зависеть от транспортной связности, от того, насколько сбалансированным будет его единое транспортное пространство. Транспорт – важнейшая часть инфраструктурного комплекса. Транспортные связи создают предпосылки для перемещения товаров и людей, благодаря им регионы оказываются вовлеченными в географическое разделение труда. Без транспортной связности не может быть приграничного сотрудничества. Транспортная связность создает предпосылки для развития хозяйства, но она же может способствовать «подавлению» собственного производства за счет завоза извне более дешевых, более качественных или новых товаров. Наличие дорог – это лишь предпосылка для обеспечения транспортной доступности, которая зависит не только от уровня развития транспорта, но и от отсутствия институциональных барьеров для работы транспорта, деятельность кото-

рого в приграничной зоне регламентирована соответствующими нормативными актами.

До настоящего времени, несмотря на отмену 18 марта 2022 года ограничений по пересечению российско-белорусской границы для населения двух государств, существуют проблемы транспортной связности двух стран. Санкции стран ЕС, США в значительной степени были распространены на сферу транспорта и коммуникаций России и Беларуси. Санкции окажут негативное воздействие на транзитный потенциал российско-белорусского приграничья, для регионов которого международные перевозки являлись важнейшей отраслью специализации. В Смоленской области, через которую проходит основной транспортный коридор, связывающий Центр России и страны Западной, Центральной и Восточной Европы, доля отраслей транспортировки и хранения в ВРП в 2019 году составила 10,3 %, что значительно выше среднего показателя по Российской Федерации (7,3 %). Выше среднероссийского значения данный показатель и в Брянской (7,7 %), и в Псковской областях (8,4 %), занимающих транзитное положение. Среди регионов Беларуси в 2020 г. самый высокий удельный вес в ВРП транспорта, складирования, почтовой и курьерской деятельности был в Брестской области (7,7 %), что связано с её особым транспортно-географическим положением. Гомельская область с показателем (7,5 %) занимала второе место. Несколько меньшие показатели были у Витебской (5,3 %) и Могилевской (5,2 %) областей. Санкции, направленные на ограничение деятельности российских и белорусских автоперевозчиков в странах ЕС, принятые в апреле 2022 г., стали очередным вызовом для Союзного государства, для российско-белорусского приграничья.

ГЛАВА 4.

ГЕОДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ МЕЖСТОЛИЧЬЯ МОСКВЫ И МИНСКА

Занимая выгодное с точки зрения пространственного анализа положение (примыкание к открытой российско-белорусской границе, дистанционная близость столичных центров), регионы российско-белорусского приграничья характеризуются, тем не менее, такими качествами, как депрессивность и периферийность [Морачевская, 2013]. Последние, в свою очередь, наиболее точно отражают состояние и ближайшие перспективы социально-экономических процессов исследуемого ареала. К числу наиболее показательных индикаторов развития территории относятся его демографические характеристики, а также динамика развития системы расселения как результат естественного и механического движения населения. Регионам российско-белорусского приграничья, «зажатым» между столицами, свойственно интенсивное проявление неблагоприятных тенденций демографических процессов, усиливающих проблемность, диспропорции развития и противоречивость геоструктуры межстоличья.

В узком понимании применительно к российско-белорусскому приграничью межстоличье следует рассматривать как ареал в коридоре между Москвой и Минском. Однако объективно регионы российско-белорусского приграничья развиваются в силовых полях взаимодействия четырех столиц – Москвы, Минска, Киева и неформальной – Санкт-Петербурга, связанных между собой потоками информации, товаров, услуг, капитала, рабочей силы и пр. Расширенная модель межстоличья, на наш взгляд, должна

учитывать также влияние столиц стран Балтии – соседей второго порядка: Вильнюса, Риги, Таллинна, которые географической близостью, распространенностью русского языка и членством в Евросоюзе привлекают, с некоторыми оговорками, мигрантов из России и Белоруссии. Такая сложная организованность и полимасштабность межстоличности применительно к российско-белорусскому приграничью, а также стремительно меняющаяся геополитическая и геоэкономическая обстановка в этой зоне, накладывают определенный отпечаток на ход и результаты исследований.

В зоне перекрестного взаимодействия столиц находятся десять областей России, Белоруссии и Украины, шесть из них образуют зону российско-белорусского (белорусско-российского) приграничья. Социально-экономические процессы, протекающие в этом регионе, во многом обусловлены характером и интенсивностью межстоличного взаимодействия. Как и любые другие пристоличные территории, регионы межстоличья подпитываются инновациями, исходящими из столичных центров, но, в то же время, вынуждены сосуществовать в условиях «давления места» [Яськова, 2014]. Суть этого процесса заключается в том, что «на географический объект вдоль силовых линий какого-либо географического поля действует некая сила, стремящаяся переместить объект в оптимальное местоположение – так называемый «локальный оптимум». Под воздействием такого давления легкоподвижные объекты изменяют свое местоположение, а менее подвижные – свойства, неспособные к изменениям объекты деградируют» [Родоман, 1999, с. 15]. В этой связи показатели освоенности территории, плотности населения, развития промышленности, услуг, связи, сельского хозяйства, дорожной сети и т.д., как правило, снижаются при удалении от столиц. Геодемографические особенности межстоличья – во многом результат воздействия этих процессов.

Размеры исследуемого пространства составляют 651 тыс. км² соответственно суммарной площади включенных в эту зону регионов. В совокупности население столиц и межстоличной зоны насчитывает 46033 тыс. чел. (2020 г.) и распределено по территории крайне неравномерно. Немногим менее половины, 20369 тыс.

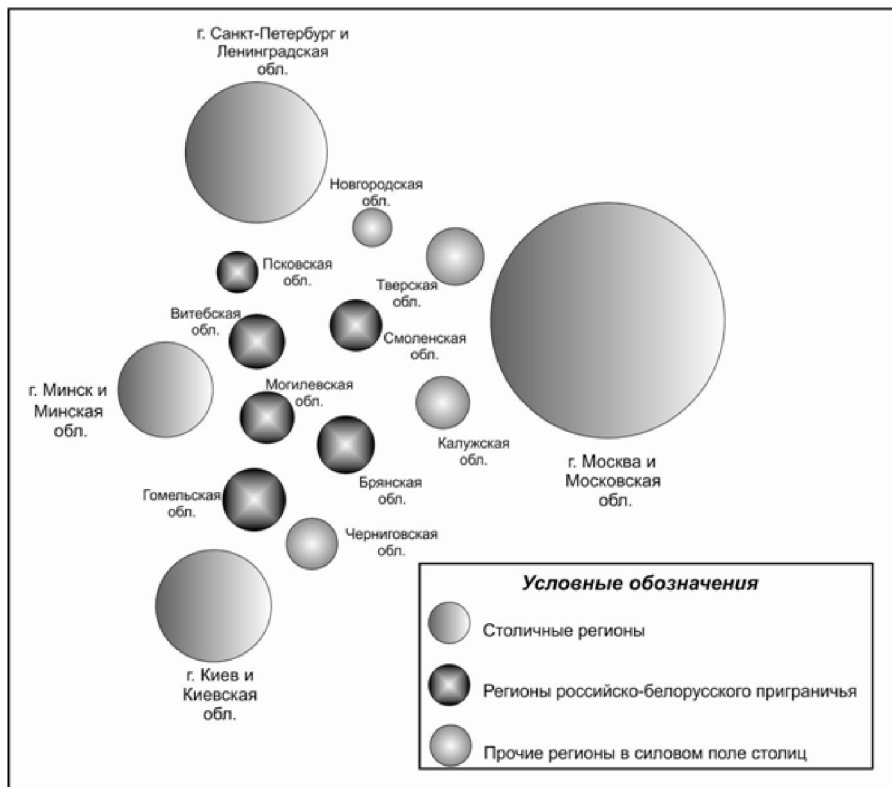


Рис. 4.1. Население столичных регионов и областей межстоличья, 2020 г.
Площадь кругов пропорциональна численности населения
[по Державна...; Национальный статистический...; Федеральная...]

чел., проживает в Москве и Подмосковье, и только четвертую часть, 10153 тыс. чел., составляет население «зажатых» в межстоличном четырехугольнике регионов, из них 6302 тыс. – жители приграничных областей (рис. 4.1).

На фоне других регионов ареала значительно выделяются два территориальных образования, находящихся в российской части, – столичные регионы Москвы и Санкт-Петербурга. Концентрируя в сумме 18,8 % населения России, Москва и Санкт-Петербург обеспечивают 31,3 % ВВП страны. Для Минска в Беларуси эти показатели составляют 21,4 и 26,9 % соответственно, для

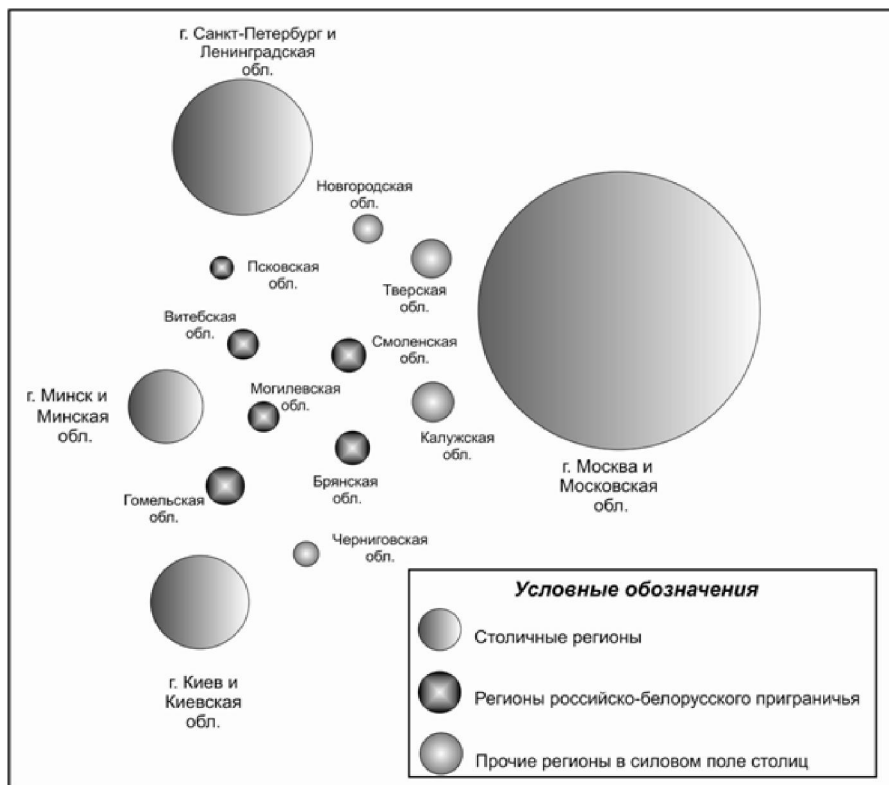


Рис. 4.2. ВРП столичных регионов и областей межстоличья, 2019 г.
Площадь кругов пропорциональна объему ВРП
[по Державна...; Национальный статистический...; Федеральная...]

Киева – 6,8 и 19,4 %. Региональный ВВП межстоличных областей меркнет на фоне столичных «сверхгигантов» (рис. 4.2), а колоссальная разница экономических потенциалов территорий определяет притягательность столичных рынков труда, услуг, образования и пр. [Яськова, 2006].

Размещение населения межстоличья – результат длительных исторических, культурных, природно-географических, социально-экономических процессов. Сложившаяся система сельского расселения сохраняет мелкодисперсную структуру: преобладающая часть сельских населенных пунктов насчитывают менее ста жи-

телей и доля таких сел неуклонно растет. В перспективе – их полное обезлюдение и исчезновение, за исключением привлекательных для дачников. По итогам переписи населения 2010 г., только в российской части российско-белорусского приграничья насчитывалось 3213 населенных пунктов, в которых не проживало ни одного человека. В 4186 – проживало менее 6 жителей, в 2150 – от 6 до 10 человек. По числу безлюдных и малолюдных сел и деревень лидировала Псковская область (1919 сельских населенных пунктов без населения), испытывающая «давление» со стороны Санкт-Петербурга. Из трех областей со стороны российской части границы наименее пугающие цифры показывала Брянская область [Федеральная...].

По мере вымирания населения малых сел, все больше обозначает себя тенденция эрозии системы расселения, которую довольно подробно описал А.П. Катровский [Катровский, 2010]. Происходит «стягивание» населения в административные центры сельских поселений. Результатом данного процесса является увеличение доли центров сельских поселений в общей численности сельского населения приграничных районов, уменьшение доли населённых пунктов с неразвитыми экономическими и социальными функциями. Динамика численности населения отдельных населённых мест подтверждает известную зависимость устойчивости населённого пункта от числа и разнообразия его функций. Чем больше функций – тем выше была устойчивость. Однако активно проводимая политика оптимизации социальной сферы приводит к тому, что функциональность центральных усадеб сельских поселений, и без того значительно пострадавшая с деградацией сельского хозяйства, становится еще более скромной. Отсутствие мест приложения труда, закрытие сельских школ и фельдшерских пунктов, отсутствие объектов торговли и сферы услуг, – способствуют усилению миграционных настроений жителей. Абсолютное большинство таких «малочисленных» поселений перейдет в категорию безлюдных, как только уйдут из жизни последние их обитатели. Это, как правило, пенсионеры, имеющие связь с центральными усадьбами сельских поселений посредством автолавок, привозящих раз в неделю продукты первой необходимости, и почтальонов, доставляющих пенсии.

Стоит сразу оговориться, что абсолютные показатели носят фактический характер и малоинформативны, в том числе и потому, что истинная ситуация остается за рамками официальной статистики. Молодое трудоспособное население районов межстоличья в значительной степени только числится в местах своего исхода, фактически проживая и работая в областных центрах или столицах. Происходит это вследствие крайне низкого уровня предложения на местном рынке труда, и в то же время отсутствия финансовой возможности приобрести в городе жилье и перебраться туда на постоянное место жительства, экономии на коммунальных платежах и т.д. По этим же причинам молодые люди часто регистрирует своих детей на малой родине, пополняя, таким образом, официальную численность селян и жителей районных центров. Несмотря на это, многие уроженцы сел и деревень, сформировав представления о сельском образе жизни, при наличии мест приложения труда остались бы на постоянное проживание в сельской местности.

Несмотря на такую «скрытую» статистику, трансформация современной системы расселения происходит по пути перераспределения сельского и городского населения в пользу последнего, на фоне нарастающей депопуляции. Межкаркасное пространство российско-белорусского приграничья испытывает социально-экономическое «сжатие», что выражается в сокращении ареала обжитых, экономически-активных территорий [Яськова, 2017]. Сегодня межстоличье является высоко урбанизированной зоной. Доля городского населения варьирует от 81,4% в Московской области до 55,1% в Минской, составляя, в среднем, без учета мегаполисов 71,9% (рис. 4.3).

Число городов в межстоличье и столичных регионах существенно отличается. Лидером по этому показателю является Московская область – 74 города (2020 г.) без учета ПГТ. Как и в других регионах, количественно преобладают малые города (менее 50 тыс. чел.) – 37, довольно высока доля больших (100–250 тыс.) – 18 и средних (50–100 тыс.) – 16, имеются 3 крупных (250–1000 тыс.) города: Балашиха – на востоке, Подольск – на юге, Химки – на северо-западе от Москвы. Лишь один большой город из 18, Одинцово, расположен от Москвы к западу, влившись в ядро

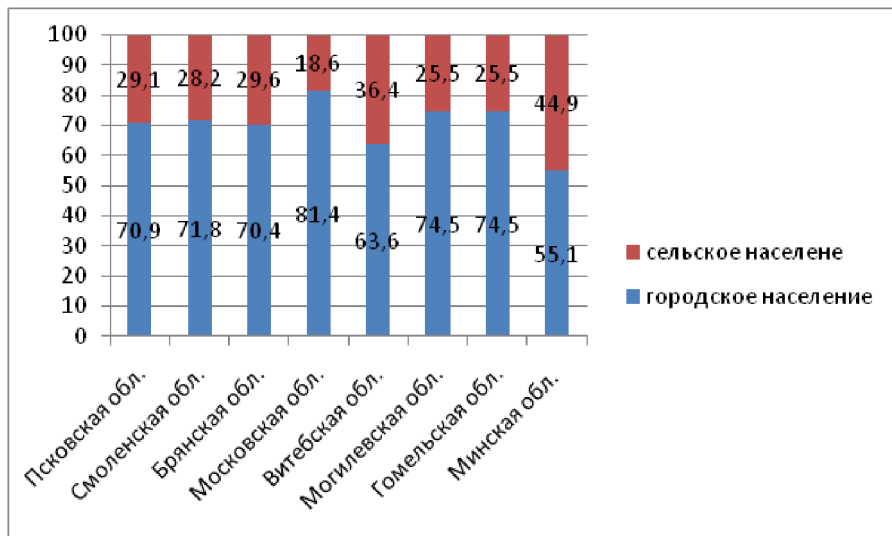


Рис. 4.3. Уровень урбанизации областей межстоличья, 2019 г., %
[по Национальный статистический...; Федеральная...]

сплошной урбанизированной зоны столицы. В Ленинградской области насчитывается 33 города, все относятся к категории малых (25 городов) или средних (8). Минская область включает 23 города, помимо самой столицы: два больших – Борисов к востоку от Минска и Солигорск, столько же средних, остальные – малые. На три города больше в Киевской области, за исключением одного большого и двух средних, все относятся к категории малых. В регионах российско-белорусского приграничья ситуация во многом схожа: как правило, насчитывается один крупный город – центр региона, один-два больших или средних города, остальные – малые. В российской части межстоличья хуже всех на фоне соседей выглядит Псковская область. Не имея в своем составе крупных городов (столица региона относится к категории больших), она насчитывает один средний город – Великие Луки, перешедший в эту категорию в 2000-х гг., и только 12 – малых (табл. 4.1). Смоленская и Брянская области не имеют в своем составе больших городов, но включают по одному среднему – Вязьму и Клинцы соответственно. В белорусской части межстоличья выделяется Витебская область, насчитывающая

Таблица 4.1. Число и статус городов российско-белорусского приграничья, 2020 г. [по Национальный статистический...; Федеральная...]

Статус, критерии людности (тыс. чел.) Регион	Крупные (250 – 1000)	Большие (100 – 250)	Средние (50 – 100)	Малые (менее 50)	Всего городов
Псковская область	-	1	1	12	14
Смоленская область	1	-	1	13	15
Брянская область	1	-	1	14	16
Витебская область	1	1	2	15	19
Могилевская область	1	1	-	15	17
Гомельская область	1	1	3	13	18
<i>Итого:</i>	5	4	8	82	99

два средних города – Полоцк и Новополоцк, выросшие на пути к портам Прибалтики. Два средних города из трех на территории Гомельской области – Жлобин и Светлогорск, расположены на Минском направлении.

Сеть малых городов играет особую роль в сохранении демографического потенциала территории. Более густая и древняя сеть городов с людностью менее 50 тыс. чел. отмечается с белорусской стороны границы. Большинство городов пограничья Беларуси, сохранив свой функционал, выступают фактором стабилизации демографической обстановки, закрепляя население на местах. Роль схожих по людности городов в российской части межстоличной зоны в сглаживании депопуляции менее заметна. Благодаря индустриализации области, к 1970 г. все города – районные центры вдоль транспортного коридора Москва-Минск насчитывали свыше 30 тыс. чел. жителей (за исключением Гагарина) и выделились как «центры роста». Они явились наиболее привлекательными для строительства и модернизации предприятий приборостроения и электроники, в том числе филиалов московских предприятий, выпускающих продукцию как гражданско-го, так и оборонного значения, чем привлекали мигрантов со всей

области и соседних регионов. Наиболее динамично росли города Гагарин, Ярцево, Сафоново, Вязьма. В первой половине 1990-х они служили перевалочным пунктом на пути в столицу для переселенцев из стран СНГ, но сейчас их роль в этом процессе несущественна. Естественная убыль стареющего городского населения приводит к постепенному сокращению населения городов главной планировочной оси между Москвой и Минском, не говоря уже о расположенных за ее пределами. Появление в небольших городах межстоличья новых предприятий в 2000-х гг. не могло компенсировать упадка бывших советских промышленных объектов и не способствовало закреплению трудовых ресурсов на местах.

Несколько большее число городов в белорусском секторе приграничья отчасти объясняется количественным критерием отнесения населенного пункта к категории города. Однако и в России статус города могут носить гораздо меньшие по численности поселения – в силу исторических и других факторов. По мнению А.Г. Махровой, особенно много таких среди малых городов – до одной трети. Больше трети всех российских городов – «не совсем города», поскольку в них образ жизни абсолютно сельский [Ни к селу..., 2021].

Наиболее крупные после столицы города Белоруссии, они же центры приграничных с Россией областей, – Гомель, Витебск и Могилев, «выдвинуты» к восточному фасаду страны, в чем, отчасти, прослеживается «тяготение» к Москве. С российской стороны навстречу им «устремлен» лишь Смоленск, исторически имеющий с Белоруссией гораздо более тесные связи, чем Псков или Брянск. Этим во многом обусловлена роль Смоленска и Смоленской области как флагамена российско-белорусской интеграции.

Одна из тенденций развития системы расселения межстоличья – сильная концентрация жителей в региональных центрах. При этом население стягивается из окрестных территорий – малых и средних городов, которые, по сути, уже лишены источника пополнения демографических ресурсов по причине вымирания сельской местности. Чаще всего в регионах межстоличной зоны практически отсутствуют иные точки притяжения населения, кроме областных столиц.

Статус города определяет не только его влияние на окружающую сельскую территорию, но и роль посредника во взаимоотношении столиц с пристольными территориями и между собой. Организующее влияние столиц на хинтерланды осуществляется от мегаполиса к провинциальным населенным пунктам через систему их иерархии – от крупных городов через большие и средние, а затем малые города. При этом не обязательно речь идет о прогрессивных изменениях. Влияние столицы (столиц) может нести как преобладание созидательного компонента, так и разрушительного. Примером преимущественно созидательного воздействия на периферию является возникновение в ее экономическом пространстве так называемых «полюсов роста». Города, составляющие основу каркаса расселения межстоличья, привязаны к крупнейшим наземным трассам, связывающим столицы между собой. Согласно точке зрения В.Л. Каганского [Каганский, 1982], районы прохождения трассы приобретают свойства зон приграничного взаимодействия. Иными словами, системы производства и центры системы расселения, формирующиеся вдоль трассы, являются формой проявления трансграничного и межстоличного сотрудничества.

Наиболее интенсивные экономические и демографические связи между Россией и Беларусью характерны участку, расположенному в пределах инфраструктурного коридора взаимосвязей двух столиц – Москвы и Минска. Таким крупнейшим транспортным коридором является федеральная автомагистраль М1 «Беларусь» – часть европейского маршрута Е30, и практически повторяющая ее на местности железная дорога, связывающая две столицы. Главными районами взаимодействия двух столиц – размещения населения, производств, предприятий сферы услуг, стали районы названного транспортного коридора. Численность и плотность населения районов прохождения трассы служит одним из индикаторов, характеризующих интенсивность такого взаимодействия (рис. 4.4, 4.5).

Концентрированные сгустки населения на данной оси расположены в непосредственной близости столиц, как продолжение столичных агломераций (Одинцовский городской округ Московской области и Минский район одноименной области), а также в

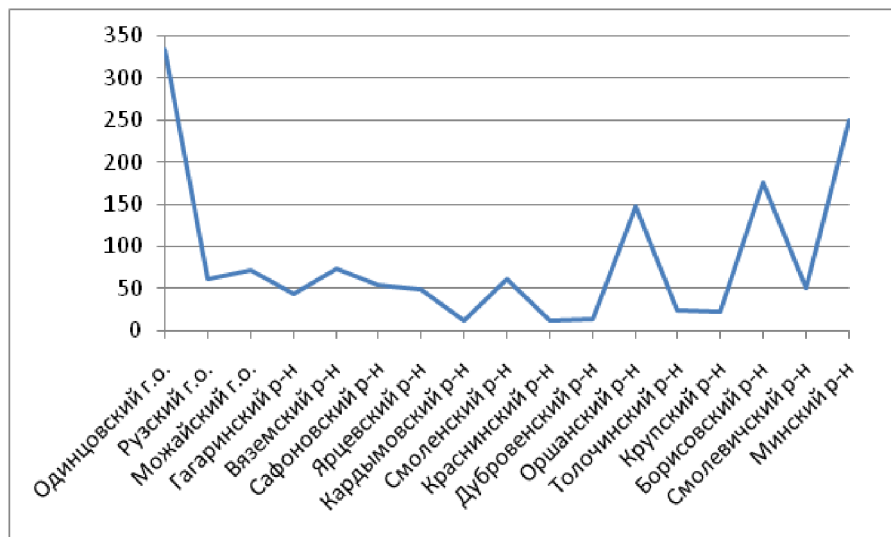


Рис. 4.4. Численность населения районов прохождения транспортного коридора «Москва-Минск», 2021 г., тыс. чел.
[по Национальный статистический...; Федеральная...]

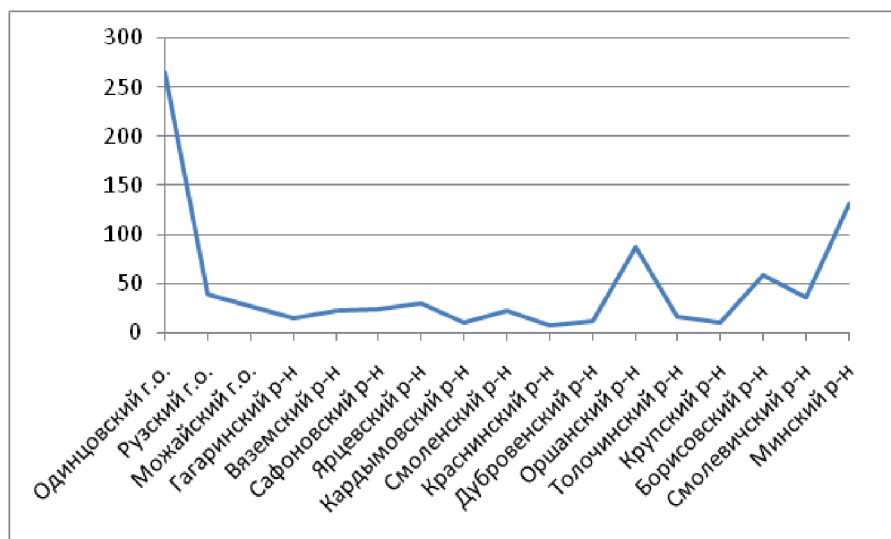


Рис. 4.5. Плотность населения районов прохождения транспортного коридора «Москва-Минск», 2021 г., чел./ кв. км.
[по Национальный статистический...; Федеральная...]

белорусской части межстоличья, тяготея к сложившимся транспортным и экономическим центрам, таким как Орша и Борисов. Районы прохождения транспортной оси в Смоленской области заселены сравнительно менее плотно. Наименьшая плотность характерна для примыкающего к государственной границе Краснинского района Смоленщины и периферийного Крупского района Минской области. Относительно разрежен сосед Краснинского района со стороны Беларуси – Дубровенский район, плотность населения которого не на много превышает плотность Крупского. Таким образом, на границе двух государств возник и растет очаг депрессии, депопуляции, социально-экономической эрозии. Различия в заселенности территории между столичными пригородами и всей остальной полосой межстоличья существенны, что прослеживается далее в их влиянии на окружающую сельскую местность. В целом можно утверждать, что для главной оси межстоличья Москвы и Минска характерна схожая картина размещения населения, что и между Москвой и Санкт-Петербургом [Путешествие ..., 2015].

Особенности межстоличного положения оказывают преимущественно негативное влияние на социально-экономическое развитие ареала через депопуляционные процессы, что выражается как в непосредственных количественных потерях населения, так и в опосредованном влиянии миграции на ход демографических и социально-экономических процессов. Проблема демографического развития областей российско-белорусского приграничья является одной из наиболее острых как в России, так и в Белоруссии. По общему коэффициенту рождаемости в 2020 году Смоленская область занимала в России предпоследнее 84 место, Брянская – 71, Псковская – 72. Среди областей российской стороны приграничья есть аутсайдер по общему коэффициенту смертности – Псковская область (85 место в стране). Смоленская и Брянская области занимают по этому показателю 69 и 68 место соответственно. Пограничные регионы России и Белоруссии теряют население более высокими темпами, чем в среднем по своей стране (табл. 4.2). Для сравнения взяты показатели 2019 года, предшествующего пандемии коронавируса.

При очень низкой рождаемости и высокой смертности естественная убыль населения регионов российской части межсто-

Таблица 4.2. Показатели естественного движения населения российско-белорусского приграничья и столичных регионов, 2019 г. [по Национальный статистический...; Федеральная...]

Показатель Регион	Общий коэффициент рождаемости	Общий коэффициент смертности	Коэффициент естественного прироста	Динамика численности населения 2009–2019 гг., %, 2009 г. – 100%
Псковская обл.	8,4	16,8	-8,4	-9,1
Смоленская обл.	7,5	15,1	-7,6	-3,2
Брянская обл.	8,3	14,7	-6,4	-7,7
г. Москва	10,7	9,5	1,2	20,0
Московская обл.	9,5	12,0	-2,5	13,9
<i>В среднем по России</i>	<i>10,1</i>	<i>12,3</i>	<i>-2,2</i>	<i>3,4</i>
Витебская обл.	8,3	15,1	-6,8	-8,2
Могилевская обл.	9,4	14,0	-4,6	-7,4
Гомельская обл.	9,9	13,7	-3,8	-3,8
г. Минск	7,9	8,9	-1,0	11,2
Минская обл.	9,8	13,6	-3,8	2,8
<i>В среднем по Белоруссии</i>	<i>9,3</i>	<i>12,8</i>	<i>-3,5</i>	<i>-1,1</i>

личья в 3–4 раза выше средней по стране. В белорусской части ситуация несколько лучше, однако также уступает средним для страны показателям. Межстоличье теряет население, в то время как столичные центры его активно наращивают. Наибольшими темпами депопуляции за десятилетний период, начиная с 2009 года, отличились Псковская и Витебская области, тяготеющие, помимо Москвы и Минска, к Санкт-Петербургу и странам Балтии. Так, за 2009–2019 гг. Псковская область потеряла каждого девятого жителя, Витебская – каждого восьмого. Наименьшими темпами депопуляции характеризуются Смоленская и Гомельская области, но, на фоне своих стран, потеря населения протекает в них опережающими темпами как результат старения населения. Если еще 15–20 лет назад основной причиной старения насе-

ния межстоличья был отток молодежи, по своим масштабам превышающий средние показатели по странам, то сейчас – последствия этого оттока, проявляющиеся крайне низкой рождаемостью. Современные тенденции и прогнозы изменения численности населения приграничья свидетельствуют об устойчивости подобных тенденций, что, безусловно, крайне мрачно рисует картины будущего данной территории.

Географическое и социально-экономическое положение областей, соседствующих с мощнейшими миграционными магнитами в лице столиц, предопределяет их роль донора населения, прежде всего, трудоспособного. Официальная статистика традиционно регистрирует миграционную убыль регионов российско-белорусского приграничья в межрегиональном обмене и обмене со столичными регионами своих стран (табл. 4.3).

Положительное сальдо миграции в Псковской области, которое не является тенденцией, а, скорее, носит «эпизодический» характер, обусловлено как межрегиональной, так и значительной

Таблица 4.3. Показатели миграционного движения населения приграничья, 2019 г. [по Национальный статистический...; Федеральная...]

Показатель \ Регион	Регион					
	Псковская обл.	Смоленская обл.	Брянская обл.	Витебская обл.	Могилевская обл.	Гомельская обл.
Сальдо миграции, чел.	1735	-373	-37	-1583	-1011	-1852
Межрегиональная миграция, чел.	-218	-2058	-2973	-2270	-1469	-2271
Миграционный отток в столичные регионы своей страны*, чел.	-1254 (с Лен. обл.)	-2081	н/д	-1815	-1605	-1829

Примечание: * – для регионов Белоруссии – с Минском и Минской областью; для регионов России – с Москвой, Московской областью и Санкт-Петербургом.

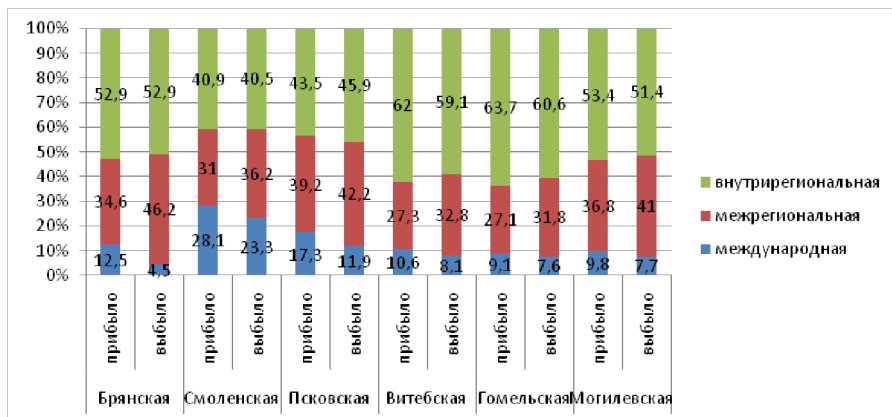


Рис. 4.6. Структура миграционных потоков регионов российско-белорусского приграничья [по Национальный статистический...; Федеральная...]

межстрановой миграцией за счет прибывших из Таджикистана, Украины, Белоруссии, Вьетнама и Латвии. Это проявление так называемого «промывного» миграционного режима, когда на смену выбывших местных жителей прибывают мигранты из стран ближнего зарубежья, рассматривающие регион прибытия как некий трамплин для дальнейшего переезда поближе к столице.

В структуре миграционных потоков преобладают внутриобластные перемещения. Высока доля межрегиональных переток, особенно в части выбытия. В Брянской, Псковской, Могилевкой областях этот показатель превышает 40 % в эмиграционной структуре (рис. 4.6).

Миграция уроженцев приграничных областей в столичные регионы – продолжение длительного тренда, заложенного еще до отмены крепостного права. Крестьяне, находившиеся на оброке, заинтересованные в увеличении денежных доходов, уходили на заработки в Москву, Санкт-Петербург или другие крупные города. Значительное число жителей уезжало в столицы с образовательными целями и на постоянное место жительства. Тенденции миграции усилились в советское время с получением сельскими жителями паспортов. В советские времена, помимо столичных центров, население мигрировало отсюда в районы Севера, Сибири и

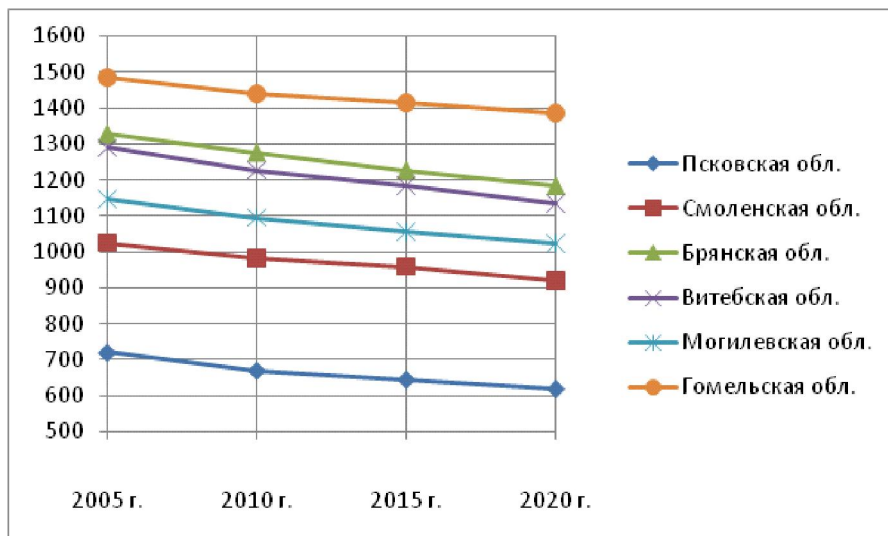


Рис. 4.7. Динамика численности населения регионов российско-белорусского приграничья 2005–2020 гг., тыс. чел. [по Национальный статистический...; Федеральная...]

Дальнего Востока. В настоящее время отрицательное сальдо миграции определяет для большинства регионов приграничья отток жителей в столичные центры своих государств. Сравнительно небольшие показатели такого оттока – ежегодно области приграничной зоны в миграционном обмене со столицами теряют порядка 0,2% населения – оказывают весьма ощутимый эффект. Отток населения в столичные регионы усиливает эффект естественных потерь населения (рис. 4.7).

Данные, представленные на рисунке 4.7, демонстрируют, без преувеличения, стремительное падение численности населения с примерно одинаковой динамикой. Ввиду отсутствия действенных социальных программ, направленных на улучшение демографической ситуации и адаптированных к местной специфике, такое резкое снижение численности населения в пору называть «свободным падением».

О глубоком демографическом кризисе свидетельствует ухудшение качественного состава населения. Влияние миграционного оттока населения заметно и в характерных сдвигах в возраст-

ной структуре населения, а именно: снижении в межстоличных областях доли лиц в трудоспособном возрасте и росте демографической нагрузки, обусловленной, главным образом, увеличением доли лиц пенсионного возраста. Иными словами, помимо депопуляции, наблюдается ускоренное старение и феминизация населения (табл. 4.4). Причем стареет население быстрее в российской части межстоличья (об этом чуть позже), а феминизируется – с белорусской. Высока доля домохозяйств, состоящих только из одного человека – пожилой женщины или двух, как правило, пенсионеров. При самом большом гендерном разрыве в ожидаемой продолжительности жизни в трудоспособных возрастах мужчины доживают до старости реже, чем женщины.

Если рассматривать относительные показатели доли лиц в трудоспособном возрасте, проживающих в межстоличных регионах, то в десятилетней динамике (2010–2020 гг.) наблюдается значительное снижение этой возрастной когорты на фоне роста демографической нагрузки, главным образом, за счет увеличения доли лиц в возрасте старше трудоспособного. Устойчивый стереотип миграционного поведения, складывавшийся на протяжении длительного периода времени среди населения межстоличных регионов, на фоне прогрессирующей естественной убыли и демографических «волн», привел к тому, что доля населения трудоспособного возраста в этот десятилетний период динамично сокращалась (рис. 4.8). Ускоренными темпами рост демографической нагрузки происходил в российской части приграничья.

Таблица 4.4. Соотношение мужчин и женщин в областях межстоличья, 2020 г., % [по Национальный статистический...; Федеральная...]

Регион	мужчины	женщины
Псковская обл.	46,4	53,6
Смоленская обл.	46,3	53,7
Брянская обл.	47,1	52,9
Витебская обл.	45,9	54,1
Могилевская обл.	46,5	53,5
Гомельская обл.	46,2	53,8

Белорусские регионы приграничья отличаются сравнительно большей долей молодых и трудоспособных возрастов и меньшим удельным весом лиц старше трудоспособного возраста. В целом более оптимистичное положение в приграничных областях Белоруссии связано и с более успешной и эффективной демографической политикой, проводимой властями этой страны. В Белоруссии в 2011 г. принята Национальная программа демографической безопасности; реализуются такие масштабные социальные программы, как оказание государством финансовой помощи многодетным и молодым семьям при строительстве жилья, развитие системы бесплатного обеспечения продуктами питания детей первых двух лет жизни, оказание адресной социальной помощи [Зяц, 2016, с. 209]. В российской части приграничья самая неблагоприятная ситуация по показателю демографической нагрузки складывается в Псковской области. На 1000 лиц в трудоспособном возрасте приходится 847 в нетрудоспособном.

В сравнении со среднестрановыми показателями, регионы межстоличья отличаются меньшей долей лиц младших возра-

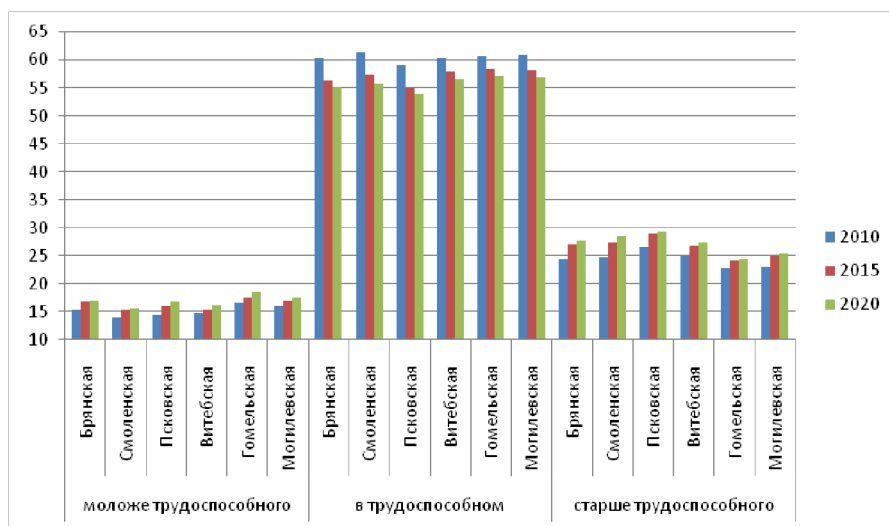


Рис. 4.8. Динамика возрастной структуры населения регионов российско-белорусского приграничья, 2010–2020 гг., % [по Национальный статистический...; Федеральная...]

тов (за исключением Гомельской области). Процент населения старше трудоспособного возраста, напротив, превышает среднее по странам (табл. 4.5).

Согласно шкале демографического старения Ж.Боже-Гарнье-Э.Россета, население является демографически старым, если удельный вес людей в пенсионном возрасте превышает 12%. В межстоличных областях этот показатель превосходит пороговый в разы. Следствием роста доли населения старших возрастов является снижение экономической активности населения.

Миграция в столичные регионы усугубляет демографический кризис межстоличья: вносит вклад в трансформацию системы расселения, усиливая периферийный характер экономики приграничных районов.

Одним из атрибутов миграционного режима регионов межстоличья является маятниковая миграция трудоспособного населения, использующего емкий столичный рынок труда в качестве ос-

Таблица 4.5. Возрастная структура населения приграничья и столичных регионов Минска и Москвы, 2020 г. [по Национальный статистический...; Федеральная...]

Возрастная группа Регион	Моложе трудоспособно- го возраста, %	В трудоспо- собном возрасте, %	Старше трудоспособно- го возраста, %
Псковская обл.	16,7	53,9	29,4
Смоленская обл.	15,6	55,8	28,6
Брянская обл.	17,0	55,2	27,8
г. Москва	15,6	57,0	27,4
Московская обл.	18,3	57,7	24,0
<i>В среднем по России</i>	<i>18,7</i>	<i>56,0</i>	<i>25,3</i>
Витебская обл.	16,1	56,6	27,3
Могилевская обл.	17,6	57,0	25,4
Гомельская обл.	18,6	57,1	24,3
г. Минск	16,8	60,8	22,4
Минская обл.	18,2	57,2	24,6
<i>В среднем по Белоруссии</i>	<i>17,9</i>	<i>57,5</i>	<i>24,6</i>

нового источника занятости. Степень развития маятниковой миграции во многом определяют географические факторы. В самом общем виде они укладываются в понятия «расстояние» и «доступность» и обусловлены наличием прямых транспортных выходов к столице, а также свойствами границы между соседними регионами [Яськова, 2014].

Маятниковые миграции различной периодичности сказываются преимущественно негативно на развитии регионов приграничья. Так, Брянская и Смоленская области входят в дюжину регионов-лидеров России по доле занятого населения, работающего за пределами своего субъекта (10,3 и 8,8 % соответственно или 58,7 и 40,1 тыс. чел. за 2019 год). Для Псковской области этот показатель несколько ниже и составляет 3,6 % или 10,9 тыс. чел. [Федеральная...].

По данным региональных статистических управлений Республики Беларусь, в Витебской области этот показатель находится на уровне 5,3 % (29,8 тыс. чел.), Могилевской – 5,2 % (25,5 тыс. чел.), Гомельской – 4,7 % (32,1 тыс. чел.) [Национальный статистический...]. При этом порядка половины маятниковых мигрантов трудились за пределами Республики Беларусь, в основном в России. В Российской Федерации главными центрами, принимающим на работу граждан из других регионов, являлись г. Москва (1,6 млн. человек, или 21,6 % к численности занятого населения данного региона), г. Санкт-Петербург (227 тыс. человек, или 7,5 %), Московская область (182 тыс. человек, или 4,5 %). Регионы российской части приграничья суммарно приняли на работу в 2019 году только 5,6 тыс. чел. (по 1,4 тыс. – Смоленская и Брянская области, 2,8 тыс. – Псковская) [Федеральная...].

В числе занятого населения, работающего за пределами своего субъекта, выше доля молодежи и ниже доля лиц старше 45 лет, чем среди занятого населения, работающего на своей территории. Средний возраст занятых, работающих за пределами своего субъекта, составил в 2019 году 38,8 лет; работающих на своей территории – 41,4 год [Федеральная...].

Особенностью российской бюджетной политики является уплата налога на доходы физических лиц по месту работы сотрудника, что входит в диссонанс с необходимостью развивать соци-

альную инфраструктуру по месту его жительства. При такой ситуации регионы, теряющие занятое население в результате маятниковых миграций, оказываются наиболее уязвимыми.

Отток населения регионов межстоличья в экономически более благополучные столичные регионы сказывается крайне негативно на демографических характеристиках территорий, что проявляется ухудшением количественного и качественного состава населения. Количество населения определяет при прочих равных условиях емкость рынка потребления. Относительная бедность трудоспособного населения, необеспеченная старость (в ситуации увеличения доли пожилого населения) и общее уменьшение населения – противники устойчивого экономического положения, тем более его роста. Экономическое развитие регионов уже сейчас сопряжено с дефицитом трудовых ресурсов, поскольку рост производительности труда неосуществим в соответствующих условиях.

На протяжении нескольких последних десятилетий отчетливо прослеживается процесс разрушения опорного каркаса сельского расселения областей межстоличья. Наслаиваясь на естественные процессы (смена стадий демографического перехода), убыль населения в результате наслаивания показателей смертности от болезней и внешних причин усиливается миграционным оттоком. Неспособность населения обеспечить собственное воспроизводство обрекает многие сельские районы российско-белорусского приграничья на вымирание. «Сжатие» опорного каркаса расселения районов до транспортной сети автодорог с твердым покрытием и редких в этом регионе железных дорог – таковой видится ближайшая перспектива развития исследуемой территории.

В районах, стремительно теряющих население, находящихся вне сложившейся системы крупных транспортных магистралей, единственным выходом становится размещение производств с низкими трудозатратами – современных мясных и молочных животноводческих комплексов. И успешные примеры реализации таких проектов уже имеются [Яськова, 2013]. Однако и здесь есть свои трудности – значительные площади земель сельскохозяйственного назначения находятся в частной собственности и не используются по назначению [Яськова, 2017].

Процесс трансформации региональной экистической системы, как важнейший индикатор социального благополучия места, обусловлен триединством групп факторов: природно-географических, социально-экономических, демографических. Но определяется он, как правило, одним или несколькими факторами, имеющими в данных условиях первостепенное значение. Для староосвоенных регионов, к которым относится межстоличье Москвы и Минска, очевидна первоочередная зависимость трансформации системы расселения от процесса депопуляции и ее составляющих (естественное движение населения и миграция), при этом изменение предпочтений населения относительно места проживания выходит на первый план.

Географическое положение регионов межстоличья теоретически открывает большие возможности для кооперации и сотрудничества, однако существенным препятствием для этого является периферийность развития относительно главных экономических центров, в качестве которых выступают столицы. Эффект масштаба, обусловленный столичными функциями, приводит к гиперконцентрации экономической активности субъектов бизнеса в столицах, создавая гигантские контрасты с соседними регионами. В результате регионы российско-белорусского приграничья теряют население более высокими темпами, чем в среднем по своей стране. Прослеживается общая тенденция – стягивание населения в экономически благополучные столичные центры. Столицы усиливают типичные для нечерноземной полосы тенденции расселения – поляризацией, оттоком, отходничеством. Таким образом, межстоличное положение в условиях рыночной экономики является угрозой динамике развития регионов, находящихся в зоне влияния глобальных городов. Характер межстоличного взаимодействия оказывает преимущественно негативное влияние на социально-экономическое развитие ареала, главным образом, через депопуляционные процессы. Такое влияние выражается как в непосредственных количественных потерях населения, так и в опосредованном влиянии миграции – снижении доли лиц в трудоспособном возрасте, росте демографической нагрузки. Демографические процессы, в свою очередь, отражаются потерями доходной части местных бюджетов.

ГЛАВА 5.

ЦЕНТР-ПЕРИФЕРИЙНАЯ МОДЕЛЬ ДЕМО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ПРОМЫШЛЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА МЕЖСТОЛИЧЬЯ: БЕЛОРУССИЯ, РОССИЯ, УКРАИНА

Введение. Достаточно давно идет дискуссия о преимуществах и недостатках межстоличного положения регионов России, Белоруссии и Украины. С одной стороны, очевидно, что близость к центрам инноваций и услуг, нахождение на транзите всегда создает предпосылки для развития широкого спектра сопутствующих (филиализация) и «паразитирующих» специализаций. С другой стороны, так называемый столичный «пылесос» вытягивает на себя все качественные (прежде всего трудовые) ресурсы, растет рекреационная нагрузка на окружающую среду, резко усиливая периферизацию (внутреннюю периферию) межстоличных пространств. Достаточно вспомнить Ф. Броделя с его «дырами под Парижем».

Пожалуй, первым российским произведением по межстоличью можно считать известную большинству читателей еще со школы книгу А.Н. Радищева «Путешествие из Петербурга в Москву», как манифест против несправедливости. Однако, как верно замечает А.И. Трейвиш, она является и «неисчерпаемым источником отсылок и сопоставительных оценок вплоть до настоящего времени». В другой своей статье совместно с Т.Г. Нефедовой он рассматривает меняющиеся пропорции и отношения двух столиц России и специфику межстоличного пространства в его современном состоянии, социально-демографической динамики и

пространственно-временных сдвигах. Среди западных исследователей, пожалуй, наиболее ярко эффекты пристоличья, околостоличья и т.п. описывает Ф. Бродель в заключительном томе своего труда, представляя мировую историю как чередование господства нескольких миров-экономик, сублимированных вокруг единого центра, в едином ритме. Но, пожалуй, истинной энциклопедией Московско-Петербургского межстоличья является двухтомник «Путешествие из Петербурга в Москву: 222 года спустя», к которому трудно что-либо еще добавить. Однако мы попытаемся это сделать в более широком и формализованном контексте (для четырех славянских столиц).

Обзор исследовательского пространства. В теории международных отношений важное место занимает проблема структурирования этих отношений и их материальное обеспечение. Одним из способов ее описания является использование концепции «ядро-периферия» [Миньяр-Белоручев, 2019]. Она находится в рамках общефилософского ядерно-сферического подхода, рассматривающего ядро-периферийные отношения в рамках диалектического единства противоположностей. Эта диалектическая категория предполагает естественно и борьбу между этими противоположностями.

В рамках синергетического подхода утверждается, что ядро является обязательным элементом любой самоорганизующейся системы [Пригожин, 1994], в котором отражаются ее основные свойства: история развития системы, взаимодействие между подсистемами внутри системы и взаимодействие с окружающей средой (другими системами). В рамках этой модели периферия является внешней оболочкой системы и испытывает на себе частичное, временное и фрагментарное воздействие (организующее и упорядочивающее) со стороны ядра системы [Миньяр-Белоручев, 2019]. Ядра систем выполняют роль аттракторов (в нашем случае как территории с выгодным ЭГП).

В ядре локализуются структурные связи, диффундирующие в направлении периферии. В этом смысле можно говорить о том, что ядро – хранитель «логоса», а периферия – вместилище «хаоса» [Богатуров, Косолапов, Хрусталеv, 2002; Миньяр-Белоручев, 2019]. Но ядро – это и креативный центр (или, как минимум, тран-

зистер инноваций), а периферия, как правило, выполняет функцию акцептора. При этом полупериферия обычно сильный акцептор, а периферия – слабый [Бабурин, 2002].

Вместе с тем система отношений «ядро-периферия» не статична и вполне возможны зеркальные преобразования. Так, Сзул утверждает, что в настоящее время происходит разложение мира, связанное с расхождением экономических и политических сил, отчасти потому, что периферийные страны, такие как Китай и Индия, набирают политическую силу [Szul, 2010]. Добавим, что ядерно-периферийные отношения не есть константа. Китай и Индия были на протяжении многих веков ядрами экономической системы древнего мира, и Европейско-Американское технологическое и институциональное господство не вечно, а достаточно короткий эпизод мирового экономического развития, и в рамках циклических колебаний (своеобразной ритмики социально-экономического пространства) одни ядра исчезают, а другие формируются. Таким образом, можно говорить о «плавающем» состоянии ядро-периферийных отношений. То же свойственно и районам России, хотя устойчивое ядерное состояние Московского столичного региона и Центра в целом – явно российский феномен. При этом современные исследователи, в т.ч. и в России, все большее значение в дихотомии «ядро-периферия» отдают институциональным факторам [Проскурнова, 2021].

Сама дискуссия о ядерно-периферийном взаимодействии не нова. Еще Н.И. Бухарин отмечал, что в мировой производственной системе господствуют несколько сплоченных, организованных хозяйственных тел («великие цивилизованные державы») и периферия стран неразвитых, с полуаграрным или аграрным строем» [Бухарин, 1989]. По мнению Миньяр-Белоручева, первым, кто обратил внимание на возможности использования парадигмы «центр – периферия» для разработки теории зависимо-го развития, был Р. Пребиш, обозначивший промышленно-развитые страны как «центр», а аграрно-сырьевые – как «периферию». Теория зависимости получила широкое распространение в период завершения эпохи колониализма и формирования неоколониализма как системы, в которой прогресс экономически развитых стран ядра осуществляется за счет эксплу-

атации развивающихся стран периферии [Валлерстайн, 2004]. В России и имперской, и советской ситуация была иной. Ядро в большей степени являлось источником прогресса для периферии, чем пользователем ее ресурсов. Однако межстоличье, в силу географической близости и расположения между двумя ядрами, подобное давление, ведущее к относительной периферизации, испытывает постоянно.

В экономической географии данный подход обычно связывают с Дж. Фридманом и И. Валлерстайном. В концептуальном плане в их построениях все сводится к противопоставлению центра и периферии при доминировании центра над периферией, но в условиях свободных потоков информации, капитала, товаров, рабочей силы. По сути на этих идеях формировалось ЭЭС, а позднее ЕС. В отличие от центра, периферия неоднородна, в ней выделяется внутренняя (ближняя), более тесно связанная с центром, и внешняя (дальняя), испытывающая слабое влияние центра подсистемы. [Friedmann, 1967; Friedmann, 1963; Восток/Запад..., 2002].

Валлерстайн также предложил трехчастное деление мир-системы: ядро – полупериферия – периферия, выделяя при этом в рамках ядра ведущую державу – гегемона. Государства/регионы (авт.), принадлежащие к ядру, получают наибольшие выгоды от развития мирового/национального (авт.) капитализма, развитие ядра осуществляется за счет эксплуатации полупериферии и периферии. За пределами капиталистической мир-экономики находилась внешняя по отношению к ней зона, являвшаяся объектом ее экспансии вплоть до ее полного поглощения в первой половине XX в. Данная схема является частью разработанного Валлерстайном мир-системного подхода [Лебедев, 2003].

Позднее (в начале 70-х годов прошлого века) И. Галтунг предлагает разделять все государства между собой в зависимости от их принадлежности к центру или периферии мирового сообщества. Он выделяет и внутри каждого государства центр и периферию (понимаемые как социально-классовые группы) и исследует взаимоотношения и взаимосвязи между четырьмя типологическими единицами (центр и периферия государств центра, центр и периферия государств периферии) [Лебедев, 2003]. Этот взгляд кор-

респондирует с получившим широкое распространение в социально-экономической географии полимасштабным подходом, который мы предполагаем использовать и в данном разделе.

Важную роль для описания взаимоотношения между центром и периферией играет концепция региональных подсистем, которые выступают в качестве единиц анализа системы в целом. Основу для складывания подсистем составляют международные регионы, выделяемые на основе географических и международно-политических факторов. Если центральный регион международной системы обязательно структурируется в формате подсистемы (центральной), то для периферии (внешней) региональные подсистемы – одна из возможных, но не единственная форма оформления международных отношений (наличие подсистемы свидетельствует о высокой степени структурированности региональных международных отношений), в то время как в регионе, где еще не сформировалась полноценная подсистема, международные отношения выстраиваются в виде регионального аспекта, одной из форм которого является региональный аспект колониального вопроса). Как центральная, так и периферийные подсистемы строятся по иерархическому принципу, при этом региональные подсистемы в конкретном регионе могут включать подсистемы второго уровня (субрегиональные подсистемы) [Миньяр-Белоручев, 2019].

Подобная трактовка близка к работам Месаровича по теории сложных многоуровневых иерархических систем, в рамках которой строго доказывается неизбежность стратификации и последующей иерархизации сложных систем для снижения «раздирающих» их энтропии [Месарович, Мако, Такахага, 1973].

В межсистемной конструкции Москва–Санкт-Петербург–Минск–Киев–Москва, Европейская часть России – очевидное ядро, а Белоруссия и Украина – субпериферийные регионы с субъядерным статусом столиц. Аналогичный статус, по-видимому, имеет и Санкт-Петербург.

Собственно географическая традиция складывалась несколько иначе. Хорошо знакомая исследователям теория Тюнена, очевидно выстроена в рамках концепции ядро-периферия, хотя и была ориентирована на выбор оптимальной схемы размещения

сельхозпредприятий в зависимости от издержек пространства. Лаунхардт В. дополнил модель Тюнена, включив в рассмотрение источники сырья и энергоресурсов, и таким образом оптимизировал размещение предприятий как по отношению к рынкам потребления, так и рынкам ресурсов [Гранберг, 2000]. Его считают одним из основателей теории размещения производства. В этой теории основным стал принцип расстояния между различными объектами, т.е. протяженности дорог. Определенный вклад в разработку теории внес И. Коль, разработавший транспортную иерархическую модель, отражающую связующую роль инфраструктуры для экономического пространства [Занадворов, Занадворова, 2003].

Если у Тюнена производство размещается вокруг города (центра), который является местом нахождения рынка сбыта продукции, то в теориях других немецких ученых можно наблюдать обратный подход. В центре, где можно минимизировать производственные издержки, где работает эффект агломерирования, расположено производство, а потребители рассредоточены вокруг него. Подобные идеи можно найти в работах А. Вебера, А. Леша и В. Кристаллера [Лёш, 2007]. Вебер, в частности, отмечал, что размещение производства должно происходить в такой точке пространства, которая предполагает экономию на создании и обслуживании инфраструктуры за счет компактного расположения предприятий и совместного использования инфраструктурных объектов. В общем это близко к идеям Н. Колосовского и советской районной школы в целом.

В современных реалиях ядро вбирает в себе и производственную и потребительскую составляющую, как, впрочем, и периферия. Главные различия проходят в пространстве диффузии инноваций и отношений сырье – готовая продукция.

В своих работах по районированию Д.И. Менделеев предлагал такую систему размещения производственных предприятий, которая определяется такими ныне классическими факторами, как расселение и плотность населения, наличие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей доставку сырья и вывоз готовой продукции, доступность энергетических ресурсов и т.п. [Самойлова, 2009].

В советский период схемы размещения производительных сил разрабатывались преимущественно в Комиссии по изучению естественных производительных сил страны (КЕПС), позже – Совете по изучению производительных сил (СОПС), а также институте комплексных транспортных проблем (ИКТП). Строго говоря и план ГОЭЛРО был прежде всего ориентирован на энерго-транспортное обеспечение унаследованной производственной инфраструктуры, а затем – и на новое строительство. В качестве ядерных структур в нем выступали центры генерации электроэнергии, а периферией являлись производственные и непроизводственные потребители. Это если подходить к ядро-периферийным отношениям с позиции технологической. Если на производственные отношения смотреть с инновационных позиций, то первоочередная электрификация была ориентирована на унаследованные от предшествующих инновационных волн ядра индустриализации (Центр, Ленинград, Урал, Донбасс).

Своеобразным венцом и теоретическим обобщением этих исследований и проектов стала теория ТПК Н.Н. Колосовского. В ней «связки» ЭПЦ выступали в качестве технологических ядер ТПК, а сами комплексы являлись ядерными структурами для районов нового освоения.

Позже на западе возникла теория кластеров. На протяжении последних десятилетий ведется дискуссия о сходстве и различии ТПК и кластера. Наиболее распространенная точка зрения заключается в том, что между территориально-производственными комплексами и кластерами различия не столь велики и обусловлены, в первую очередь, институциональными условиями – рыночным и плановым хозяйством. Однако упускается то, что теория ТПК, как базирующаяся на теории ЭПЦ, является, прежде всего, технологической, а все остальное – от этого производные, в то время как кластер – это, прежде всего, формы организации производственных отношений (институты), в т.ч. и территориальные.

Нельзя обойти вниманием и влияние на принципы размещения производства инновационных теорий, возникших по второй половине прошлого века. Одним из первых на это указал Й. Шумпетер, а позже – Т. Хегерstrand в рамках теории диффузии инно-

ваций. Их взгляды развил М. Гирш, разработавший «модель вулкана» – распространения инноваций от центров (генераторов инноваций) производственного агломерирования на периферию [Giersch, 1979].

Дальнейшее и параллельное развития теория «ядро-периферия» получила в рамках теорий «полюсов роста», которая обычно ассоциируется с именами Ф. Перру, У. Потье и др. Первый выдвинул идею о поляризации, в рамках которой отрасли или предприятия создают импульс экономического развития, стимулирующий развитие смежных отраслей и предприятий, функционирующих в рамках того же экономического пространства. Исследования второго были сосредоточены не на источнике развития, а осях развития.

Несколько иной подход предлагает Х. Р. Ласуэн, у которого в качестве полюсов роста выступают отрасли/предприятия специализации, ориентированные на экспорт, который, в свою очередь, создает предпосылки для развития второстепенных отраслей. Фактически это очень близко к теории ТРТ Н.Н. Баранского, в которой именно специализация в сочетании с обменом ведет к формированию рынков разного таксономического уровня.

Классиком концепции «центр – периферия» на Западе является Дж. Фридман, который предпринял попытку интегрировать районное и городское направления в региональных исследованиях и построить общую теорию регионального развития на базе модели «центр – периферия» [Friedmann, 1967]. Согласно этой концепции, неравномерность экономического роста и процесс пространственной поляризации неизбежно порождают диспропорции между ядром и периферией.

Р. Холл и Ч. Джонс ввели в модель факторы государственного устройства, политическую среду, социальную сферу и местоположение самого государства [Киселева, 2016].

Среди отечественных специалистов в данной области следует, прежде всего, назвать имена О.В. Грицай, Г.В. Иоффе, А.И. Трейвиша, приложивших эту теорию к многообразию советского/российского социально-экономического пространства и показавших в рамках циклического подхода смены ядерно-периферийных фаз развития регионов [Грицай, Иоффе, Трейвиш, 1991].

Позже А. Трейвиш рассмотрел ядро-периферийные отношения через призму базовых категорий регионального развития – неравномерности и структурное разнообразия [Трейвиш, 2019].

Из наиболее заметных современных отечественных работ по данной проблематике можно отметить работу П.Я. Бакланова, который подчеркивал, что пространственное развитие страны, региона, рассматриваемое в количественно-качественных приращениях, вызывает изменения их пространственных характеристик [Бакланов, 2017]. Это позволяет проводить не только комплексные, но и более узконаправленные исследования, в т.ч. и в рамках ядро-периферийной модели.

Славянское межстоличье. На западе исторической России на протяжении практически тысячелетия сложился уникальный межстоличный регион, объединяющий пространства между Москвой, Минском, Киевом и Санкт-Петербургом. Территория этого межстоличья 653 тыс. км² (что сопоставимо с площадью Франции или Украины), в пределах которой сосредоточено 46 миллионов человек (23,2 % от общей численности населения России, Белоруссии и Украины) и производится 1,7 трлн. ВВП, что составляет 34 % общего ВВП трех славянских государств.

Сопоставим расстояния между столицами, как одного из элементов потенциала поля расселения и экономического взаимодействия. Наилучшее положение у Москвы, расположенной практически на равных расстояниях от Минска, Киева и Санкт-Петербурга (630–750 км). У Минска уже наблюдается легкая асимметрия (430–790). Киев же очевидно близок к Минску, существенно дальше от него до Москвы и совсем удален Санкт-Петербург (более 1000 км). При этом ось Москва–Минск пересекает этот субмери-

Таблица 5.1. Матрица расстояний между четырьмя столицами, км
[по Атлас автодорог..., 2020]

	Москва	Санкт-Петербург	Минск	Киев
Москва		634	675	755
СПб	634		691	1055
Минск	675	691		433
Киев	755	1055	433	

диональный ареал практически на две равные части. Это позволяет говорить о двух межстоличных треугольниках: южном – Москва–Минск–Киев и северном – Москва– Санкт-Петербург–Минск. При этом северный – менее заселенный и более индустриальный, а южный, как и положено, – более заселенный и аграрный.

В целом, в межстоличном ромбе плотность населения превышает 70 чел./км², что на порядок больше, чем в России, в 1,5 раза выше чем в Белоруссии и равно плотности населения Украины. Таким образом, мы можем говорить о сопоставимом уровне освоения этих пространств.

Если произвести сравнения по размерам душевого ВВП, разница будет более значительной. При среднем ВВП столичных регионов около 37 тыс. долл./чел. (это уровень Польши, Словакии и Венгрии и выше соседних Эстонии и Литвы), в Российском сегменте он колеблется от 54 тыс. долл./чел. в Московском столичном регионе (МСР) – уровень Швеции и Германии и 30 в СПб-Ленинградском регионе (СПбЛ) – уровень Латвии и Греции, до 13–14 в Псковской и Брянской областях – уровень Армении, Украины и Молдавии.

В Белоруссии контрасты меньше – от 22 тыс. долл./чел. в Минском столичном регионе (МинСР) – уровень Аргентины и Черногории, до 12,5 в Витебской области – уровень Молдавии и Украины, т.е. менее чем в 2 раза.

На Украине разброс значений близок к Российскому межстоличью – от 30 тыс. долл./чел. в Киевском столичном регионе (КСР) до 8,5 – уровень Лаоса и Марокко – в Черниговской области.

Таким образом, очевидно влияние на плотность населения и душевой ВРП межстоличных пространств двух факторов: общего уровня развития государств и уровня барьерности новых границ. Прочие факторы влияют слабо, фактически являясь фоновыми.

Для региона характерен равнинный рельеф, с плавным чередованием низменных и возвышенных участков. Он практически целиком находится в лесной зоне – от средней тайги на севере, до широколиственных лесов на юге и западе. В его пределах отсутствуют значимые полезные ископаемые, а сам он находится в пределах трех морских бассейнов: Балтийского, Черноморского и Каспийского. Его меридиональный вектор – Киев–Смоленск–

Псков–Санкт-Петербург – наследие пути «из варяг в греки». Не случайно здесь и наиболее древние города: семь из них возникли не позднее X века, и фактически протянулись вдоль меридиана от Балтики до среднего Приднепровья, скрепленные единым сквозным полимагистральным коридором.

Четыре города возникли до XIII века, по сути в домонгольский период, и это западная и восточная «оторочка» основной полимагистрали древности, дополненной западным и восточными (с выходом в бассейн Волги и далее к Каспийскому морю) коридорами.

Еще два центра – Могилев и Калуга возникли несколько позже, до XV века.

И только Санкт-Петербург, основанный в самом начале XVIII века, фактически восстановив Новгородско–Псковский мир-экономику в рамках Ганзейского Союза, обозначив новый северный столичный ареал межстоличья.

Эта общая география, разумеется, на мезо- и, тем более, микроуровнях существенно осложняется внутренней неоднородностью и, наверное, именно в этих пространствах в силу различных исторических коллизий возникло множество «дыр под Парижем» – суть ареалов внутренней периферии. И здесь вполне естественно возникает вопрос о том, способствует межстоличное ЭГП ускорению развития или тормозит его. Споров на эту тему много, но в данной статье мы оставляем этот вопрос за рамками исследования.

Приведенная общая морфологическая картина межстоличья имеет существенные различия на мезоуровне.

Рассмотрим более детально контрасты в распределении населения по основным осям межстоличного взаимодействия. Очевидно подавляющее все остальные тяжелое демографическое ядро МСР. Киевская агломерация, хотя имеет плотность населения более чем в два раза выше среднеукраинской, но это почти в три раза меньше Московской. Минский и Спб-Ленинградский СР имеют плотность населения в два раза меньшую, чем у Киевской. Очевиден восточный сдвиг демографического центра межстоличья. Однако если мы рассмотрим межстоличные пространства, то увидим иную картину (рис. 5.1).

Таблица 5.2. Основные параметры столичных и межстоличных регионов, 2020 г. [по Державна...; Национальный статистический...; Федеральная...]

	Территория (тыс. км ²)	Население (млн. чел.)	Доля населения региона от страны, %	ВРП (млрд. долл.)	Доля ВРП региона от страны, %	Год основания регионального центра	Плотность населения (чел./км ²)	ВРП на душу населения (долл./чел.)
Москва	2,6	12,6	8,6	887	21	1147	4846	70396,8
Московский столичный регион	47	20,3	14	1098	26		432	54088,7
Смоленская обл.	50	0,92	0,63	15,6	0,37	863	18	16956,5
Могилевская обл.	29	1,1	11,6	12,6	6,9	1267	38	11454,5
Минск	1	2	21,2	50,7	27,7	1067	2000	25350
Минский столичный регион	41	3,5	36,8	77,2	42,2		85	22057,1
Гомельская обл.	40,4	1,4	14,7	18,7	10,2	1142	35	13357,1
Киев	2	3	7,1	117,5	22	482	1500	39166,7
Киевский столичный регион	30	4,8	11,4	144,7	27,1		160	30145,8
Черниговская обл.	31,9	1	2,4	8,5	1,7	907	31	8500
Брянская обл.	34,9	1,2	0,82	16,5	0,39	985	34	13750
Калужская обл.	29,8	1	0,68	23,2	0,55	1371	34	23200
Тверская обл.	84,2	1,25	0,86	21,1	0,5	1135	15	16880
Новгородская обл.	54,5	0,59	0,4	12,7	0,3	859	11	21525,4
СПб	2	5,4	3,7	206	4,9	1703	2700	38148,1
СПб-Ленинградский столичный регион	85	7,2	4,9	261,8	6,2		85	36361,1
Псковская обл.	55,4	0,62	0,42	8	0,19	903	11	12903,2
Витебская обл.	40	1,1	1,6	13,8	7,5	974	28	12545,5
Межстоличье	653,1	46,0		1732,4			70	37661

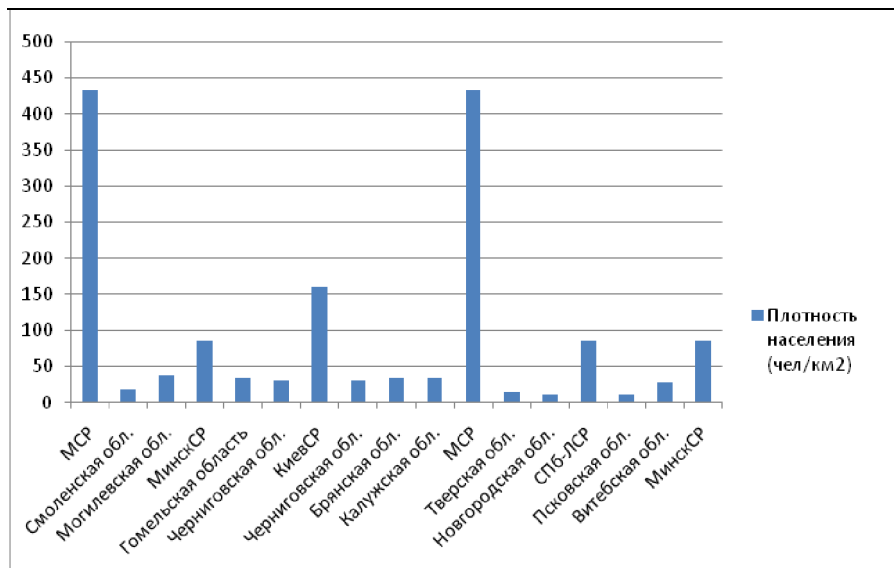


Рис. 5.1. Распределение плотности населения по регионам межстоличья

Наиболее заселенными являются регионы Белоруссии по векторам на все остальные столичные регионы. Украинский сегмент, хотя и незначительно, но менее заселен, чем Белорусский. С Российской стороны именно юго-западный сектор исторически самый заселенный, здесь наибольшая плотность не только населения, но и городов. Западный вектор в пределах Смоленской области резко контрастирует с Белорусскими регионами, и здесь очевидно негативное проявление «эффекта колеи». Область систематически опустошалась в рамках европейских походов на Москву, а также «вытягивающей» ролью столицы. Даже в пределах МСР его западный сектор также наименее заселен. Еще контрастнее по отношению к Белоруссии Псковская область. В целом Московско–Санкт-Петербургское межстоличье наиболее «высосано» в демографическом отношении двумя столицами, и ситуация только усугубляется.

Однако если исследовать межстоличье как экономическое пространство, картина будет существенно иной. В пределах западного вектора душевой ВВП в Смоленской области существенно выше Могилевской да и других областей Белоруссии, лишь незначительно уступая Минской столичной агломерации (рис. 5.2).

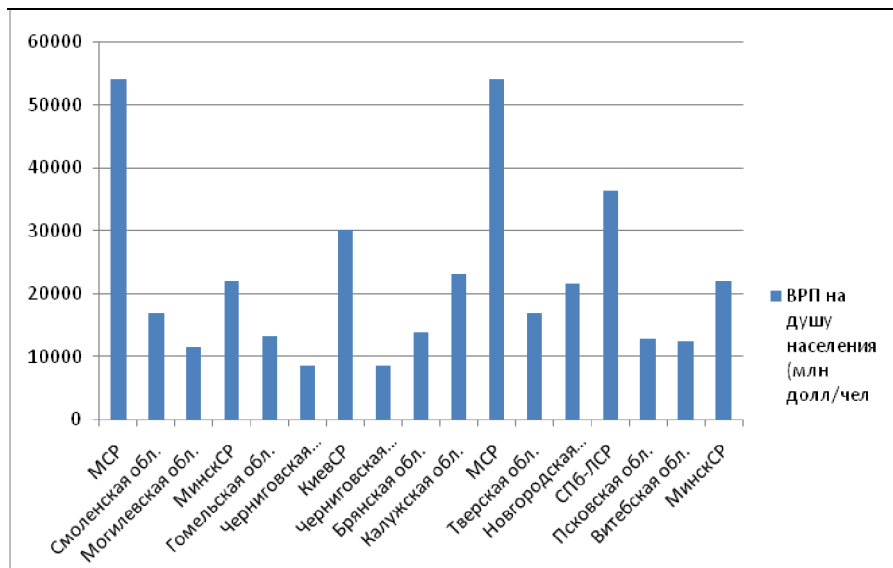


Рис. 5.2. Распределение ВРП(ППС) по регионам межстоличья

Аналогичный нисходящий тренд наблюдается и по линии МСР–КСР, когда по мере удаления от Москвы душевой ВРП последовательно снижается с минимумом в Черниговской области. При этом фактически примыкающая к Москве Калужская область имеет душевой ВРП лишь немногим уступающий КСР. Интересно, что аналогичная закономерность наблюдается и при движении по линии Минск–Киев.

Инверсионная картина характерна для оси Москва–Санкт-Петербург, когда душевой ВРП растет по мере приближения к СПб. Очевидная внутренняя трансграничная периферия наблюдается по линии СПб–МинскСР, где душевые показатели приграничных Псковской и Витебской областей фактически равны.

Следует учитывать, что и сами межстоличные пространства также не однородны.

На рисунке 5.3 хорошо видно, что при всех разговорах с сжатии пространства, региональные центры межстоличья концентрируют в среднем около 1/3 населения, правда при существенно большей доле экономического потенциала. Иными словами, эффект региональных пылесосов существенно ниже, чем принято считать.

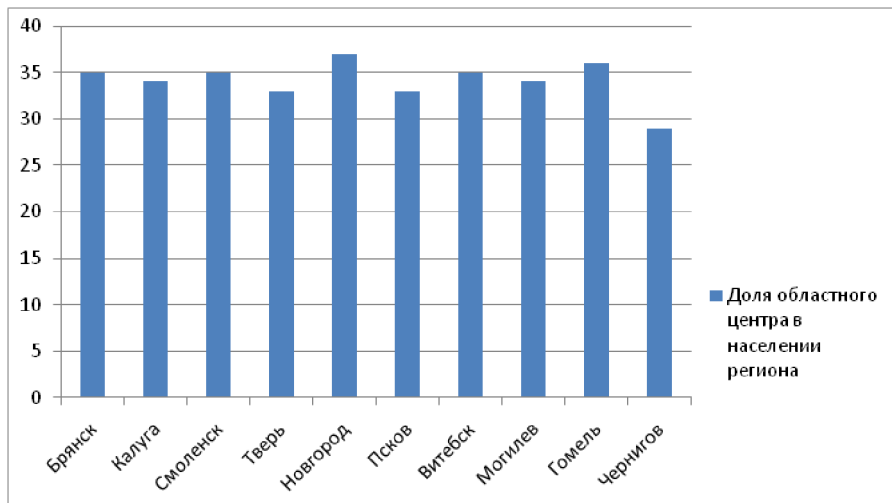


Рис. 5.3. Удельный вес региональных центров экономике регионов межстоличья

Учитывая различия в производительности, можно предполагать, что их доля в региональном ВРП несколько выше, но не принципиально. В целом можно высказать гипотезу, что отток населения в столицы из субпериферии и периферии примерно равен как для региональных центров, так и для других городов и сельских поселений. Но это требует безусловно специальных исследований.

Рассмотрим теперь промышленный сегмент межстолической фрагментации пространства на примере российских территорий. Если оценивать масштабы, то абсолютным лидером является Московский столичный регион (МСР) – 1560 тыс. занятых (в т.ч. в Москве – 850 тыс. чел.), которые обеспечивают около 190 млрд долл. промышленной продукции. В Санкт-Петербурге – около 500 тыс. занятых и Ленинградская область – 200 тыс. занятых, с объемом выпуска, соответственно, около 31 и 18 млрд. руб. Столь явное лидерство Москвы во много связано с недостатками статистического учета.

Между двумя столицами находятся Тверская (168 тыс. занятых и свыше 5 млрд. долл. объем выпуска) и Новгородская (81 тыс. занятых, 4,5 млрд. долл. объем промышленного производства) области.

Таблица 5.3. Масштаб и производительность промышленности межстоличья, 2020 г. [по Федеральная...]

	Занятые в промышленности (тыс. чел.)	Объем промышленного производства (млрд. долл.)	Объем промышленного производства на одного занятого (тыс. долл.)
г. Москва	844,7	149	176
Ленинградская обл.	200,6	18	90
Калужская обл.	132,1	8,4	64
г. Санкт-Петербург	500,3	31	62
Московская обл.	714,8	40	56
Новгородская обл.	80,8	4,47	55
Смоленская обл.	122,6	4,3	35
Тверская обл.	167,9	5,1	30
Псковская обл.	62,9	1,43	23
Брянская обл.	118,3	2,6	22

Однако важен не только масштаб, но и качественные показатели, в частности, производительность труда. И здесь мы видим классическую картину ядро-периферийного взаимодействия. Москва – 170 тыс. долл./занятого, а Московская область уже только 56. В границах Санкт-Петербургской агломерации ситуация зеркальная: Ленинградская область – 90, Санкт-Петербург – 62. Логично, что и Новгородская область имеет выпуск (55 тыс. долл. США/чел.), а Тверская область – 30. В реальной действительности различия, по-видимому, не столь велики, так значительная часть «промышленности» Москвы, это добыча нефти и газа в Западной Сибири, лишь статистически привязанная к Москве.

Не менее контрастная картина и по юго-западному вектору: в приграничной с МСР Калужской области – 132 тыс. занятых, а в приграничной с Украиной и Белоруссией Брянской области численность занятых 118 тыс. чел. Абсолютные значения не сильно различаются, если не сравнивать территории и население. А вот в производительности контраст очень велик: 64 и 22 тыс. долл. США/чел. соответственно. Фактически Калужская область (по крайней мере в своих северных районах) уже составная часть МСР.

Быстро проседает эффективность промышленности и в западном направлении. При численности занятых в промышленности в Смоленской области 123 тыс. чел., душевое производство промышленной продукции не превышает 35 тыс. долл. США/чел.

Если рассматривать южный вектор от Санкт-Петербурга, то показатели Псковской области (23 против 63), как одной из наиболее депрессивных будут сопоставимы с депрессивной Брянской областью.

В целом градиенты по всем трем направлениям от Москвы примерно сопоставимы и находятся в пределе 3–5 крат.

Заключение. Проведенное исследование позволяет сделать несколько обобщений.

За 30 постсоветских лет в прошлом выравненные социально-экономические потенциалы республик существенно разошлись. Россия, в том числе в лице своих столичных регионов, вышла на среднеевропейский уровень. Белоруссия существенно отстает, а Украина наиболее «просела».

Однако не менее важны и контрасты в межстоличных пространствах. В Белоруссии они минимальны и столичный регион относительно незначительно превышает межстоличные пространства. В России и на Украине контрасты в несколько раз выше.

Отдельный интерес представляет выяснение масштабов неравенства внутри межстоличных регионов. Выяснилось, что практически во всех регионах удельный вес региональных центров не превышает одной трети в населении и несколько более в экономическом потенциале.

Не менее значимы различия и в промышленном потенциале регионов межстоличья и собственно производительности его частей. Здесь мы можем выделить фактически формирующийся новый промышленный облик Московского столичного региона, в состав которого очевидно вошла Калужская область, и наряду с Московской мы ее можем рассматривать как субъядерный элемент конструкции «ядро-периферия». Новгородская, Тверская и Смоленская области образуют российскую межстоличную промышленную субпериферию, а Брянская и Псковская – периферию.

ГЛАВА 6.

СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО В МЕЖСТОЛИЧНОМ ПРОСТРАНСТВЕ МИНСК–МОСКВА

Исследуемое межстоличное пространство с точки зрения сельского хозяйства, а может быть даже развития территориального агропромышленного комплекса, имеет определенные специфические факторы развития, связанные с природной составляющей и социально-экономическим состоянием территории в настоящий момент, хотя более ранние исследования показали, что данное экономическое пространство испытывает влияние и прошлых периодов на современную специализацию экономики в целом и сельского хозяйства в частности [«Эффект колеи»..., 2021].

В отличие от других отраслей экономики (может быть за исключением лесного и рыбного хозяйства), в сельском хозяйстве очень сложно выйти за рамки природного (агроклиматического и почвенного) потенциала. Лишь высокоинтенсивные предприятия промышленного типа, производящие сельскохозяйственную продукцию (например, птицефабрики, тепличные комплексы) имеют возможность в минимальной степени учитывать природный фактор. Для отдельных территорий наличие благоприятных условий для выращивания сельскохозяйственных культур и разведения сельскохозяйственных животных становится определяющим в развитии отрасли и региона. В связи с этим экономисты раннего капиталистического периода (Д. Рикардо, К. Маркс) говорили о возникновении дополнительного дохода за счет ренты, связанной с лучшими условиями хозяйства и положения относительно

рынков сбыта. То есть она происходит из различий в плодородии и местоположении земельных участков различных категорий.

Наличие в Межстоличье, как и в большинстве других территорий, детерминированных условий для каждой конкретной сельскохозяйственной культуры предполагает формирование ареала оптимального производства с самой высокой степенью эффективности, определяемой природной составляющей. Следовательно, для каждой территории будет характерен свой набор сельскохозяйственных культур, для которых условия выращивания окажутся наиболее оптимальными. Наличие именно набора культур, а не одной, самой доходной, связано с соблюдением агротехники, с необходимостью чередования культур в севообороте.

В животноводстве природный фактор – это наличие природных кормовых ресурсов (сенокосов и пастбищ), используемых в течение какого-то промежутка времени (теплый сезон), а также заготовка кормов с пашни, что, в свою очередь, заставляет вводить кормовые культуры в состав севооборота. Таким образом создаются предпосылки для формирования специализации сельского хозяйства, «вставленной» в рамки природного потенциала территории, в пределах которых могут происходить флуктуации, определяемые уже не природными факторами развития сельского хозяйства. Отрасль при любых эволюционных изменениях в экономике будет оставаться в рамках сформированного природными условиями коридора с соответствующим этому коридору набором отраслей специализации.

Несмотря на современные методы интенсификации и повышения продуктивности сельского хозяйства, оно в своей основе определяется агроприродным потенциалом. Именно агроприродный потенциал играет решающую роль при выявлении сельскохозяйственной специализации территории, территориальной организации отрасли, поэтому для рассмотрения сельскохозяйственных особенностей какого-либо региона необходим анализ природных условий для сельского хозяйства.

Большая часть исследуемой нами территории относится к районам Нечерноземья.

На самом деле географическое положение межстоличного пространства между 26° в.д. на западе и 39° в.д. на востоке, а в

широтном простирании от 53° с.ш. до 56° с.ш., предполагает незначительную дифференциацию природной среды для сельского хозяйства при мезоуровневом рассмотрении, но существенные различия, связанные с какими-то локальными участками территории, отражающими колебания относительной высоты местности, проницаемости для воды грунтов (переувлажнение), колебаний температуры.

Нечерноземье – староосвоенный и важный сельскохозяйственный район, расположенный в Центральной части России, продолжающийся в Беларусь. Западная часть Нечерноземья характеризуется чередованием возвышенностей и низменностей, сложенных различными породами. Наблюдается в основном достаточное или избыточное увлажнение. Вся описываемая территория находится в лесной зоне. В почвенном покрове преобладают подзолистые почвы.

Рельеф, как и его основа, подстилающие породы, благоприятен для сельского хозяйства. Мощный осадочный чехол (в основном эти отложения сформированы плотными карбонатными породами, реже рыхлыми) на кристаллическом докембрийском основании создает незначительную расчлененность – волнистость. К выходам плотных известняковых девонских и каменноугольных пород приурочены обширные возвышенности: Валдайская, Смоленско-Московская, Оршанская, Минская.

Рельеф был заложен ещё в доледниковое время, в четвертичный период он подвергался экзогенным процессам, наиболее существенный вклад в развитие рельефа внесло оледенение. Данная территория четыре раза подвергалась оледенению, наиболее значительный след оставили три последних: днепровское, московское, не затронувшее южную часть Калужской области, и валдайское, лишь частично затронувшее Смоленскую область и север Беларуси.

Отдельные понижения в связи с наличием плотных подстилающих пород заболачиваются, что приводит к снижению эффективности сельского хозяйства именно в этих районах и относительному повышению показателей на возвышенных участках.

Преобладающим типом почв являются дерново-среднеподзолистые почвы различного механического состава, занимающие

положительные формы рельефа. Их формирование приурочено к моренным суглинкам, флювиогляциальным супесчаным и песчаным и двучленным аллювиальным отложениям.

Дерново-подзолистые почвы характеризуются невысоким содержанием гумуса, кислой реакцией. В случае двучленного строения почвенного профиля с наличием водоупора, встречаются глеевые варианты дерново-подзолистой почвы.

Невысокое содержание гумуса в дерново-подзолистых почвах уменьшается при распашке, поэтому старораспаханные почвы бедны и требуют значительных доз внесения удобрений. Распашка таких почв приводит к их деградации, длительное их сельскохозяйственное использование должно быть совмещено с увеличением плодородия и культуры земледелия. Постепенное увеличение пахотного горизонта за счет припахивания к нему подзолистого горизонта, а также внесение органических и минеральных удобрений, создают лучшие условия для выращивания как зерновых, так и технических культур.

В климатическом отношении территория располагается в пределах умеренно-континентального типа климата, для которого характерны сравнительно тёплое лето и умеренно-холодная зима. Более мягкий климат наблюдается в западных частях ареала, на северо-востоке – более суровый.

В природно-сельскохозяйственном отношении вся рассматриваемая территория относится к южнотаёжно-лесной зоне дерново-подзолистых почв [Природно-сельскохозяйственное..., 1983]. В белорусской части ареала выделяются две природно-сельскохозяйственных провинции: в центре – Западная таежно-лесная, влажная, среднеобеспеченная теплом, с широким распространением дерново-подзолистых, песчаных и болотно-подзолистых почв; на севере республики – Прибалтийская южнотаёжно-лесная, избыточно влажная, ниже среднего обеспеченная теплом с господством дерново-подзолистых почв. В России выделяется Среднерусская южнотаёжно-лесная провинция избыточно влажная и влажная, ниже среднего обеспеченная теплом, с господством дерново-подзолистых почв.

Но для более углубленного понимания зависимости сельского хозяйства межстоличного пространства от природного факто-

ра используется показатель суммы активных температур (САТ) за период вегетации.

В отдельных случаях, разные вектора научных исследований в Беларуси и России в постсоветское время приводят к тому, что количественные показатели природных предпосылок развития на сопряженных территориях оказываются различными. Так О.В. Давыденко [Давыденко, 2009] в начале 2000-х гг. рассчитала новые показатели САТ по Беларуси на основе средних суточных температур за период 1961–2006 гг.

Сравнение только пограничных территорий доказывает, что сложившееся восприятие агроклиматического потенциала в Смоленской области существенно устарело (табл. 6.1).

Анализ температуры за два метеорологических периода (с 1961 по 1990 г. и с 1991 по 2020 г.) [Специализированные...]

Таблица 6.1. Сравнение суммы активных температур по приграничным территориям Смоленской области и Республики Беларусь [по Давыденко, 2009; Атлас..., 1997]

Республика Беларусь		Смоленская область	
район	САТ, град.	муниципальный район	САТ, град.
Витебская область			
Городокский район	2300-2400	Велижский район	1900
Витебский район	2300	Руднянский район	1900
Лиозненский район	2200	Руднянский район	1900
Дубровенский район, Лиозненский район	2200	Руднянский район	1900
Дубровенский район	2200	Краснинский район	1900
Могилевская область			
Горецкий район	2300	Краснинский район	1900-2000
Мстиславльский район, Горецкий район	2300	Монастырщинский район	2000
Мстиславльский район	2300-2400	Хиславичский район	2000-2100
Климовский район, Кричевский район	2400-2500	Шумячский район	2100
Хотимский район	2500-2600	Ершичский район, южная точка области	2100

показывает значительные флуктуации суммы активных температур (выше +10 °С) в течение всего периода наблюдений. Это требует от сельского хозяйства соблюдения коридора значений и производства культур в этом коридоре с максимально возможной вероятностью использования тепла. Но при этом доказывает увеличение на территории Республики Беларусь САТ в среднем более чем на 200 °С, что привело к смещению локальных агроклиматических областей на 100–150 км к северу. Самые южные территории исследуемого нами пространства, расположенные в пределах Республики Беларусь, характеризуются такой же теплообеспеченностью, что и районы юго-западной Украины 30–35 лет назад. Изменение климатических условий привело к увеличению продолжительности периода с температурами от 5 до 10 °С, что говорит о снижении континентальности климата, которое особенно заметно в восточных областях республики. В Российской Федерации наблюдения по отдельным метеорологическим станциям показывают сходные изменения показателей. Весь запад Центрального экономического района в настоящее время получает в период вегетации растений от 6,5 до 10 % тепла больше (130–230 °С) [Даньшин, 2021].

Наличие разницы по сумме активных температур в среднем на 200–300 °С (при примерно сохраняющемся уровне осадков в вегетационный период) предполагает возможность перехода на другой, по сравнению с современным, набор сельскохозяйственных культур с большей урожайностью, а следовательно, и с лучшей эффективностью сельскохозяйственного производства в целом.

Разница в формировании коридора для сельского хозяйства, определяемого природными условиями, и влияния на сельское хозяйство других факторов, которые могут объясняться наличием «эффекта колеи», предполагают возможность более быстрого устранения (возможной более разумной адаптации) «эффекта колеи» в сложившейся системе сельского хозяйства. Как мы понимаем, устойчивая специализация сельского хозяйства территории связана с исторически складывающимся направлением, определяемым не только природными условиями, но и наличием трудовых ресурсов и соответствующих экономических предпосылок [Даньшин, 2004].

Устойчивая специализация сельского хозяйства рассматриваемой нами территории определилась уже в конце XIX в. В «Полном географическом описании нашего Отечества» под редакцией В.П. Семенова-Тян-Шанского [Верхнее..., 2006] Д.З. Шендрик, описывая промыслы и занятия населения, говорит о том, что главным занятием населения является земледелие, но результаты этой деятельности не удовлетворяют даже насущных потребностей населения, что связано, с одной стороны, с малоблагоприятными климатическими и почвенными условиями, «...а с другой – в первобытных приемах обработки земли, особенно в среде крестьянского населения, обладающего весьма незначительными размерами земельных участков, затем в отсутствии стремления к большему разнообразию возделываемых растений, к введению разных технических производств» [Верхнее..., 2006, с. 156]. Далее Д.З. Шендрик отмечает, что такие условия для сельского хозяйства способствуют существенному уходу на заработки за пределы области.

В период написания работы (начало XX в.) на рассматриваемой территории (Верхнее Поднепровье и Белоруссия – Витебская, Минская, Могилевская, Смоленская губернии) более 45% всей площади использовалось для сельскохозяйственного производства, распахивалось чуть больше половины сельскохозяйственных земель. У крестьян пахотные земли составляли гораздо больший процент (63,0%), чем у частных владельцев (55,5%), что приводило к разному набору культур в севооборотах. В среднем самые большие площади отводились под зерновые хлеба (рожь, овес, ячмень, гречиха). Почти 50% приходилось на рожь, не только как источник для получения хлеба, но как материал (солома, самая длинная в группе зерновых) для покрытия крыш. На втором месте находился овес – 21% от всех посевов, далее ячмень – 9%, гречиха – 7,4%. Некоторые территории выделялись посевами картофеля (5,8%). Под техническими культурами было всего 4,6% посевных площадей (лен – 3,4%, конопля – 0,5%).

Автор подчеркивает, что «...усовершенствование земледельческих орудий, удобрение, более рациональные севообороты – всё это имеет место только иногда у арендаторов и крупных помещиков; у мелких же земледельцев и в сельских обществах сель-

скохозяйственные улучшения прививаются медленно и слабо» [Верхнее..., 2006, с. 164]. То есть в большинстве районов рассматриваемого региона к началу XX в. значительное число хозяйств использовало трехпольную систему земледелия, и лишь в отдельных имениях применяли четырехполье с травосеянием (в районах льноводства и скотоводства) или с картофелем (при винокуренных и крахмальных заводах).

Важнейшим выводом для того периода является невозможность обеспечить население продовольствием, полученным в растениеводстве: на душу населения было необходимо 12,12 пудов (население рассматриваемых губерний по переписи 1897 г. составило около 6,3 млн. чел.), но даже при учете картофеля, как важнейшего продовольственного продукта, недостаток потребления составлял 3,5 пуда, при максимуме в Витебской губернии (4,8) и минимуме в Смоленской (1,4).

Животноводческая компонента на большей части территории в конце XIX – начале XX вв. была в основном представлена в частных хозяйствах при наличии достаточно больших площадей естественных кормовых угодий и возможностей товарного сбыта. Но в целом почти все отрасли имели, скорее, натуральных характер. Следует заметить, что свиноводство в это время стало только проявляться как отрасль, обеспечивающая и домашние потребности, и экспорт.

На примере Смоленской губернии, находящейся в центре рассматриваемого пространства, можно проследить внутригубернскую дифференциацию сельского хозяйства того периода.

Природные условия и определенная удалённость важнейших центров потребления продовольствия от территории губернии требовали поиска культуры, приносящей значительный доход, в том числе и для крестьянского хозяйства, так как отходничество не имело серьезного распространения (может быть, за исключением восточных частей). Такой культурой стал лен. Кроме Смоленской, по льну выделялась Витебская губерния. Правда, они отличались технологией выделки, в первом случае это был сланцевый лён, во втором – моченцовый. По льну доходность была в 3–5 раз выше, чем по зерновым культурам, площади под которыми можно было уменьшить в связи с развитием российского рын-

ка зерна. Более дешевое продовольственное зерно в Смоленскую губернию поступало из южных частей России по Риги-Орловской железной дороге.

К началу XX в. при высокой плотности населения сложились следующие системы земледелия со значительным производством льна¹:

– на севере и востоке (Бельский, Вяземский, Гжатский, Сычевский, Юхновский уезды) – ржано-овсяно-травяные (многолетние травы) с картофелем;

– в центре (Дорогобужский, Духовщинский, Краснинский, Поречский уезды) – ржано-овсяные с картофелем;

– на юге (Ельнинский, Рославльский, Смоленский уезды) – ржано-овсяно-ячменные с картофелем при минимально значимых посевах льна.

Представленные типы продолжались в соседние губернии. Так, Можайский и Рузский уезды Московской губернии имели также ржано-овсяно-травяные (многолетние травы) с картофелем системы земледелия, правда, с некоторым снижением значения многолетних трав. Западнее границы Смоленской губернии также наблюдалось значительное количество ржи, овса и картофеля в льняном севообороте.

Советский период и, особенно, постсоветское время в существенной степени изменили бывшее ранее единое сельскохозяйственное пространство, наметив абсолютно разные тренды развития в Беларуси и России (рис. 6.1, табл. 6.2). Если до 1990 г. во всех областях наблюдались примерно одинаковые тенденции изменения посевных площадей – колебания вокруг определенной величины, присущей каждой территории, то в постсоветское время белорусские и российские тренды пошли абсолютно по разным векторам развития. В Беларуси существенных изменений в посевных площадях не произошло (за исключением Витебской области – самой сложной в сельскохозяйственном отношении области – влияние факторов разной природы). В Российской Федерации во всех областях резко уменьшились площади, занимаемые под посевами. Причем в Псковской и Смоленской областях

¹ Губерния давала более 10% всего льноволокна Российской империи.

Таблица 6.2. Особенности изменения посевных площадей в хозяйствах всех категорий в областях Межстоличного пространства за 1970–2020 гг., тыс. га [по Сельское..., 1988; Развитие..., 1991; Национальный статистический..., Федеральная...]

посевные площади, тыс. га	1970	1980	1990	2000	2010	2020	1990/1970	2020/1990
Псковская обл.	887,6	950,5	874,7	539,2	274,3	212,8	0,985	0,243
Тверская обл.	1493,8	1578,3	1475,2	883,1	625,0	498,9	0,988	0,338
Смоленская обл.	1476,8	1544,3	1438,8	781,8	451,7	398,2	0,974	0,277
Московская обл.	1152,2	1218,9	1224,1	955,0	545,2	567,1	1,062	0,463
Калужская обл.	929,0	982,7	918,9	529,3	299,1	361,4	0,989	0,393
Витебская обл.	1138,9	1206,3	1185,0	924,9	790,4	894,4	1,040	0,755
Минская обл.	1265,2	1302,9	1183,0	1354,4	1292,5	1335,6	0,935	1,129
Могилевская обл.	1031,4	1052,8	937,9	1002,8	845,2	883,4	0,909	0,942

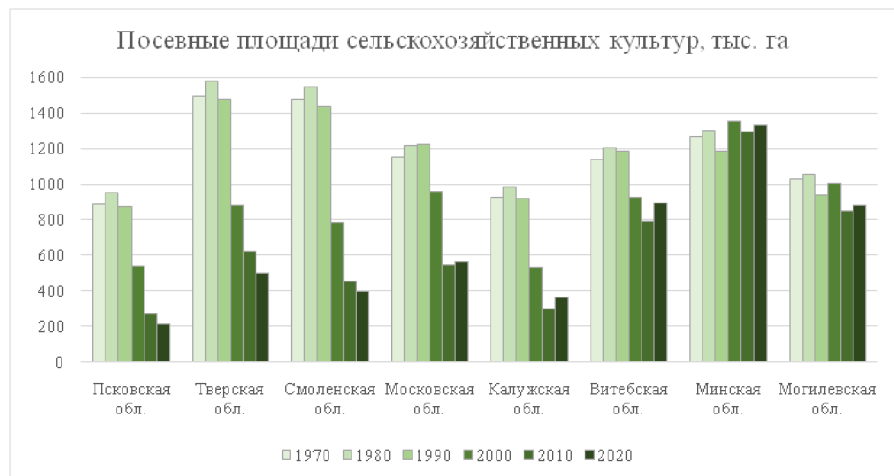


Рис. 6.1. Динамика посевных площадей областей межстоличного пространства за 50 лет

осталось только около четверти площадей, засеваемых в советский период. Если в Московской и Калужской областях за последние 10 лет есть хоть какие-то положительные тренды, то в остальных трех регионах – постоянное уменьшение площадей.



Рис. 6.2. Динамика посевных площадей зерновых культур областей межстоличного пространства за 50 лет

В связи с тем, что зерновые культуры – основная группа в засеваемом клине и в Беларуси, и в России, они чаще всего и определяют динамику и структуру посевных площадей (рис. 6.2). Если в России в последний период советского времени показатели посевных площадей снизились примерно на 10% (в Московской области – на 35% в основном за счет увеличения кормовых культур), то в Беларуси ситуация в межстоличном пространстве оставалась стабильной.

Постсоветский период характеризуется существенным уменьшением зернового клина российской части территории в 5–10 раз (в Московской области – на 46%), а в Беларуси – незначительным снижением: в Витебской области – на 27%, в Могилевской – на 8%, при стабильной ситуации в Минской области. Поэтому доля в посевах в советское и постсоветское время почти не менялась – 40–45%. В российском сегменте пространства доля зерновых в посевной площади существенно снизилась с 35–45% (максимум Смоленская область – 46,2%) до 15–35% (минимум – Тверская – 14,0%, максимум – Смоленская – 35,2%).

Картофелеводство и овощеводство, как наиболее эффективные отрасли растениеводства, должны были обеспечить компен-



Рис. 6.3. Динамика посевных площадей картофеля областей Межстоличного пространства за 50 лет

сационный рост. Для овощей пригодных площадей в этих областях не так много, поэтому картофель в приоритете (рис. 6.3). Картофель характеризуется направленным сокращением ареалов своего возделывания, которое, однако, в меньшей степени затронуло столичные области, но в целом в Беларуси осталось только 20 % площадей 50-летней давности (в Минской – 27 %), в России от 7 до 12 % (в Московской – 22 %) при общем снижении доли в посевах до 2–5 % (более, чем в 2–5 раз). Значит, компенсация могла идти только за счет увеличения кормовой компоненты – однолетних и многолетних трав.

Многолетние и однолетние травы важны как основной ресурс для развития скотоводства. Скотоводство – это еще и отрасль-индикатор интенсификации производства. Развитие четко детерминированных отраслей молочной и мясной направленности – есть результат трансформации межстоличного пространства с проявлением барьерности границы между республиками СССР в прошлом, и Россией и Беларусью сейчас (рис. 6.4).

В конце советского периода российские приграничные области уже имели тенденцию к сокращению поголовья, тогда как белорусские интенсивно наращивали показатели. В постсоветское



Рис. 6.4. Динамика поголовья крупного рогатого скота областей Межстоличного пространства за 50 лет (для белорусских территорий поголовье в категории «1990» показано на 01.01.1988)

время численность крупного рогатого скота на российской территории уменьшилась в 6–10 раз (Московская и Смоленская области – до 16 % по сравнению с 1990 г., Тверская – 9,7 %), в Беларуси – примерно в 2 раза. Особо следует сказать о Калужской области, где только с 2015 г. с приходом инвесторов наблюдается существенный рост поголовья, предыдущие 10 лет оставшийся на одном и том же уровне (около 130 тыс. гол.). К 2022 г. это показатель вырос до 232,1 тыс. гол., то есть практически в 2 раза, что, однако, составляет только 50 % советского поголовья.

Наверное, единственный показатель, по которому резко выделяется российская часть рассматриваемой территории – молочная продуктивность в сельскохозяйственных организациях. Если в 1970 г. показатели удоев на 1 корову были сравнимы (2200–2400 кг, Московская область – 3400), то сейчас белорусские области, увеличив надои, всё равно проигрывают российским областям. Калужская область почти утроила показатель: в 2020 г. – 7620 кг.

Но в целом по всей территории наблюдается процесс примитивизации сельского хозяйства в сторону уменьшения числа от-

раслей специализации и переход к более конъюнктурным (рыночным) отраслям. В России конъюнктурность менее заметна, чем в Беларуси. В Беларуси при стабильных сборах зерновых культур увеличивается доля тритикале и пшеницы взамен ржи, ячменя, на смену льну и картофелю в посевах пришел рапс, его значение возросло более чем в семь раз. За счет улучшения семян резко увеличились сборы сахарной свеклы с 1 га.

В России определяющее значение для развития сельского хозяйства имеет Московская агломерация, выступающая в роли ядра для формирования «центр-периферийных» отношений, обуславливающая наиболее значительный спрос на сельскохозяйственную продукцию. Для Московской агломерации при всех параметрах ее развития сельское хозяйство определяется как личными подсобными хозяйствами в пределах городов и субурбии, так и оставшимся/возникшим высокоинтенсивным производством в сохранившихся ареалах сельской местности. Территория Новой Москвы после присоединения к основной части города с каждым годом утрачивает свои сельскохозяйственные позиции. С 2012 г. посевная площадь сельскохозяйственных культур сократилась с 19 до 8 тыс. га. поголовье крупного рогатого скота упало с 13 до 8 тыс. голов, поголовье свиней практически полностью исчезло (содержалось 50 тыс. голов, по данным за 2021 г. осталось не более 50 голов в хозяйствах населения). Сельское хозяйство Новой Москвы сохраняет наиболее интенсивные производства, в частности, овощи закрытого грунта («Агрокомбинат Московский»). Проекты по развитию данной отрасли городского хозяйства представлены в единичном количестве и носят преимущественно рекреационный, научный и аттрактивный характер. Например, на территории Парка Горького грядку (ящик с подготовленным субстратом) 160 на 80 сантиметров можно взять в аренду за 6 500 рублей на весь сезон.

По данным Всероссийской сельскохозяйственной переписи 2016 г., на территории Московской области осуществляли свою деятельность 1220 производителей сельскохозяйственной продукции, 40 % из которых являлись сельскохозяйственными организациями, не относящимися к субъектам малого предпринимательства. Концентрируются эти производства исключительно в

периферийных частях области, причем зональная специализация сохранилась лишь в ее южных частях. Из отраслей пригородной специализации остались только самые высокоинтенсивные предприятия (например, концентрация свиней в общественных хозяйствах в Можайском районе Московской области достигала 55%), а все происходящие процессы имеют другой вектор по сравнению с общероссийскими трендами. В Московской агломерации по сравнению с советским периодом осталось менее 50% посевных площадей. Традиционные (не агломерационные) отрасли за счет современных инноваций показывают в последнее десятилетие рост (в основном зерновые) и стагнацию (овощи и картофель), хотя долгосрочный тренд отрицательный. В животноводстве наблюдается сокращение количества производимой продукции на фоне повышения продуктивности производства [Даньшин, Аксенова, 2021].

Процессы, происходящие в агломерации, вытесняют сельскохозяйственные предприятия из ближайшей к городскому пространству Москвы сельской местности на эту удаленную периферию, то есть к границам и за границы Московской области. В Смоленской области – это Гагаринский район, где уже обосновались ООО «Гагарин-Останкино» (производство продуктов из мяса, мясных субпродуктов), ООО «Мясной разгуляй» (разведение свиней), из местных – ООО «Кроль и К» (разведение кроликов). Помимо этого, девять сельскохозяйственных предприятий занимаются разведением крупного рогатого скота для получения молока. При дальнейшем продвижении к Смоленску остаются лишь отдельные «пятна влияния» Москвы, но в целом процесс примитивизации явно заметен.

Для Смоленской области характерна ситуация, при которой у сельского хозяйства нет потенциала роста даже вблизи средних и малых городов, не говоря уже о собственно сельской местности. Здесь не действуют законы центр-периферийных отношений. Выделяются отдельные инвестиционные точки роста, обусловленные только желанием инвестора. За последние 15 лет приход инвесторов связан с несколькими важнейшими направлениями хозяйства, в том числе ранее не типичными для области. Причем это не всегда обязательно районы с выгодным географическим

положением в инфраструктурном межстоличном коридоре. Незначительный рост показателей характерен для Гагаринского, Вяземского и Сафоновского районов, где при общем росте выделяется зерновое хозяйство и молочное скотоводство. Но взрывные значения имеют место в Хиславичском и Ершичском районах по скотоводству мясному и обслуживающему его зерновому и кормовому растениеводству. Продолжающий экспансию «Мираторг», начавший с южных районов области, предполагает увеличить мясное поголовье на Смоленщине в ближайшие годы до 80–90 тыс. голов. Уже сейчас доля скота мясных пород превышает долю молочных. Второе направление, получившее развитие в Вяземском, Починковском, Рославльском районах, и, скорее всего, тоже имеющее в своих планах не только обеспечение населения межстоличного пространства – свиноводство. Все новые проекты предполагают использование территории для создания сельскохозяйственных фабрик, а не для получения продукции, используя агроклиматический потенциал.

Для приграничных с Беларусью субъектов Федерации отсутствие, как правило, ресурсного потенциала, сложная демографическая ситуация, депрессивность в экономике требуют участия государства в социально-экономических процессах. В данном случае инновации в государственном исполнении с участием важных инновативных структур позволяют депрессивным регионам преодолеть «эффект колеи», вырвавшись на новые рельсы развития.

В любом таком депрессивном регионе важным становится наличие расположенного поблизости центра распространения инноваций. При наличии нескольких центров эффект наложения «сфер влияния» приводит к большему вовлечению региона в новые формы хозяйствования. Уникальным положением при диффузии инноваций будут характеризоваться регионы с обширными хинтерландами ядер нововведений, перекрывающимися между собой [Бабурин, Земцов, 2017].

Для западных частей России, где число депрессивных регионов велико, а центры распространения инноваций находятся на незначительных расстояниях, эффект появления инноваций в субъекте Федерации может иметь взрывной характер для сельс-

кого хозяйства. При этом затяжная депрессия может смениться достаточно интенсивным процессом восстановления (развития).

Ядрами диффузии инноваций сельскохозяйственной отрасли могут быть профильные научно-исследовательские институты, вузы аграрного профиля, а также станции и центры, подчиненные Министерству сельского хозяйства, обеспечивающие внедрение научных идей в отдельные направления отрасли.

Для западных регионов России, где должно сказываться влияния не только крупнейших научных центров как Москва и Санкт-Петербург, но и Минска, как важнейшего научного центра для Беларуси, также возможно будет возникать синергетический эффект за счет распространения новых знаний разных научных школ.

Наиболее простыми показателями, характеризующими возникновение новых идей, могут быть индекс цитирования (показатель Хирша) и число публикаций в высокорейтинговых журналах (табл. 6.3). Эти данные публикуются в системе eLIBRARY.RU [Даньшин, 2020].

В рассматриваемом нами пространстве выделяются, собственно, ядра-столицы, где сгруппирован большой пул разных по специализации вузов и научных учреждений (Москва и область – 23, Минск и область – 14, Санкт-Петербург и область – 7) и межстоличье, где на периферии вообще отсутствуют аграрные научные центры, а научный потенциал, рассматриваемый нами на основе предлагаемых индексов, оказывается наиболее низким. Масштабы развития аграрного образования в российских западных депрессивных регионах детерминированы состоянием в них сельского хозяйства, ролью этих вузов в системе высшего образования страны. То есть невысокий уровень образования и научных исследований не приводит к появлению новых прорывных идей, насущных для территории.

Определенные всплески научной активности связаны с Брянским государственным аграрным университетом, Белорусской государственной сельскохозяйственной академией (Горки, Могилевская область), Витебской государственной академией ветеринарной службы. Но существенной связи с внедрением иннова-

Таблица 6.3. Показатели инновационного участия сельскохозяйственных вузов и научно-исследовательских институтов Белоруссии и некоторых западных регионов России на 02.07.2020 [по Научная...]

	индекс Хирша	число публикаций в высоко-рейтинговых журналах
Москва и Московская область	917	1127
Санкт-Петербург и Ленинградская область	269	244
Брянская область	55	19
Смоленская область	33	3
Тверская область	30	41
Псковская область	24	11
Калужская область	нет организаций и учреждений	
Минск и Минская область	163	266
Витебская область	58	15
Могилевская область	53	82
Гродненская область	12	22
Брестская область	4	7
Гомельская область	нет организаций и учреждений	

ций не прослеживается, то есть производство почти полностью абстрагируется от связей с учебными и научными учреждениями в регионе.

В целом аграрная наука России дает всего 1–2 % публикаций журналах, индексируемых Scopus и Web of Science (WoS).

Патентная деятельность в сельском хозяйстве в основном имеет исключительно теоретический характер, так как большинство идей в практике не востребовано.

Возможности выявления каких-то точек роста связываются с исследованиями сельскохозяйственного производства на основе более мелких территориальных ячеек: муниципальных образований для России / районов, городов областного подчинения, то есть АТД базового уровня для Беларуси. Для выявления последних трендов были взяты показатели за 2009–2019 гг., характеризующие как развитость, так и продуктивность общественного сельскохозяйственного производства по отдельным ведущим

видам продукции, свойственной обоим секторам межстоличного пространства, и агрегированные в среднестатистические годы. Рассматривались относительные показатели (на 1 сельского жителя), отражающие одновременно и производительность, и эффективность.

Существующие работы по оценке уровня развития сельского хозяйства межстоличного пространства на втором уровне АТД содержат либо неполный набор показателей, доступных для межстранового сравнения, либо не учитывают межстоличье в той территориальной конфигурации, в которой оно предстает в данной монографии. В связи с этим, для оценки текущего уровня развития сельского хозяйства межстоличного пространства были построены карты, определяющие сопоставимые статистические показатели развития агросектора двух государств на уровне муниципальных районов.

Представленные ниже карты позволяют наглядно выявить отраслевые трансформации сельского хозяйства Межстоличья, происходившие в течение последнего временного отрезка развития сельского хозяйства. На рисунке 6.5 представлены карты производства зерновых и зернобобовых культур. Межстоличье кон-

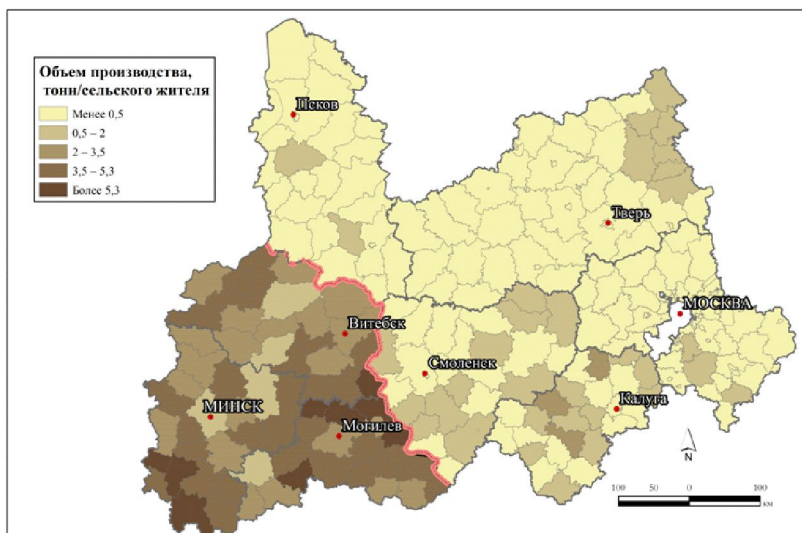


Рис. 6.5а

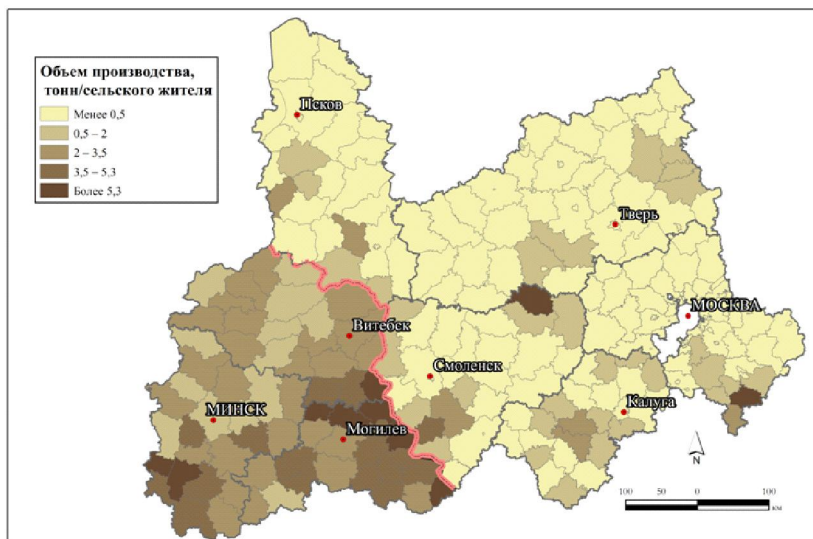


Рис. 6.5б

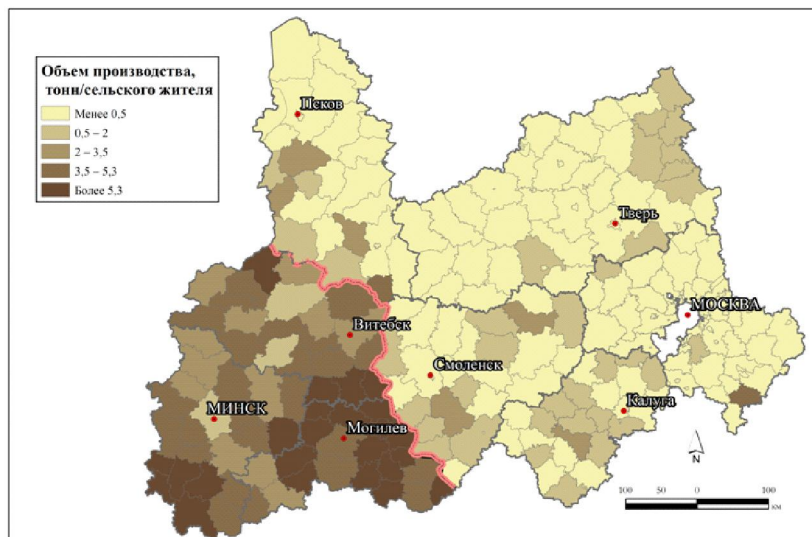


Рис. 6.5в

Рис. 6.5 (а, б, в). Производство зерновых и зернобобовых культур в среднем за 2009–2011 гг. (а), 2013–2015 гг. (б), 2017–2019 гг. (в) [по Национальный статистический..., Федеральная...]

трастно по производству зерновых культур – районы белорусского сектора значительно опережают районы российского сектора по данному показателю. В динамике становится заметно, что вследствие политики импортозамещения с 2014 г. в российском секторе отмечается увеличение объемов производства в отдельных районах северо-востока Смоленской и юго-запада Калужской областей. В то же время для белорусского сектора видно снижение объемов производимой продукции в северных районах Минской и Витебской областей, отличающихся худшими почвенными и агроклиматическими ресурсами. Под воздействием рыночных факторов происходит «стягивание» производства зерновых и зернобобовых культур в наиболее оптимальные районы возделывания с лучшими агроклиматическими условиями, доступными в пределах межстоличья.

На рисунке 6.6 представлены индексы обеспеченности сельскохозяйственной техникой производства зерновых и зернобобовых культур. Белорусский сектор межстоличного пространства характеризуется более однородным распределением показателя, что говорит о достаточном количестве и равномерном распределении по сельскохозяйственным предприятиям техники,

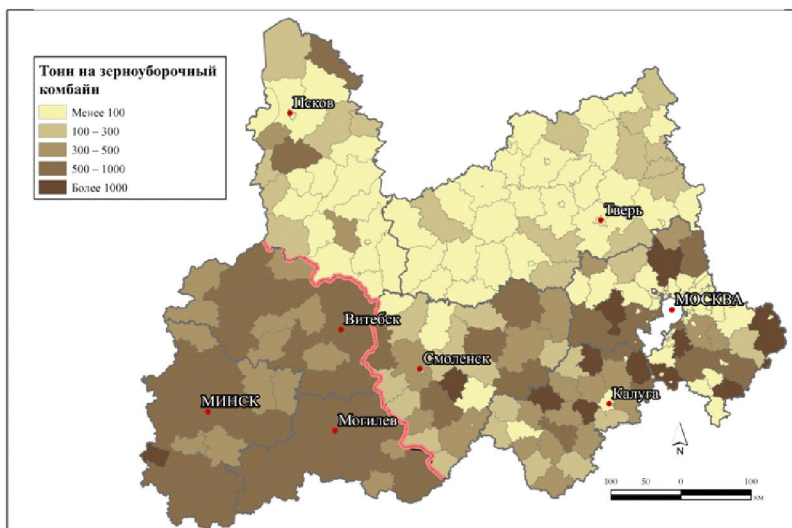


Рис. 6.6а

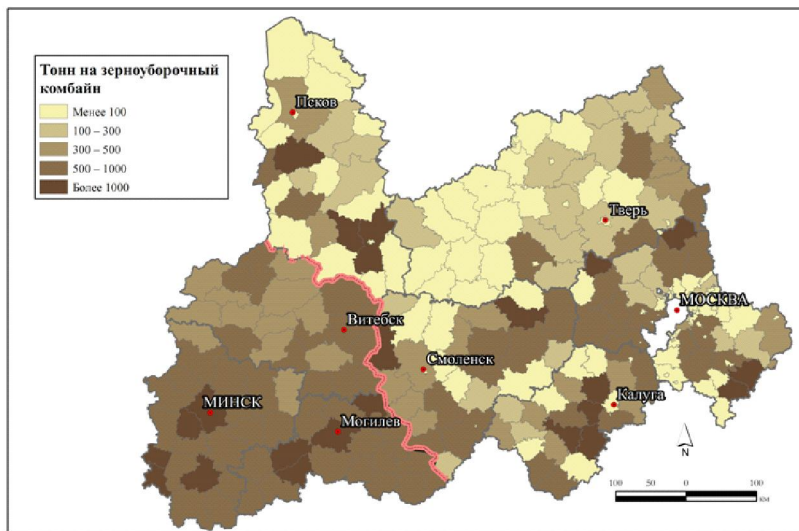


Рис. 6.6б

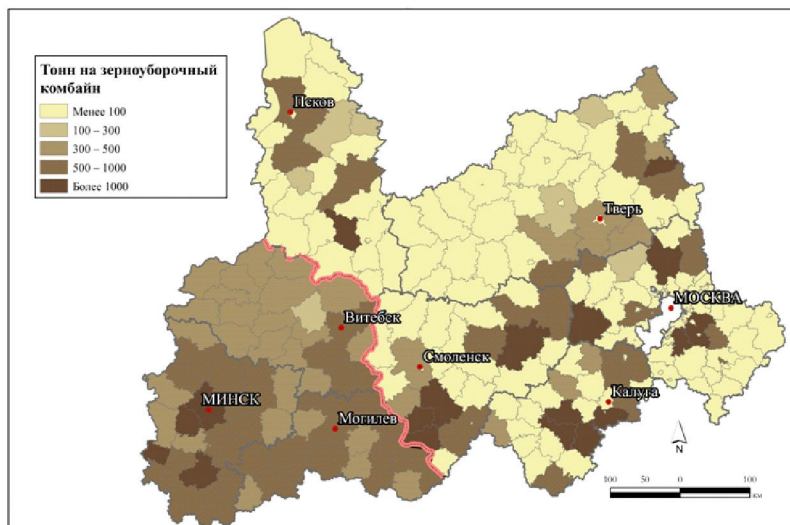


Рис. 6.6в

Рис. 6.6 (а, б, в). Валовые сборы зерновых и зернобобовых культур в общественных хозяйствах на единицу техники в среднем за 2009–2011 гг. (а), 2013–2015 гг. (б), 2017–2019 гг. (в) [по Национальный статистический..., Федеральная...]

задействованной при уборке урожая. Низкая техническая вооруженность общественных хозяйств и возросшие объемы производства в российском секторе межстоличья предопределили увеличение количества собираемого урожая на единицу техники. Наиболее «загруженными» оказались зерновые хозяйства, примыкающие к Московской области. Опоясывая столичный регион, они производят основную часть зерновых и зернобобовых культур, которые впоследствии используются для изготовления кормов для животных. Животноводческие хозяйства, будучи более маргинальными, примыкают непосредственно к району сплошного освоения Московской агломерации. Пространственная дифференциация зерновых и животноводческих хозяйств, их плотностные показатели показывают высокую нагрузку при малом базисе в российском секторе межстоличья, чего не наблюдается в белорусском секторе, отличающемся стабильными показателями сбора продукции вследствие насыщенности внутреннего рынка техникой местного производства и стабильных объемов производимой продукции.

Возрастающая урожайность зерновых культур, отмечавшаяся в российском секторе межстоличья, является прямым следствием интенсификации производства продукции. При этом рост урожайности отличается пространственной неравномерностью – сначала интенсифицировалось производство в наиболее близких к московской агломерации территориях и лишь затем – в периферийной части межстоличья. В период 2017–2019 гг. наибольшими темпами увеличивалась урожайность в южной и центральной частях Псковской области, что было обусловлено возросшими потребностями животноводческого агрокластера в кормах. В то же время в белорусском секторе урожайность имела тенденции роста в наиболее оптимальных для производства зерновых южных и центральных районах межстоличья, оставаясь сравнительно выше, чем в российском секторе межстоличья (рис. 6.7).

Производство картофеля более поляризовано в пространстве, чем производство зерновых и зернобобовых культур. Основные районы товарного картофелеводства приурочены к периферийным частям регионов как белорусского, так и российского секто-

ров межстоличья. При этом со временем поляризация белорусского сектора усиливается – под воздействием рыночных факторов происходит сдвиг производства в более южные районы на

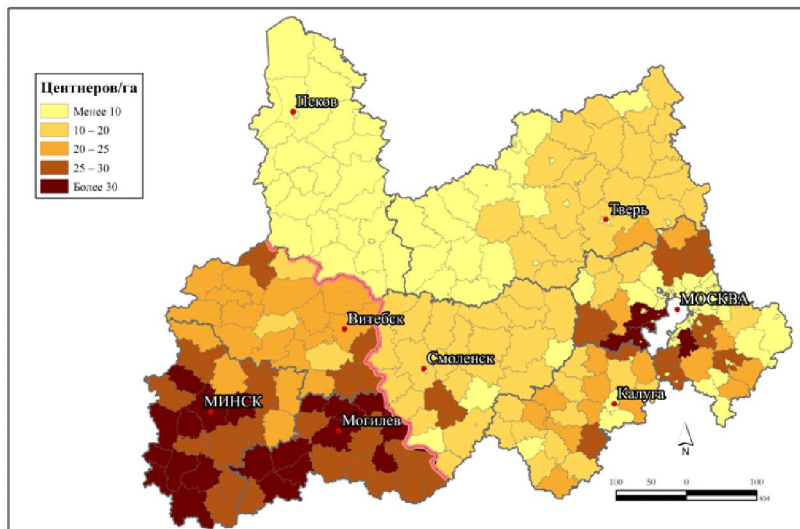


Рис. 6.7а

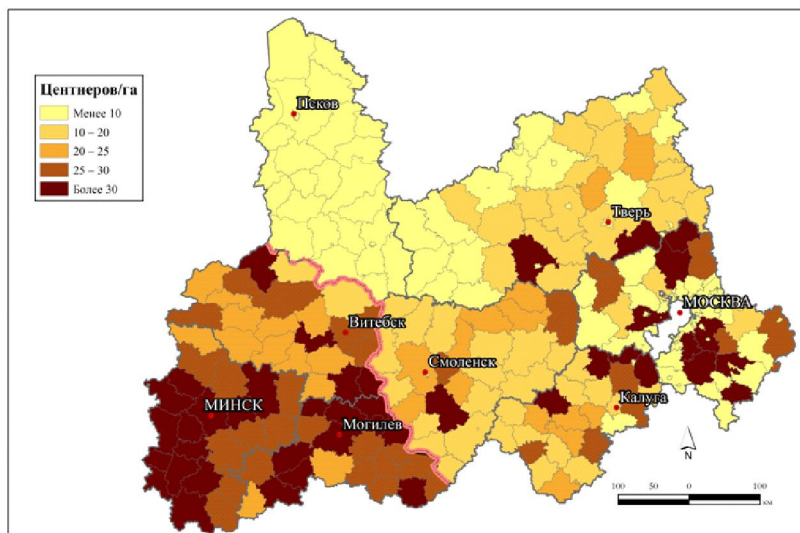


Рис. 6.7б

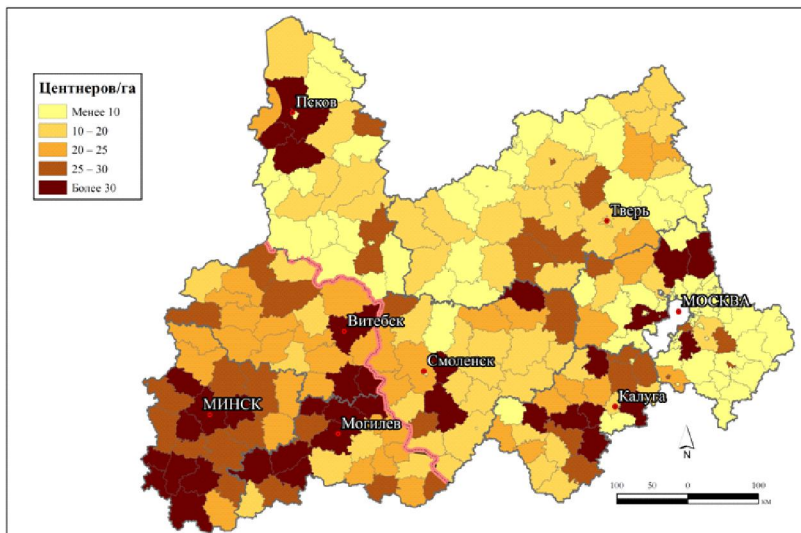


Рис. 6.7в

Рис. 6.7 (а, б, в). Урожайность зерновых и зернобобовых культур в общественных хозяйствах в среднем за 2009–2011 гг. (а), 2013–2015 гг. (б), 2017–2019 гг. (в) [по Национальный статистический..., Федеральная...]

лучшие по агроклиматическим характеристикам участки с меньшими издержками на внесение удобрений и химической мелиорации почв (рис. 6.8). В отличие от зерновых культур, здесь более четко проявляется локализация производства. В связи с ранее рассмотренной тенденцией уменьшения посевных площадей и снижения численности населения выделяются районы, где производство ориентируется на общественный сектор.

Наиболее высокая урожайность картофеля характерна для пригородного сельского хозяйства вблизи крупных региональных центров. Но в российском секторе в динамике наблюдается «исчезновение» районов с высокоурожайным картофелеводством. При этом урожайность в белорусском секторе межстоличья остается равномерной в течение всего времени (рис. 6.9).

Товарное производство овощей приурочено к региональным центрам или окружающим их муниципальным районам, как в белорусском, так и в российском секторах межстоличья. Тер-

риториальная структура производства стабильна в последние годы, ожидаемого увеличения объемов производимой продукции вследствие политики импортозамещения не произошло.

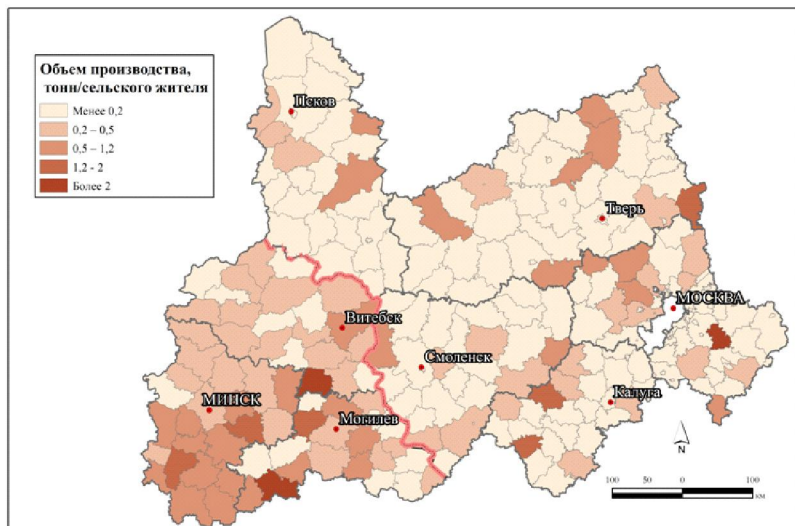


Рис. 6.8а

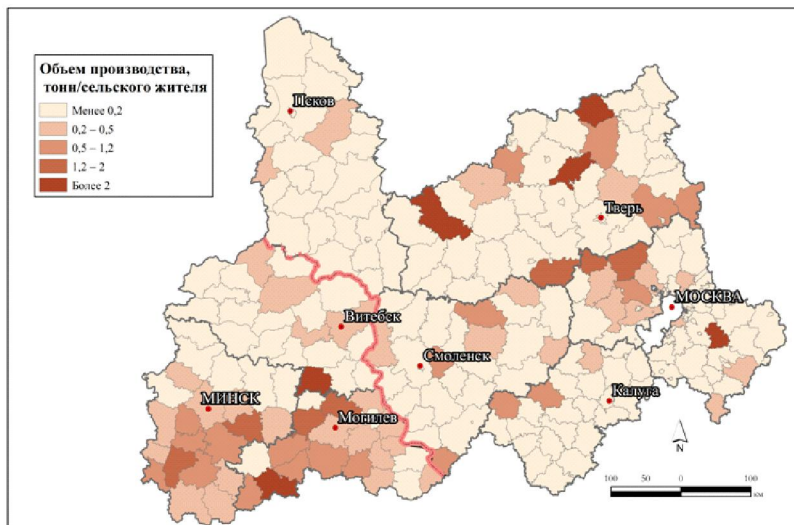


Рис. 6.8б

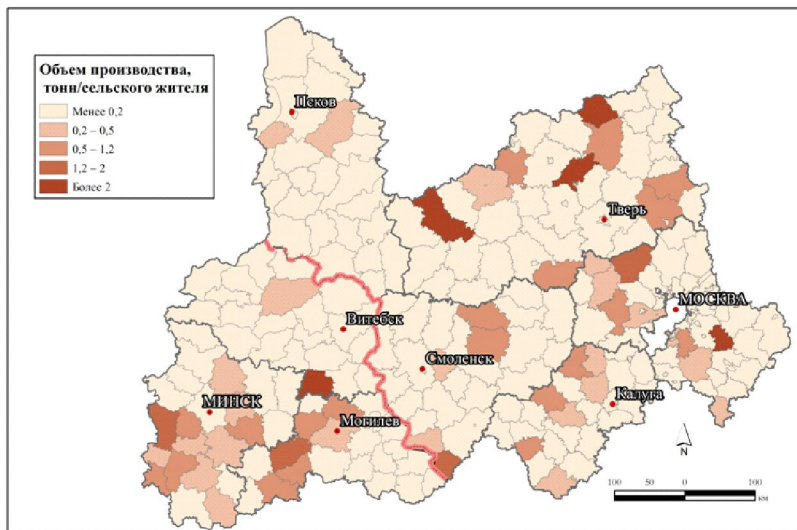


Рис. 6.8в

Рис. 6.8 (а, б, в). Производство картофеля в среднем за 2009–2011 гг. (а), 2013–2015 гг. (б), 2017–2019 гг. (в)
[по Национальный статистический..., Федеральная...]

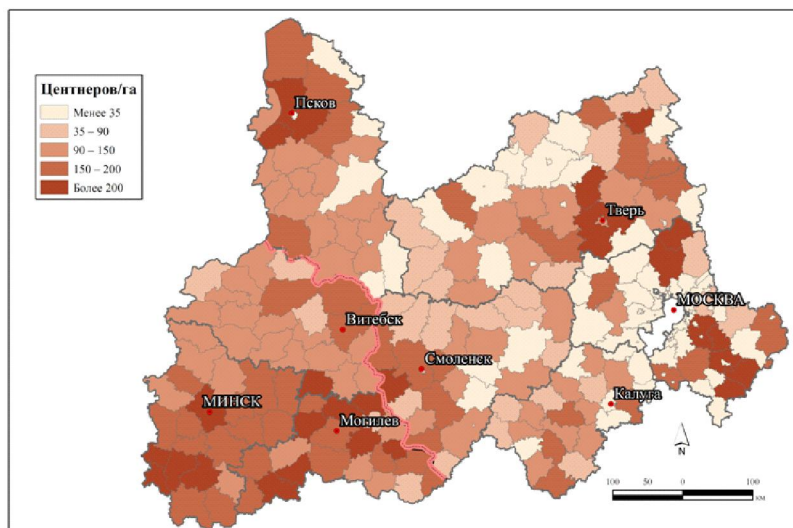


Рис. 6.9а

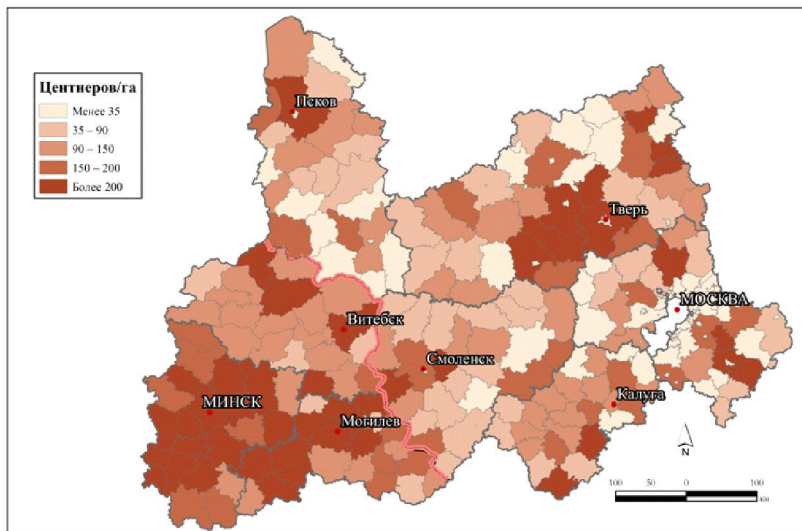


Рис. 6.9б

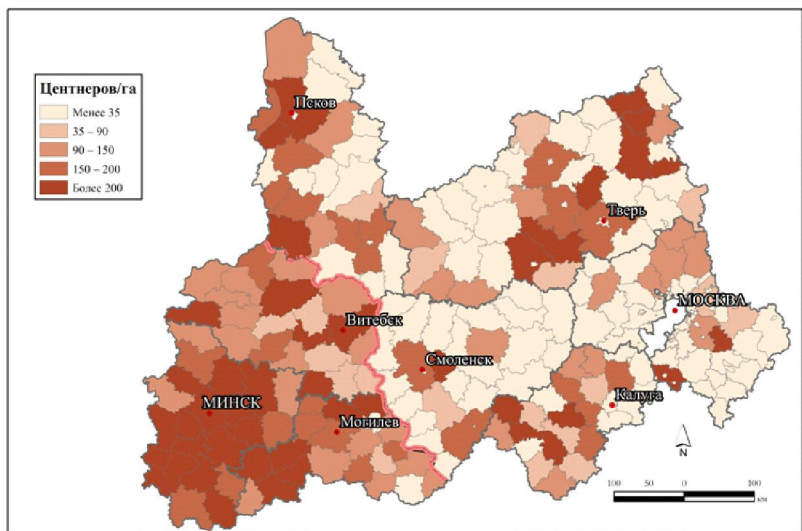


Рис. 6.9в

Рис. 6.9 (а, б, в). Урожайность картофеля в общественных хозяйствах в среднем за 2009–2011 гг. (а), 2013–2015 гг. (б), 2017–2019 гг. (в)
[по Национальный статистический..., Федеральная...]

Наиболее выгодным по-прежнему остается производство овощной продукции закрытым способом в световых зонах выше третьей (рис. 6.10).

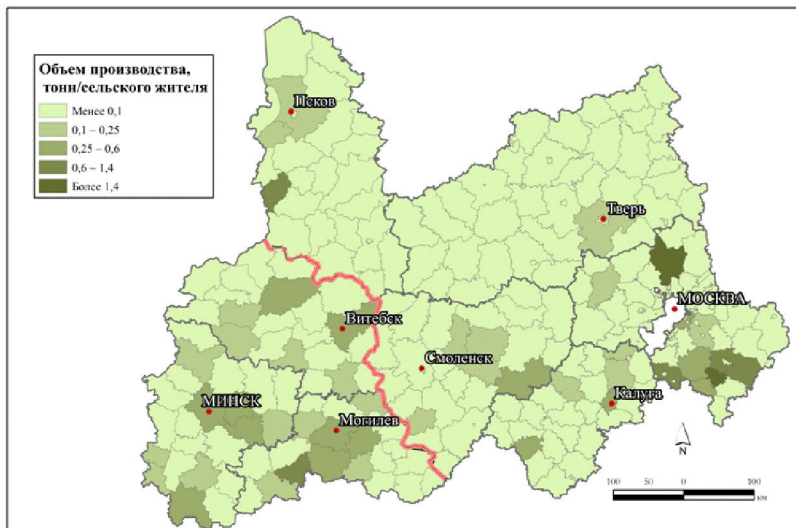


Рис. 6.10а

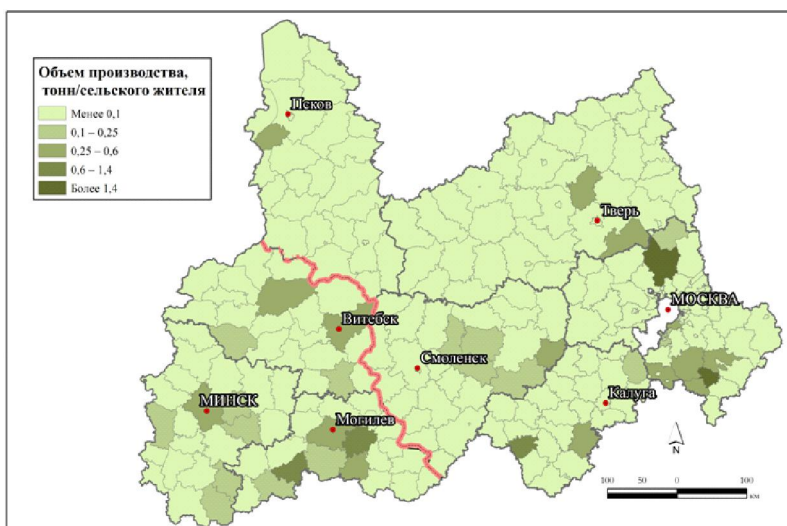


Рис.6.10б

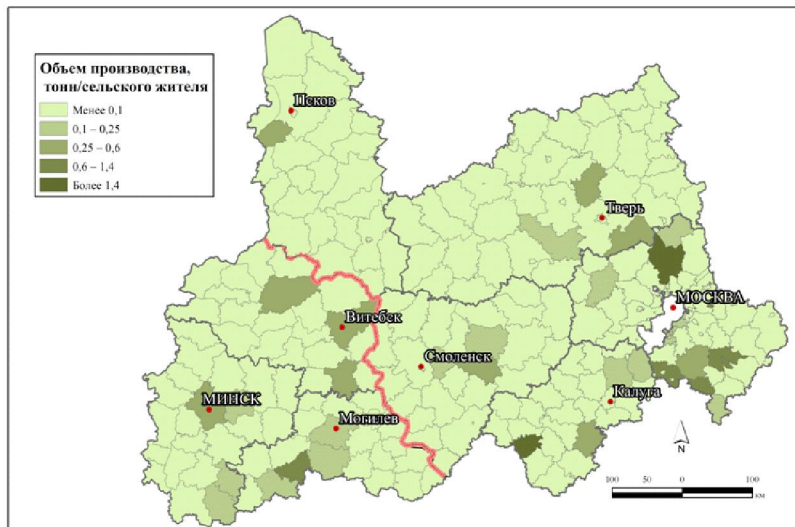


Рис.6.10в

Рис. 6.10 (а, б, в). Производство овощей в среднем за 2009–2011 гг. (а), 2013–2015 гг. (б), 2017–2019 гг. (в)

[по Национальный статистический..., Федеральная...]

В районах пригородного овощеводства урожайность овощей в целом выше, чем в периферийных частях регионов. При этом в некоторых районах наблюдается повышенная урожайность при незначительных объемах производимой продукции, что говорит о статистических неточностях или наличии нескольких небольших производителей овощной продукции, применяющих передовые технологии выращивания (гидропоника, аэропоника) (рис.6.11).

Некогда бывший основной товарной культурой межстоличного пространства лен-долгунец в настоящее время производится фрагментарно. При этом уровень развития современного льноводства коррелирует с состоянием легкой промышленности. В Республике Беларусь, сохранившей значительные объемы производства тканей по сравнению с советским уровнем, производится значительно большее количество товарного льна-долгунца. Основные центры производства приурочены к северной части Могилевской и южной части Витебской областей, ко-

торые отличаются наиболее оптимальными для возделывания льна-долгунца агроклиматическими условиями. С течением времени наблюдается сосредоточение производства льна в этих районах (рис. 6.12).

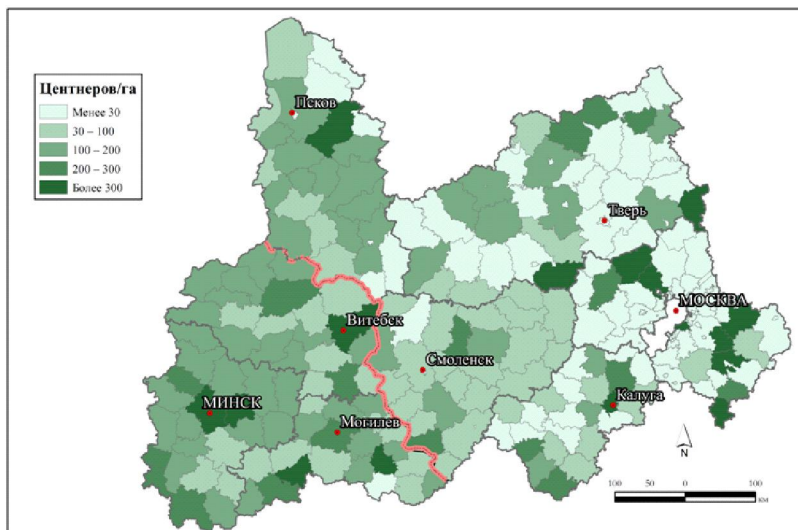


Рис. 6.11а

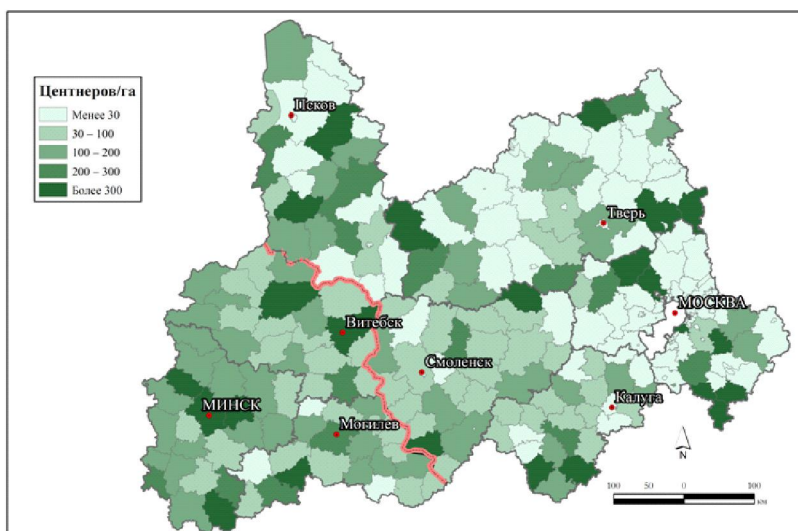


Рис. 6.11б

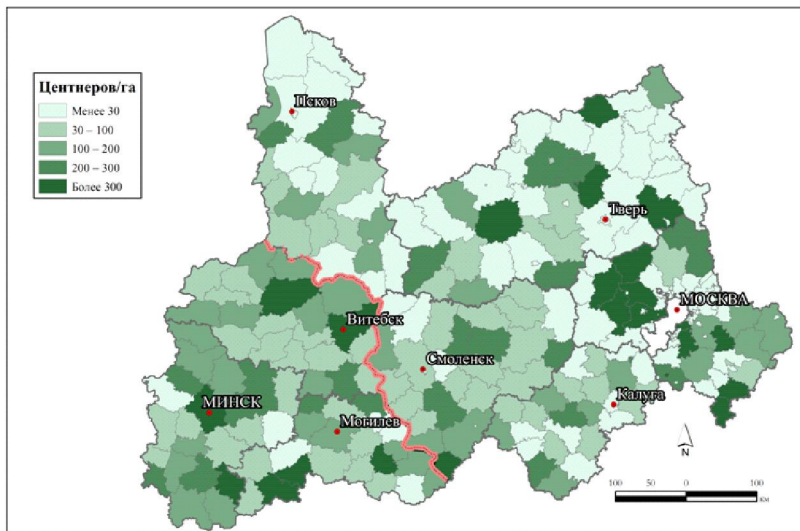


Рис. 6.11в

Рис. 6.11 (а, б, в). Урожайность овощей в общественных хозяйствах в среднем за 2009–2011 гг. (а), 2013–2015 гг. (б), 2017–2019 гг. (в) [по Национальный статистический..., Федеральная...]

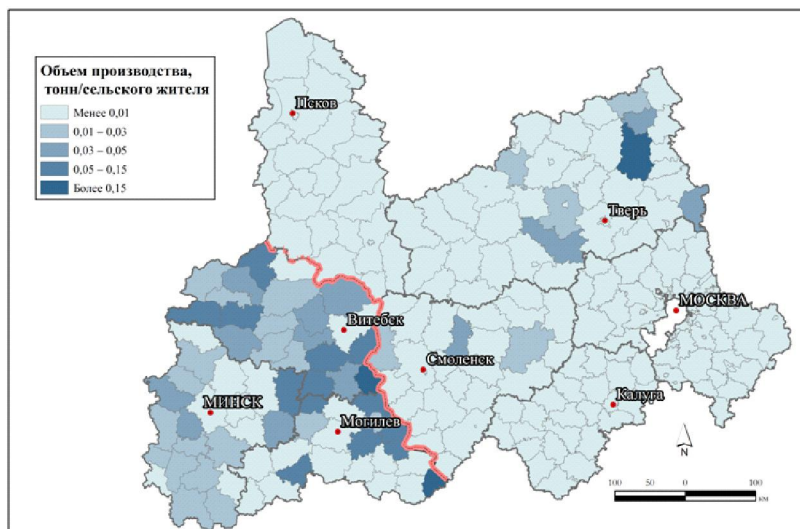


Рис. 6.12а

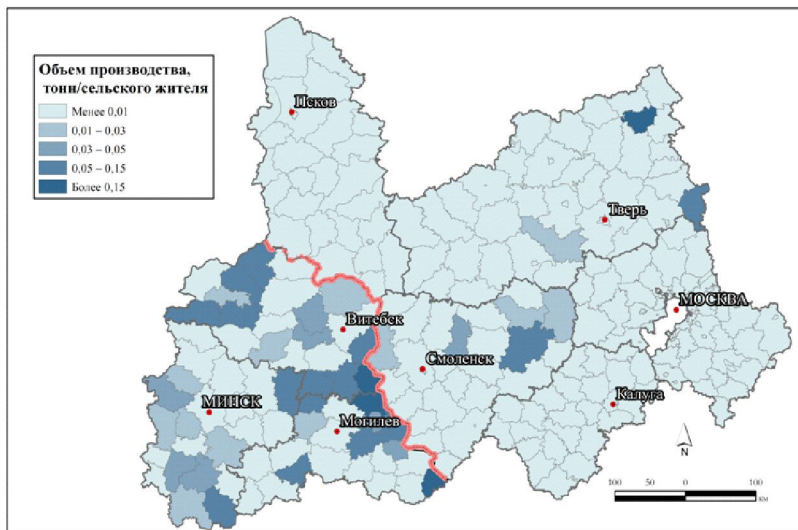


Рис. 6.126

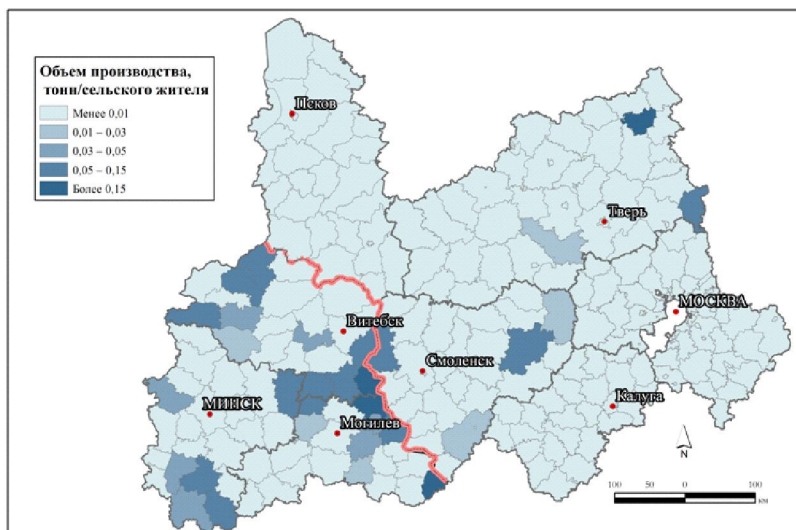


Рис. 6.12в

Рис. 6.12 (а, б, в). Производство льна-долгунца в среднем за 2009–2011 гг. (а), 2013–2015 гг. (б), 2017–2019 гг. (в)
[по Национальный статистический..., Федеральная...]

Северная часть Могилевской области, а также западная часть Минской области отличаются наибольшими показателями урожайности льна-долгунца во всем межстоличном пространстве. Со временем происходит санация неэффективных льноводческих хозяйств, оставшиеся же производители только увеличивают урожайность, чтобы сохранить стабильные объемы производства при сокращающихся посевных площадях (рис. 6.13).

Производство молочной продукции традиционно являлось отраслью специализации регионов белорусской части межстоличья. Поэтому здесь видна барьерность (скорее наличие) границы, отражающая два разных направления ведения молочного скотоводства. Для российского сектора вплоть до 2014 г. был характерен продолжавшийся с 1990-х гг. тренд на сокращение объёмов производимой продукции, который удалось «переломить» за счет политики импортозамещения (рис. 6.14). Здесь также как и по областям в целом видны увеличивающиеся показатели в районах Калужской области, при равномерности роста во всех ее частях.

Несмотря на значительно возросшие показатели продуктивности молочного стада, особенно заметные в Московской области и прилегающих к ней районах, объемы производимой продук-

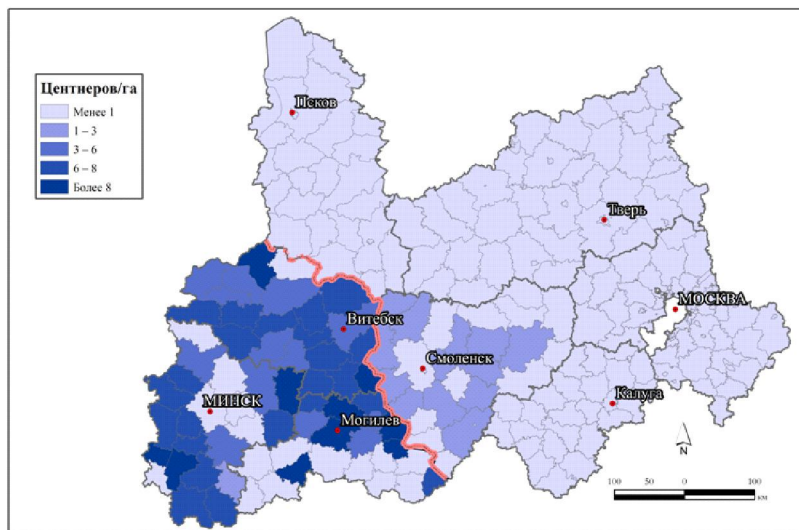


Рис. 6.13а

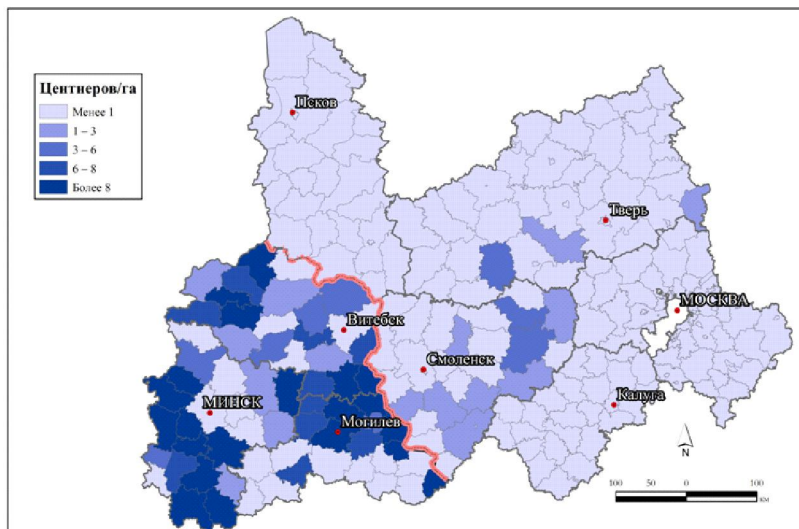


Рис. 6.13б

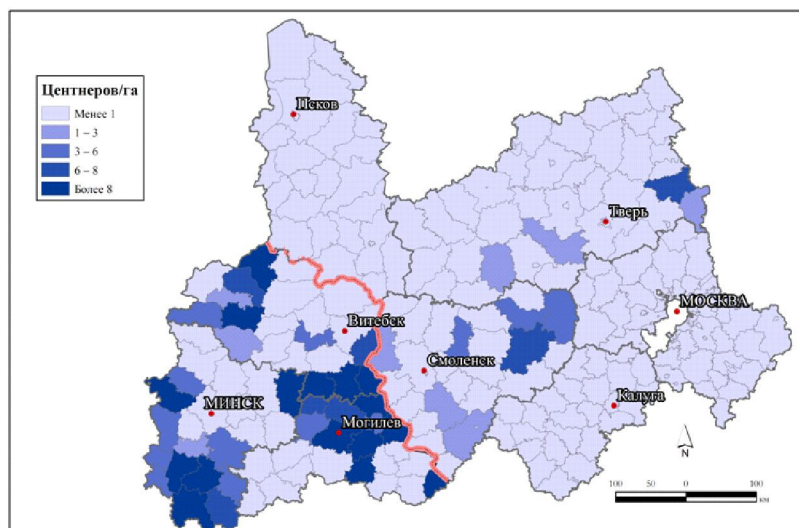


Рис. 6.13в

Рис. 6.13 (а,б,в). Урожайность льна-долгунца за 2009–2011 гг. (а),
2013–2015 гг. (б), 2017–2019 гг. (в)
[по Национальный статистический..., Федеральная...]

ции российского сектора межстоличья остаются ниже, чем в белорусском секторе, отличающемся большим поголовьем крупного рогатого скота (рис. 6.15). Выделяется пояс западной перифе-

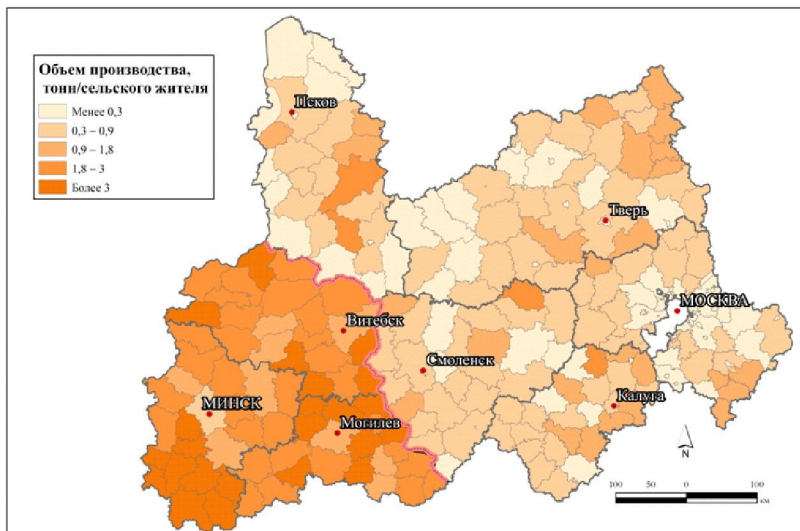


Рис. 6.14а

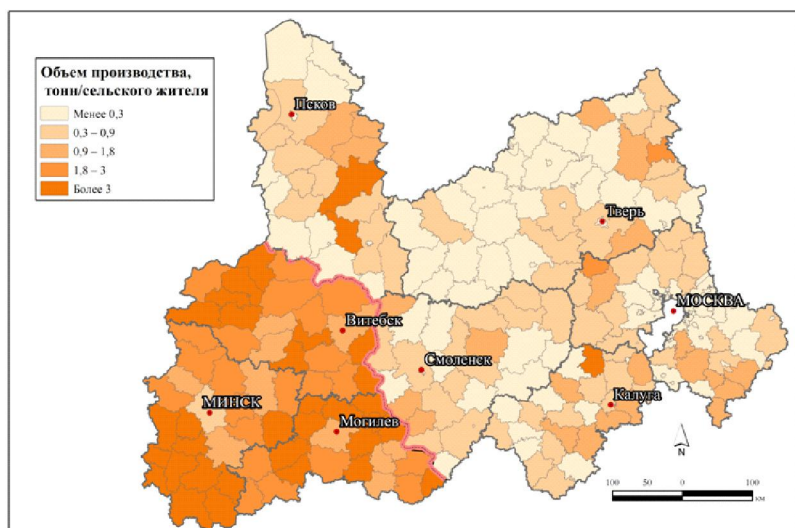


Рис. 6.14б

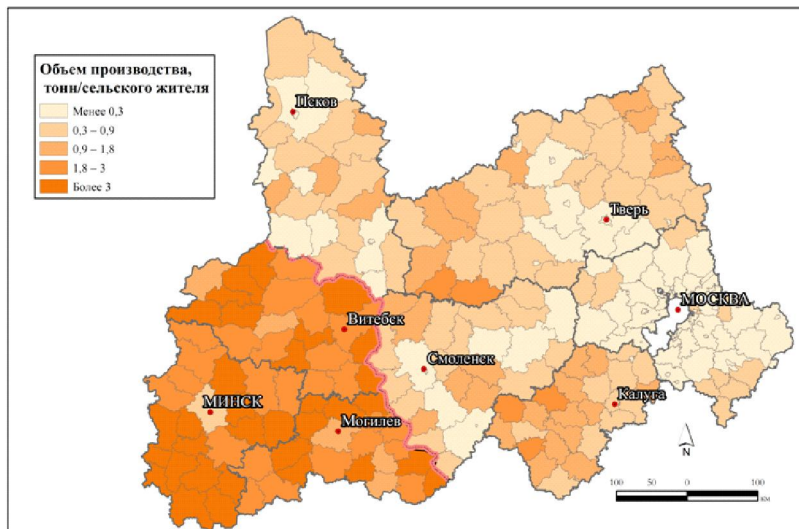


Рис. 6.14в

Рис. 6.14 (а, б, в). Производство молока в среднем за 2009–2011 гг. (а), 2013–2015 гг. (б), 2017–2019 гг. (в)
[по Национальный статистический..., Федеральная...]

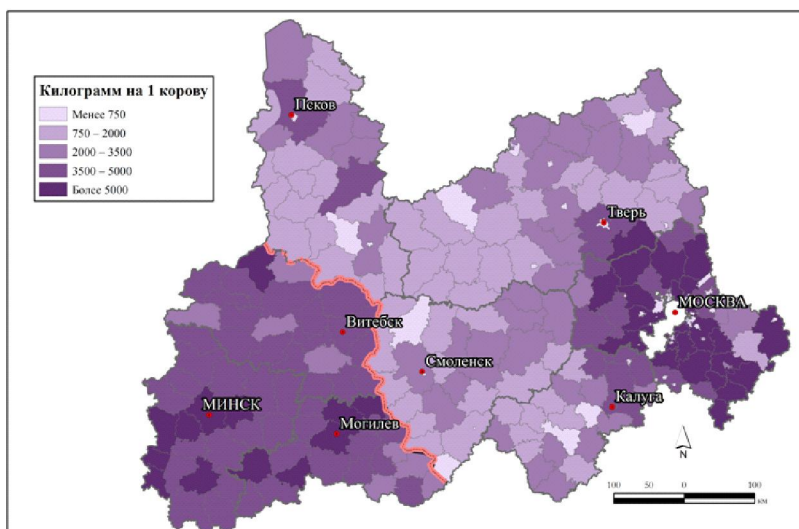


Рис. 6.15а

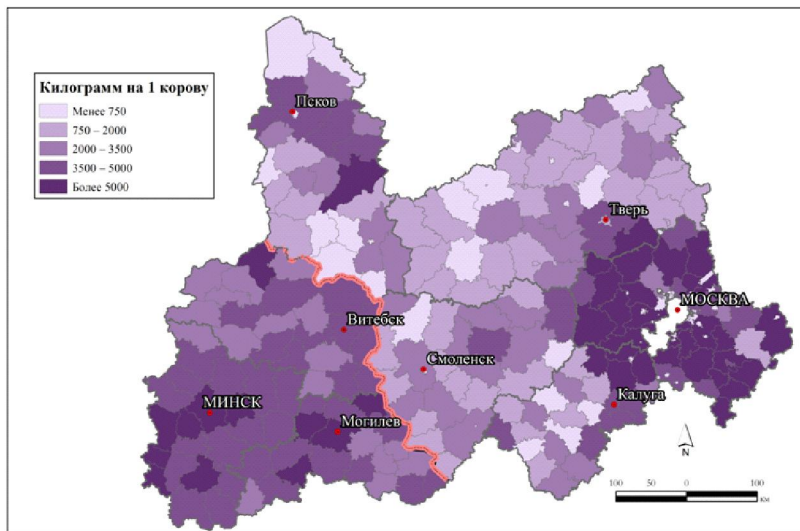


Рис. 6.15б

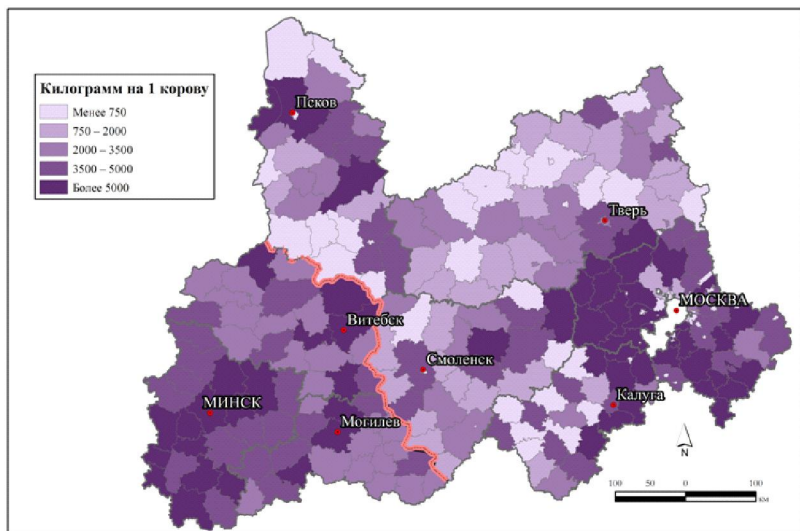


Рис. 15в

Рис. 6.15 (а, б, в). Продуктивность молочного скотоводства в среднем за 2009–2011 гг. (а), 2013–2015 гг. (б), 2017–2019 гг. (в) [по Национальный статистический..., Федеральная...]

рии Московской агломерации и показатели производства, и показатели продуктивности оказываются одними из самых низких. Лишь точечные проекты на западе Смоленской и Тверской областей дают всплески показателей локальных производителей молока.

Отраслью, в которой меры поддержки российского товаропроизводителя оказались наиболее эффективны, является мясное скотоводство и птицеводство. До 2014 г. лишь отдельные районы вблизи Москвы и Пскова сохраняли остатки унаследованных от СССР мощностей по производству мяса скота и птицы. После этого периода начали формироваться новые районы производства, использующие модернизированные основные фонды. Наглядным примером успешного развития отрасли может служить крупнейший в Северо-Западном федеральном округе Великолукский агрокластер. В белорусском секторе межстоличья производство мяса скота и птицы оставалось на сравнительно более высоком относительно российского сектора уровне на протяжении всего рассматриваемого временного отрезка (рис. 6.16). В последний период выделяются южные регионы Смоленской области – территории владения «Мираторга».

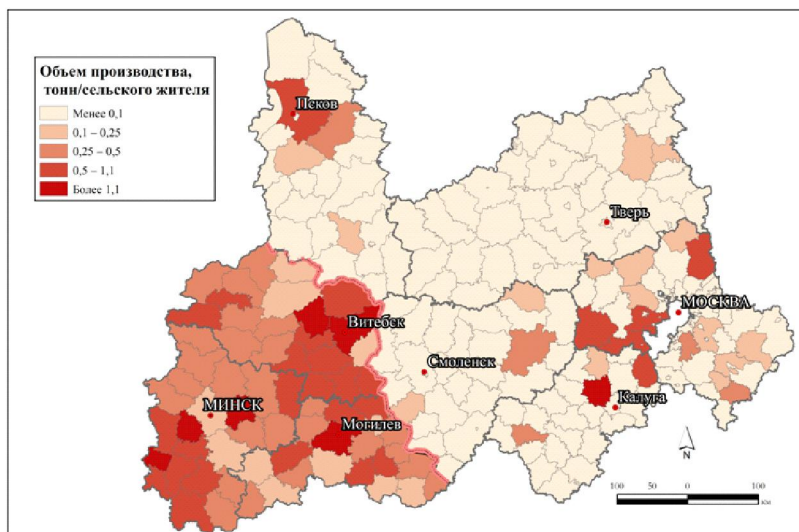


Рис. 6.16а

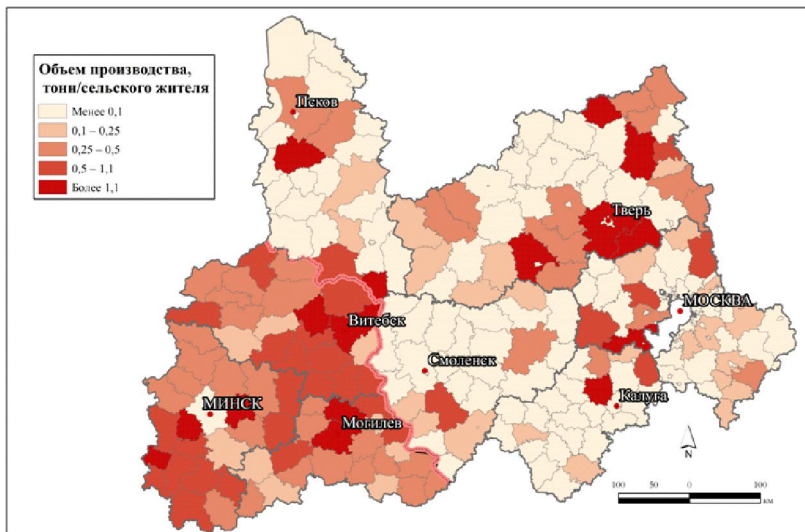


Рис. 6.166

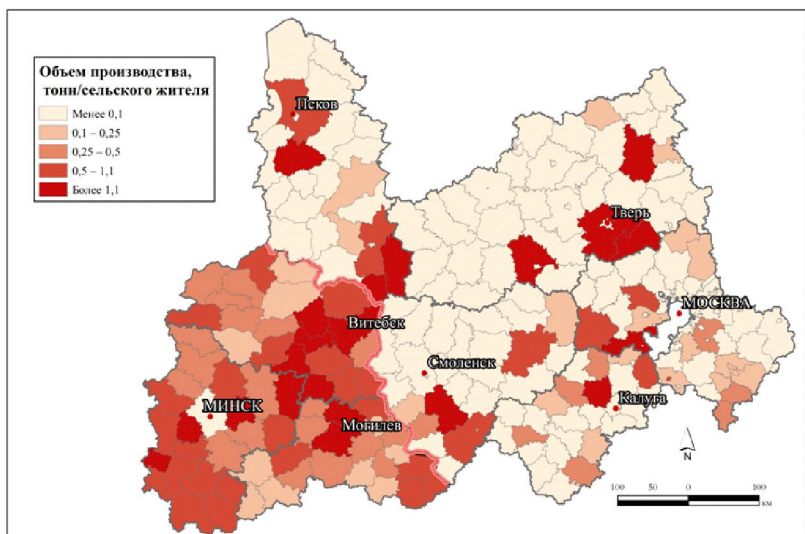


Рис. 6.16в

Рис. 6.16 (а, б, в). Производство мяса скота и птицы на убой в среднем за 2009–2011 гг. (а), 2013–2015 гг. (б), 2017–2019 гг. (в) [по Национальный статистический..., Федеральная...]

Производство куриных яиц, как и овощеводство закрытого грунта, является одной из наиболее поляризованных в пространстве отраслей сельского хозяйства межстоличья. Районы производства приурочены к крупнейшим агломерациям и региональным центрам. При этом белорусские товаропроизводители, в отличие от российских, сохраняют стабильные объемы производства. Для всех межстолических регионов существенным барьером развития птицеводства является высокая степень зависимости от импортных инкубационных яиц (рис. 6.17). И за весь период практически не появилось новых центров производства яиц.

Сложности выделения сельскохозяйственной специализации для каждого района по выходу товарной продукции привели к необходимости расчетов душевого производства основных продуктов с последующим их отнесением к среднетерриториальным показателям. Отраслью специализации каждого отдельного района считалось производство той продукции, по которой наблюдается наибольшее значение отклонения подушевых объемов производимой продукции к среднемежстолическим. Для нахождения отрасли специализации отдельных регионов данные по каждому району суммировались, и вычислялось среднее отклонение

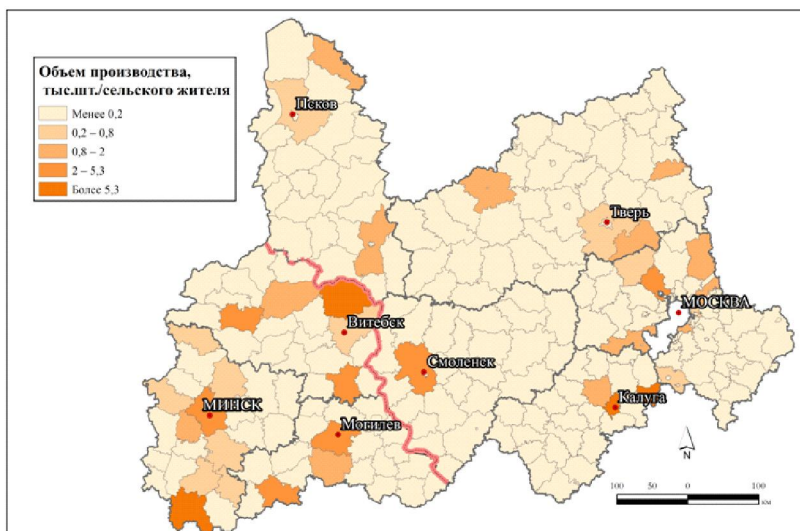


Рис. 6.17а

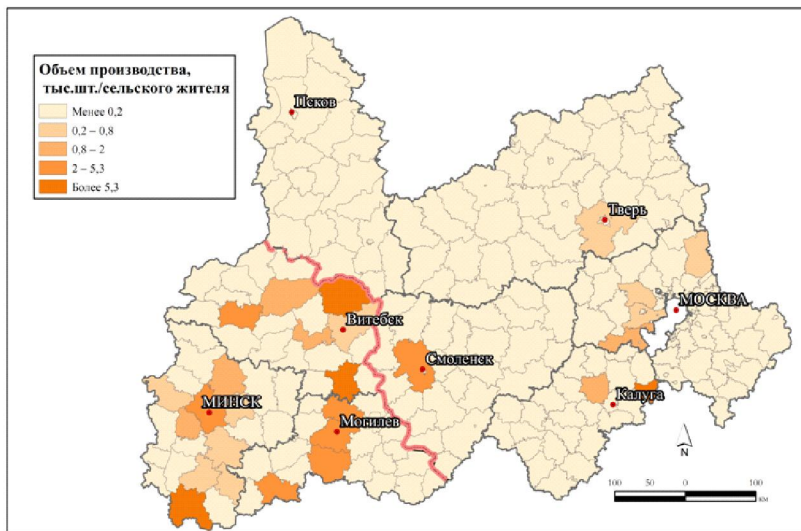


Рис. 6.17б

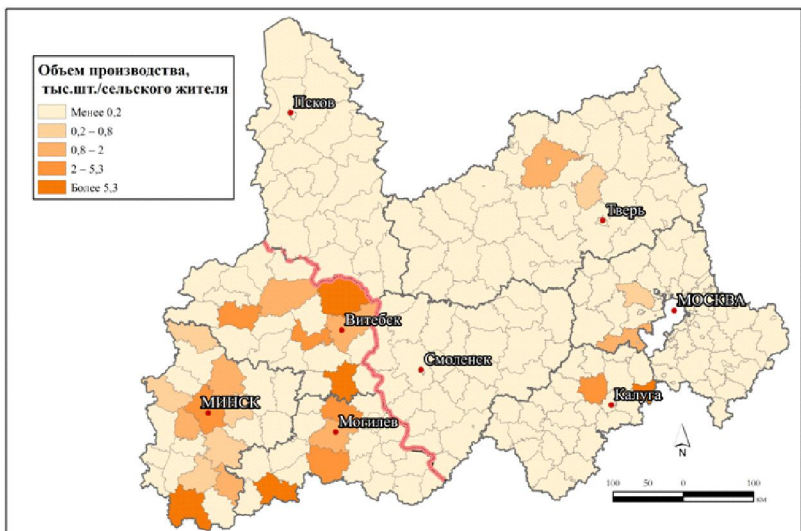


Рис. 6.17в

Рис. 6.17 (а, б, в). Производство куриных яиц в среднем за 2009–2011 гг. (а), 2013–2015 гг. (б), 2017–2019 гг. (в)
[по Национальный статистический..., Федеральная...]



Рис. 6.18 (а, б, в). Специализация районов Межстоличного пространства по отраслям сельского хозяйства в 2009–2011 гг.
[по Национальный статистический..., Федеральная...]

производства продукции по отдельным отраслям. Могилевская и Минская области в 2009–2011 гг. специализировались на производстве зерновых и зернобобовых культур. В Витебской области в аналогичный временной отрезок по специализации выделяется лен-долгунец. Калужская, Псковская, Смоленская и Тверская области отличались наибольшим количеством хозяйств, специализировавшихся на производстве молочной продукции (рис. 6.18). Московская область не имела ярко выраженной специализации.

В 2013–2015 гг. специализация на зерне в Могилевской и Минской областях сохранилась. В Тверской области более важной культурой стал картофель. В Витебской области наибольшее число районов специализировалось на льне-долгунце. Калужская, Псковская и Смоленская области имели ярко выраженный тренд на производство молока. Московская область так же как и раньше не имела выраженной специализации (рис. 6.19).



Рис. 6.19 (а, б, в). Специализация районов Межстоличного пространства по отраслям сельского хозяйства в 2013–2015 гг. [по Национальный статистический..., Федеральная...]

В 2017–2019 гг. Могилевская и Калужская области специализировались на зерновых культурах (Калужская область изменила специализацию с производства молочной продукции). Витебская область стабильно оставалась льняной. Минская, Псковская, Смоленская и Тверская области специализировались на производстве молочной продукции. Московская область не имела выраженной специализации, то есть сельское хозяйство определялось как пригородное (рис. 6.20).

Межстоличье контрастно не только по уровню развития сельского хозяйства, но и по его структуре. За десятилетний период более 35 % всех районов трансформировали сельскохозяйственную специализацию (рис. 6.21). В пределах белорусского сектора животноводство вытеснялось растениеводством, в российском секторе, как правило, превалировала обратная тенденция.

Порайонный обзор развития сельского хозяйства в динамике по отдельным культурам позволил выделить внутреннюю диф-



Рис. 6.20 (а, б, в). Специализация районов Межстоличного пространства по отраслям сельского хозяйства в 2017–2019 гг.
[по Национальный статистический..., Федеральная...]

ференциацию уровня развития агропроизводства в контрастном межстоличном пространстве и отследить развитие агропроизводства с течением времени (буквально – составить сельскохозяйственную летопись территории). Белорусско-российское приграничье с точки зрения сельского хозяйства, оказалось разорванным. Если 120 лет назад определяющее значение имели природный и социальный факторы, то сейчас институциональный фактор полностью формирует состояние сельского хозяйства. В этом факторе выделяются государственные позиции (субсидии в России, в Беларуси) и роль отдельных личностей в наличии / возрождении / становлении производства.

Сочетание таких разнородных районов в пределах ограниченной территории позволило применить в исследованиях редко используемый в социально-экономической картографии метод профилирования [Даньшин, Радикевич, 2022], обозначивший существенный скачок показателей в белорусской части профиля.

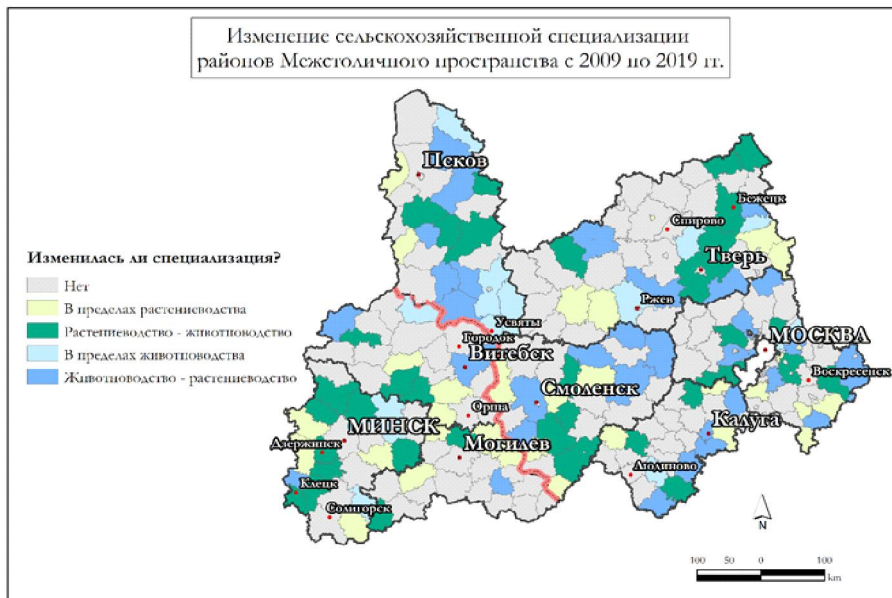


Рис. 6.21. Изменение сельскохозяйственной специализации районов Межстоличного пространства с 2009 по 2019 гг.
[по Национальный статистический..., Федеральная...]

Дальнейшее агрегирование отдельных показателей позволило выявить две зоны концентрации сельскохозяйственного производства и их специализацию – Клецко-Солигорскую (птицеводческо-зерновую) и Оршанско-Могилевскую (птицеводческо-молочно-картофелеводческую). В перспективе именно эти территории смогут стать драйверами развития сельского хозяйства межстоличья, обеспечивая прилегающие территории необходимыми агротехнологиями вследствие горизонтальной, «соседской», диффузии инноваций и знаний. Также порайонное изучение сельского хозяйства межстоличного пространства позволило выделить общий тренд, связанный со смещением производства на восток вследствие реализуемой политики импортозамещения, в рамках которой заработали институциональные меры поддержки сельскохозяйственного производства.

ГЛАВА 7.

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОМ ПРИГРАНИЧЬЕ В УСЛОВИЯХ МЕЖСТОЛИЧЬЯ

Приграничное сотрудничество в силу отсутствия значимых барьеров и высокой «прозрачности» границы, её контактной функции открывает интересные перспективы в сфере туризма в приграничных регионах России и Беларуси. Российско-белорусское приграничье обладает разнообразным культурно-историческим и природным потенциалом, который слабо используется в туристской сфере двух стран. Именно приграничные регионы России и Беларуси в силу невысокой барьерной функции границы в большей степени испытывают межстоличный эффект, влияющий на развитие их туристско-рекреационной деятельности [Мажар, Щербакова, 2018, с. 115; Транспорт..., 2019, с. 126].

В контексте туризма столичные и межстоличные регионы российско-белорусского приграничья (особенно Псковская, Смоленская, Витебская и Могилевская области) являются основными районами туризма, которые имеют возможности принимать значительные потоки туристов. При этом межстоличные регионы относятся к проблемным типам туристских регионов, а столичные агломерации выступают в роли суперцентров туристского пространства, их темпы роста превосходят, как правило, темпы роста областных центров.

Туристско-рекреационная деятельность для российско-белорусского приграничья является весьма перспективным направ-

лением социально-экономического развития территорий. Туризм рассматривается как одна из наиболее эффективных отраслей экономики, способных играть роль драйвера социально-экономического развития приграничных регионов [Saarinen, Rogerson, Hall, 2017, с. 307]. Неоспоримые преимущества туризма связаны с тем, что он имеет огромный мультипликативный эффект, а также обширную ресурсную базу, формирующую туристско-рекреационный потенциал территории приграничья.

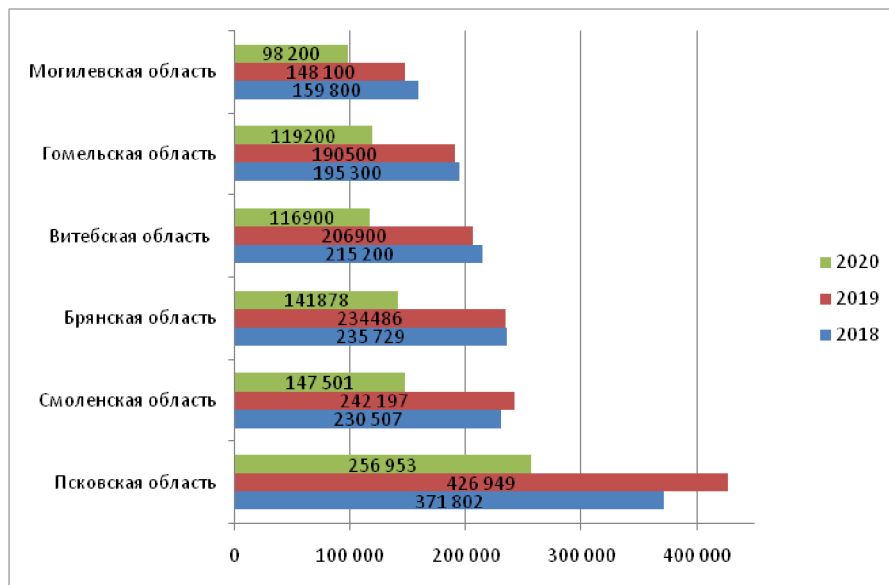
Накануне коронавирусного кризиса в 2018 г. суммарный объем туристского потока¹ на территорию российско-белорусского приграничья, включая столицы и пристольичные области, составил более 21 млн. туристских прибытий.

В самом начале пандемии туристский поток отреагировал на негативные последствия менее заметно, чем в последующие годы (рис. 7.1). Одним из самых тяжёлых периодов для туристской отрасли приграничья стал 2020 г. В этот период туристский поток в российско-белорусское приграничье уменьшился почти на 10 млн. чел. [Федеральное...]. Существенное сокращение темпов прироста турпотока 2020 г. к 2018 г., году, который считается одним из лучших временных периодов по показателям развития туристской отрасли как в России, так и в Республике Беларусь, в регионах приграничья отмечалось у Витебской области (- 45,67 %) и Брянской области (- 39,81 %).

Главными причинами уменьшения числа туристских поездок стали следующие: широкое распространение опасений заражения COVID-19 среди потенциальных туристов; снижение доходов населения; ограничение набора туристских услуг, связанное с необходимостью дистанцирования; частичное сохранение административных ограничений; удорожание услуг для туристов; существенное изменение поведенческих стереотипов (переход к более интенсивному потреблению онлайн [Максимов, Белякова, 2020, с. 32].

В конце 2021 г. и начале 2022 г. наблюдалась стагнация сферы туризма во всех субъектах российско-белорусского приграничья.

¹ Туристский поток характеризует физический объем туристской деятельности, выраженный в количестве лиц, размещенных в коллективных средствах размещения. Приказ Федеральной службы государственной статистики от 26 февраля 2021 г. № 109 «Об утверждении методики оценки туристского потока»



*исключая столицы и пристоличные области российско-белорусского приграничья

Рис. 7.1. Объемы туристского потока в регионах российско-белорусского приграничья РФ за период 2018–2020 гг.

Развитие туризма в российско-белорусском приграничье в «допандемийный период» ориентировалось в большей степени на внутреннего и въездного потребителя, в частности на: 1) туристов и экскурсантов из соседних регионов; 2) туристов и экскурсантов из столиц Москвы и Минска; 3) иностранных туристов. Основными целями туриста, приезжающего в российско-белорусское приграничье в 2018 г., являлись: культурно-познавательный туризм, встреча с родственниками и друзьями, дачный туризм, сельский туризм (агротуризм), лечебно-оздоровительный и медицинский туризм, событийный туризм, а также паломничество (табл. 7.1). В дальнейшем из-за последствий затянувшейся пандемии коронавируса основные туристские цели посещения приграничья сократились и трансформировались, а въезд иностранных туристов был почти полностью ограничен.

Безусловно, столицы и пристоличные регионы принимают большую часть туристского потока в территориальном простран-

стве Москва–Минск. Так, в 2018 г. город Москва и Московская область совместно приняли 19,2 млн. туристов [Ассоциация...]. По итогам Национального туристского рейтинга (2018 и 2019 гг.), который оценивает развитие туристской отрасли российских регионов, город федерального значения Москва занимал верхнюю строчку данного рейтинга. Но в последующие годы (2020 и 2021 гг.) лидерство столица уступила, заняв третье место в рейтинге, пропустив вперёд Краснодарский край и Московскую область [Национальный туристский...].

Таблица 7.1. Основные цели прибытия туристов в российско-белорусском приграничье в «допандемийный» период

место	Цели прибытия туристов в приграничные области России	место	Цели прибытия туристов в приграничные области Беларуси	место	Цели прибытия туристов из Московской агломерации в области российско-белорусского приграничья	место	Цели прибытия туристов из Минской агломерации в области российско-белорусского приграничья
1	Встреча с родственниками и друзьями	1	Событийный туризм	1	Культурно-познавательный туризм	1	Культурно-познавательный туризм
2	Культурно-познавательный туризм	2	Встреча с родственниками и друзьями	2	Дачный туризм	2	Агротуризм
3	Развлечения и шоппинг	3	Развлечения и шоппинг	3	Встреча с родственниками и друзьями	3	Встреча с родственниками и друзьями
4	Событийный туризм	4	Культурно-познавательный туризм	4	Медицинский туризм	4	Событийный туризм
5	Экологический туризм и паомничество	5	Лечебно-оздоровительный и медицинский туризм	5	Событийный и экологический туризм	5	Экологический туризм

По-прежнему по многим критериям Москва значительно опережает другие туристские регионы, являясь столицей культурно-познавательного, делового и событийного туризма [Александрова, 2015, с. 10]. У города самые высокие показатели по количеству размещенных в гостиницах туристов и обороту общественного питания. В 2018 г. по Индексу уровня глобализации городов мира

(Global Cities Index) Москва занимала 14 место из 130 глобальных городов мира [Рейтинг...]. В 2021 г. рейтинг Москвы понизился на 4 пункта (18 место). Несмотря на «бушующий» COVID-19 Москва дважды выигрывает престижную премию World Travel Awards в номинации «Лучшее туристское направление. Город» (в 2019 и 2020 гг.). Тем не менее, в 2020 г. следует отметить самое большое падение туристского потока в столицу, уменьшение произошло почти в 2 раза (число туристов составило 7,3 млн. чел.), в основном из-за сокращения туристских путешествий иностранных гостей.

В 2021 г. ситуация в сфере туризма стала выравниваться, благодаря развитию внутреннего туризма и внедрению мер государственной поддержки для индустрии туризма (туристский кешбэк и др.) [Национальный проект...]. В 2021 г. Москва вновь выигрывает премию World Travel Awards и становится лучшим мировым направлением для изучения исторического наследия и лучшим для коротких поездок. В Москве находится значительное количество культовых достопримечательностей, а также флагманских аттракций, которые имеют международную известность и формируют особо крупные потоки туристов и экскурсантов (например, Московский Кремль в 2018–2019 гг. посетило 2,5 млн. чел., но в 2021 г. из-за ковид-ограничений – всего 550 тыс.) [Ростуризм...]. Тем не менее в перспективе в 2022 г. есть надежда на восстановление столичного турпотока в сегменте экскурсионного и культурно-познавательного туризма и достижения «доковидных» результатов.

Дальнейшее развитие культурно-познавательного потенциала также планируется в Московской области, поскольку в городах Подмосковья сосредоточено 20 % всех культурно-познавательных ресурсов России. Несомненно, пристольичное положение городов Подмосковья оказывает существенное влияние на их социально-экономическое развитие, в т.ч. и в сфере туризма. С одной стороны, территориальная близость способствует слиянию подмосковных районов с ядром агломерации (некоторые города Московской области интегрированы с ним теснее, чем некоторые части самой Москвы). Это создает возможность совместного использования туристско-рекреационных ресурсов, совместного участия в Национальных проектах и Федеральных

целевых программах в сфере туризма. С другой стороны, Москва как мощный туристский центр будет всегда оттягивать основной туристский поток.

В «докоронавирусные» времена удельный вес столицы Беларуси – города Минска в экспорте туристских услуг страны составил 54,3 %. Увеличению количества иностранных туристов, в т.ч. поспособствовало в 2017 г. введение 5-дневного, а затем и 30-дневного безвизового режима для граждан 80 стран мира. Для удобства туристов, посещающих столицу, был разработан проект «Карта гостя» со сроком действия от 24 часов до 12 месяцев. Карта предоставляла право на бесплатное посещение 11 музеев и зоопарка, скидки до 50 % на посещение еще более 30 объектов – музеев, экскурсий, аквапарка, скидки до 20 % в отелях, ресторанах, кафе, магазинах и на прокат автомобилей. Самыми популярными видами туризма в столичном регионе были культурно-познавательный, событийный, деловой и медицинский туризм.

В период пандемии в столице Беларуси больше всего пострадал выездной и въездной туризм. Катастрофическое падение объема аутгоинга и инкаминга на белорусском туристском рынке привело к обострению конкуренции на внутреннем рынке и переориентации большинства турфирм г. Минска на инсайд-туризм, который становится для них основным источником дохода.

Туристы, потеряв реальные перспективы отдыха за рубежом, сконцентрировались на ресурсных возможностях отдыха в Беларуси (придавая особое значение возможности социального дистанцирования) [Демьянов, 2020, с. 67]. Трендом в 2020–2021 гг. стали самостоятельные автомобильные путешествия, особенно в замки и этнографические комплексы. В фаворитах также оказались все виды активного туризма: сплавы на байдарках по озёрам, велотуризм, конный туризм, походы и др. Стал интересен «нестандартный» туризм, например, посещение музея валунов и лагеря для военнопленных в Масюковщине – «Шталаг-352» под Минском. Спрос на услуги гидов вырос более чем на 40 %. Остались востребованными туры выходного дня в Минск, которые включают насыщенную культурную программу, в т.ч. вечернюю [БелТурист].

Большой популярностью среди отдыхающих в пандемию стали пользоваться санатории и агроусадьбы. В межстоличном пространстве Минская область является лидером по количеству санаториев и агроусадьб во всей Беларуси. На начало 2021 г. в области насчитывалось 148 санаторно-курортных учреждений (в 2018 г. их было 156) и 972 субъекта агроэкотуризма (в 2018 г. – 763) [Национальный статистический...]. За время пандемии со стороны государства были инвестированы достаточно серьезные ресурсы в санаторно-курортный комплекс области и поддержан профессионализм врачей.

Основными потребителями услуг оздоровительного туризма в Минской области остаются жители столиц двух государств. С начала 2022 г. растет интерес к лечебно-оздоровительным турам со стороны российских туристов, особенно молодежи и людей старше 35 лет. В санаторно-курортных учреждениях Минской области наиболее востребованы программы реабилитации органов дыхания и лечения сердечно-сосудистых заболеваний. Особым спросом среди туристов из России пользуется лечение радоновой водой, достаточно редкая услуга на российском рынке. Помимо соотношения цены и качества лечебно-оздоровительных услуг, важную роль также играет транспортная доступность (добраться поездом из Москвы можно за 8–10 часов). Также санатории совместили лечение с разнообразной экскурсионной программой по Минской области.

В межстоличных и пристоличных регионах в триаду самых популярных видов туризма в российско-белорусском приграничье входят дачный туризм, сельский туризм, а также экологический туризм.

В «допандемийный» период дачная рекреация развивалась повсеместно в регионах российско-белорусского приграничья, постепенно приобретая модернизированные функции. Категория лиц, совершающих регулярные поездки на дачу, подпадает под определение туриста согласно Федеральному закону «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации». Но в классическом понимании данная категория лиц туристами не считается.

Время пандемии вынудило граждан вспомнить о забытых дачах – даже те, кто не был там годами, переехали за город в период

самоизоляции. Многие бросились арендовать и купить загородную недвижимость в близлежащих территориях. После снятия ограничительных мер спрос начал снижаться, но в 2021–2022 гг. все равно заметно превышает «доковидный» уровень. Эксперты полагают, что многие россияне вообще больше не вернутся в города. А за ними могут последовать и «новые дачники» – те, кого категорически не устраивает качество строящегося многоквартирного жилья.

Смоленщина традиционно является зоной дачного отдыха москвичей. В районах Смоленской области, которые попадают в зону 300-километрового влияния Московской агломерации, быстрыми темпами развивается загородная дачная застройка и строительство загородных туристско-рекреационных комплексов. В «доковидные» времена основной функцией дач и загородных домов являлся отдых на выходных и детский отдых летом. В настоящее время загородная недвижимость рассматривается как полноценное жильё на длительное время с возможностью удалённой работы, предъявляя требования к инфраструктуре (особенно наличию продуктовых магазинов) и транспортной доступности. Выбираются загородные участки с уже обустроенными площадками, где можно поставить бассейн и мангал, создать зону для детского отдыха.

В связи с изменившимися туристскими предпочтениями, потребителями дачного отдыха в основном остались жители столичных агломераций, которые предъявляют более высокие требования к условиям проживания и безопасности, также претендуя на досугово-развлекательную деятельность. Возможным форматом в перспективе может стать не только дачные дома, но и целые «дачные деревни», возводимые как новый объект, или организуемые на основе существующих турбаз.

В условиях, когда многие сельские территории и малые города в российско-белорусском приграничье испытывают экономическую и социальную деградацию, сельский туризм (агротуризм) в межстоличных регионах может стать своеобразным драйвером их развития. Именно население столиц является основными рекреантами в сельской местности. Агроусады активно начали совершенствовать свои услуги, отдых в которых благодаря некото-

рой изолированности оптимален в условиях пандемии. Основными трендами развития сельского туризма стали: экологичность; доступность для всех типов туристов; инициативность и креативность; вовлечение молодёжи и людей старшей возрастной группы; гастрономия; институализация (новые организационные формы).

Все регионы Республики Беларусь обладают возможностями для развития агротуризма, однако распределены агроусадьбы по областям страны неравномерно. В Минской области находится самое большое число субъектов агроэкотуризма (972). В областях приграничья лидером по числу субъектов агроэкотуризма является Витебская область, в которой на начало 2021 г. насчитывалось 670 агроэкоусубъектов (+ 69 субъектов по сравнению с 2018 г.), в Могилёвской области в сельской местности зарегистрировано 245 агроусадьбы (+ 36 субъектов по сравнению с 2018 г.), а в Гомельской области – всего 182 агроусадьбы (+ 26 субъектов по сравнению с 2018 г.).

Если проанализировать показатель числа коллективных средств размещения в сельской местности российской части приграничья, то самое большое число средств размещения на начало 2021 г. находилось в Псковской области – 50 субъектов, в которых насчитывалось 4873 койко-мест, в Брянской области имелось 38 средств размещения, но с солидным номерным фондом (4093 койко-мест). Меньше всего – в Смоленской области – 36 гостиниц и аналогичных средств размещения с небольшим количеством мест в них (1918 мест) [Федеральная...]. Слабое развитие сельского туризма в Смоленском регионе связано с высокой конкуренцией со стороны белорусских агроусадьб, находящихся по соседству и предлагающих разнообразные туристские услуги по доступным ценам [Щербакова, 2013, с. 109].

Большинство регионов российской части приграничья располагают разнообразными ресурсами для развития экотуризма. Национальные парки и заповедники, находящиеся в зоне пяти-, шести-, семи-часового переезда от Москвы весьма популярны среди столичных жителей. Так, например, Национальный парк «Смоленское Поозерье» (Смоленская область, Демидовский район) с уникальной озерно-речной сетью, наличием минеральных источников и лечебных грязей, которые используют в санатории

им. Н.М. Пржевальского, является своеобразным центром притяжения московских туристов, особенно в летний период. На территории Парка созданы все условия для организации пеших, конных, велосипедных, водных туристских походов, отдыха и оздоровления в природной среде. Также в Смоленской области территориями, популярным среди московских жителей, особенно для рыбалки, является Гагаринский район на Вазузском и Яузском водохранилищах, где развита туристская инфраструктура, отвечающая высоким требованиям столичного туриста (отели премиум-класса).

Основной площадкой экотуризма в Брянской области является биосферный природный заповедник «Брянский лес», которому в 2001 г. был присвоен соответствующий статус. Для туристов в заповеднике созданы экологические тропы и маршруты, регулярно проходят экскурсии, работают гостиницы на кордонах заповедника. В зимний период – это экскурсия «К зубрам», а в летний период – экскурсии на центральной усадьбе по экологической тропе «Наш дом – Брянский лес» и по эколого-исторической тропе «Музей наличников». В 2017 г. в селе Белогорщ Унечского района Брянской области состоялось открытие экологического образовательного центра «Брянское подворье», который входит в состав программы «Брянщина туристская». Одним из популярных мест отдыха столичных жителей и местных граждан в Брянской области является конно-спортивный клуб «Журавка», где организовано комфортабельное размещение, круглогодичные конные и пешие прогулки, натуральные продукты из фермерских хозяйств.

Внимание туристов, путешествующих с экологической целью, привлекает национальный парк «Себежский», который расположен в Псковской области. В национальном парке «Себежский» получил развитие пеший, автомобильный и водный виды туризма, как в организованной, так и в «неорганизованной» форме. В настоящее время в парке эффективно функционирует сеть разнообразных средств размещения от гостевых домов со всеми удобствами (например, «Мидино», «Рудня») до туристских приютов и домов рыбака (например, туристский приют «Волосня», дом рыбака «Осыно» и др.).

Отрасль туризма российско-белорусского приграничья – одна из сфер, наиболее пострадавших от распространения коронавирусной инфекции. Произошли серьезные изменения спроса и предложения услуг для туристов, в т.ч. свертывание значительной части туристского рынка и замещение выездного туризма внутренним.

Тем не менее следует отметить, что туристская индустрия регионов приграничья продолжает развиваться. Так, количество гостиниц и аналогичных средств размещения в областях приграничья с каждым годом растет, наблюдается положительная динамика увеличения количества коллективных средств размещения и койко-мест в средствах размещения, особенно в российской части приграничья (рис. 7.2).

Смоленская область стала лидером в российско-белорусском приграничье по числу коллективных средств размещения, увеличив свою гостиничную базу за период пандемии на 31 объект (рис. 7.3). В настоящий момент строительство новых гостиниц в области продолжается. В скором времени состоится открытие первой для региона пятизвездочной многоэтажной гостиницы «Мегаполис» (208 номеров), а также лофт-гостиницы «Residence Hotel Grand New-York» и реконструированной гостиницы «Россия», построенной в 1980 г.

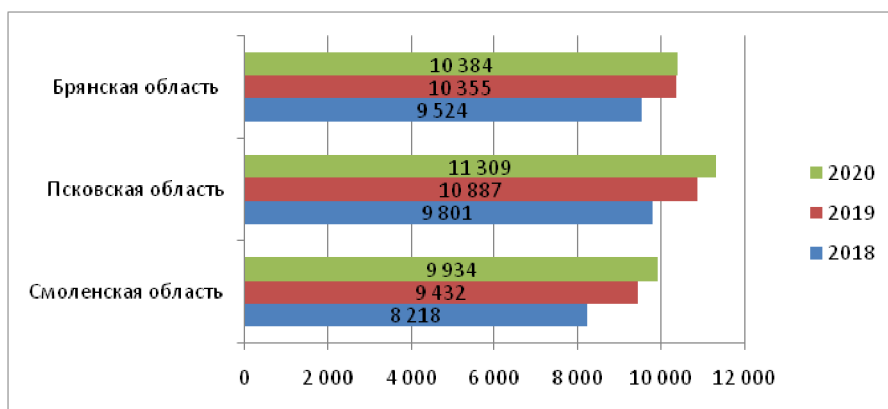


Рис. 7.2. Число койко-мест в коллективных средствах размещения российских регионов приграничья, ед.

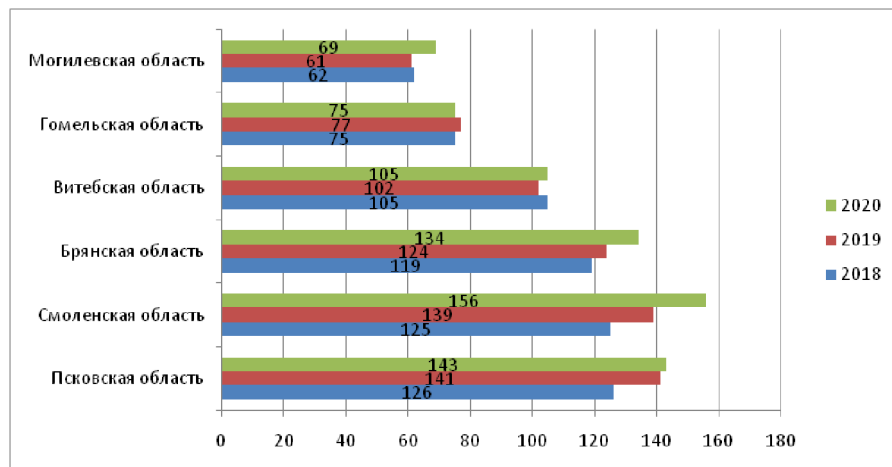


Рис. 7.3. Число коллективных средств размещения в областях российско-белорусского приграничья, ед.

Правильное территориальное размещение туристско-гостиничных предприятий является предпосылкой для эффективного использования рекреационных и трудовых ресурсов регионов приграничья. По территориальному распределению коллективных средств размещения в российско-белорусском приграничье выделяются Брянская и Смоленская области с показателями 0,38 и 0,32 соответственно. Меньшее число средств размещения на 100 км² зафиксировано в Гомельской области (0,18).

Самый большой рост номерного фонда следует отметить в Псковской области, увеличение в 2020 г. по сравнению с 2018 г. произошло на + 18,8 %, в Смоленской и Могилевской областях + 3,7 % и + 3,4 % соответственно. В Витебской области обратный эффект – уменьшение номерного фонда в рассматриваемый период на - 13,8 % (рис. 7.4).

В связи с видимым сокращением туристского потока число ночевки в коллективных средства размещения в пандемийный период также уменьшилось (рис. 7.5). Туристы больше предпочитали останавливаться в частных квартирах с оплатой посуточно или в небольших апарта-отелях, в которых есть возможность самостоятельно приготовить ужин. Согласно статистике, спрос на такой вид жилья неуклонно растет. Кроме того, площадь квартиры,

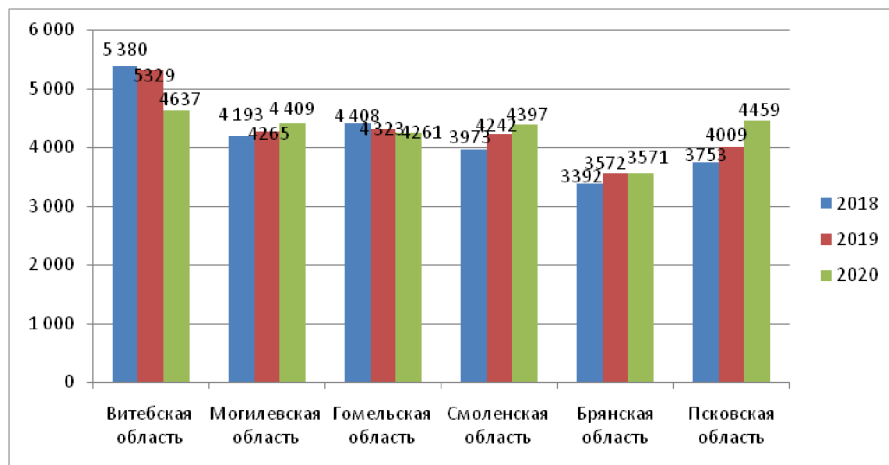


Рис. 7.4. Число номеров в коллективных средствах размещения в российско-белорусском приграничье

как правило, больше, чем размеры стандартного гостиничного номера. Следует отметить, что средняя длительность проживания (это отношение количества ночевок за год к числу лиц, размещенных в средствах размещения за год) в приграничье в 2020 г. составила 3,3 суток. Лучший показатель длительности проживания за исследуемый период в Брянской области – 4,0 суток.

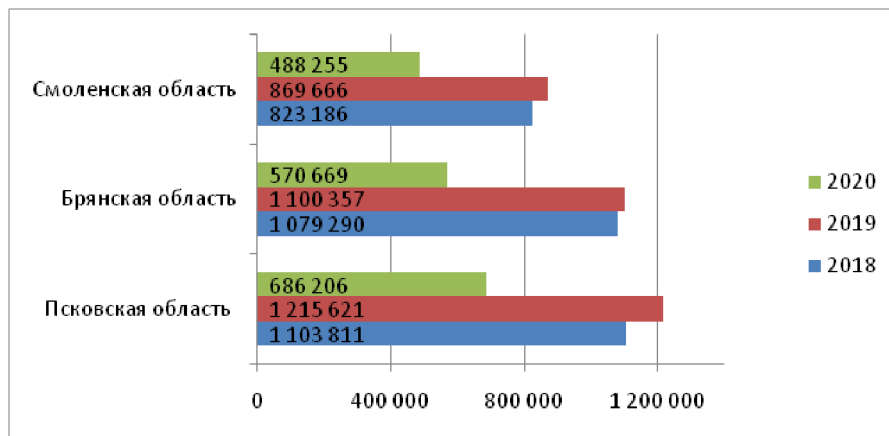


Рис. 7.5. Число ночевок в коллективных средствах размещения в российских областях приграничья

В туриндустрии российско-белорусского приграничья самый серьезный удар пандемии пришелся на туристские фирмы, особенно на туристских посредников – на турагентства (рис. 7.6). Кризисные явления наиболее сильно отразились на турагентствах, особенно в условиях обострившейся конкуренции с туроператорами (промо-цены, СПО и т.д.), значительно снизившейся агентской комиссии (ужесточение норм комиссионного вознаграждения) и снизившейся лояльности потребителей. Турфирмы либо прекратили свою работу, либо совсем отказались от офиса и перешли в полностью удаленный режим работы, либо в 3–4 раза сократили офисные площади, иногда даже деля расходы по аренде с другими агентствами-конкурентами или предприятиями нетуристской сферы.

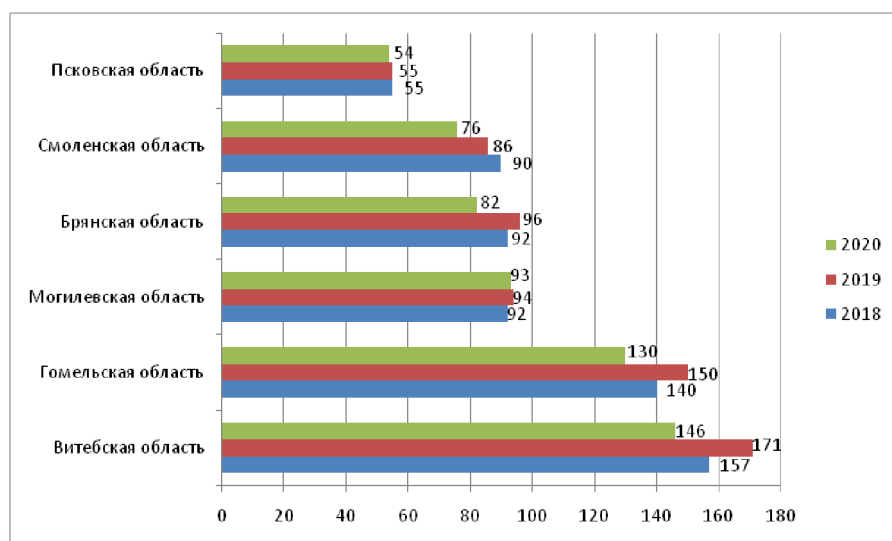


Рис. 7.6. Число туристских фирм (туристских организаций) в регионах российско-белорусского приграничья, ед.

Таким образом, туризм в российско-белорусском приграничье, прошедший этап серьезного спада и находящийся в данный момент в стагнации, ждёт трансформация и лишь после этого в зависимости от эффективности мер поддержки туриндустрии и индустрии гостеприимства – подъем. Новые критерии потреб-

ления, логистики и дистрибуции приведут к появлению гибридных продуктов, которые будут совмещать путешествия с обучением, оздоровлением, а деловые командировки с турами выходного дня. Тренды зададут трансграничные, межрегиональные и локальные связи.

Перспективными направлениями туристской деятельности в приграничье могут стать: разработка комплексных туристских маршрутов и мультитуров; формирование совместных национальных проектов и программ развития туризма в российско-белорусском приграничье; развитие промышленного, гастрономического, лечебно-оздоровительного и медицинского туризма; создание формата работы туристских национальных парков и др.

Итак, эффект межстоличья неоднозначно влияет на развитие туристско-рекреационной деятельности в регионах российско-белорусского приграничья. С одной стороны, повышаются возможности, позволяющие приграничью привлекать и наращивать ресурсы для развития туристской отрасли, а с другой – потенциал туристской индустрии в приграничье заметно отстаёт, что усиливает инфраструктурные проблемы развития туризма и оттягивает туристские потоки в столичные регионы.

ГЛАВА 8.

ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЙ РЫНОК МОСКОВСКО-МИНСКОГО МЕЖСТОЛИЧЬЯ

Существует множество факторов, способных оказать влияние на социально-экономическое развитие регионов. Среди них можно выделить: климатические условия, транзитность, близость к государственной границе, наличие природных ресурсов, выход к морю, туристский потенциал, геополитический статус и др. Новым и малоизученным фактором остаётся влияние межстоличного положения на развитие территорий, зажатых между крупными агломерациями. Такое влияние многоаспектно. Оно затрагивает рынок труда, рынок капитала, потребительский рынок, формирует диспропорции в экономическом и социальном развитии региона. Поэтому предлагается провести исследование потребительского рынка межстоличных регионов обособленно от других элементов их экономики.

Концентрация человеческих ресурсов и финансового капитала в столичных регионах может создавать полюса развития и снижать экономический потенциал регионов, расположенных в межстоличье. Предполагается проверить эту гипотезу, оценив влияние межстоличного положения на развитие потребительского рынка регионов России и Беларуси.

Исследование потребительского рынка на региональном уровне обычно осуществляется с использованием статистических и социологических методик. Каждая методика не является совершенной. Это доказывает наличие работ, авторы которых пытаются предложить свои варианты повышения точности проводи-

мых исследований за счёт изменения методик расчета [Фольк, 2005, с. 104; Гурьянов, 2012; Данильченко, 2013]. Поэтому для проверки гипотезы, будем использовать статистические показатели оценки потребительского рынка и результаты социологических измерений, проводимых в межстоличье.

Ключевые показатели потребительского рынка – оборот розничной торговли и объем платных услуг населению.

Оборот розничной торговли – выручка от продажи товаров населению для личного потребления или использования в домашнем хозяйстве за наличный расчет или оплаченных по кредитным карточкам, расчетным чекам банков, по перечислениям со счетов вкладчиков, по поручению физического лица без открытия счета, посредством платежных карт (электронных денег) [Регионы России, 2020, с. 959]. Объем платных услуг населению представляет собой денежный эквивалент объема услуг, оказанных резидентами российской экономики (юридическими лицами и физическими лицами, осуществляющими предпринимательскую деятельность без образования юридического лица (индивидуальными предпринимателями) гражданам Российской Федерации, а также гражданам других государств (нерезидентам), потребляющим те или иные услуги на территории Российской Федерации. Анализ розничных оборотов торговли, а также объема платных услуг населению позволяет оценить общий размер (емкость) рынка потребительских товаров и услуг.

Дополнительными показателями, характеризующими потребительский рынок, являются: потребительские расходы в среднем на душу населения; расходы на конечное потребление домашних хозяйств; покупательская способность населения; среднедушевые денежные доходы населения; численность населения региона, ее динамика и половозрастная структура.

Емкость потребительского рынка зависит от множества факторов, среди определяющих можно выделить численность населения, уровень доходов населения, склонность населения к сбережению. Однако следует предположить, что немаловажное значение также будет иметь географическое положение, фактор соседства и приграничности, а также инфраструктурная развитость региона. Для того чтобы оценить влияние приведенных

выше факторов на потребительский рынок, сопоставим его среднедушевые характеристики для некоторых регионов Российской Федерации (далее – РФ). Для анализа возьмем объем платных услуг на душу населения и оборот розничной торговли на душу населения для регионов российско-белорусского приграничья и Центрального федерального округа. При построении пузырьковой диаграммы также будем использовать значение среднедушевых денежных доходов населения.

Оборот розничной торговли подразумевает конечное потребление населением товаров, представленных торговыми организациями и индивидуальными предпринимателями на потребительском рынке Смоленской области. В 2020 году доля продаж через интернет в общем объеме оборота розничной торговли в Смоленской области составила только 1,3 %. В предшествующие пандемии годы этот показатель не превышал 0,3 % [ЕМИСС, 2021]. Следовательно, пока фактор электронной коммерции не может оказать существенного влияния на выводы о динамике показателей регионального потребительского рынка.

Анализ оборота розничной торговли на душу населения в Смоленской области (табл. 8.1) свидетельствует о его незначительном уменьшении относительно общероссийского значения с 84,4 % в 2000 году до 80,5 % в 2020-м. В сопоставимых ценах 2000 года оборот розничной торговли в 2020 году составляет 213,9 % относительно уровня 2000 года [Федеральная...]. При этом за второе десятилетие XXI века увеличения показателя не было вовсе, он пришелся на период с 2000 по 2013 год. В долларовом выражении оборот розничной торговли сократился за последние 10 лет практически вдвое. Этому способствовала девальвация рубля от среднегодового курса в 2010 году в 30,37 руб. за доллар США до 72,13 руб. за доллар США в 2020-м.

Для Витебской и Могилёвской областей характерны те же тенденции в динамике изменения оборота розничной торговли, что и в Смоленской области. В сравнении с 2010 годом увеличилось отставание от среднего по Беларуси значения анализируемого показателя: в Витебской области – с 92,8 до 84,7 %, а в Могилёвской области – с 85,7 до 79,2 % (табл. 8.1). Это свидетельствует об отставании межстоличных регионов от среднего для страны

Таблица 8.1. Оборот розничной торговли на душу населения региона
[по Национальный статистический...; Федеральная...]

(\$ – пересчет фактически действовавших цен в доллары США; % – отношение показателя в регионе к значению по стране в целом; значения для расчета до 2010 года в РБ отсутствуют)

Регион Год	Смоленская область		Витебская область		Могилевская область		г. Москва		г. Минск	
	\$*	%	\$*	%	\$*	%	\$*	%	\$*	%
2000	485	84,4		–		–	2420,4	421,3		
2005	1340	77,3		–		–	5174,9	298,6		
2010	3266	85,8	2130,8	92,8	1966,5	85,7	8278,9	217,6	3349,2	145,9
2012	3968	82,5	2452,4	95,5	2117,8	82,4	9827,9	204,4	3648,3	142,0
2013	4230	81,7	3004,9	94,0	2614,9	81,8	10459,3	202,1	4596,6	143,8
2014	3891	83,1	3063,1	93,0	2629,5	79,9	9469,3	202,4	4713,0	143,2
2015	2670	87,0	2101,7	91,1	1856,3	80,4	5735,1	186,9	3346,4	145,0
2016	2393	83,1	1764,7	90,0	1560,5	79,5	5184,2	180,0	2862,1	145,9
2017	2853	82,1	1968,4	89,4	1778,7	80,8	6231,5	179,4	3210,4	145,8
2018	2862	83,4	2127,7	90,6	1886,8	80,3	6093,7	177,6	3414,6	145,4
2019	2920	82,4	2205,1	87,7	2016,5	80,2	6238,9	176,1	3663,6	145,6
2020	2581	80,5	1981,1	84,7	1854,3	79,2	5666,1	176,7	3325,4	142,1

* Расчет проведен по средневзвешенному годовому курсу ЦБ РФ и НБ РБ.

значения оборота розничной торговли на душу населения. В то же время в белорусских регионах, несмотря на прошедшую, как и в России, девальвацию, показатель, выраженный в долларах, снизился незначительно. Возможно, он бы вырос, если бы не последствия пандемии 2020 года. В Беларуси санитарные ограничения практически не вводились, но многие граждане добровольно соблюдали самоизоляцию. Также ограничительные меры по перемещению через границу России и Беларуси в период пандемии могли снизить приграничную торговлю и, как следствие, объем товарооборота в приграничных регионах.

Оборот розничной торговли на душу населения в столицах России и Беларуси несопоставимо выше относительно межстолических регионов. В 2020 году в Москве он составил 176,7 % от значения по стране, а в г. Минске – 142,1 %.

Другой важный элемент потребительского рынка региона – сектор услуг. Он может быть ориентирован на местное население или привлекать граждан из соседних регионов. Например, рост показателя может быть обусловлен повышением туристской привлекательности или медицинской специализацией. Объем оказанных населению Смоленской области платных услуг значительно вырос в период с 2000 по 2013 год. В долларовой (доллар США) выражении рост составил 11,9 раза. В последующем из-за девальвации и минимального роста даже в фактических ценах объем услуг сократился вдвое к 2020 году относительно уровня 2013 года в долларах США. За последние 20 лет сохранилось значительное отставание сектора услуг Смоленской области от среднего по России. Как видно в табл. 8.2, сектор услуг региона рос быстрее средних значений по стране до 2010 года, затем снова началось неравномерное отставание.

Таблица 8.2. Объем платных услуг населению на душу населения
[по Национальный статистический...; Федеральная...]

(\$ – пересчет фактически действовавших цен показателя в доллары США; % – отношение показателя в регионе к значению по стране в целом)

Регион Год	Смоленская область		Витебская область		Могилевская область	
	\$*	%	\$*	%	\$*	%
2000	81,3	55,2	66,1	74,8	59,6	67,4
2005	311,0	55,6	264,7	81,3	229,3	70,4
2010	770,4	67,6	470,3	84,8	443,9	80,0
2012	906,3	66,8	391,8	82,9	377,8	79,9
2013	969,6	64,0	533,8	83,0	520,9	81,0
2014	863,9	65,2	565,9	72,5	550,6	70,5
2015	573,8	63,9	382,2	72,4	348,9	66,1
2016	570,9	64,8	344,9	69,9	320,3	64,9
2017	604,7	56,2	387,0	69,9	356,4	64,3
2018	586,7	55,7	412,8	68,2	390,6	64,5
2019	590,9	54,8	433,8	66,6	414,5	63,6
2020	484,1	56,8	374,9	68,7	358,4	65,7

* Расчет проведен по средневзвешенному годовому курсу ЦБ РФ и НБ РБ.

Похожая ситуация с ростом и снижением объема платных услуг относительно среднего по стране уровня – в Могилёвской и Витебской областях. Более того, относительно уровня 2000 года эти регионы стали в 2020-м отставать еще сильнее. В долларо-вом эквиваленте также произошло снижение за период от максимума в 2014-м до минимума в 2020-м: в Витебской области показатель с 565,9 упал до 374,9 долларов США на душу населения, в Могилевской – с 550,6 до 358,4 долларов США на душу населения. Однако снижение было не таким значительным, как в соседней Смоленской области, где показатель упал с 969,9 до 484,1 долларов США (см. табл. 2). Следует отметить, что Витебская и Могилёвская области в меньшей степени отстают от средних объемов платных услуг населению, оказываемых в стране, чем Смоленская область.

Замедление темпов роста потребительского рынка, выраженное стагнацией оборотов розничной торговли и объема платных услуг в расчёте на душу населения, может быть обусловлено снижением покупательской способности, денежных доходов, повышением склонности к сбережению у населения, влиянием близости к потребительскому рынку большего размера.

Номинально среднедушевые доходы населения Смоленской, Витебской и Могилёвской областей непрерывно росли последние 20 лет (табл. 8.3). В то время как реально располагаемые доходы населения Смоленской области в месяц имели иную динамику и за период с 2014 по 2020 год снизились на 1,4 % [Федеральная...]. В Витебской области снижение составило всего 0,1 % за этот же период, в Могилёвской области наблюдался незначительный рост – 0,25 %. Более благоприятная динамика в белорусских регионах в сравнении со Смоленской областью прослеживается при пересчете среднедушевых номинальных доходов в доллары США. Однако их величина в российском регионе значительно выше. В 2000 году в Смоленской области доходы были на 2,9 % и 7,6 % выше, чем в Витебской и Могилёвской области соответственно. В то время как в 2020 году разрыв в доходах выглядит более значительным: 41,7 % – с Витебской и 44 % – с Могилёвской областью. Среднедушевые доходы в Смоленской области в долларовом выражении интенсивно росли в пери-

Таблица 8.3. Среднедушевые номинальные денежные доходы населения [по Национальный статистический...; Федеральная...]

(\$ – пересчет показателя в доллары США; % – отношение показателя в регионе к значению по стране в целом)

Год \ Регион	Смоленская область		Витебская область		Могилевская область	
	\$*	%	\$*	%	\$*	%
2000	61,1	75,4	59,4	91,4	56,8	87,3
2005	193,7	67,8	132,4	85,6	127,4	82,4
2010	478,9	76,7	281,9	88,2	276,3	86,4
2012	589,1	78,8	303,1	89,3	302,1	88,9
2013	579,2	71,9	385,9	88,0	382,9	87,3
2014	531,2	74,7	402,6	88,7	387,1	85,3
2015	386,0	78,2	274,0	87,9	262,8	84,3
2016	353,2	76,5	224,8	86,5	221,5	85,2
2017	424,7	77,6	249,1	85,2	248,1	84,9
2018	413,0	77,8	268,0	85,0	265,7	84,3
2019	423,5	77,5	292,5	84,7	287,9	83,4
2020	390,3	78,0	275,5	83,9	271,0	82,5

* Расчет проведен по средневзвешенному годовому курсу ЦБ РФ и НБ РБ.

од с 2000 по 2012 год, а в период стагнации начиная с 2014 года белорусские регионы не смогли сократить отставание.

Сохранилось отставание рассматриваемых регионов и от среднего по стране значения. При этом если Смоленская область за 20 лет незначительно (на 2,6 %) приблизилась к этому уровню, то белорусские регионы, наоборот, увеличили отставание (Витебская область – на 7,5 %, Могилёвская область – на 4,8 %).

Низкие доходы населения Смоленской, Витебской и Могилёвской областей являются причиной их меньшей покупательской способности в сравнении со средними значениями в России и Беларуси (рис. 8.1). Даже по такому продукту, как картофель, покупательская способность доходов населения Смоленской области превышает средние по Беларуси значения начиная с 2010 года. Сопоставляя значения страны в целом с региональными, видим отставание Смоленской, Витебской и

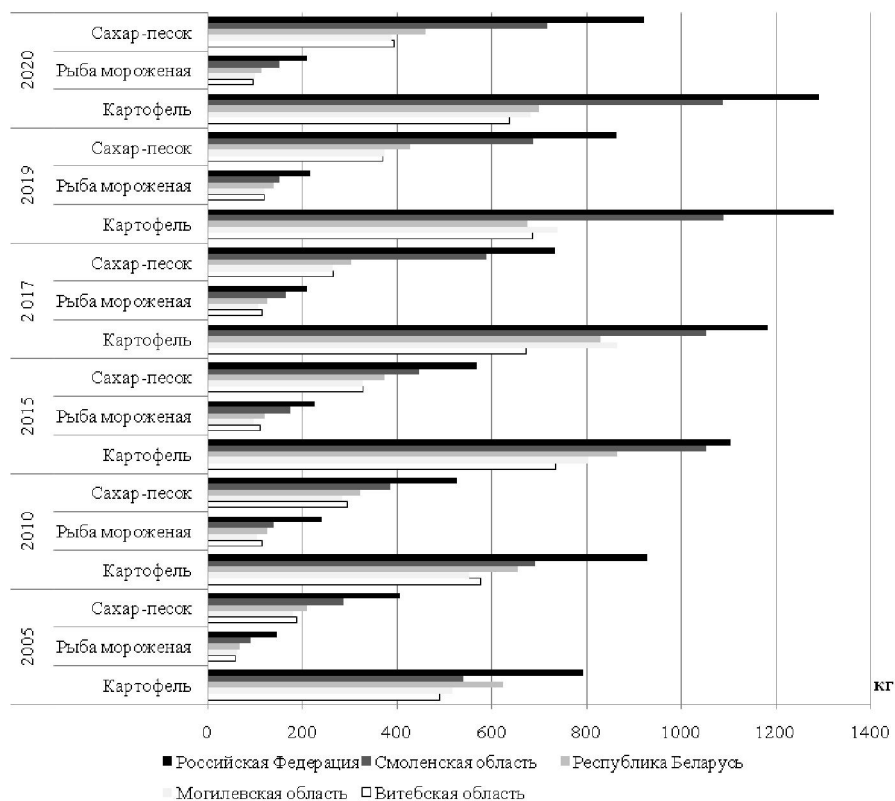


Рис. 8.1. Покупательская способность денежных доходов населения, кг [по Национальный статистический...; Федеральная...]

Могилёвской областей по всем проанализированным продуктам питания разных ценовых ниш.

Пандемия, начавшаяся в 2020 году, негативно влияет на показатели потребительского рынка. Из-за вводимых ограничений изменялась привычная модель поведения потребителей. Они приобретали большее количество товаров в сети интернет, реже посещали объекты общественного питания, меньше пользовались платными услугами. Поэтому для оценки влияния межстоличного фактора на развитие потребительского рынка правильнее рассматривать период до 2019 года включительно.

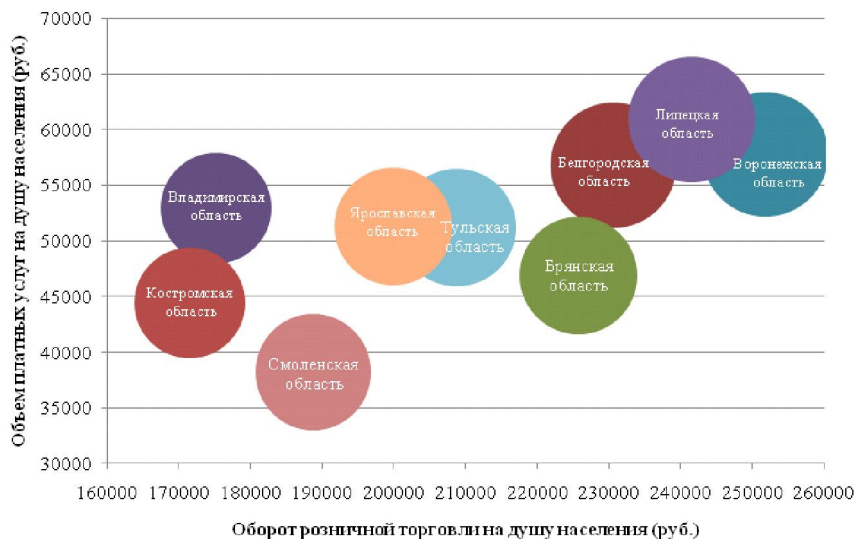


Рис. 8.2. Дифференциация регионов России по среднему показателю потребительского рынка в 2019 году (размер пузыря соответствует среднему денежному доходу населения в месяц, руб.) [по Федеральная...]

Приведенное на рис. 8.2 сопоставление среднедушевых доходов населения со среднедушевыми объемами платных услуг и розничного торгового оборота (без учета Московской области и г. Москвы) свидетельствует о дифференциации результатов по группам. Для анализа выбраны ключевые регионы ЦФО, представляющие интерес в сопоставлении с межстоличной Смоленской областью.

Воронежскую, Липецкую и Белгородскую области, расположенные достаточно далеко от столичного региона, не находящиеся в его тени и, следовательно, способные сформировать собственный диверсифицированный потребительский рынок, можно выделить в отдельную группу. При этом среднедушевые доходы в этих регионах близки 32 022 руб., 32 479 руб., 32 352 руб. в месяц соответственно. Брянская область имеет меньшие среднедушевые доходы населения (28 371 руб. в месяц), что снижает емкость рынка относительно южных соседей. Остальные регионы имеют схожий размер рынка услуг и дифференцированы по обо-

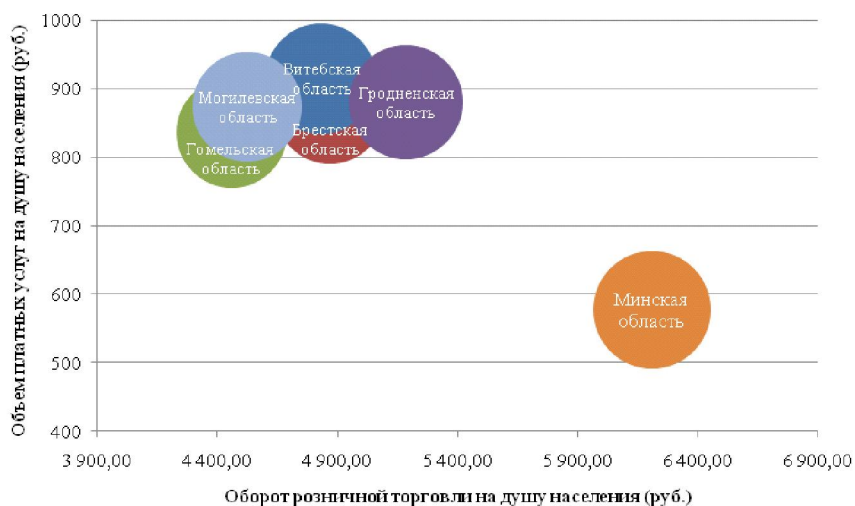


Рис. 8.3. Дифференциация регионов Беларуси по среднедушевым показателям потребительского рынка в 2020 году (размер пузыря соответствует среднедушевым денежным доходам населения в месяц, руб.) [по Национальный статистический...]

роту розничной торговли. Регионы вокруг столицы (Смоленская, Тверская, Ярославская, Рязанская области), имеющие сопоставимый среднедушевой доход, характеризуются близкой по размерам емкостью рынка. При этом Смоленская область уступает всем регионам ЦФО по объему платных услуг на душу населения.

Сопоставим среднедушевой оборот розничной торговли со среднедушевым объемом платных услуг по регионам Республики Беларусь (рис. 8.3).

Без учета г. Минска наибольший оборот розничной торговли на душу населения – в Минской области. Пристоличный эффект приводит к меньшему объему платных услуг, оказываемому населению в этом регионе. Другие субъекты Беларуси, имея сопоставимый уровень среднедушевых денежных доходов населения, сформировали потребительские рынки, уступающие по объему реализации столичному региону и практически не отличающиеся друг от друга по обороту розничной торговли и объему платных услуг в расчете на одного жителя.

Межстоличное экономическое пространство между г. Москвой и г. Минском имеет отличительные характеристики развития потребительского рынка. В рамках проведенного анализа по показателям с 2000 по 2020 год наибольшие темпы роста оборота розничной торговли и объема платных услуг в расчёте на душу населения наблюдались в период с 2000 по 2013 год. Это обусловлено ростом доходов и покупательской способности населения межстоличных регионов. Однако темпы этого роста по всем проанализированным показателям отставали от средних значений по стране. Также объем розничного товарооборота и оказания услуг значительно отличаются от показателей г. Москвы и г. Минска. Для Смоленской области характерно отставание в емкости потребительского рынка от показателей Центрального федерального округа. Межстоличный фактор повышает конкуренцию за потребителя, формируя привлекательность поездок за покупками и потреблением услуг в г. Москву и г. Минск из-за большей широты и глубины ассортимента, а также незначительных транспортных затрат на передвижение. Представленные в статье статистические выкладки и сопоставления находят свое подтверждение в результатах социологических исследований. Проведенные в 2019 году опросы в Смоленской, Витебской и Могилевской областях подтверждают наиболее высокое влияние близости к столицам на объемы потребления товаров и услуг. Доступность перемещения потребителей в Москву и Минск снижает емкость межстоличных потребительских рынков. В результате опроса респондентов в рамках социологического исследования установлено, что до 14 % в Витебской и Могилёвской, а также до 10 % в Смоленской области молодой и наиболее активной категории потребителей (до 44 лет) регулярно ездят в столичные регионы для совершения покупок [Кузавко, Катровский, Ридевский, 2019, с. 90]. Еще больше граждан, проживающих в межстоличье, выезжают в столичные регионы для удовлетворения своих потребностей в услугах: из Смоленской области в Москву до 24 % опрошенных; из Витебской области в Минск – до 26 %; из Могилёвской области в Минск – до 21 % [Кузавко, Катровский, Ридевский, 2019, с. 92]. Это объясняет результаты, полученные в статье, и подтверждает влия-

ние межстоличного положения региона на развитие его потребительского рынка.

Стагнация потребительского рынка российско-белорусского межстоличья во многом обусловлена внешнеэкономическим фоном. Санкции и девальвация национальных валют сказались отрицательно на социально-экономических показателях развития России и Беларуси в период с 2014 года. Повышение инфраструктурной связанности межстоличных регионов с Москвой и Минском снизило емкость их потребительского рынка и привело к большому отставанию в развитии от центра и в целом страны. Эффект пандемии не привел к возврату потребителя на внутренний рынок, а сформировал отложенный спрос, который реализовывался по мере ослабления ограничительных мер правительства. Часть граждан (их траты составили 1 % от торгового оборота потребительского рынка) компенсировала возможность поездок за покупками в другой регион заказами через сеть интернет.

Снижение покупательской способности населения межстоличных регионов из-за стагнации среднедушевых доходов будет приводить к снижению рентабельности торговых организаций и бизнеса в сфере услуг. Показанное в статье отставание в покупательской способности товаров широкого спроса так же проявляется и в других сегментах потребительского рынка. Это не дает торговым организациям и сектору услуг развиваться, расширять ассортимент продукции и дифференцировать предложение услуг. В то время как столичные регионы продолжают сохранять потенциал развития потребительского рынка и расширения ассортимента. Это может усилить отставание межстоличья от центральных регионов в будущем.

Проведенный анализ свидетельствует, что пристоличные и межстоличные регионы отстают по объему потребительского рынка. Наибольший размер потребительского рынка имеют территории, развивающиеся обособленно от влияния столиц и других неравнозначных им по экономическому потенциалу регионов.

ЧАСТЬ II.

**РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОЕ
ПРИГРАНИЧЬЕ КАК
МЕЖСТОЛИЧНЫЙ РЕГИОН.
ВЗГЛЯДЫ БЕЛОРУССКИХ
ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ**

ГЛАВА 9.

ПРОСТРАНСТВЕННО-ВРЕМЕННЫЕ ТРЕНДЫ И ЗАКОНОМЕРНОСТИ ДЕМОГРАФИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ МЕЖСТОЛИЧЬЯ БЕЛОРУССКО-РОССИЙСКОГО ПРИГРАНИЧНОГО РЕГИОНА

Население белорусско-российских приграничных территорий исторически характеризуется отличительным спектром признаков. В предыдущие годы автором совместно с российскими экономико-географами исследовалось влияние особенностей приграничного положения на региональное развитие, и проводилась оценка демографического потенциала и демографического баланса белорусско-российского приграничного региона. В ходе проведенных исследований был выявлен доминирующий регрессивный характер демографической ситуации, который формируется как за счет естественной, так и за счет миграционной убыли. При этом в большинстве белорусско-российских приграничных районов с белорусской стороны границы преобладающим фактором демографического баланса выступала естественная убыль.

В связи с этим абсолютное большинство белорусско-российских приграничных районов характеризовались отрицательной динамикой численности населения. За период 1989–2009 гг. сокращение численности населения составило по приграничью 11,5%. В целом была установлена периферийность геодемографии белорусско-российского приграничья [Антипова, Фокеева, Губарева, 2013].

В настоящее время происходит изменение функций приграничных территорий. Объектом нынешнего совместного российско-белорусского исследования выступает межстоличье как фактор социально-экономического развития российско-белорусского приграничья [Катровский, Антипова, 2019; Антипова, Шавель, Запрудский, 2021]. Поэтому одной из его задач является выявление новых либо подтверждение устойчивости установленных ранее пространственных трендов демографической динамики белорусско-российских приграничных районов, самостоятельно включая межстоличную ось, за 1991–2019 гг.

Исходя из целей исследования в качестве пространственных элементов рассматриваются и анализируется два административно-территориальных уровня приграничных регионов: 1) приграничные области Беларуси, лежащие вдоль межстоличной оси «Минск-Москва», – Витебская и Могилевская области; и 2) приграничные административные районы, входящие в состав территории Витебской и Могилевской областей двух категорий: 1 – приграничные районы, непосредственно примыкающие к белорусско-российской границе: Верхнедвинский, Витебский, Дубровенский, Городокский, Лиозненский, Полоцкий, Россонский районы Витебской области и Горецкий, Климовичский, Костюковичский, Краснопольский, Кричевский, Мстиславский, Хотимский районы Могилевской области; 2 – районы, расположенные на межстоличной оси, на наиболее важных транспортных магистралях, соединяющих города Минск и Москва: Оршанский, Толочинский районы Витебской области и Бельничский, Могилевский, Чаусский, Чериковский районы Могилевской области.

В данном исследовании демографическая динамика рассмотрена посредством анализа характеристик динамики численности населения, естественного движения населения и демографического баланса белорусско-российских приграничных областей и районов.

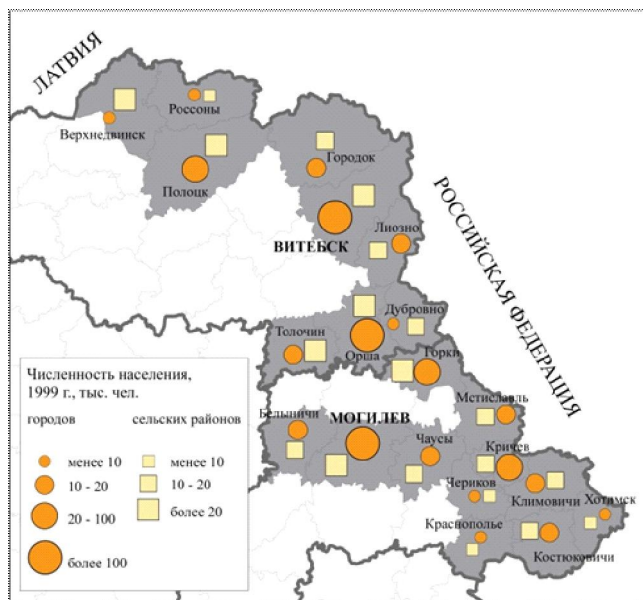
В двух приграничных с Россией областях (Витебской и Могилевской), расположенных на межстоличной оси, в настоящее время проживает 2,15 млн. чел., при этом 1,13 млн. чел. проживает в Витебской области, 1,02 млн. чел. – в Могилевской области, что отражено в таблице 9.1.

Таблица 9.1. Динамика численности населения белорусско-российских приграничных областей [по Национальный статистический...]

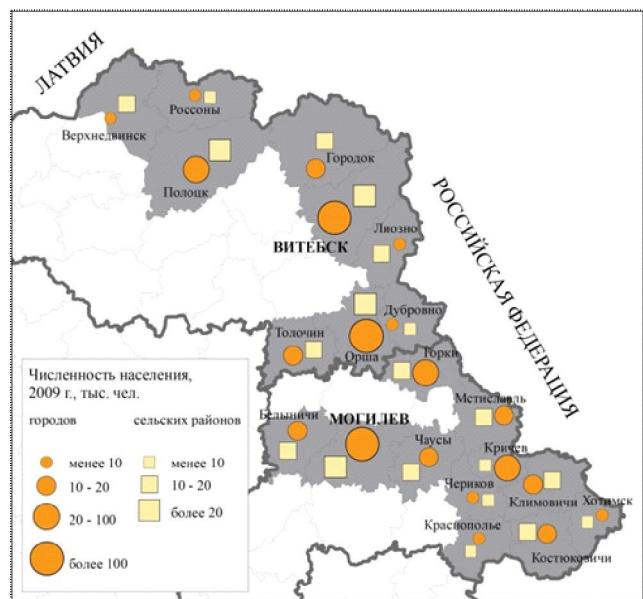
Области	1991	1999	2009	2019
все население				
Витебская	1427,1	1377,2	1237,5	1133,4
Могилевская	1259,9	1213,5	1106,3	1023
городское население				
Витебская	929,7	923,1	896,1	876,1
Могилевская	846,5	853,1	834,8	812,5
сельское население				
Витебская	497,4	454,1	341,4	257,3
Могилевская	413,4	360,4	271,5	210,5

В городах приграничных областей проживает более 800 тыс. чел., и при этом наблюдается сокращение численности. В демографическом пространстве Беларуси Витебская и Могилевская области представляют зону неблагоприятной демографической динамики [Антипова, 2017; Антипова, Фокеева, Губарева, 2013]. В сельской местности этих двух приграничных областей осталось менее 500 тыс. чел.

Как показали предыдущие исследования авторов, в период с 1989 по 2009 годы произошло значительное сокращение демографического потенциала городов и сельских районов белорусско-российского приграничного региона. По данным за 2019 год самым крупным по численности сельского населения административным районом приграничного региона двух исследуемых областей является Могилевский (42,1 тыс. чел.), а самым мелким – Краснопольский в Могилевской области (3,6 тыс. чел.). За исследуемый период произошло также сокращение средней численности сельского района белорусско-российского приграничья – с 20 тыс. до 12 тыс. чел. Самыми крупными городами приграничья являются два областных центра – Могилев и Витебск, в которых проживает 364,8 и 357,1 тыс. чел. (рис. 9.1).



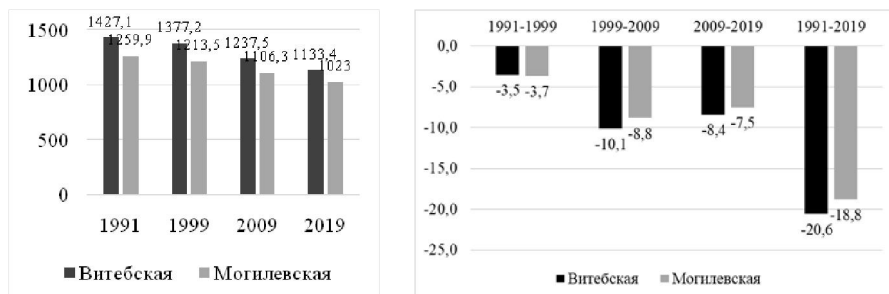
А. 1999 г.



Б. 2019 г.

Рис. 9.1. Численность населения межстоличья белорусско-российского приграничного региона [по Национальный статистический...]

За два десятилетия (1991–2019 гг.) численность населения приграничных областей сократилась на 20 %, а абсолютные демографические потери составили более 530 тыс. чел. [Антипова, 2020], что видно на рисунке 9.1, 9.2.



А. Численность населения, тыс. чел.

Б. Сокращение численности, %

Рис. 9.2. Динамика численности населения белорусско-российских приграничных областей [по Национальный статистический...]

Наибольшими показателями сокращения населения характеризуется Витебская область, как наиболее демографически постаревшая.

В масштабах сокращения численности населения приграничных областей прослеживаются три цикла. Первый цикл – низкое сокращение (3,6 %) – затронул первые годы после приобретения суверенитета – 1991–1999 гг. Демографическое поведение населения характеризовалось инерцией сложившихся в обществе репродуктивных действий и отношений. Второй цикл – высокое сокращение (9,5 %) – 1999–2009 гг. – порубежье столетий. Для этого цикла характерно проявление признаков Второго демографического перехода, сокращение рождаемости, более интенсивное распространение малодетности в семьях при государственной поддержке семей. Третий цикл – стагнирующее сокращение (8 %) – 2009–2019 гг., для которого характерно проявление как признаков Второго демографического перехода, так и общее истощение демографического потенциала и малочисленность населения репродуктивного возраста в силу низкой рождаемости на предыдущем цикле, что отражено в таблицах 9.2, 9.3. В приграничных об-

Таблица 9.2. Сокращение численности населения белорусско-российских приграничных областей [по Национальный статистический...]

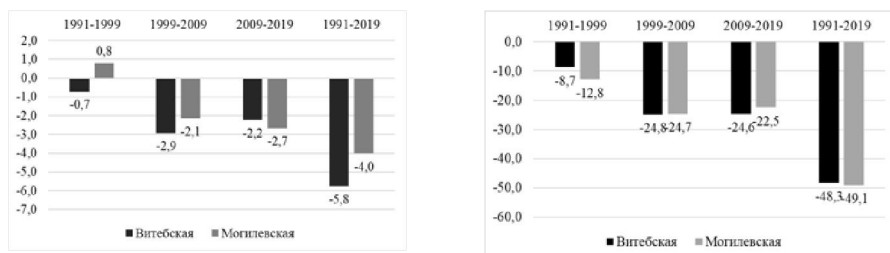
Области	1991-1999	1999-2009	2009-2019	1991-2019
все население				
Витебская	-3,5	-10,1	-8,4	-20,6
Могилевская	-3,7	-8,8	-7,5	-18,8
городское население				
Витебская	-0,7	-2,9	-2,2	-5,8
Могилевская	0,8	-2,1	-2,7	-4,0
сельское население				
Витебская	-8,7	-24,8	-24,6	-48,3
Могилевская	-12,8	-24,7	-22,5	-49,1

Таблица 9.3. Динамика численности населения белорусско-российских приграничных областей [по Национальный статистический...]

Области	Численность населения, тыс. чел.			Циклы демографической динамики белорусско-российского приграничья		Изменение численности за 1999–2019 гг., %
	1999	2009	2019	1 цикл. Высокое сокращение (%; 1999–2009 гг.)	2 цикл. Стагнирующее сокращение (%; 2009–2019 гг.)	
Витебская	1377,2	1237,5	1133,4	-10,1	-8,4	-17,7
Могилевская	1213,5	1106,3	1023	-8,8	-7,5	-15,7

ластях происходит сокращение как городского, так и сельского населения [Антипова, 2021б].

Однако при этом масштабы сокращения несопоставимы и достигают десятикратных различий. Так, если за 1991–2019 гг. численность городского населения приграничных областей сократилась в среднем на 5 %, то сельского – практически на 50 % (48,7 %) (рис. 9.3, 9.4).



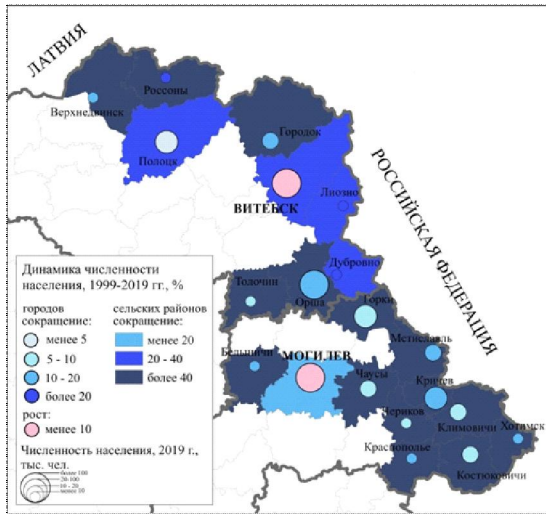
А. Городское население

Б. Сельское население

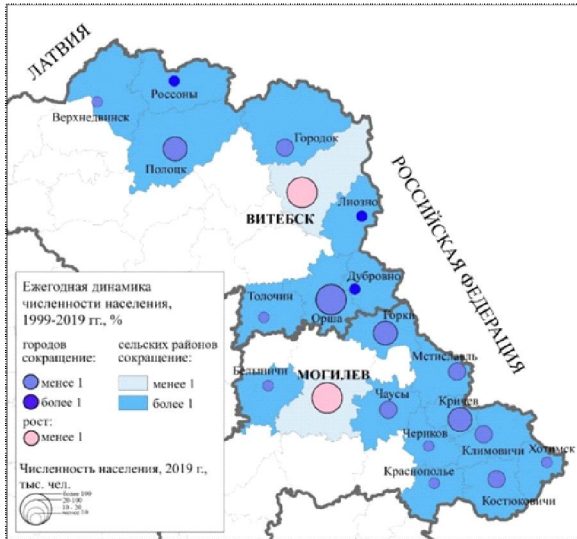
Рис. 9.3. Динамика численности городского и сельского населения белорусско-российских приграничных областей [по Национальный статистический...]

Динамика численности населения межстоличья белорусско-российского приграничного региона обусловлена складывающейся здесь демографической ситуацией. Рождаемость населения, как и в среднем в стране, оценивается как низкая, однако ниже средневропейского уровня (10 ‰). Смертность и естественная убыль населения белорусско-российского приграничья превышают как средние показатели по стране, так и средний по Европе. Естественное движение населения в двух исследуемых категориях приграничных районов характеризуется по сравнению со среднеобластными значениями еще более значительными показателями естественной убыли (табл. 9.4, рис. 9.5–9.7).

Микрогеографический анализ демографической динамики, который был проведен нами на уровне городов и сельских районов белорусско-российского приграничья, позволил установить определенные тренды за 1999–2019 гг. и выявить два типа приграничных городов и сельских районов [Антипова, 2021а]. К типу 1 – демографический рост – отнесены два города Витебск и Могилев. Все остальные города и сельские районы приграничья отнесены к типу 2 – демографическое сокращение, и в его пределах выделены три подтипа. Подтип 2.1. Демографический спад характеризуется сокращением численности населения менее, чем на 20%. Подтип 2.2. Демографическая стагнация характеризуется сокращением численности населения от 20 до 50%. Для подтипа 2.3.



А. Динамика за 1999–2019 гг.



Б. Ежегодная динамика, 1999–2019 гг.

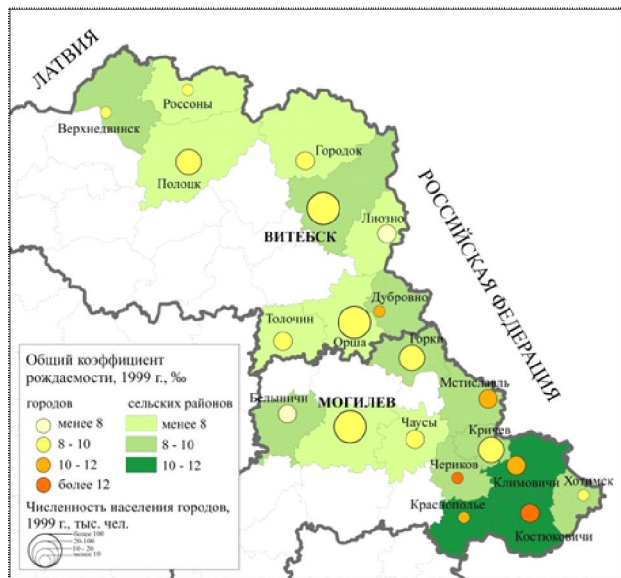
Рис. 9.4. Динамика численности межстоличья белорусско-российского приграничного региона, 1999–2019 гг., %
[по Национальный статистический...]

Таблица 9.4. Основные демографические характеристики межстоличья белорусско-российского приграничного региона, 2019 г. [по Национальный статистический...]

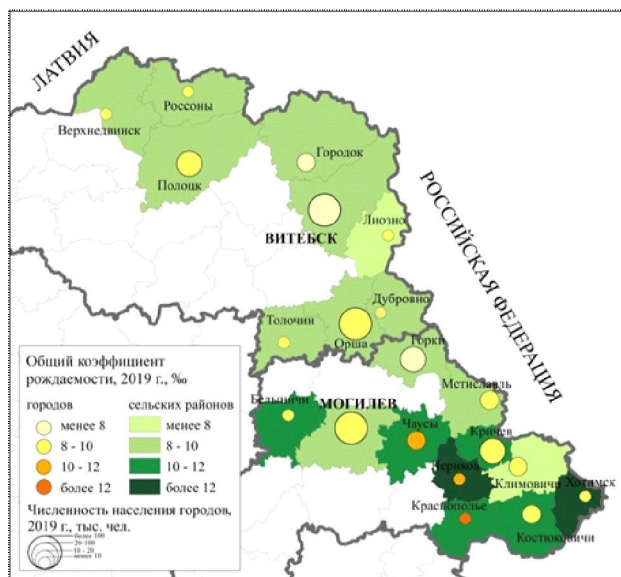
Области	Общий коэффициент рождаемости, ‰		Общий коэффициент смертности, ‰		Общий коэффициент естественной убыли, ‰	
	1999	2019	1999	2019	1999	2019
Витебская	8,5	8,3	16,0	15,1	7,5	6,8
В том числе приграничье	8,2	8,4	18,8	18,9	10,6	10,5
Могилевская	9,3	9,4	15,3	14,0	6,0	4,6
В том числе приграничье	9,6	10,0	19,2	19,0	9,6	9,0
Республика Беларусь	9,3	9,3	14,2	12,8	4,9	3,5

Демографическая депрессия характерно сокращение численности населения более, чем на 50 % (табл. 9.4).

Анализ показал следующие пространственные тренды. Во-первых, для двух категорий приграничных районов характерно доминирование городов и сельских районов второго типа с демографическим сокращением разных масштабов. Во-вторых, областные центры – Витебск и Могилев – относящиеся к разным категориям приграничных районов показывают один тренд – рост численности населения. Однако величина этого показателя существенно отличается между городами. Витебск за исследуемый период показывает устойчивый рост (7,1 %), Могилев – замедляющийся рост (0,2 %). В-третьих, в пространстве приграничных районов, непосредственно прилегающих к белорусско-российской границе, выражена более четкая дифференциация. Большинство городов (75 %) относятся в подтипу 2.1 с демографическим спадом, в то время как большинство сельских районов (95 %) характеризуются демографической стагнацией либо депрессией (подтип 2.3). В-четвертых, категория межстоличных районов, расположенных на наиболее важных транспортных магистралях, ха-



А. 1999 г.



Б. 2019 г.

Рис. 9.5. Динамика рождаемости населения межстоличья белорусско-русского приграничного региона [по Национальный статистический...]

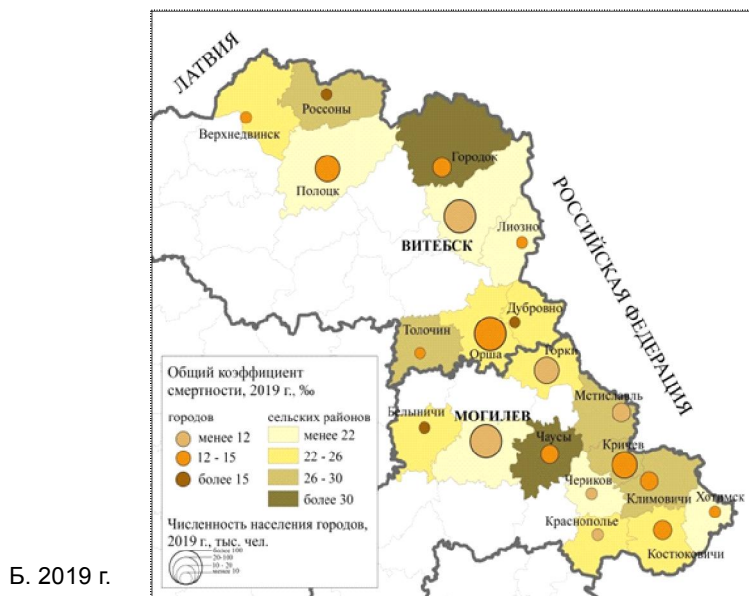
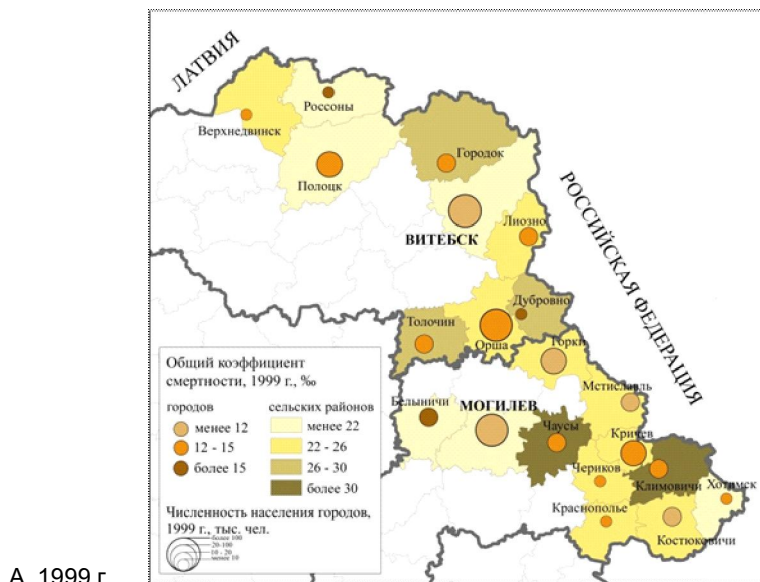
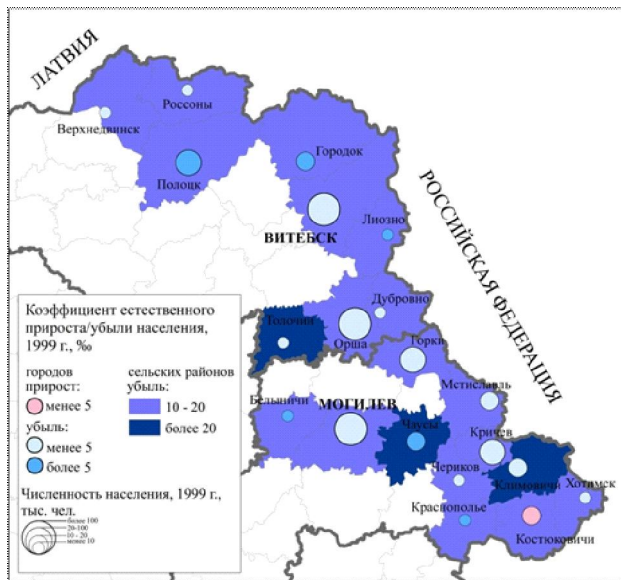
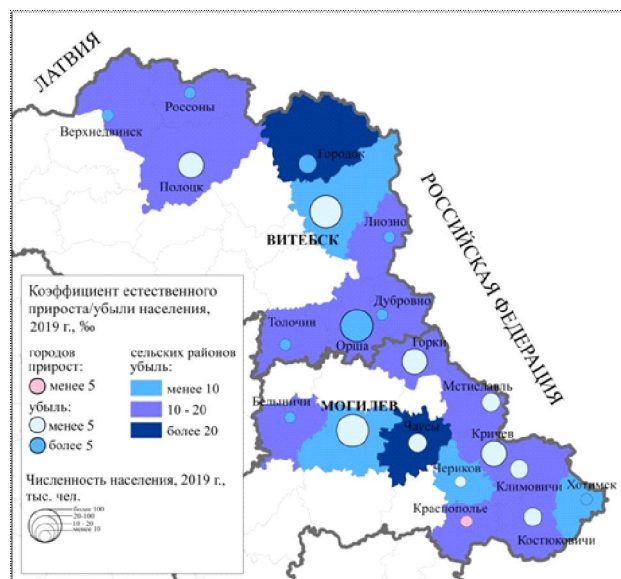


Рис. 9.6. Динамика смертности населения межстоличья белорусско-русского приграничного региона [по Национальный статистический...]



А. 1999 г.



Б. 2019 г.

Рис. 9.7. Динамика естественного движения населения межстоличья белорусско-российского приграничного региона [по Национальный статистический...]

рактируются более равномерной структурой в пределах типов и подтипов. Однако доминирование вдоль межстоличной оси районов с демографическим сокращением свидетельствуют о формировании здесь «демографической лакуны». Даже в Могилевском районе, находящимся в зоне влияния регионального центра и на межстоличной оси, численность населения сократилась почти на 10 % за 1999–2019 гг. в соответствии с рисунком 9.8.

На следующем этапе исследования нами был разработан типолог на основе расчетов динамики численности населения за 1999–2019 гг. и ежегодных темпов роста/сокращения численности за этот же период с выявлением степени депопуляции, который позволил в пространстве межстоличья белорусско-российского приграничья четко выделить три зоны демографической динамики.

Демографическая динамика приграничья за 1999–2019 гг. с учетом выявленных различий в показателях была представлена

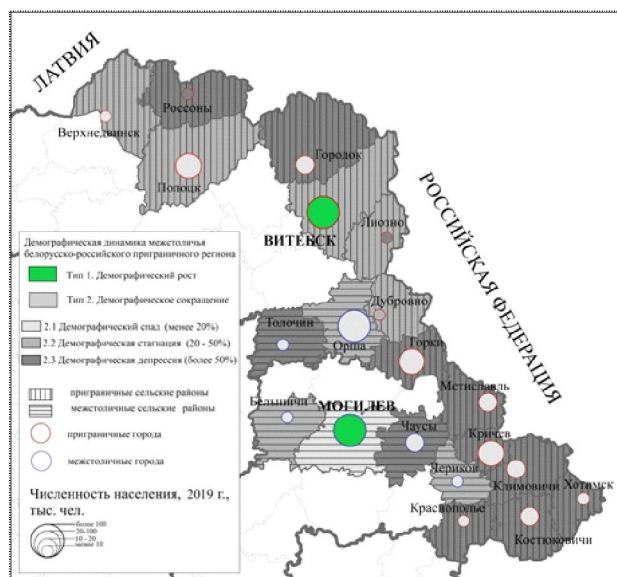


Рис. 9.8. Демографическая динамика населения межстоличья белорусско-российского приграничного региона [сост. Е.А. Антиповой, А.В. Дыдышко]

Таблица 9.4. Типология белорусско-российских приграничных районов по характеру демографической динамики, 1999–2019 гг. [по Национальный статистический...]

Категория приграничных районов	Типы			
	Тип 1. Демографический рост	Тип 2. Демографическое сокращение		
		Подтип 2.1. Демографический спад (менее 20 %)	Подтип 2.2. Демографическая стагнация (20–50 %)	Подтип 2.3. Демографическая депрессия (более 50 %)
1. Приграничные районы, непосредственно прилегающие к белорусско-российской границе	Витебск (В)	Полоцк (В) Верхнедвинск (В) Городок (В) Орша (В) Толочин (В) Горки (М) Климовичи (М) Костюковичи (М) Краснополье (М) Кричев (М) Мстиславль (М) Хотимск (М) Чаусы (М)	Дубровно (В) Витебский район (В) Дубровенский район (В) Лиозненский район (В) Полотский район (В)	Лиозно (В) Россоны (В) Верхнедвинский район (В) Городокский район (В) Россонский район (В) Горещий район (В) Климовичский район (М) Костюковичский район (М) Краснопольский район (М) Кричевский район (М) Мстиславский район (М) Хотимский район (М)
	1 (3 %)	13 (42 %)	5 (16 %)	12 (39 %)
2. Межстоличные районы, расположенные на наиболее важных транспортных магистралях	Могилев (М)	Белыничы (М) Чериков (М) Могилевский район (М)	Белыничский район (М) Чериковский район (М)	Оршанский район (В) Толочинский район (В) Чаусский район (М)
	1 (11 %)	3 (33 %)	2 (23 %)	3 (33 %)
Приграничные города	2 (10 %)	15 (75 %)	1 (5 %)	2 (10 %)
Приграничные сельские районы	–	1 (5 %)	6 (30 %)	13 (65 %)

Примечание: (В) – Витебская область, (М) – Могилевская область

двумя типами: 1) ростом и 2) сокращением. Второй тип в свою очередь с учетом значительной дифференциации был разделен нами на три подтипа: 1) с сокращением менее 20 %, 20–50 % и более 50 % за исследуемый период. Анализ ежегодной динамики численности населения приграничья показал также поляризацию и позволил установить два типа: 1) рост и 2) сокращение – с выделением во втором типе трех подтипов менее 1 %, 1–2 % и более 2 % (табл. 9.5).

Ежегодная отрицательная динамика менее 1 % свидетельствует о слабой депопуляции, 1–2 % умеренной. Если же ежегодная динамика исчисляется показателем более 2 %, то такой уровень оценивается как сильная депопуляция.

Первая зона – наиболее благоприятная – зона отсутствия депопуляции (5 % приграничья). Для нее характерна как устойчивая положительная динамика численности населения за весь период, так и положительная ежегодная динамика. Зона представлена двумя приграничными городами – Витебском и Могилевом. Однако несмотря на то, что эти города вошли в одну зону, показатели динамики в них различаются. Так, если Витебск за 1999–2019 гг. вырос на 7,1 %, то Могилев только на 0,2 %, находясь на межстоличной оси.

Две следующие зоны характеризуются депопуляцией населения. Они занимают в структуре приграничья 95 %. Соответственно вторая зона – слабой депопуляции, характеризуется сокращением численности за период менее 20 % при ежегодной отрицательной динамике менее 1 %. Эту зону сформировали исключительно городские населенные пункты приграничья и два сельских района, находящихся в зоне влияния региональных центров – Витебский и Могилевский. Доля зоны в структуре приграничья – 42,5 %.

Третья зона – наиболее неблагоприятная по характеру динамики – зона устойчивой депопуляции. Она является доминирующей в структуре приграничья, занимает 52,5 % и характеризуется сокращением численности населения за исследуемый период более 20 % при ежегодном сокращении более 1 %. Данную зону сформировали преимущественно сельские районы приграничья, а также три городских населенных пункта Витебской области – Дубров-

Таблица 9.5. Типограф динамики численности межстоличья белорусско-российского приграничного региона* [по Национальный статистический...]

Категория приграничных районов	Типы			
	Тип 1. Демографический рост	Тип 2. Демографическое сокращение		
		Подтип 2.1. Демографический спад (менее 20 %)	Подтип 2.2. Демографическая стагнация (20–50 %)	Подтип 2.3. Демографическая депрессия (более 50 %)
Тип 1 Отсутствие депопуляции (ежегодный рост)	Витебск (ПГ), Могилев (МС)	–	–	–
Подтип 2.1. Слабая депопуляция (менее 1,0)	–	Полоцк (ПГ), Верхнедвинский (ПГ), Городок (ПГ), Орша (МС), Толочин (МС), Горки (ПГ), Климовичи (ПГ), Костюковичи (ПГ), Краснополье (ПГ), Кричев (ПГ), Хотимск (ПГ), Мстиславль (ПГ), Бельичи (МС), Чаусы (МС), Чериков (МС), Могилевский (МС)	Витебский (ПГ)	–
Подтип 2.2. Умеренная депопуляция (1,0–2,0)	–	–	Дубровно (ПГ), Верхнедвинский (ПГ), Дубровенский (ПГ), Лизьненский (ПГ), Полоцкий (ПГ), Чериковский (МС)	–
Подтип 2.3. Сильная депопуляция (более 2,0)	–	–	Оршанский (МС), Бельичинский (МС)	Лизьно (ПГ), Россоны, Городокский, Россонский, Толочинский (МС), Горечий (ПГ), Климовичский (ПГ), Костюковичский (ПГ), Краснопольский (ПГ), Кричевский (ПГ), Мстиславский (ПГ), Хотимский (ПГ), Чаусский (МС)

* Примечание: ПГ – приграничные районы, непосредственно примыкающие к границе; МС – межстоличные приграничные районы;

Зоны: 1. Отсутствие депопуляции

2. Слабая депопуляция

3. Устойчивая депопуляция

но, Лиозно и Россоны. Следует особо обратить внимание на четко выделяющуюся в пределах этой зоны подзону с критической ситуацией, в которой уменьшение численности населения за 1999–2019 гг. составило более 50 %, а численность ежегодно сокращается более, чем на 2 %. Например, в Россонском районе Витебской области численность сельского населения сократилась на 55 %, Хотимском районе Могилевской области – на 54 %, Толочинском Витебской области, Горецком и Костюковичском Могилевской области – на 52 % (рис. 9.9).

Проведенный микрогеографический анализ естественного и миграционного движения населения в разрезе городского и сельского населения позволил установить типы районов и городов по характеру демографического баланса. Согласно исследованию, проведенному авторами в 2009 г. [Антипова, Фокеева, Губарева, 2013; Антипова, 2014], в белорусско-российском приграничном пространстве выделялся один тип демографического баланса – регрессивный (с тремя подтипами на основе естественной убы-

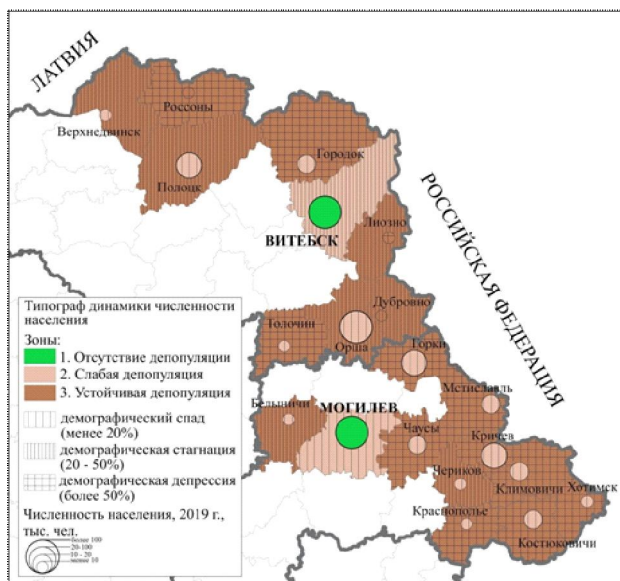


Рис. 9.9. Депопуляция населения межстоличья белорусско-российского приграничного региона
[сост. Е.А. Антиповой, А.В. Дыдышко]

ли, на основе миграционной убыли и на основе двух паритетных факторов).

При этом доминировали районы первого подтипа – на основе естественной убыли (62 %), которые были равномерно распределены в пределах приграничных областей. Спустя 10 лет исследование выявило ряд отличительных особенностей. Во-первых, в структуре приграничного пространства образовался контрастно-факторный тип (КФ) баланса, который формируется тремя подтипами – на основе естественной убыли ($КФ_{-E}$), на основе миграционной убыли ($КФ_{-M}$) и на основе миграционного прироста ($КФ_{+M}$). Доля типа в структуре приграничья – 17,5 %: рисунок 9.10. Во-вторых, преобладающим типом демографического баланса остается в приграничье регрессивный (Р), на долю которого приходится 82,5 % городов и сельских районов исследуемой территории. В этом типе нами выделены подтипы – на основе естественной убыли (P_{-E}), на основе миграционной убыли (P_{-M}) и на основе паритетных позиций естественной и миграционной убыли ($P_{-E=-M}$). В-третьих, приграничные области принципиально различаются по характеру демографического баланса. В Витебской области, как наиболее демографически постаревший, он формируется на основе естественной убыли, в Могилевской – на основе миграционной убыли с силу большей экономической периферийности региона. В-четвертых, принципиальные различия в демографическом балансе двух категорий приграничных районов – непосредственно примыкающих к границе и расположенных на межстоличной оси, отсутствуют – для обеих категорий характерно преобладание регрессивного типа баланса.

На заключительном этапе на основе анализа динамики численности населения и демографического баланса нами был разработан сводный демографический типограф, который позволил в пространстве межстоличья белорусско-российского приграничья четко выделить три демографические зоны [Экономико-географическая оценка..., 2021], что отражено в таблице 6 и на рисунке 9.11.

Первая зона – демографическая полупериферия – образована четырьмя приграничными городами, два из которых – областные

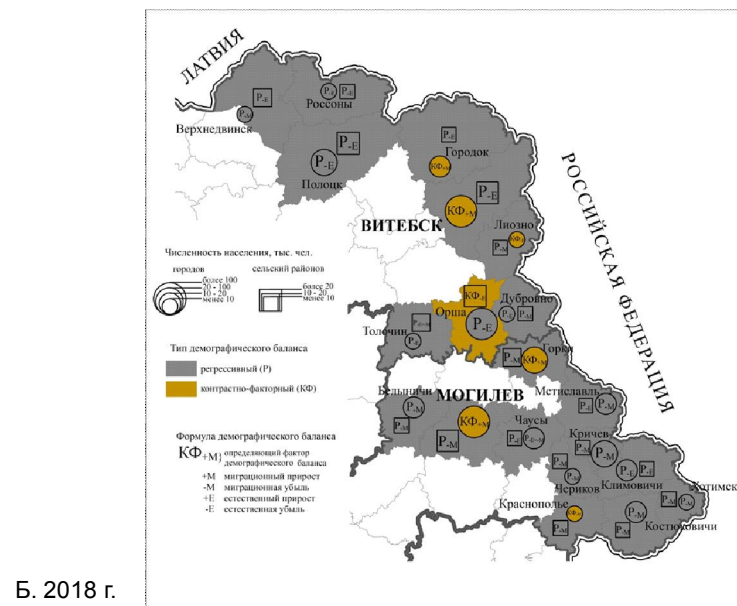
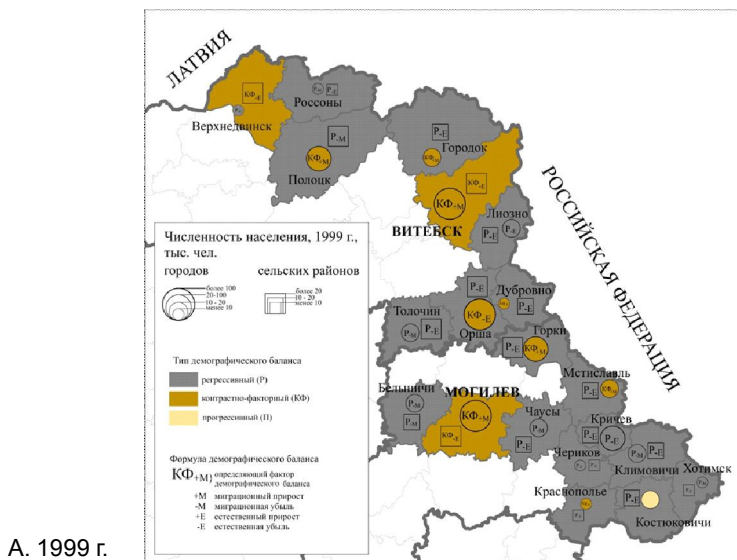


Рис. 9.10. Демографический баланс межстоличья белорусско-русского приграничного региона [сост. Е.А. Антиповой, А.В. Дыдышко]

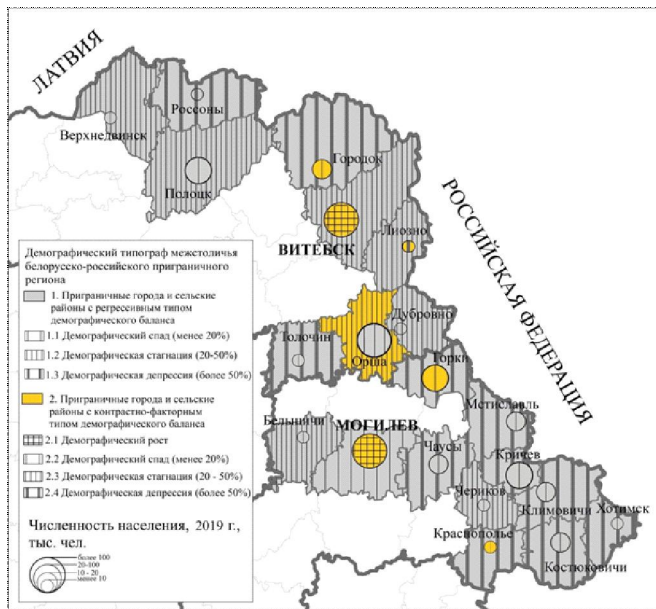


Рис. 9.11. Сводный демографический типолог межстоличья белорусско-российского приграничного региона [сост. Е.А. Антиповой, А.В. Дыдышко]

центры (10 % приграничья), для которых характерен рост либо сокращение численности населения менее 20 %, и формируется контрастно-факторный тип баланса на основе миграционного притока.

Вторая зона – буферная демографическая периферия – характеризуется исключительно отрицательной динамикой численности населения (менее 20 %) и регрессивным либо контрастно-факторным балансом с преобладанием естественной либо миграционной убыли. Эту зону формирует 40 % приграничных городов и сельских районов при доминировании в структуре городов. Третья зона – основная демографическая периферия – является преобладающей в приграничье (50 %), с наиболее неблагоприятной демографической ситуацией, характеризующейся отрицательной динамикой численности населения более 20 и 50 % и сугубо регрессивным балансом как на основе естественной, так и миграционной убыли. Формируют эту зону преимущественно сельские районы приграничья двух областей.

Таблица 9.6. Демографический типограф межстоличья белорусско-российского приграничного региона

Типы приграничных городов и сельских районов		Б. По характеру демографического баланса, 2019 г.						
		Тип 1. Регрессивный			Тип 2. Контрастно-факторный			
		P _{-E}	P _{-M}	P _{-E=M}	KФ _{-E}	KФ _{-M}	KФ _{+M}	
A. По характеру демографической динамики, 1999–2019 гг.	Тип 1. Демографический рост	–	–	–	–	–	Витебск Могилев	
	Тип 2. Демографическое сокращение	Подтип 2.1. Демографический спад (менее 20 %)	Полоцк Орша Толочин Климовичи	Костюковичи Кричев Мстиславль Хотимск Белыничи Чериков Могилевский	Чаусы	–	Краснополье	Городок Горки
		Подтип 2.2. Демографическая стагнация (20–50 %)	Дубровно Витебский Полоцкий	Дубровенский Лиозненский Белынический Чериковский	–	–	–	–
	Подтип 2.3. Демографическая депрессия (более 50 %)	Россоны Верхнедвинский Городокский Россонский Климовичский Мстиславский Чаусский	Верхнедвинск Горецкий Костюковичский Краснопольский Кричевский Хотимский	Толочинский	Оршанский Лиозно	–	–	

Зоны: 1. Отсутствие депопуляции

2. Слабая депопуляция

3. Устойчивая депопуляция

В целом, проведенное исследование позволяет акцентировать внимание на следующих ключевых выводах относительно динамики численности населения межстоличья белорусско-российского приграничного региона. Для периода 1999–2019 гг. на макрогеографическом уровне характерно устойчивое сокращение численности населения приграничья. Динамика численности городского и сельского населения приграничья характеризуется одинаковым трендом – сокращением, однако сельское население уменьшилось почти на 50 %, в отличие от городского, где убыль составила 5 %. Межстоличные районы приграничья отличаются более низкими показателями отрицательной динамики нежели приграничные районы, непосредственно прилегающих к белорусско-российской границе. Однако в двух категориях приграничных районов доминирует регрессивный тип демографического баланса. В пределах межстоличья белорусско-российского приграничного пространства сформировались три зоны динамики численности, доминирующей из которых является зона устойчивой депопуляции, которая образована преимущественно сельской местностью приграничья.

ГЛАВА 10.

ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА В МЕЖСТОЛИЧЬЕ БЕЛОРУССКО-РОССИЙСКОГО ПРИГРАНИЧНОГО РЕГИОНА

Факторы развития транспортных систем приграничных районов. Развитие транспортных систем межстоличных районов приграничья обусловлено шестью основными факторами – *историческим, географическим, экономическим, социальным, экологическим и регуляторным:*

1) *исторический фактор* проявлялся в роли транспортных сетей (в основном – автомобильной и железнодорожной) в формировании грузопассажирских транспортных потоков рассматриваемой территории. Так, автомобильный транспорт (и его предшественник – гужевой) являлся одним из первых для сообщения и налаживания экономических связей между населенными пунктами белорусских земель. Сеть шоссейных почтовых дорог легла в основу формирования сети республиканских автодорог, в то время как населенные пункты впоследствии трансформировались в транспортные узлы. Развитие сети железнодорожного транспорта имеет также существенное значение в налаживании социально-экономических связей вдоль межстоличной оси между Минском и Москвой;

2) *географически* сеть автомобильных дорог Беларуси имеет наибольший территориальный охват в мезо- и микрорегиональном разрезах при росте протяженности с 41,5 тыс. км (22,6 тыс. км

дорог с твердым покрытием) в 1970 г. до 101,6 тыс. км (87,6 тыс. км дорог с твердым покрытием) в 2014 г. Наряду с этим с 2000-х гг. отмечается отсутствие строительства новых дорог при совершенствовании качества (реконструкции) уже существующих (это характерно и для приграничных районов).

Функциональная иерархия республиканских автомобильных дорог, применяемая в данном исследовании, адаптирована по техническому кодексу ТКП 45-3.03-19-2006 (02250) «Автомобильные дороги. Нормы проектирования» и Постановлению Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 30 ноября 2004 г. № 43 «Об установлении наименований и номеров республиканских автомобильных дорог» (с дополнениями 2016 г.). Под магистральными автодорогами нами приняты республиканские дороги с наименованием М1–М14, под региональными – республиканские дороги с наименованием Р1–Р149, согласно вышеупомянутому Постановлению. При этом нами было учтено универсальное для автодорог правило, согласно которому через 20 % сети проходит 60–80 % пассажирского и грузового трафика, что позволило нам сделать акцент на анализе исключительно магистральных и региональных республиканских дорог (применяется также равнозначное по смыслу определение «основные автодороги»).

Более того, значимость магистральных дорог, совместно с железнодорожной сетью формирующих основу планировочного каркаса Беларуси, заключается в том, что они обеспечивают международные и региональные социально-экономические связи г. Минска с городами национального и областного значения, а также связи этих городов между собой и с рядом региональных центров как Беларуси, так и Российской Федерации. Стоит также отметить факт усиления роли местных автодорог в период с апреля 2020 г., после закрытия государственной границы Российской Федерации (дороги данного типа использовались для незаконного пересечения границы);

3) *экономический* фактор оказал влияние на изменение места и роли автотранспорта в республиканской структуре грузовых и пассажирских перевозок – он вышел на первое место по объему перевозок грузов (57,3 %) и пассажиров (58 %), опередив же-

лезнодорожный транспорт. Динамика и трансформация экономической специализации городов оказывала существенное влияние на работу всех видов транспорта, в том числе при осуществлении трансграничных перевозок грузов и пассажиров;

4) для рассматриваемого периода был отмечен рост *социальной* роли отдельных видов транспорта. Так, доступный железнодорожный транспорт нередко использовался для поездок из приграничных городов Беларуси в Российскую Федерацию (например, из Орши в Красное, а оттуда – в Смоленск и Москву). Вырос и социальный статус автомобиля в обществе, что нашло отражение в росте уровня автомобилизации рассматриваемых районов в 2003–2018 гг. – происходило интенсивное расширение автопарка легковых (количество выросло в 2 раза) и грузовых (их количество также выросло практически в 2 раза) транспортных средств, которые создали спрос на дорожную инфраструктуру и способствовали возникновению проблем транспортного характера (пробки на дорогах, особенно в крупных городах);

5) *экологическое* влияние (в основном, на примере автотранспорта) проявляется следующим образом: транспорт является лидером среди подвижных источников загрязнения воздуха;

6) с точки зрения *регулирования* перевозок, данный фактор является одним из наиболее важных, определяющих барьеры и институциональную среду для входа новых игроков на рынок. Наиболее ощутимым проявлением данного фактора явилось закрытие границ и запрет пассажирских перевозок в 2020-м г. из Беларуси в Российскую Федерацию.

Пространственно-временные закономерности и различия в развитии транспорта. Анализ транспортной доступности административных центров исследуемых приграничных районов по значению общей связности (которая определяет уровень интегрированности в транспортную систему региона) выявил, что наиболее доступными транспортными узлами являются г. Витебск, г. Могилев и г. Орша. Это характерно как для железнодорожной, так и для автодорожной сети, что объясняется экономико-демографическим потенциалом и статусом в системе расселения (областные центры г. Витебск и г. Могилев), расположением на пути

следования международных панъевропейских транспортных коридоров (№ II и № IX). При этом г. Орша находится на их пересечении, и через данный населенный пункт и район проходит значительная часть транзитного международного пассажирского и грузового трафика. Наименьший уровень транспортной доступности по показателю связности сетей был характерен для административных центров периферийных районов (Хотимский, Дубровенский, Россонский). Количество районов без железнодорожного сообщения составляет 6 (30 % от общего количества исследуемых районов).

Если рассмотреть ключевые населенные пункты в контексте их транспортной доступности по значению общей связности (которая определяет уровень его интегрированности в транспортную систему региона), то наиболее доступным транспортным узлом является г. Орша. Это характерно как для железнодорожной, так и для автодорожной сети, что объясняется расположением на пересечении международных транспортных коридоров. Однако с точки зрения международной связности данный населенный пункт уступает областному центру – г. Витебску. Это, скорее всего, несущественно влияет на величину транзитного международного пассажиропотока между странами, основная часть которого проходит через Оршу, однако может влиять на местные пассажироперевозки. Наименьший уровень транспортной доступности по показателю связности транспортных сетей был характерен для г. Горки. Помодальный анализ общей и международной связности вышеназванных транспортных узлов Беларуси представлен в таблице 10.1.

Как видно, данные населенные пункты (в особенности – г. Орша и г. Витебск) имеют значительный транзитный потенциал, и закрытие границ между Республикой Беларусь и Российской Федерацией не могло не повлиять на пассажирское транспортное сообщение.

Многие страны мира в ответ на объявление ВОЗ пандемии COVID-19 (11.03.2020) ввели ограничительные меры по пересечению государственных границ и даже на внутреннюю мобильность населения (в том числе Российская Федерация, в отличие от Республики Беларусь).

Таблица 10.1. Транспортная связность отдельных населенных пунктов Белорусско-Российского приграничья [по Схема...; Карта...]

Населенный пункт	Транспортная связность					
	Железнодорожная			Автомобильная		
	О	М	Комментарии	О	М	Комментарии
Витебск	4	2	Заольша (Рудня), Езерище (Заверержье)	8	5	М-8 (МПП «Езерище (Невель)»), Н-2301 (МГПП «Шлыки (Дрозды)»), Р-112 (МГПП «Стайки (Сеньково)»), Н-2900 (МГПП «Колышки (Узгорки)»), Р-91 (МПП «Лиозно (Рудня)').
Орша	6	1	Красное	9	2	М-1 (МПП «Редьки (Красное)»), Н-2700 (МГПП «Ляды (Красный)').
Лиозно	2	1	Заольша (Рудня)	5	2	Р-91 (МПП «Лиозно (Рудня)'), Н-2900 (МГПП «Колышки (Узгорки)').
Горки	2	0	-	5	1	Р-15 (МГПП «Коськово (Клюкино)').

Примечание – Связность: О – общая, М – международная; пункты пропуска: МПП – международные, МГПП – межгосударственные.

Работа пассажирского и грузового автомобильного транспорта 2000–2018 гг. Среди приграничных районов лидерами по объему пассажирских перевозок и пассажирообороту в 2018 г. являлись районы с крупнейшими городами – промышленными и транспортными центрами – г. Витебск, г. Могилев, г. Орша, г. Новополоцк и г. Полоцк. Концентрация экономического потенциала, населения, выгодное транспортно-географическое положение закономерно объясняет наибольшие значения объемов пассажирских перевозок и пассажирооборота. При этом за последние 15 лет для почти всех исследуемых районов были характерна неустойчивая динамика спада показателей (обусловленной ростом автомобилизации населения).

Основные пространственные особенности и закономерности работы *грузового автотранспорта* обусловлены экономи-

ческой специализацией районов, в частности, на производстве продукции, которую экономически целесообразно перевозить автотранспортом (например, стройматериалы в г. Кричев и г. Костюковичи – в Могилевской области). Очевидными являются лидирующие позиции районов областных центров (Витебского и Могилевского), иных крупных промышленных центров. Практически для всех районов было характерно снижение работы грузового автотранспорта в период экономического кризиса 2008–2010 г. (рис. 10.1–10.4).

В 2018 г. по количеству перевозимых грузов и грузообороту на микрогеографическом уровне лидировали Витебский, Оршанский и Могилевский районы (в этих же районах расположены транспортно-логистические центры), а также Полоцкий (по грузообороту), Кричевский и Костюковичский (по объему перевезенных грузов, см. рис. 10.5).

Влияние пандемии COVID-19 на пассажирское транспортное сообщение приграничных районов. Хронология закрытия границ и динамики ситуации с ограничением транспортного сообщения (в т.ч. по видам транспорта) между Беларусью и Российской Федерацией в 2020–2021 гг. представлена в таблице 10.2. Динамика регулярного транспортного сообщения наиболее четко прослеживается при анализе расписаний с автовокзалов и железнодорожных станций рассматриваемых населенных пунктов. Для всех видов транспорта был характерен спад объемов пассажирских перевозок, равно как и сокращение количества маршрутов и частоты курсирования транспортных средств.

Железнодорожное сообщение. В результате ограничительных мер, направленных на сдерживание распространения COVID-19, в марте 2020-го г. объемы международных пассажироперевозок Белорусской железной дороги сократились на 96%. Как видно из таблицы 10.2, пассажирское железнодорожное сообщение между Республикой Беларусь и Российской Федерацией в рассматриваемых населенных пунктах претерпело серьезные изменения в мае 2021 г. по сравнению с летом 2019 г. Произошло сокращение количества международных поездов и как следствие, – сокращение сети маршрутов.

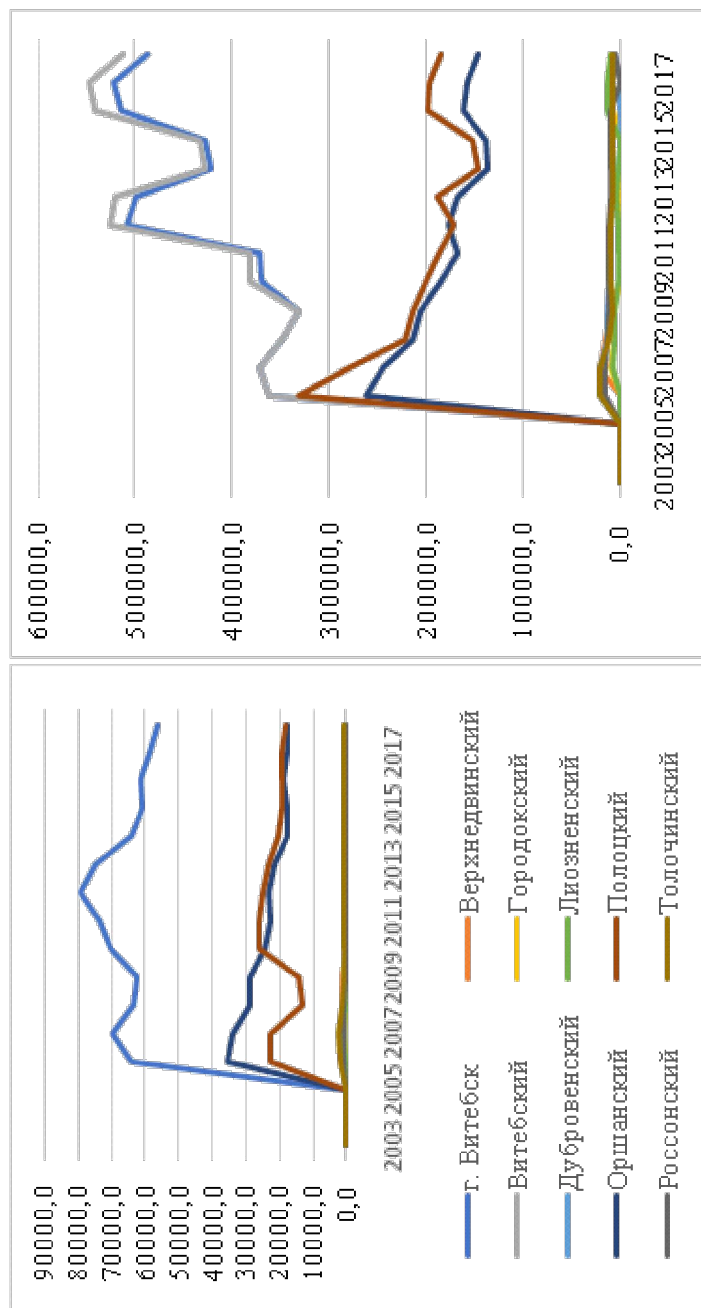


Рис. 10.1. Объем перевезенных пассажиров, тыс. т. (А) и пассажирооборот, тыс. пасс-км. (Б) автотранспорта приграничных районов Витебской области в 2003–2018 г.

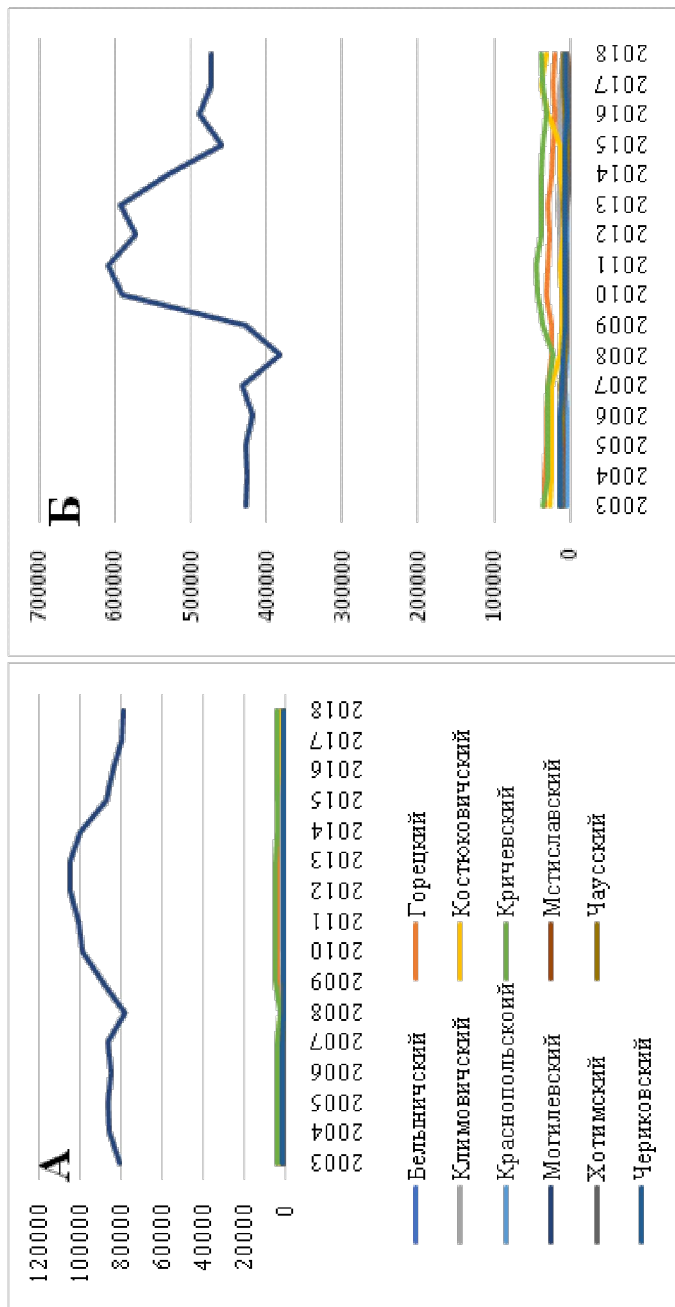


Рис. 10.2. Объем перевезенных пассажиров, тыс. пасс. (А) и пассажирооборот, тыс. пасс-км (Б) автотранспорта приграничных районов Могилевской области в 2003–2018 гг.

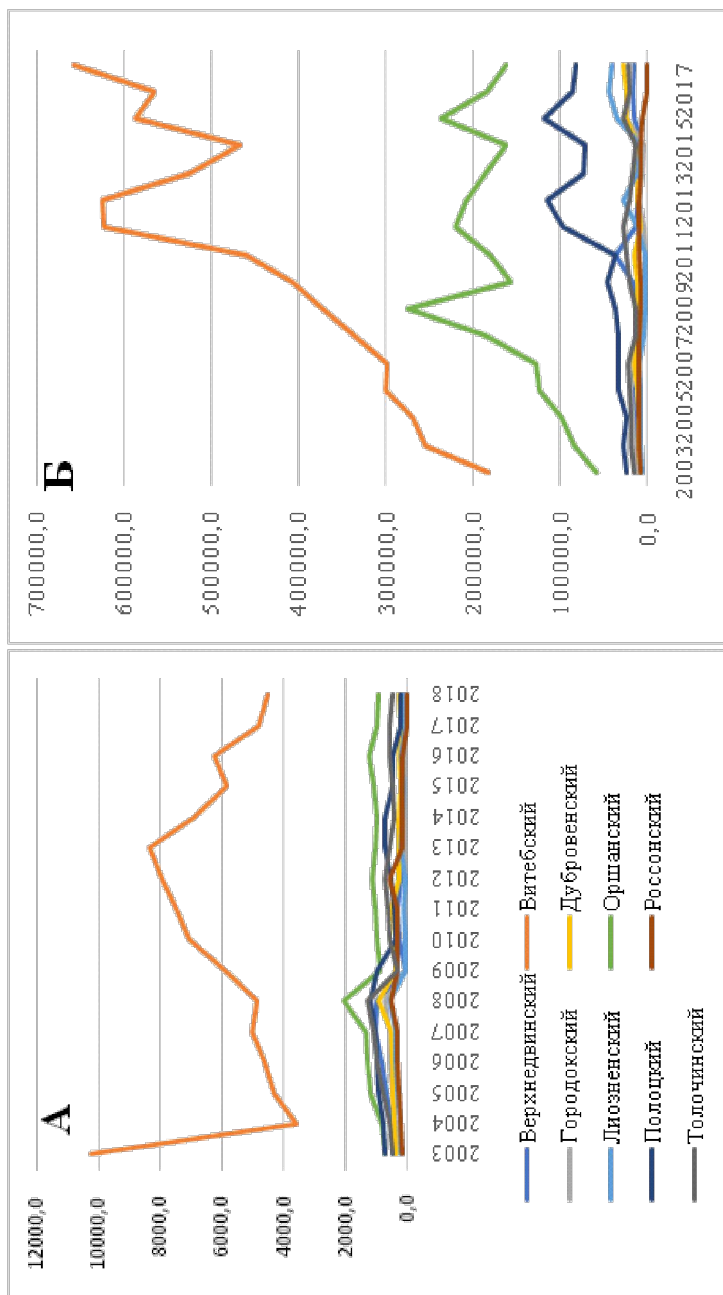


Рис. 10.3. Объем перевезенных грузов, тыс. т. (А) и грузооборот, тыс. т-км (Б) автотранспорта приграничных районов Витебской области в 2003–2018 г.г.

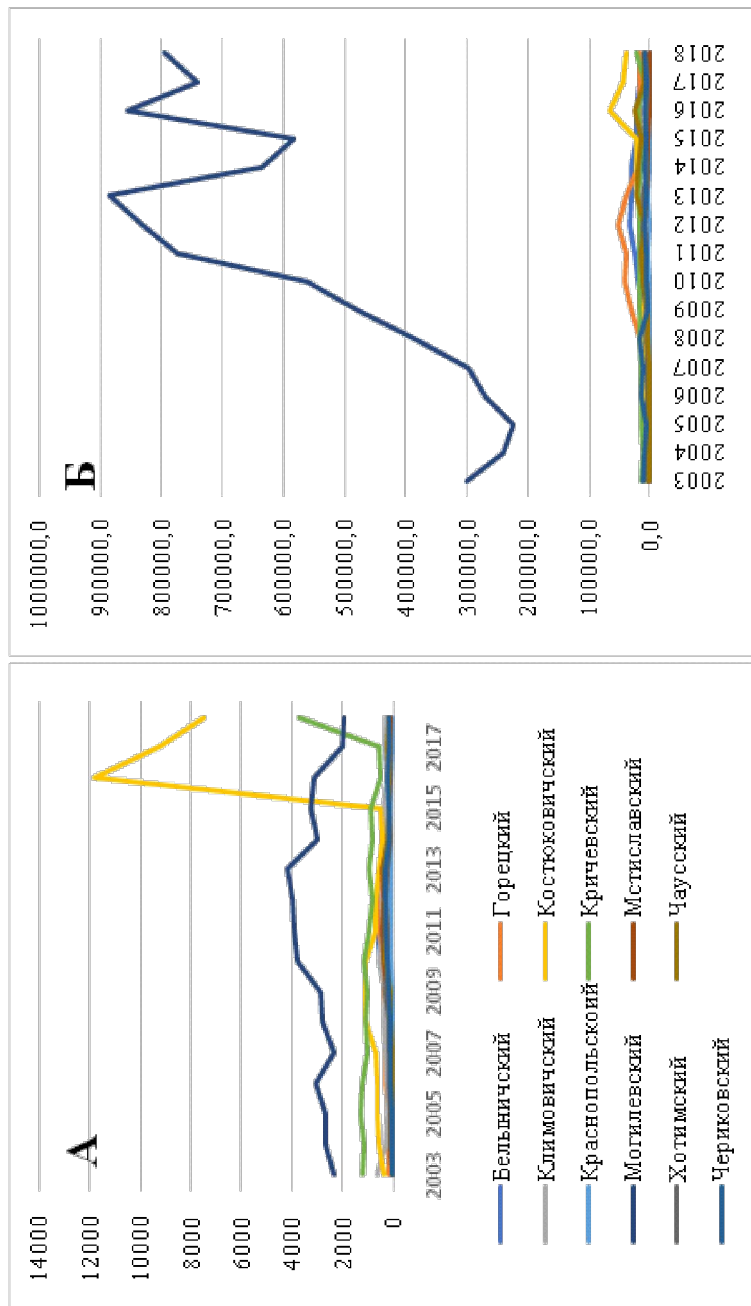


Рис. 10.4. Объем перевезенных грузов, тыс. т. (А) и грузооборот, тыс. т-км (Б) автотранспорта приграничных районов Могилевской области в 2003–2018 гг.

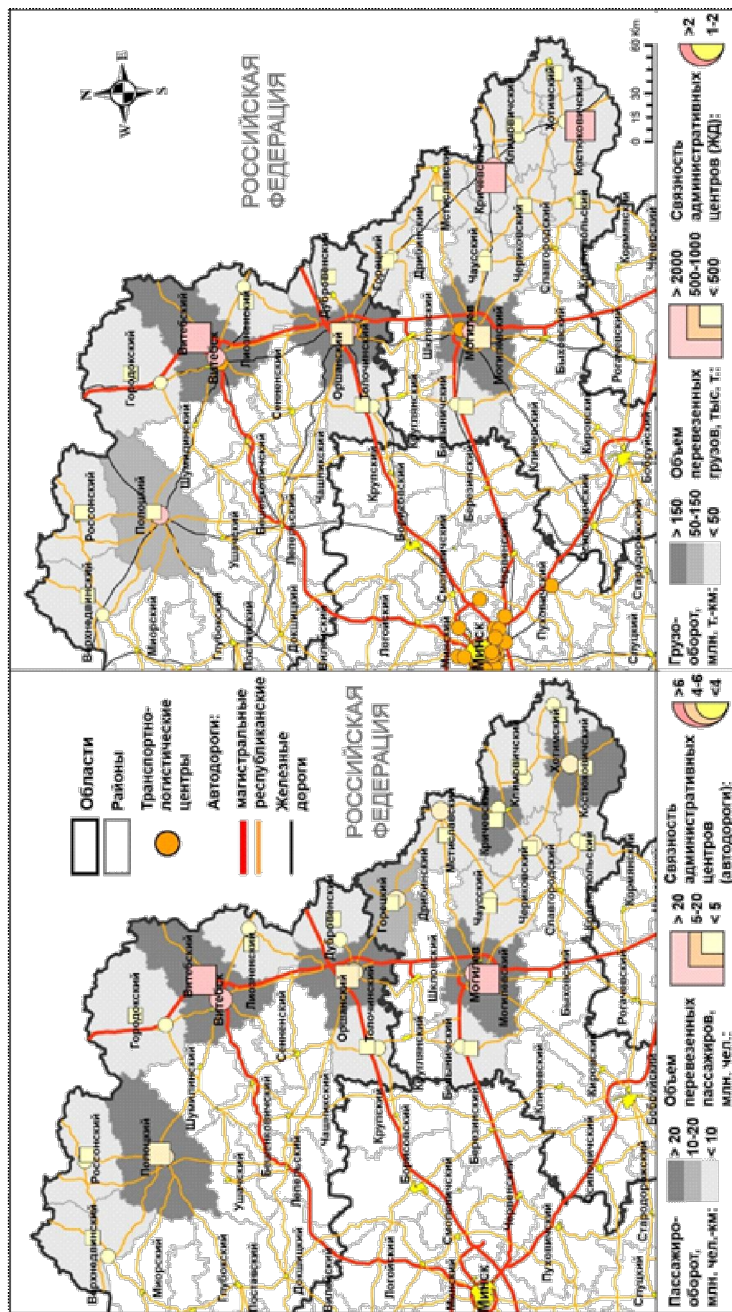


Рис. 10.5. Работа автомобильного транспорта и связность административных центров приграничных районов Республики Беларусь, 2018 г.

Таблица 10.2. Ограничения на передвижение между Республикой Беларусь и Российской Федерацией в 2020-2021 гг. [по Правительству...; Информационный...; Национальный правовой...]

№	Этап	Хронология	Характеристика и комментарии	Работа транспорта
1	Ограничение въезда иностранных граждан в РФ	18.03.2020	В целях предупреждения проникновения на территорию новой коронавирусной инфекции Распоряжением Правительства Российской Федерации с 18 марта 2020 г. до 1 мая 2020 г. был временно ограничен въезд в РФ иностранных граждан и лиц без гражданства, в том числе прибывающих с территории Беларуси, а также граждан Республики Беларусь.	Сохранялось железнодорожное и автобусное сообщение (для российских граждан на въезд в РФ, для граждан Беларуси – на выезд из РФ).
2	Ограничение транспортного сообщения	30.03.2020	Минтрансу России совместно с ФСБ России, ФТС России и Роспотребнадзором с 30 марта 2020 г. было поручено временно ограничить движение через автомобильные, железнодорожные, пешеходные, речные и смешанные пункты пропуска через государственную границу РФ, а также через сухопутный участок российско-белорусской государственной границы.	Прекращение регулярного пассажирского сообщения. С 5 апреля «БелЖД» отменила все поезда из Москвы и Санкт-Петербурга. С 6 апреля прекратилось железнодорожное сообщение с Калининградом через Беларусь и Литву. Прекращение регулярного авиасообщения.
3	Изменения порядка въезда в РФ	Апрель-сентябрь 2020	Определены категории пассажиров, которые могут пересекать границу. Среди них: российские дипломаты; работники Постоянного комитета Союзного государства; лица, занятые в	Въезд в РФ – по уважительным причинам. С 7 июля 2-х недельная самоизоляция отменяется при наличии негативного ПЦР теста.

Продолжение таблицы 10.3.

№	Этап	Хронология	Характеристика и комментарии	Работа транспорта
			международном сообщении, те, кому нужно пересечь границу в связи со смертью близкого родственника. С июня разрешен въезд в РФ вахтовым рабочим.	Растет спрос на услуги по не-легальному пересечению границы.
4	Возобновление авиасообщения	26.09-01.10.2020	Основные авиакомпании «Аэрофлот» и «Белавиа» открыли продажу билетов и начали выполнение рейсов между Минском и Москвой.	Работа автобусного и железнодорожного транспорта – без изменений.
5	Изменения на въезд и выезд в/из Беларуси	07.12.2020	Внесены изменения в порядок въезда и выезда из Беларуси через наземные пункты пропуска (приостановление), а также в порядок въезда и транзита иностранных граждан (в том числе из РФ).	Работа автобусного и железнодорожного транспорта – без изменений. Необходим результат ПЦР теста.
6	Возобновление регулярного железнодорожного сообщения с РФ	08.02.2021	Подписаны документы о возобновлении железнодорожного сообщения с Беларусью, увеличении количества авиарейсов в Минск. С 30.04.2021 – запуск скоростного ЖД сообщения («Ласточка» РЖД) по маршруту Минск-Москва. Увеличение остановочных пунктов по территории Беларуси.	Отмена обособления для въезда в РФ железнодорожным и воздушным транспортом (сохраняется для автобусов). Необходим результат ПЦР теста.

Так, количество маршрутов международных поездов, проходящих через Витебск, сократилось на 77,8%, через Оршу – на 77,3%. По отдельным поездом произошло снижение периодичности движения по станциям в день (например, Брест-Москва либо Минск-Москва через станцию Орша), либо частоты сообщения в неделю (Калининград-Адлер через Оршу). Так, в 2019 г. через станцию г. Витебск могло курсировать до 14 международных поездов в день (в 2021 г. – до 3), через Оршу – до 39 (в 2021 – до 14) (табл. 3). Через станцию Лиозно прекратилось международное железнодорожное транспортное сообщение.

Тем не менее, в настоящее время наблюдается тренд на увеличение данных показателей. Так, с февраля до апреля рейс Минск-Москва курсировал через день, однако, ввиду повышенного спроса, частоту увеличили до 7 дней в неделю. Открываются и новые маршруты из регионов Беларуси.

Автобусное сообщение. Несмотря на то, что для рассматриваемых административных районов в 2010–2018 гг. (согласно последней официально опубликованной статистической информации) был характерен неустойчивый тренд снижения в связи с растущей автомобилизацией населения, поездки автобусами (и маршрутками) в Российскую Федерацию пользовались спросом. Стоит отметить, что сбор статистической информации по автобусным перевозкам усложняется динамичностью ситуации с игроками на рынке, а также наличием значительного количества нерегулярных рейсов, что затрудняет анализ расписаний (в особенности за 2019 г.). Тем не менее, исходя из имеющихся данных, можно сделать вывод, что пандемия коронавируса также оказала существенное влияние на автобусные перевозки между Республикой Беларусь и Российской Федерацией.

Общий тренд сокращения международных рейсов средней дальности в приграничных районах отмечался еще до начала пандемии. Об этом свидетельствует отмена рейсов из Витебска в Велиж и Смоленск, что затронуло и г. Лиозно, в январе 2019 г., из Орши в Смоленск – в 2018 г. Однако в настоящее время минимум либо отсутствие регулярного международного транспортного сообщения в приграничных районных центрах (в частности, в Лиозно и в Горках) обуславливает выбор поездок через крупные города

Таблица 10.4. Международное железнодорожное сообщение отдельных населенных пунктов белорусско-российского приграничья (регулярное пассажирское сообщение) [по Белорусская...; Витебский...]

Населенный пункт	№	Маршрут*	Количество рейсов в день (с учетом обратного направления)		Частота в неделю (в одном направлении, в скобках – 2021 г.)
			2019	2021	
г. Витебск	1	Полоцк-Москва	2	0	7
	2	Брест-СпБ	2	2	7
	3	Киев-СпБ	1	0	3-4
	4	Кишинев-СпБ	1	0	3-4
	5	Минск-Мурманск	2	0	2-3
	6	СпБ-Калининград	1	1	3-4
	7	Гомель-СпБ	2	0	7
	8	Смоленск-СпБ	1	0	2-3
	9	Минск-СпБ	2	0	7
	10	Витебск-Езерище (рег)	3	6	7
	11	Витебск-Заольша (рег)	2 (4)	6	7 (3)
г. Орша	1	Брест-Москва	5	2	7
	2	Минск-Москва	6	6	7
	3	Калининград-Москва	4	2	7
	4	Калининград-Адлер	2	2	3-4 (1-2)
	5	Брест-СпБ	2	2	7
	6	Кишинев-СпБ	1	0	3-4
	7	Гродно-Москва	2	0	7
	8	Варшава-Москва	1	0	3
	9	Ницца-Москва	1	0	1
	10	Париж-Москва	1	0	1
	11	Прага-Москва	1	0	1
	12	Минск-Казань	1	0	1
	13	Барановичи-Караганда	1	0	1
	14	Барановичи-Саратов	1	0	1

Продолжение таблицы 10.4.

Населенный пункт	№	Маршрут*	Количество рейсов в день (с учетом обратного направления)		Частота в неделю (в одном направлении, в скобках – 2021 г.)
			2019	2021	
	15	Гомель-Москва	2	0	7
	16	Гомель-СПБ	2	0	7
	17	Минск-Мурманск	1	0	2
	18	Берлин-Москва	1	0	2
	19	Киев-СПБ	1	0	3-4
	20	Брест-Новосибирск	1	0	1
	21	Минск-Новосибирск	1	0	1
	22	Минск-Архангельск	1	0	1
	23	Орша-Красное (рег)	4	6	7
г. Лиозно	1	Полоцк-Москва	2	0	7
	2	СПБ-Смоленск	2	0	-
	3	Витебск-Заольша (рег)	2 (4)	6	7
г. Горки		Нет	0	0	0

(г. Витебск и г. Оршу) или использование услуг нерегулярных легальных либо нелегальных автоперевозчиков (что может приводить к увеличению временных и финансовых затрат на поездки).

Анализ расписаний по автовокзалам исследуемых приграничных населенных пунктов выявил, что часть дальнемагистральных рейсов, следующих транзитом в Москву и Санкт-Петербург, была отменена (напр., из Варшавы, Пинска) (табл. 10.4).

Закономерным фактом является то, что, несмотря на закрытие границ и приостановку регулярного сообщения, весной и летом 2020 г. ряд автобусных перевозчиков продолжил выполнение рейсов с сокращенной частотой и маршрутной сетью для вывоза граждан и впоследствии для обслуживания категорий граждан, кому разрешен въезд в Российскую Федерацию (так, Intercars предложили 5 рейсов в неделю в Москву 3 – в Санкт-Петербург (со сменой автобуса на границе) [Сайт перевозчика...]).

Таблица 10.5. Международное автобусное сообщение отдельных населенных пунктов белорусско-российского приграничья (регулярное пассажирское сообщение) [по Яндекс расписания...; Система продажи...; Витебский городской...; Расписание автовокзала...]

Населенный пункт	№	Маршрут*	Количество рейсов в день		Частота в неделю**
			2019	2021	
г. Витебск	1	Витебск-Москва	н.д.	4	7
	2	Варшава-СпБ	2	2	7 (2)
	3	Пинск-СпБ	1	0	1
	4	Полоцк-Москва	1	1 (2)	3 (5)
	5	Витебск-Смоленск	4	0	7
г. Орша	1	Варшава-Москва	2	0	7
	2	Варшава-СпБ	2	0	7
	3	Минск-Москва	2	2	7
	4	Пинск-Москва	2	0	7
	5	Пинск-СпБ	1	0	1
	6	Орша-Смоленск	2	0	3
	7	Могилев-Москва	н.д.	2	7
	8	Бобруйск-СпБ	н.д.	1	3
	9	Гомель-СпБ	н.д.	1	3
	10	Бобруйск-Москва	н.д.	2	7
	11	Гомель-Псков	н.д.	1	3
г. Лиозно	1	Витебск-Москва	н.д.	1	7
	2	Витебск-Смоленск	4	0	7
г. Горки	0	Нет	0	0	0

Примечание – *учитывается и обратное направление; **в одном направлении, в скобках указано значение в 2021 г.

В отличие от воздушного и железнодорожного транспорта, до настоящего времени (май 2021 г.) существует необходимость обоснования въезда на территорию Российской Федерации автомобильным и автобусным транспортом, что также оказывает влияние на спрос и пассажиропоток через приграничные города.

Таким образом, общественно-географический анализ развития транспорта в межстоличье выявил пространственную дифференциацию транспортной доступности приграничных районов (по показателю связности автомобильной и железнодорожной сети). При этом наиболее доступными районами являются Витебский, Оршанский и Могилевский. Работа пассажирского и грузового автотранспорта зависит от экономико-демографического потенциала и транспортной доступности: наибольшие показатели характерны для районов, административный центр которых по функциональному статусу является либо крупным транспортным узлом (Оршанский), либо центром промышленного производства (Полоцкий), либо полифункциональным городом (районы областных центров).

Закрытие границы Российской Федерации привело к сокращению международного транспортного сообщения с Республикой Беларусь, что было характерно как для железнодорожного (вплоть до полного прекращения), так и для автобусного видов транспорта. Это, в свою очередь, нашло отражение в сокращении объемов пассажироперевозок (до 96% в марте 2020 г.), сокращении транспортной доступности приграничных населенных пунктов (в связи с сокращением маршрутной сети основных перевозчиков). Тем не менее, в настоящее время рынок транспортных услуг восстанавливается, и уже можно спрогнозировать постепенное восстановление сектора международных железнодорожных и автобусных пассажирских перевозок между двумя странами (в частности, при увеличении темпов вакцинации и признании вакцин, либо т.н. «паспортов вакцинации» для упрощения условий въезда иностранных граждан) [Безрученок, 2021].

ГЛАВА 11.

ПРОСТРАНСТВЕННО-ВРЕМЕННЫЕ ЗАКОНОМЕРНОСТИ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ В МЕЖСТОЛИЧНЫХ РЕГИОНАХ РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ

Факторы развития внешней торговли приграничных регионов. За последние годы значительно изменились условия взаимодействия Республики Беларусь и Российской Федерации. Это связано с постепенным уходом на второй план процессов двусторонней интеграции в рамках Союзного государства. На этом фоне на первый план выходят рыночные принципы в двусторонних отношениях и переход взаимодействия между странами в договорно-правовую плоскость становления и функционирования Таможенного Союза (ТС), Единого экономического пространства (ЕЭП) и Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Для регионов Беларуси важной чертой их экономико-географического положения, оказывающего влияние на развитие внешней торговли, является приграничность: 5 из 6 областей непосредственно выходят к государственной границе. Это дает неплохие возможности для расширения связей с граничащими с Беларусью странами. В условиях Союзного государства и ЕАЭС на новый уровень выходит значимость межстоличного положения регионов по оси «Минск – Москва». В нашем случае межстоличное положение имеют как пристольные регионы (Минская область в Республике Беларусь и Московская область Российской Федерации), так и приграничные регионы (Витебская и Могилевская области в Беларуси и Смоленская область в России).

Развитие внешней торговли как страны в целом, так и отдельного ее региона зависит от множества факторов. Исходя из классических теорий, внешняя торговля базируется на абсолютных и сравнительных преимуществах территории, которые обуславливают ее специализацию в рамках международного разделения труда. Это могут быть природные условия и ресурсы, более низкая стоимость труда, энергоносителей, льготные условия функционирования субъектов хозяйствования и т.д.

Также на развитие внешней торговли влияет обеспеченность стран факторами производства – трудом и капиталом. Кроме этого, внешняя торговля зависит от баланса спроса и предложения на производимые товары на внутреннем и внешних рынках, различий в интенсивности использования факторов производства и технологий производства, схожести экономик стран и конъюнктуры мирового рынка, конкурентоспособности производителей, регионов и стран на внешнем рынке, а также успешности использования эффекта масштаба производства и особенностей ассортимента производства.

В целом особенности и возможности по развитию внешней торговли страны и ее регионов определяются состоянием и эффективностью производства, а также рядом других факторов, которые необходимо рассмотреть более подробно.

С точки зрения экономико-географического положения (ЭГП), приграничные регионы Беларуси имеют как благоприятные, так и отрицательные моменты, влияющие на развитие внешней торговли. Приграничное положение в целом должно способствовать развитию внешней торговли из-за географической близости нахождения потенциальных партнеров. Если брать рассматриваемые в рамках исследования регионы, то здесь стоит отметить ряд особенностей их ЭГП:

1) области Беларуси – Витебская и Могилевская – в целом имеют выгодное ЭГП, которое определяется такими чертами как «приграничность» и «межстоличность»;

2) Витебская и Могилевская области выделяются выгодным транспортно-географическим положением, которое обусловлено прохождением по их территории ключевых транспортных артерий – трансъевропейских транспортных коридоров №2 «Берлин –

Брест – Минск – Орша – Москва» и №9 «Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Орша – Могилев – Киев – Бухарест», которые пересекаются в Оршанском транспортном узле. Они дополняют сеть международных и республиканских автомобильных дорог, железнодорожных путей, а также аэропортами в пригородах Витебска, Могилева и Орши;

3) на уровне административных районов указанных областей наблюдается более значительная дифференциация уровня социально-экономического развития, в т.ч. территориальная поляризация, что негативно сказывается на их внешнеторговом потенциале. Кроме этого, на межстоличные районы белорусско-российского приграничья накладывается их периферийность в рамках экономического пространства Беларуси, что также сдерживает развитие внешней торговли.

Природно-ресурсный потенциал Витебской и Могилевской областей достаточно ограничен. Из значимых полезных ископаемых на их территории находятся эксплуатируемые месторождения мела (Каменка в Кричевском районе, Коммунарское в Костюковичском районе), доломита (Рубовское в Витебском районе), трепела (Стальное в Хотимском районе). Широко представлено сырье для производства строительных материалов (глины, пески и песчано-гравийные смеси). Имеются месторождения торфа (многие из них сильно истощены) и сапропеля.

Уровень лесистости территории Витебской области на начало 2021 г. составляет 42,1 %, Могилевской области – 38,6 %. Наибольшая лесистость среди рассматриваемых районов Витебской области наблюдается в Россонском (72,2 %) и Городокском (56,9 %) районах, в Могилевской области – в Чериковском районе (52,1 %). Остальные регионы белорусско-российского приграничья не дотягивают по уровню лесистости территории до отметки в 50 %.

Агроклиматические условия в Витебской и Могилевской областях менее благоприятные по сравнению с центральными и юго-западными районами Беларуси. Это не дает показателям растениеводства достичь среднереспубликанских значений по многим сельскохозяйственным культурам, что в свою очередь также сказывается на показателях животноводства из-за меньшего поступ-

ления денежных средств и в целом на финансовое состояние сельскохозяйственных предприятий. Особенно неблагоприятная ситуация по эффективности сельскохозяйственного производства наблюдается в Витебской области.

Рекреационный потенциал территорий достаточно различается. Если Витебская область благодаря природным условиям имеет высокий рекреационный потенциал, который основывается на широком распространении лесов, озер и разнообразии относительно молодого ледникового рельефа, то Могилевская область имеет ограниченные рекреационные ресурсы. Это обуславливает популярность северного региона у туристов, в т.ч. иностранных.

Трудоресурсный потенциал территории определяется относительно более высоким удельным весом населения в трудоспособном возрасте (в Могилевской области – 56,8 %, в Витебской – 56,6 % – это второе и третье место в республике после г. Минска), однако процессы старения определяют высокий удельный вес населения в старших возрастных группах. Несмотря на очень низкий официальный уровень безработицы, на рынках труда отдельных административных районов Витебской и Могилевской областей наблюдается достаточно напряженная ситуация, которая определяется дефицитом мест приложения труда и низким уровнем его оплаты. Это приводит к оттоку молодого населения как в региональные центры, так и за рубеж (прежде всего, в Россию), и способствует формированию единого рынка труда в рамках процессов белорусско-российской интеграции.

Определяющую роль в развитии внешней торговли играет социально-экономический (производственный) потенциал. Характеризующие его показатели представлены в таблице 11.1.

Могилевская область наряду с Гродненской является самой малочисленной в стране с долей в 10,9 % от общей численности населения. Перед ними идет Витебская область, чей удельный вес в численности населения снизился до 12,1 %. В Витебской области (28 чел./км²) наблюдается наименьшая плотность населения, что обусловлено более низкой степенью сельскохозяйственной освоенности и наибольшими значениями естественной убыли населения среди областей Беларуси. В Могилевской обла-

Таблица 11.1. Основные показатели социально-экономического развития областей Беларуси за 2019 г. [по Национальный статистический...]

Области и г. Минск	Плотность населения, чел./км ²	ВРП на душу населения, рублей	Удельный вес региона	
			в численности населения, %	в объеме ВВП, %
Брестская	41	9 245,5	14,3	11,1
Витебская	28	8 737,7	12,1	8,8
Гомельская	34	9 704,7	14,7	12,0
Гродненская	41	10 566,3	10,9	9,7
Минская	87	16 130,7	37,1	50,3
Могилевская	35	8 900,6	10,9	8,1
Республика Беларусь в целом	45	14 011,0	100	100

сти плотность населения (35 чел./км²) ниже среднереспубликанского значения (45 чел./км²) и сопоставима с другим восточным регионом Беларуси – Гомельской областью (34 чел./км²).

По своему экономическому потенциалу Витебская и Могилевская области являются аутсайдерами в стране. По удельному весу в объеме ВВП Беларуси – 8,1 % – Могилевская область является последней в республике, а Витебская область лишь немного ее опережает (8,8 %). По объему ВРП на душу население абсолютным аутсайдером выступает Витебская область (8 737,7 рубля на чел.). В Могилевской области данный показатель чуть больше – 8 900,6 рубля на чел., однако он сильно недотягивает до среднереспубликанского значения (11 914,4 рубля на чел.).

Если сравнивать структуру ВРП Витебской и Могилевской областей с республиканской структурой, которые представлены в таблице 11.2, то в регионах отмечается более высокий удельный вес производственной сферы. В Витебской области на материальное производство приходится 49,5 % ВРП, в Могилевской области – 52,6 %.

В то же время удельный вес отраслей сферы услуг в Витебской и Могилевской областях ниже, чем в целом по стране. Во мно-

Таблица 11.2. Структура валовой добавленной стоимости в 2019 г. по основным видам экономической деятельности, %
[по Национальный статистический...]

Вид экономической деятельности	Республика Беларусь	Витебская область	Могилевская область
сельское, лесное и рыбное хозяйство	7,8	11,8	12,5
промышленность	29,6	31,1	34,3
строительство	6,4	6,6	5,8
оптовая и розничная торговля; ремонт автомобилей и мотоциклов	10,8	7,3	9,3
транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность	6,8	7,4	5,9
информация и связь	7,1	3,2	3,2
прочие услуги	31,5	32,6	29,0

гом это обуславливается дифференциацией уровня доходов населения в Беларуси, традиционно более низкого в Витебской и Могилевской областях. Например, по уровню заработной платы в 2018 г. Могилевская область являлась последней среди областей Беларуси (802 рубля, или 82,6 % от среднереспубликанского уровня), а Витебская – предпоследней (814,4 рубля, или 83,8 %). В это же время 14 из 15 административных районов Беларуси с наименьшим уровнем начисленной заработной платы находились в Витебской (8 районов) и Могилевской (6 районов) областях.

Несмотря на не самые благоприятные агроклиматические условия, сельское хозяйство в Витебской и Могилевской областях не только обеспечивает внутренние потребности в продуктах питания и промышленном сырье, но и имеет определенный экспортный потенциал. Витебская область, как самый северный регион Беларуси, с молодым расчлененным рельефом и низко плодородными почвами имеет наихудшие предпосылки для развития сельского хозяйства. В настоящее время регион специализируется на мясомолочном животноводстве, свиноводстве, птицеводстве, кормопроизводстве в сочетании с зерновым хозяйством,

льноводстве. Удельный вес сельского хозяйства в структуре ВВП региона в 2019 г. составил 11,8 %.

Наблюдается значительная дифференциация в уровне сельскохозяйственного производства по административным районам области. В 2018 г. по валовым сборам зерновых и зернобобовых культур выделялся Оршанский район (99,6 тыс. т), картофеля – Толочинский район (лидер в республике – 32,2 тыс. т), льнотресты – Дубровенский (лидер в республике – 4,1 тыс. т) и Оршанский (3,0 тыс. т), овощей – Витебский (15,7 тыс. т), Оршанский (6,7 тыс. т) и Полоцкий (6,5 тыс. т). Во многом это обусловлено территориальной привязкой к предприятиям по переработке сельскохозяйственного сырья: в Орше находится крупнейший в Европе льнокомбинат, в аг. Озерцы рядом с Толочином на консервном заводе налажено производство крахмала. Производство овощей широко представлено в пригородной зоне крупных городов (Витебск, Полоцк, Новополоцк, Орша). По поголовью КРС на начало 2019 г. выделяются Витебский (45,1 тыс. голов, в т.ч. 13,0 тыс. голов – коровы), Глубокский (40,9 тыс. и 14,2 тыс. голов), Оршанский (38,8 тыс. и 11,8 тыс. голов) районы. Наибольшее поголовье свиней сконцентрировано на территории Оршанского (80,3 тыс. голов), Толочинского (62,0 тыс. голов) и Чашникского (55,2 тыс. голов) районов. Крупные птицефабрики находятся на территории Витебского (2 944,9 тыс. голов), а также Городокского (663,6 тыс. голов) и Шумилинского (408,2 тыс. голов) районов. По реализации скота и птицы на убой в области за 2018 г. безоговорочно лидирует Витебский район (67,8 тыс. т, или 30,6 % областного производства), а за ним с большим отрывом следуют Чашникский и Оршанский (по 19,1 тыс. т) районы. По производству молока в 2018 г. лидировали Витебский (72,6 тыс. т), Оршанский (56,7 тыс. т) и Глубокский (50,9 тыс. т) районы, однако средняя продуктивность молочного стада по области не превысила 4 000 кг от коровы в год, что на 1 000 кг меньше среднереспубликанского значения.

Сельское хозяйство Могилёвской области специализируется на мясомолочном животноводстве, птицеводстве, кормопроизводстве в сочетании с зерновым хозяйством, льноводстве и картофелеводстве. Удельный вес сельского хозяйства в структуре ВВП региона в 2019 г. составил 12,5 %.

В 2018 г. по валовым сборам зерновых и зернобобовых культур в области выделяется Шкловский район (98,6 тыс. т), льнотресты – Горецкий (2,9 тыс. т) и Шкловский (2,0 тыс. т), картофеля – Шкловский (12,3 тыс. т) и Могилевский (12,1 тыс. т), овощей – Кировский (9,9 тыс. т) и Могилевский (6,7 тыс. т). По поголовью КРС на начало 2019 г. выделяются Шкловский (62,9 тыс. голов, в т.ч. 20,9 тыс. голов – коровы), Горецкий (44,2 тыс. и 13,7 тыс. голов), Могилевский (42,6 тыс. и 13,9 тыс. голов) районы. На территории Могилевского района сконцентрировано наибольшее в республике поголовье птицы – 5 354,8 тыс. голов, а также значительное поголовье свиней (72,7 тыс. голов). Также значительное поголовье птицы в Шкловском районе – 1 022,2 тыс. голов. По реализации скота и птицы на убой в области за 2018 г. с большим отрывом лидирует Могилевский район (2-е место в республике, 115,0 тыс. т, или 56,8 % областного производства). По производству молока в 2018 г. с большим отрывом лидировал Шкловский район (113,9 тыс. т), далее следовали Могилевский (69,1 тыс. т) и Горецкий (66,2 тыс. т), однако средняя продуктивность молочного стада по области лишь немного превысила 4 000 кг от коровы в год.

В областях белорусско-российского приграничья сохраняется более высокий по сравнению со среднереспубликанским значением удельный вес промышленности в структуре ВВП. В 2019 г. в Витебской области он составил 31,1 %, а в Могилевской области достиг значения в 34,3 %.

Промышленность Витебской области специализируется на производстве кокса и продуктов нефтепереработки (41,0 % объема промышленного производства области), снабжении электроэнергией, газом, паром, водой и кондиционированным воздухом (12,8 %), текстильных изделий, одежды, изделий из кожи и обуви (5,7 %). Значительный удельный вес в промышленности области занимает производство продуктов питания, напитков и табачных изделий (16,0 %) и химических продуктов (7,4 %). Наиболее крупными предприятиями региона, которые определяют его промышленный и экспортный потенциал, являются ОАО «Нафтан» (г. Новополоцк, переработка нефти, производство нефтепродуктов, полиэтилена и ПАН-волокна), ОАО «Полоцк-Стекловолокно»

(г. Полоцк), ОАО «Молоко», ОАО «Витебский мясокомбинат», ООО «Марко», СООО «Белвест» (производство обуви), ОАО «Витебский ликеро-водочный завод «Придвинье», ООО «ПО «Энергокомплект» (производство кабельно-проводниковой продукции) (все – г. Витебск), РУПТП «Оршанский льнокомбинат», ООО «Савушкин-Орша» и ДПУП «ОршаСырЗавод» (производство молочной продукции), ОАО «Оршанский мясоконсервный комбинат», (все – г. Орша), УПП «Глубокский молочно-консервный комбинат» (г. Глубокое).

Промышленность Могилевской области специализируется на производстве резиновых и пластмассовых изделий, прочих неметаллических минеральных продуктов (18,8%), машин и оборудования (9,7%), изделий из дерева и бумаги (7,2%), транспортных средств и оборудования (6,4%), текстильных изделий, одежды, изделий из кожи и меха (5,1%). Значительный удельный вес в промышленности области занимает производство продуктов питания, напитков и табачных изделий (21,4%), химических продуктов (7,7%). Наиболее крупными предприятиями региона, которые определяют его промышленный и экспортный потенциал, являются ОАО «Могилевхимволокно», ОАО «Могилёвлифтмаш», ОАО «Моготекс» (производство текстильных изделий), ОАО «Бабушкина крынка» (производство молочной продукции), ОАО «Могилевский мясокомбинат» (все – г. Могилев), ОАО «Белшина» (производство шин), ОАО «Бобруйскагромаш», ОАО «Бобруйсксельмаш», ЗАО «Бобруйский Бровар» (производство пива и безалкогольных напитков), ОАО «Бобруйсктрикотаж» (все – г. Бобруйск), ОАО «Белорусский цементный завод» (г. Костюковичи), ОАО «Кричевцементношифер» (г. Кричев), СООО «Данон Шклов» (производство молочной продукции, г. Шклов).

Производственный и экспортный потенциал Витебской и Могилевской областей ограничен сложившейся отраслевой структурой экономики. Также стоит отметить высокую территориальную концентрацию промышленного производства в крупнейших городах: на Новополоцк и Витебск приходится 79,0% областного промышленного производства, на Могилев и Бобруйск – 60,0%, что определяет географическое распределение экспортного потенциала рассматриваемых регионов.

Для улучшения экономических условий функционирования предприятий были созданы свободные экономические зоны (СЭЗ) «Витебск» (в 1999 г.) и «Могилев» (в 2002 г.). Изначально их территории были приурочены только к областным центрам, однако впоследствии площадки СЭЗ были расширены за счет включения предприятий из других населенных пунктов. Благодаря этому созданы благоприятные условия для наращивания экспортного потенциала и развития импортозамещения предприятий-резидентов СЭЗ: ОАО «Могилевхимволокно», ОАО «Моготекс», ОАО «Белшина», ИООО «ВМГ Индустри», ИООО «Кроноспан ОСБ», ИООО «Омск Карбон Могилев», ООО «Кронохем», ООО «Кроноспан Стил Констракшэнс», ОАО «Бобруйскагромаш», ЗАО «Осиповичский завод транспортного машиностроения», ООО «ПО «Энергокомплект», ИООО «Союз-Кабель», ОАО «Витязь», ОАО «Полоцк-Стекловолокно», РУПТП «Оршанский льнокомбинат», ОАО «Оршанский авиаремонтный завод», ОАО «Техника связи» и т.д. Также ряд районов (Оршанский, Кричевский, Климовичский, Краснопольский, Костюковичский, Славгородский, Чериковский, Хотимский) получили особый статус и льготы для субъектов хозяйствования.

Однако, несмотря на приграничное и межстоличное положение, Витебская и Могилевская области по-разному используют данные факторы для развития внешней торговли, что обусловлено специализацией экономики регионов. В результате в экспорте Могилевской области на Россию приходится 64,3 % его объема, Витебской области – 42,0 %. В импорте наблюдается обратная ситуация: в Витебской области 78,6 % его объема приходится на Россию, а в Могилевской области – лишь 52,2 %.

На уровне рассматриваемых административных районов Витебской и Могилевской областей, которые являются приграничными или находятся в пределах межстоличной оси «Минск – Москва», экспортный потенциал определяется производственными возможностями. Одним из показателей, который отражает экспортную направленность промышленности районов (в ней производится практически весь объем экспортных товаров), является экспортная квота промышленности.

Экспортный потенциал промышленности в 2010-е гг., который отображен на рисунке 11.1, характеризовался доминированием

районов с низким значением величины экспортной квоты (до 20 % от объема промышленного производства). К ним относятся 11 административных районов из 20 рассматриваемых (55 % от общего числа), из которых 7 районов имеют значение показателя ниже 5 %, что говорит об их очень низком экспортном потенциале. Лишь у двух рассматриваемых районов белорусско-российского приграничья величина экспортной квоты в 2010–2012 гг. превысила 40 %: наиболее высокое среднегодовое значение было отмечено в Мстиславском районе (54,2 %), а в Могилевском районе показатель составил 41,0 %. Среди районов Витебской области наибольшее значение экспортной квоты промышленности в 2010–2012 гг. было отмечено в Россонском (37,2 %) и Верхнедвинском (35,7 %) районах. Среди районов, которые определяют экспортный потенциал Витебской области, по величине экспортной квоты промышленности выделяются Витебский (32,1 %), Полоцкий (25,2 %) и Оршанский (24,9 %) районы.

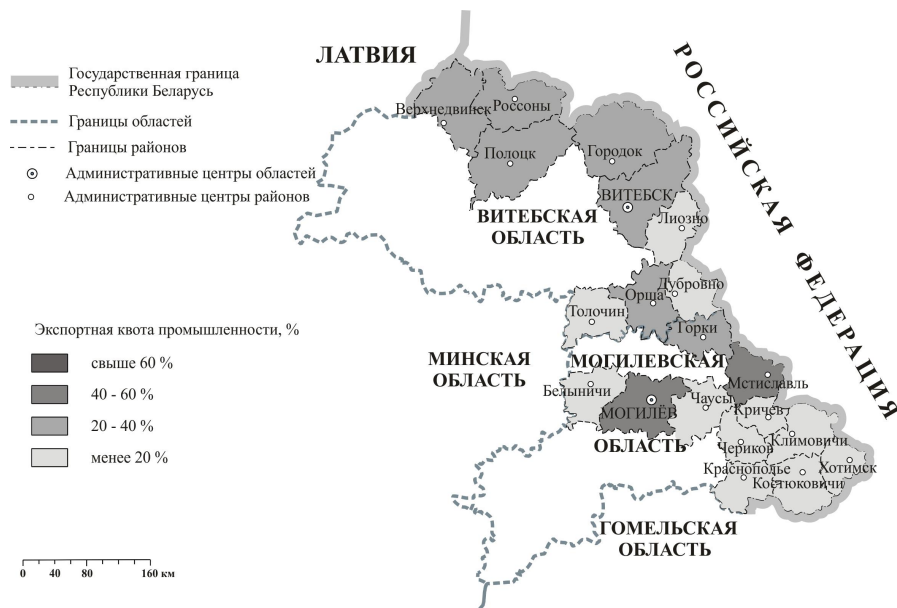


Рис. 11.1. Среднегодовая экспортная квота промышленности в приграничных районах Беларуси в условиях межстоличья за 2010–2012 гг., % [по Национальный статистический...]

За последнее десятилетие большинство рассматриваемых районов приграничья увеличили значение показателя экспортной квоты промышленности. Наибольший прирост показателя был отмечен в Дубровенском районе (65,8 %), Костюковичском (55,7 %) и Краснопольском (30,5 %) районах. Сокращение показателя отмечалось в Мстиславском (-44,3 %), Россонском (-4,7 %) и Полоцком районах (-1,5 %).

Наибольшие значения экспортной квоты промышленности в период 2017–2019 гг. имеют Дубровенский (72,7 %) и Костюковичский (71,8 %) районы, что отображено на рисунке 11.2. В указанных районах была проведена модернизация льнотекстильного и цементного производств, что позволило повысить качество продукции, снизить ее себестоимость и более успешно реализовывать продукцию на экспорт.

Достаточно высокие показатели экспортной квоты промышленности отмечаются в Могилевском (55,1 %), Верхнедвинском

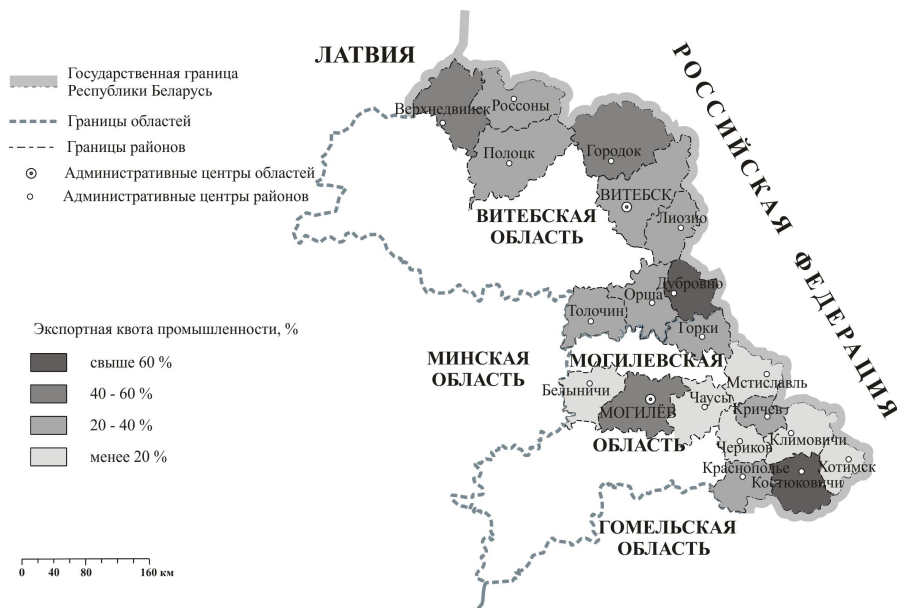


Рис. 11.2. Среднегодовая экспортная квота промышленности в приграничных районах Беларуси в условиях межстоличья за 2017–2019 гг., % [по Национальный статистический...]

(48,2 %) и Городокском районах. В 9 районах (45 % от общего количества) величина экспортной квоты промышленности находится в пределах 20–40 %, а в 6 районах – ниже 20 %. Наименьшие показатели экспортной квоты промышленности зафиксированы в Мстиславском (закрылось молокоперерабатывающее предприятие, что повлекло значительное сокращение показателя) и Бельничском районах.

В среднем в последние годы экспортная квота промышленности в рассматриваемых приграничных районах находится на уровне 32–33 %, и по сравнению с 2010 г. (23 %) она увеличилась на 10 п.п., хотя в отдельные годы достигала практически 40 %. Это говорит о росте экспортного потенциала рассматриваемых районов и усилении ориентации производств на внешние рынки сбыта. Близость крупного рынка сбыта продукции предприятий, расположенных на территории рассматриваемых регионов, обуславливает развитие возможностей по наращиванию объемов экспорта продукции. С учетом единого таможенного пространства и зоны свободной торговли в рамках ЕАЭС успешность экспортной деятельности регионов приграничья имеет шансы на дальнейший рост.

Тренды развития внешней торговли в межстоличных регионах российско-белорусского приграничья. Имеющийся в Витебской и Могилевской областях социально-экономический потенциал определяет их возможности для развития внешней торговли. В денежном исчислении объем как экспорта, так и импорта за 2000–2019 г. у обоих регионов значительно увеличился. Объем экспорта Витебской области за 2000–2019 гг. увеличился с 601,9 до 1 835,3 млн. долл. США (в 3,0 раза), импорта – с 534,5 до 3 174,2 млн. долл. США (в 5,9 раза). С учетом расположения в Витебской области одного из двух нефтеперерабатывающих заводов, объемы экспорта и импорта в значительной степени определяются флуктуациями цен на нефтяное сырье и продукцию его переработки. Стоит отметить также тот факт, что основной объем реализации за рубеж продукции нефтепереработки осуществляется через Белорусскую нефтяную компанию (БНК), зарегистрированную в г. Минске, что снижает роль позиции «минеральные продукты» в структуре экспорта Витебской области. Максималь-

ные объемы экспорта региона были отмечены в 2008 г. (3 556,5 млн. долл. США, из которых 65,8 % составила продукция нефтепереработки) и 2012 г. (3 732,2 млн. долл. США), что связано с высокими ценами на продукцию нефтепереработки и значительными экспортными поставками, а также высокими ценами на продукцию химической промышленности на внешних рынках. Наибольший объем импорта был достигнут в 2012 г. и составил 5 703,8 долл. США, что обусловлено высокой ценой на импортируемую нефть (402 долл./т) и значительными объемами ее поставок (7,0 млн. т). В период 2009–2012 гг. и в 2015 г. удельный вес нефтяного сырья в общем объеме импорта товаров Витебской области составлял около 70 %.

Объем экспорта Могилевской области за 2000–2019 гг. увеличился с 594,5 до 2 276,5 млн. долл. США (в 3,8 раза), импорта – с 494,3 до 1 499,9 млн. долл. США (в 3,0 раза). В целом объемы экспорта и импорта региона в меньшей степени подвергались воздействию ценовых колебаний на сырье, но во многом определялись конъюнктурой основных рынков сбыта производимой продукции. В последние годы происходили значительные изменения в товарной структуре экспорта Могилевской области, выразившееся в снижении удельного веса продукции химической промышленности (с 49,4 % в 2008–2009 гг. до 25,5 % в 2019 г.) и росте удельного вес таких товарных групп как «Машины, оборудование и транспортные средства» (до 17,5 %) и «Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье» (19,9 %). Это обусловлено, прежде всего, снижением объемов экспорта автомобильных и тракторных шин, производимых на ОАО «Белшина», а также химических волокон и нитей, производимых на ОАО «Могилевхимволокно».

В региональной структуре внешней торговли товарами удельный вес как Витебской, так и Могилевской области имеет тенденцию к снижению, что прослеживается по данным таблицы 3. Наибольший удельный вес Витебской области в общереспубликанском объеме экспорта наблюдался в период 2003–2008 гг. и составил от 10,9 % в 2008 г. до 12,9 % в 2007 г. В этот период экспортируемые нефтепродукты, вырабатываемые на ОАО «Нафтан», учитывались в областном объеме экспорта (БНК была

создана в 2008 г.). Начиная с этого времени, удельный вес региона в экспорте колебался в пределах 5,6–6,7 %, лишь в отдельные годы (2012, 2014, 2017 гг.) достигая величины 8,0–8,2 %. В импорте удельный вес Витебской области остается достаточно значительным и, прежде всего, определяется ценой на импортируемую для переработки нефть. Максимальная доля области в общереспубликанском объеме импорта была зафиксирована в 2012 г. – 12,3 %. В целом в период с 2009 по 2013 г. и в 2015 г. удельный вес региона в импорте Беларуси превышал 10 %, а в последние годы снизился до 8,0 %.

Таблица 11.3. Динамика региональной структуры внешней торговли товарами в 2000–2019 гг., % [по Национальный статистический...]

Регион	Удельный вес региона в экспорте			Удельный вес региона в импорте		
	2000	2010	2019	2000	2010	2019
Брестская область	5,1	6,3	7,9	4,1	4,6	4,5
Витебская область	8,2	6,7	5,6	6,2	10,1	8,0
Гомельская область	14,8	10,6	12,4	10,7	10,8	13,4
Гродненская область	6,5	6,4	6,8	4,0	3,9	4,7
Минская область	14,7	18,1	22,6	9,7	8,1	15,4
Могилевская область	8,1	6,7	6,9	5,7	4,5	3,8
г. Минск	33,2	43,2	34,6	41,0	41,9	41,8
Нераспределенная часть	9,3	1,9	3,2	18,6	16,1	8,3

Удельный вес Могилевской области в общереспубликанском объеме экспорта колебался в пределах 5,1–8,2 %, при этом максимальные значения были отмечены еще в начале 2000-х гг. В последние годы наибольшей величины удельный вес региона достигал в 2016 г. (7,6 %) на фоне снижения доли других областей из-за снижения цены на мировых рынках на сырьевые товары, однако к 2019 г. снизился до 6,9 %. Отсутствие значительным поставок импортного сырья, высокая внутривнутриреспубликанская кооперация предприятий области и широкое использование местного сельскохозяйственного сырья в пищевой про-

мышленности обусловили достаточно низкий удельный вес Могилевской области в общереспубликанском объеме импорта товаров, который колебался в 2000–2019 гг. в пределах 3,5–5,9 %, составив 3,8 % в 2019 г.

Анализ динамики темпов роста стоимостных объемов экспорта товаров в межстоличных регионах в сравнении с общереспубликанскими показателями в 2006–2019 гг. (рис. 11.3) показывает опережающее развитие экспорта в Могилевской области на фоне значительного отставания Витебской области и приграничных регионов, непосредственно примыкающих к границе. Эти два территориальных элемента исследования коррелируют между собой и с динамикой наиболее значимого экспортера – Полоцкого района, основной внешнеторговый потенциал которого основывается на вывозе произведенных на ОАО «Нафтан» нефтепродуктов. Без учета Полоцкого района с г. Новополоцком остальные административные единицы Витебской области показывали еще более высокие темпы роста объемов экспорта товаров по сравнению с другими анализируемыми территориями – 204 % за период 2006–2019 гг.

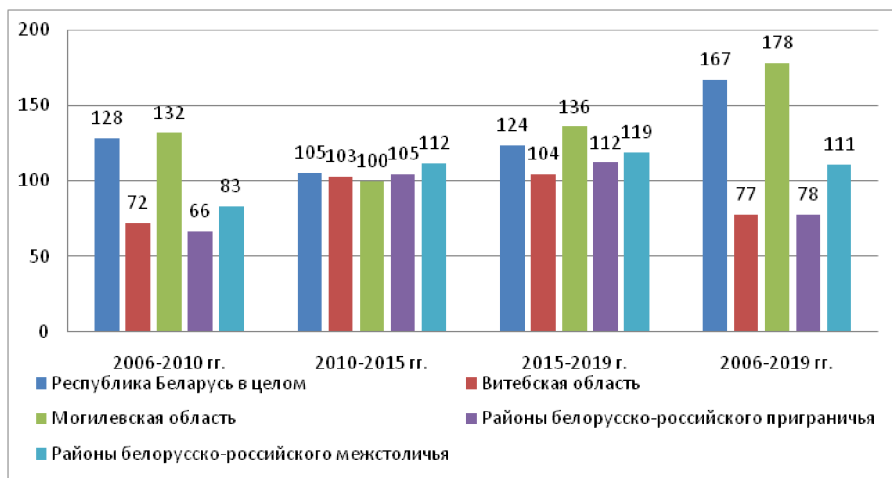


Рис. 11.3. Динамика темпов роста стоимостных объемов экспорта товаров в межстоличных регионах в сравнении с общереспубликанскими показателями в 2006–2019 гг., % [по Национальный статистический...]

Среди рассматриваемых в исследовании административных районов наиболее высокие темпы роста стоимостных объемов экспорта за 2006–2019 гг. отмечаются в районах с низкой исходной базой – Чериковском (рост экспорта – в 295 раз), Лиозненском (249 раз), Дубровенском (77 раз), Хотимском (37 раз), Бельничском (14 раз), Костюковичском (11 раз), Краснопольском (11 раз). В то же время в ряде районов зафиксировано сокращение объемов экспорта товаров – в Кричевском (снижение на 45,5 % из-за уменьшения объемов экспорта цемента и шифера), Полоцком (на 60,1 % из-за изменения территориальной привязки экспорта нефтепродуктов), Мстиславском (на 80,0 % из-за закрытия единственного крупного предприятия в районе – молокоперерабатывающего завода).

В динамике стоимостных объемов импорта, которые отображены на рисунке 11.4, наблюдается более ровная ситуация по сравнению с экспортом. При этом темпы роста объемов импорта в приграничных районах оказались более высокими по сравнению с экспортом. На фоне динамики цен на энергоносители, импортируемые в Беларусь, в период 2010–2015 гг. во всех рассмат-

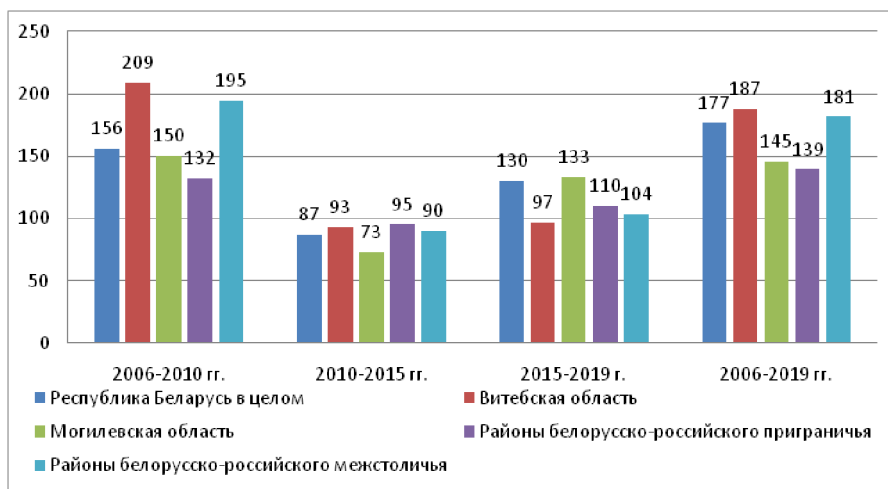


Рис. 11.4. Динамика темпов роста стоимостных объемов экспорта товаров в межстолических регионах в сравнении с общереспубликанскими показателями в 2006–2019 гг., % [по Национальный статистический...]

риваемых территориальных единицах наблюдалось сокращение стоимостных объемов импорта. Однако это не повлияло на рост объемов импорта в целом за период 2006–2019 гг., который составил свыше 180 % у Витебской области и районов белорусско-российского межстоличья. Могилевская область и приграничные районы, непосредственно примыкающие к границе, испытывали меньшие темпы роста (до 145 %). Кроме энергоносителей из-за рубежа в рассматриваемые регионы поставляются машины и оборудование, используемые при модернизации производств, а также сырье и комплектующие для предприятий.

Среди административных районов наиболее высокие темпы роста стоимостных объемов импорта в 2006–2019 гг. показывали районы с низкой исходной базой – Чериковский (темп роста – более чем в 2 тыс. раз на фоне строительства крупнейшей в Беларуси СЭС), Дубровенский (в 99 раз), Костюковичский (48 раз), Краснопольский (14 раз), Чаусский (14 раз). Однако в Климовичском и Мстиславском районах объемы импорта сократились на 34,9 % и 75,0 % соответственно.

Подытоживая анализ динамики стоимостных объемов экспорта и импорта товаров, стоит отметить, что в экспорте опережающие темпы роста, по сравнению со среднереспубликанским значением, показывает только Могилевская область, в импорте – Витебская область и районы белорусско-российского межстоличья в целом. В импорте доминирует сырье, машины и оборудование, химическая продукция, которые являются сырьем для последующей переработки и использования на предприятиях регионов, а также используются для модернизации производств. Интенсивный обмен данными товарными группами является необходимой потребностью промышленности Беларуси, что не может свидетельствовать о каких-то структурных сдвигах. В целом по динамике стоимостных объемов экспорта и импорта влияние межстоличного положения, которое могло бы проявиться в виде опережающих темпов роста данных показателей в регионах межстоличья, нами не выявлено.

Если анализировать стоимостные объемы внешней торговли по областям Беларуси в расчете на душу населения, приведенные в таблице 11.4, то обращает на себя внимание тот факт, что

Таблица 11.4. Стоимостные объемы экспорта и импорта товаров в регионах Беларуси на душу населения в 2000–2019 гг., долл./чел. [по Национальный статистический...]

Регион	Подушевой объем экспорта			Подушевой объем импорта		
	2000	2010	2019	2000	2010	2019
Брестская область	255,2	1 136,1	1 900,9	242,8	1 156,0	1 291,6
Витебская область	444,3	1 390,0	1 592,5	394,6	2 885,8	2 754,2
Гомельская область	707,8	1 863,2	2 922,7	603,6	2 630,7	3 792,0
Гродненская область	407,0	1 524,2	2 180,7	296,7	1 257,2	1 813,9
Минская область	701,3	3 233,9	5 124,7	543,7	1 996,0	4 184,9
Могилевская область	496,6	1 540,6	2 193,3	412,9	1 421,9	1 444,2
г. Минск	1 438,4	5 897,9	5 687,3	2 099,0	7 877,2	8 228,0
Республика Беларусь в целом	735,8	2 664,1	3 490,3	868,4	3 675,7	4 181,1

Витебская и Могилевская область имеют низкий экспортный потенциал.

В частности, величина объема экспорта на душу населения в Витебской области составляет 1 592,5 долл. США/чел., в Могилевской области – 2 193,3 долл. США/чел. Темп роста данного показателя за 2000–2019 гг. для Витебской области был минимальным среди всех регионов Беларуси (в 3,6 раза), а в Могилевской области составил 4,4 раза, что ниже среднереспубликанского показателя (4,7 раза).

Подушевые объемы импорта у рассматриваемых регионов значительно разнятся. В Витебской области данная величина в 2019 г. составила 2 754,2 долл. США/чел. (4-е место в республике после г. Минска, Гомельской и Минской областей), в Могилевской области – 1 444,2 долл. США/чел. (меньшая величина наблюдается только у Брестской области – 1 291,6 долл. США/чел.). Стоит отметить, что по темпам роста подушевых объемов импорта товаров за 2000–2019 гг. данные регионы находятся в противоположных позициях: Витебская занимает 2-е место в Беларуси после Минской области (темп роста составил 7,0 раза), Могилевская – аутсайдером среди всех областей республики (в 3,5 раза).

За исключением Витебской области, подушевые объемы экспорта товаров выросли во всех рассматриваемых территориальных элементах (рис. 11.5), однако по состоянию на 2019 г. наблюдается серьезный разрыв между среднереспубликанским показателем (3 490 долл. США/чел.) и регионами белорусско-русского межстоличья.

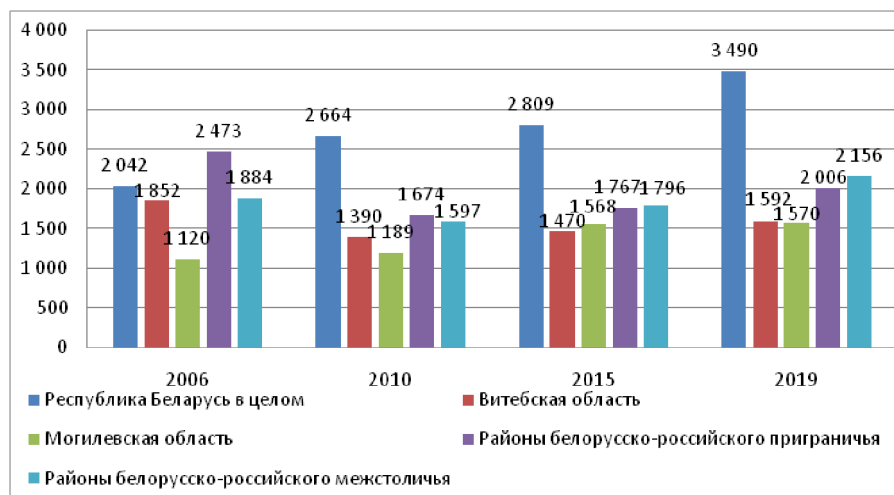


Рис. 11.5. Динамика подушевых объемов экспорта товаров в межстолических регионах в сравнении с общереспубликанскими показателями в 2006–2019 гг., долл. США/чел. [по Национальный статистический...]

Стоит отметить, что показатели Витебской и Могилевской более чем в 2 раза отстают от среднереспубликанского значения, а средние показатели у приграничных и межстолических районов примерно на треть превышают среднеобластные значения. Однако разрыв между ними не такой значительный как со среднереспубликанским показателем, что в прочем обусловлено расположением здесь крупных промышленных центров, которые значительно опережают показатели других районов Витебской и Могилевской областей.

В целом подушевой объем экспорта Беларуси за 2006–2019 гг. вырос в 1,71 раза, в то время как средний показатель для Могилевской области составил 1,40 раза, районов белорусско-русского межстоличья — 1,71 раза.

кого межстоличья – 1,14 раза. Однако в Витебской области и районах белорусско-российского приграничья данный показатель снизился на 14 и 19 % соответственно (прежде всего, на фоне перераспределения территориальной привязки экспорта нефтепродуктов).

В динамике подушевых стоимостных объемов импорта на рисунке 11.6 можно заметить, что в отдельные годы показатели импорта районов белорусско-российского приграничья опережали среднереспубликанские значения (в 2010, 2015 гг.).

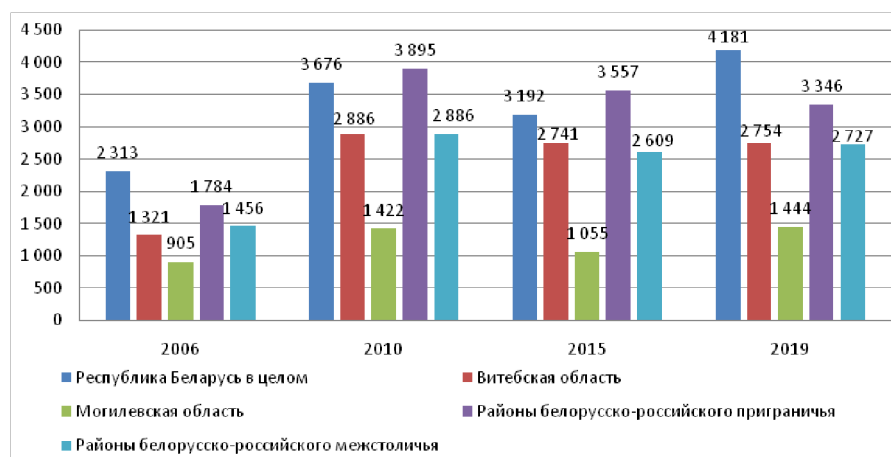


Рис. 11.6. Динамика подушевых объемов экспорта товаров в межстоличных регионах в сравнении с общереспубликанскими показателями в 2006–2019 гг., долл. США/чел. [по Национальный статистический...]

В целом за 2006–2019 гг. сохраняется паритетное соотношение в подушевом импорте между рассматриваемыми территориальными элементами. Однако в 2019 г. регионы белорусско-российского межстоличья значительно отставали по подушевым объемам импорта в сравнении со среднереспубликанским показателем (4 181 долл. США/чел.). Не беря во внимание период до 2010 г., в целом подушевые объемы импорта остаются достаточно стабильными на протяжении последнего десятилетия. Лишь у Могилевской области наблюдались более высокие их колебания (в пределах 1,5 раз). Наиболее высокие подушевые показатели импорта в 2019 г. характерны для районов белорусско-российского приграничья (3 346 долл. США/чел.).

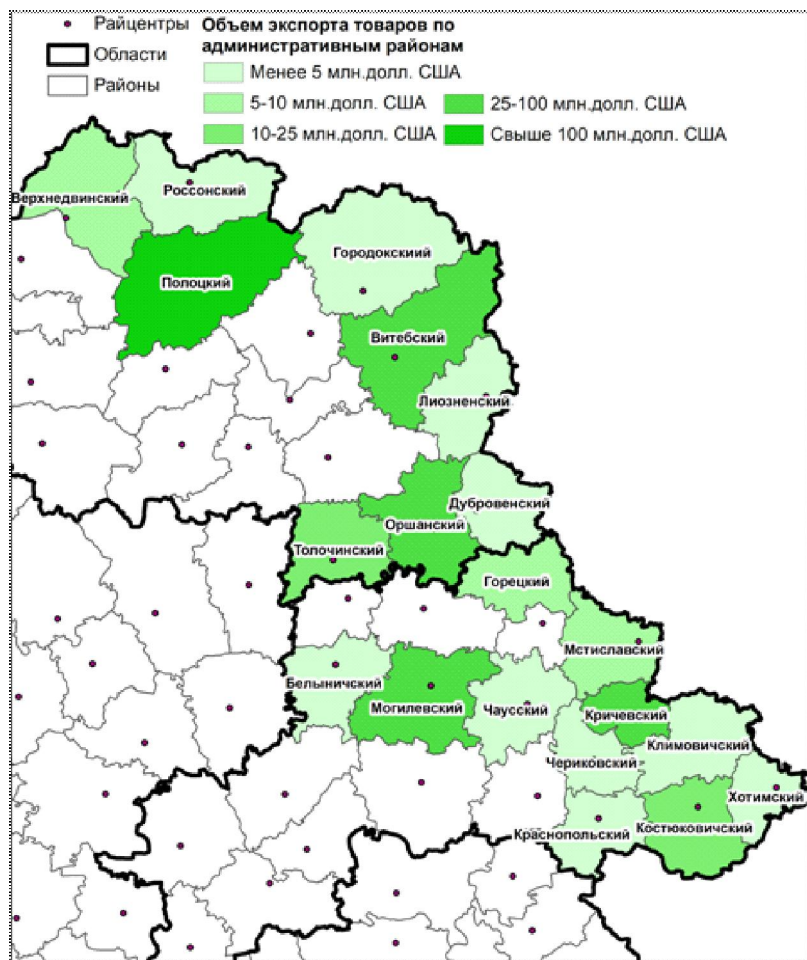


Рис. 11.7. Объем экспорта товаров по административным районам в 2006 г., млн. долл. США

Что удивительно, по величине темпов роста за 2006–2019 гг. все рассматриваемые в исследовании территориальные элементы (за исключением Могилевской области) опережали среднереспубликанский показатель (1,81 раза). Например, рост подушевых объемов импорта в Витебской области составил 2,08 раза, районах белорусско-российского приграничья и межстоличья – 1,88 и 1,87 раза соответственно. Однако усиление экспорта произошло

не благодаря комплексному развитию внешнеторгового потенциала приграничья, а из-за роста цен на энергоносители и увеличения импорта инвестиционных товаров.

На уровне административных районов наблюдается значительная дифференциация объемов внешней торговли, которая в значительной степени увязывается с величиной их промышленного потенциала. Наибольшие объемы экспорта продукции характерны для областных и крупных промышленных центров, что отражено на рисунке 11.7.

В 2006 г. лидерами среди рассматриваемых административных районов стали Полоцкий (1 833,3 млн. долл. США), Могилевский (615,8 млн. долл. США) и Витебский (357,9 млн. долл. США). Достаточно значительные объемы экспорта наблюдались в Оршанском районе (81,4 млн. долл. США). Однако в ряде районов объемы экспорта не достигали 1 млн. долл. США. Среди них расположились Бельничский, Дубровенский, Краснопольский, Лиозненский, Россонский, Хотимский и Чериковский районы.

За период 2006–2019 гг. практически во всех рассматриваемых административных районах наблюдался рост объемов экспорта товаров (рис. 11.8). Исключение составили Полоцкий, Мстиславский и Кричевский районы. Снижение объемов экспорта в Полоцком районе обусловлено изменением географической привязки экспортируемых нефтепродуктов, произведенных на ОАО «Нафтан», в связи с наделением БНК (с регистрацией в г. Минске) правами их эксклюзивного экспортера. Несмотря на модернизацию и увеличение объемов производства на ОАО «Кричевцементношифер», произошло снижение стоимостных объемов экспорта Кричевского района из-за падения спроса на цемент на российском и украинском рынках, а также снижением цены на него. Мстиславский район является одним из отстающих районов в Могилевской области по уровню социально-экономического развития, что обусловлено закрытием промышленных предприятий и сокращением объемов экспорта продукции.

Наибольший прирост стоимостных объемов экспорта за 2006–2019 гг. отмечен для Могилевского (+762,2 млн. долл. США), Витебского (+405,4 млн. долл. США) и Костюковичского (+102,5 млн.

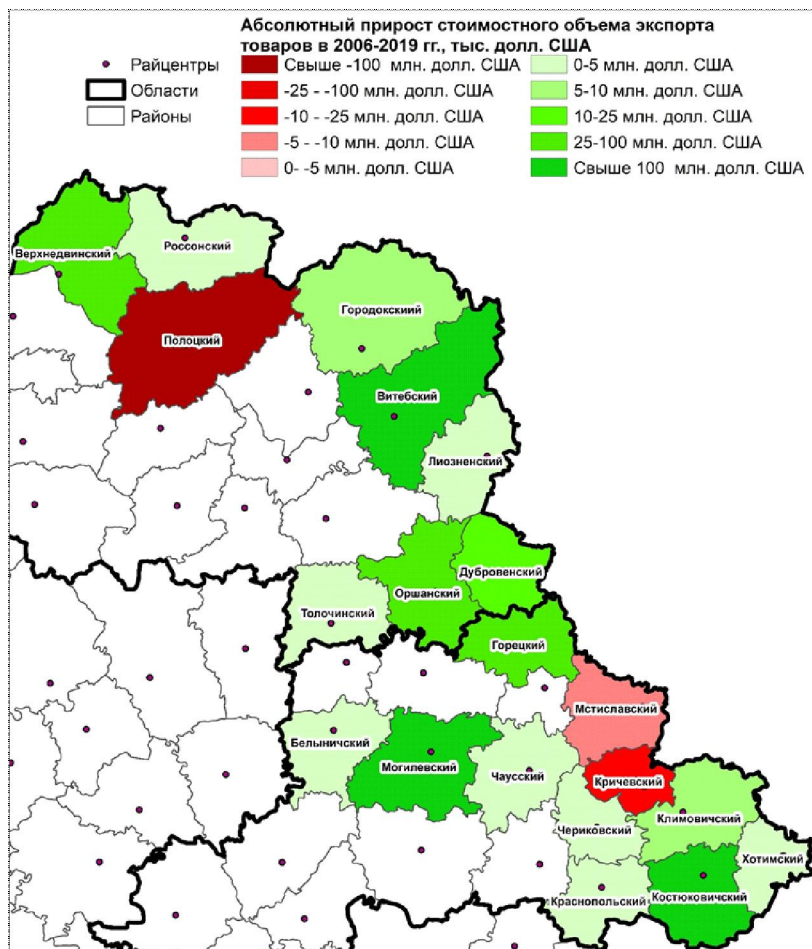


Рис. 11.8. Абсолютный прирост стоимостного объема экспорта товаров в 2006–2019 гг., млн. долл. США [по Национальный статистический...]

долл. США) районов. Значительные приросты экспорта зафиксированы в Оршанском (+48,4 млн. долл. США), Верхнедвинском (+41,9 млн. долл. США) и Горецком (34,5 млн. долл. США) районах. Незначительные объемы прироста экспорта (менее 5 млн. долл. США) наблюдались в Бельничском, Краснопольском, Лозненском, Россонском, Толочинском, Хотимском, Чериковском и Чаусском районах.

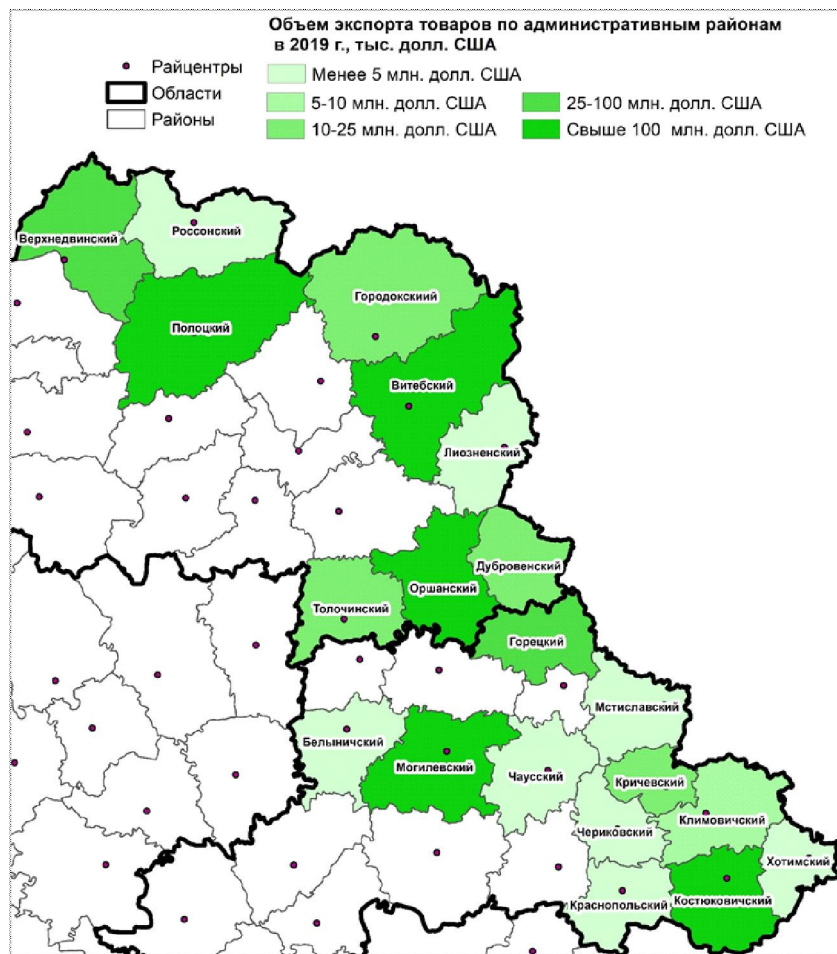


Рис. 11.9. Объем экспорта товаров по административным районам в 2019 г., млн. долл. США [по Национальный статистический...]

В 2019 г. лидерами по объемам экспорта среди рассматриваемых административных районов остались те же районы (рис. 11.9), однако Полоцкий район (731,0 млн. долл. США) уступил первенство Могилевскому (1 378,0 млн. долл. США) и Витебскому (763,2 млн. долл. США) районам. Достаточно значительные объемы экспорта обеспечивали Верхнедвинский (48,6 млн. долл. США) и Горецкий (44,4 млн. долл. США) районы. В ряде районов (Белы-

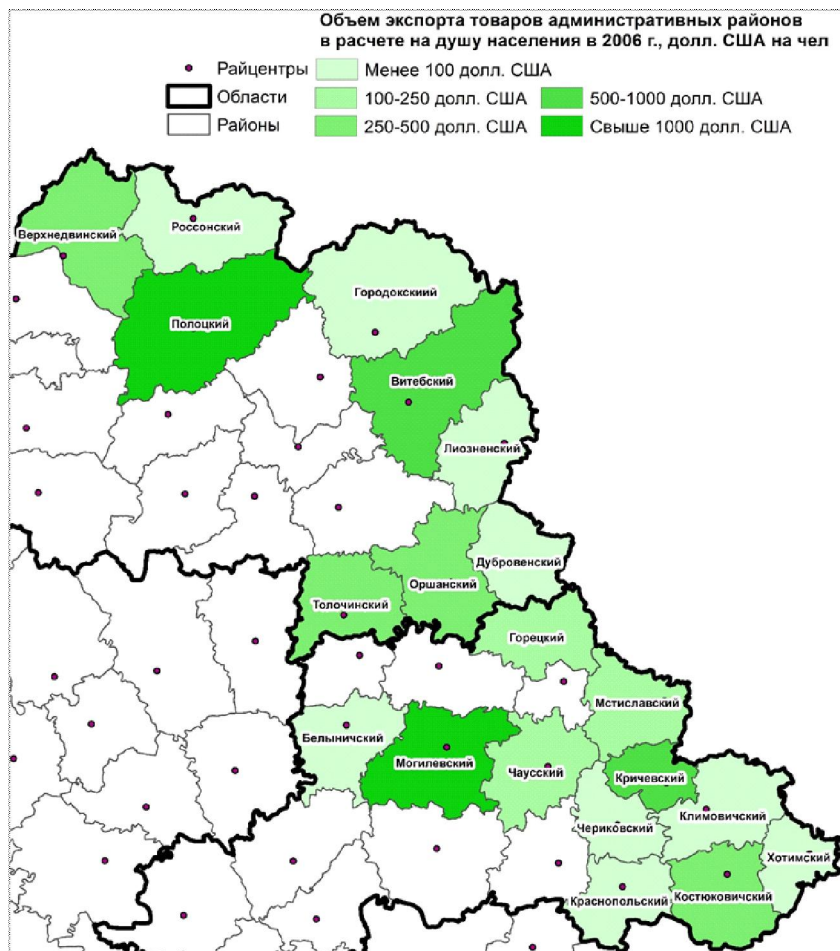


Рис. 11.10. Объем экспорта товаров административных районов в расчете на душу населения в 2006 г., долл. США на чел.
[по Национальный статистический...]

ничский, Чаусский, Лиозненский, Чериковский, Россонский, Краснопольский, Мстиславский, Хотимский) объемы экспорта не превышали 5 млн. долл. США.

Стоит отметить высокий уровень концентрации экспортного потенциала в Витебской и Могилевской областях. В 2006 г. удельный вес Полоцкого района в общем объеме экспорта Ви-

тебской области составлял 77,2 %, а вместе с Витебским и Оршанским районами – 95,7 %. В Могилевской области удельный вес областного центра с прилегающим районом составил 48,2 %, на остальные рассматриваемые в исследовании районы приходилось всего 4,5 %. За период 2006–2019 гг. в территориальной структуре экспорта Витебской области произошли значительные сдвиги, выразившееся в снижении удельного веса Полоцкого района в областном объеме экспорта до 39,8 % и росте удельного веса Витебского района до 41,6 %. Суммарный удельный вес Витебского, Полоцкого и Оршанского районов в экспорте Витебской области составил 88,5 %. В Могилевской области продолжилось усиление концентрации экспортного потенциала в пределах Могилевского района: его удельный вес в экспорте области достиг 60,5 %. На фоне модернизации ОАО «Белорусский цементный завод» произошел рост удельного веса Костюковичского района до 4,9 %. На остальные рассматриваемые районы Могилевской области приходилось 3,6 % областного объема экспорта.

Распределение подушевых значений объемов экспорта по административным районам имеет несколько иную картину по сравнению с совокупными объемами экспорта (рис. 11.10).

В 2006 г. с большим отрывом лидировал Полоцкий район (8 534 долл. США/чел.). Объем экспорта свыше 500 долл. был отмечен в Могилевском (1 537 долл. США/чел.), Витебском (916 долл. США/чел.) и Кричевском (689 долл. США/чел.) районах. В ряде районов (Россонском, Климовичском, Городокском, Бельничском, Краснопольском, Дубровенском, Хотимском, Лиозненском и Чериковском) подушевой объем экспорта не достигал 100 долл. США/чел.

За 2006–2019 гг. большинство рассматриваемых районов наращивали экспортный потенциал, обеспечив прирост подушевых объемов экспорта (рис. 11.11). Исключением стали Полоцкий (-5 117 долл. США/чел.), Кричевский (-244 долл. США/чел.) и Мстиславский (-184 долл. США/чел.) районы, которые сократили объемы экспорта на душу населения. Наибольшие приросты подушевых объемов экспорта были отмечены в Костюковичском (+4 640,4 долл. США/чел.), Верхнедвинском (+2 074,7 долл. США/чел.), Могилевском (1 720,7 долл. США/чел.), Витебском (922,5 долл. США/

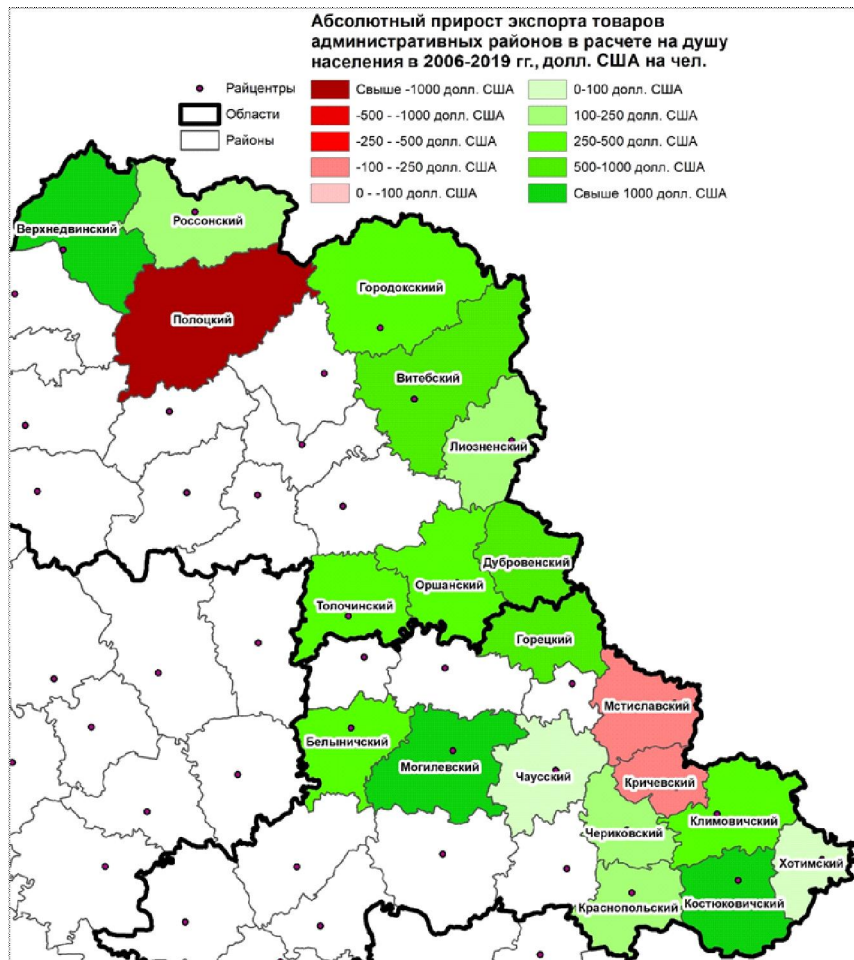


Рис. 11.11. Абсолютный прирост экспорта товаров административных районов в расчете на душу населения в **2006–2019** г., долл. США на чел.
[по Национальный статистический...]

чел.), Дубровенском (888,6 долл. США/чел.) и Горецком (768,5 долл. США/чел.) районах.

С учетом сложившихся тенденций развития экспорта лидером среди рассматриваемых административных районов в 2019 г. по подушевому значению (рис. 11.12) стал Костюковичский район (4 993,2 долл. США/чел.). За ним следуют Полоцкий (3 417,7

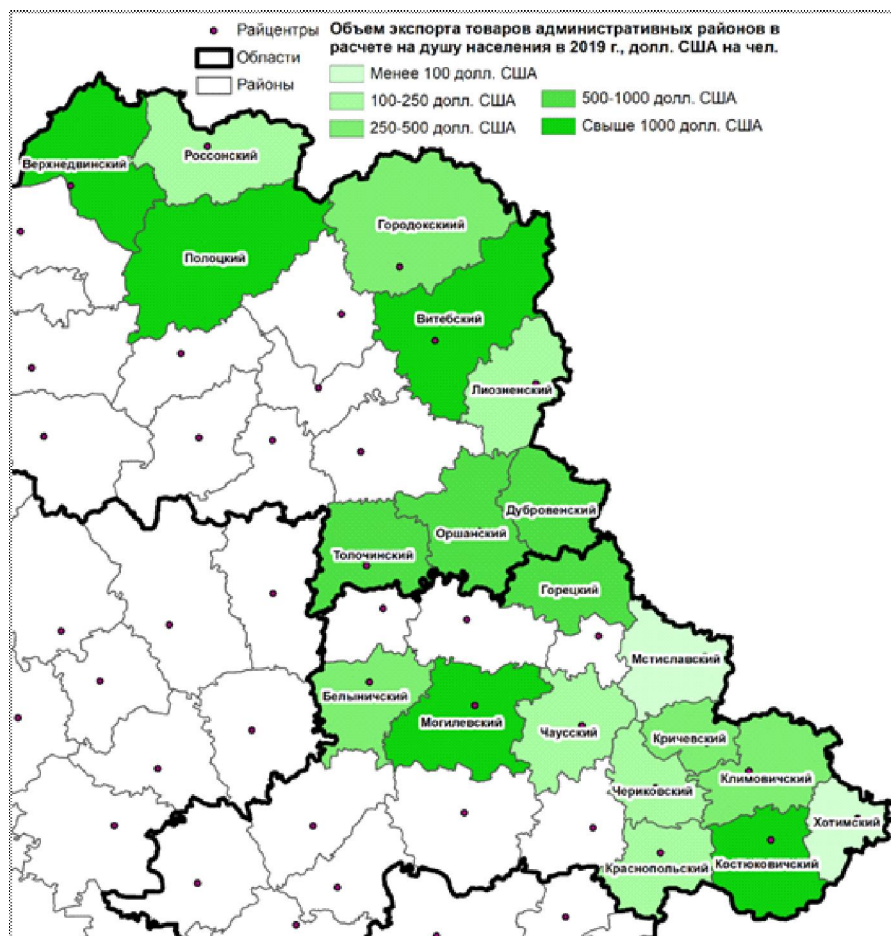


Рис. 11.12. Объем экспорта товаров административных районов в расчете на душу населения в 2019 г., долл. США на чел.
 [по Национальный статистический...]

долл. США/чел.), Могилевский (3257,8 долл. США/чел.), Верхнедвинский (2326,5 долл. США/чел.) и Витебский (1838,7 долл. США/чел.) районы. Экспортный потенциал Горецкого, Дубровенского, Оршанского и Толочинского районов был ограничен пределами 500–1000 долл. США/чел. У ряда районов (Чаусский, Россонский, Костюковичском, Чериковский, Лиозненский, Мстиславский,

Хотимский) подушевые объемы экспорта не превышают 250 долл. США/чел., что обусловлено низкой экономической активностью хозяйствующих субъектов и отсутствием крупных промышленных предприятий с экспортными возможностями.

Подытоживая полученные результаты территориальной дифференциации внешнеторговой деятельности, представим их в виде обобщенной группировки рассматриваемых административных районов (рис. 11.13). В основу группировки положены два усредненных за период 2015–2019 гг. показателя: величина сальдо внешней торговли (как показатель, отражающий соотношение между экспортом и импортом) и подушевая величина внешнеторгового оборота (как показатель, отражающий внешнюю открытость района и его вовлеченность во внешнеторговую деятельность).

На основании показателя сальдо внешней торговли были выделены два типа районов: экспортоориентированные (тип 1) и импортозависимые (тип 2). В рамках выделенных типов рассматриваемые административные районы были разделены на три группы: с высоким (внешнеторговый оборот свыше 2 000 долл. США/чел.), средним (1 000 – 2 000 долл. США/чел.) и низким (менее 1 000 долл. США/чел.) внешнеторговым потенциалом.

Большинство рассматриваемых районов относятся к экспортоориентированным, что обусловлено превышением объемов экспорта над импортом и обеспечивает положительное сальдо внешнеторгового оборота. В большинстве районов (Верхнедвинском, Россонском, Городокском, Лиозненском, Дубровенском, Бельничском, Горецком, Мстиславском, Кричевском, Климовичском, Краснопольском, Хотимском) отсутствуют крупные промышленные предприятия, а предприятия пищевой промышленности работают на отечественном сырье. Поставки же импортных комплектующих осуществляются через региональных импортеров, которые обычно располагаются в крупных городах. Наиболее высокий внешнеторговый потенциал сконцентрирован в Могилевском, Витебском и Костюковичском районах. Однако если Могилевский и Витебский районы имеют диверсифицированную структуру промышленности, то в Краснопольском районе внешнеторговый потенциал практически полностью завязан на ОАО

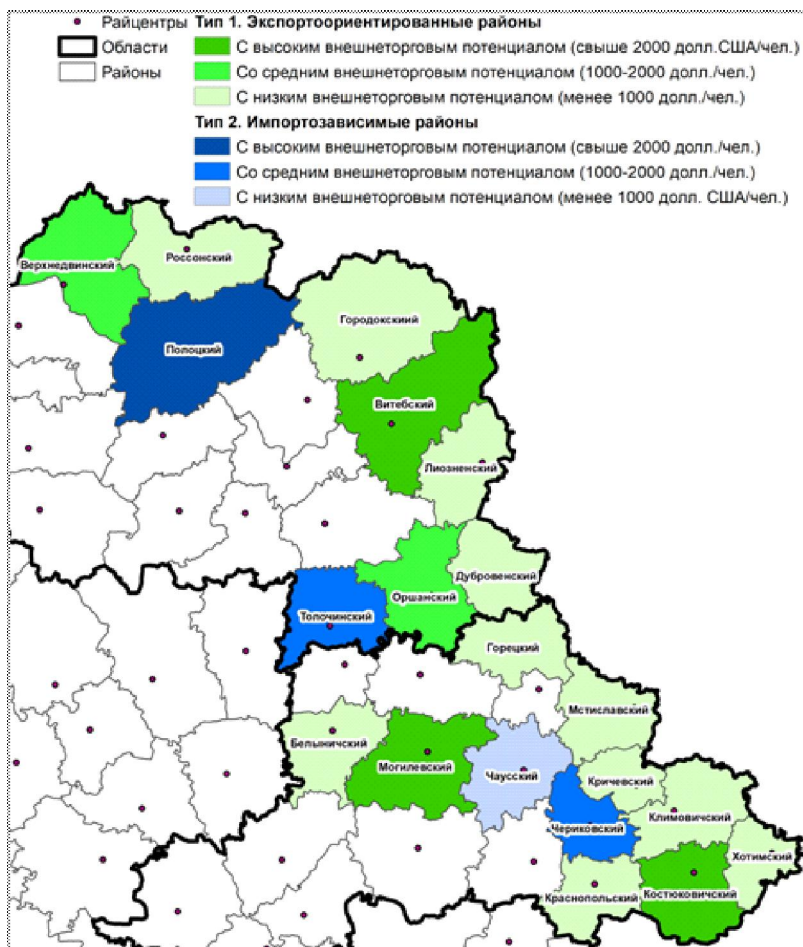


Рис. 11.13. Группировка административных районов белорусско-российского приграничья по особенностям внешнеторговой деятельности [по Национальный статистический...]

«Белорусский цементный завод» (импорт энергоносителей и экспорт цемента и строительных материалов). Особое внимание в последние годы уделяется развитию Оршанского района, который наряду с Верхнедвинским районом имеет более низкие объемы внешнеторгового оборота на душу населения (1 000 – 2 000 долл. США/чел.).

Среди импортозависимых регионов наибольший внешнеторговый потенциал имеет Полоцкий район, который во многом связан на деятельности ОАО «Нафтан». Реализация крупного инвестиционного проекта на территории Чериковского района – строительство солнечной электростанции – привело к значительному росту поставок комплектующих для этих целей, в результате чего район попал в категорию импортозависимых. Толочинский район, на территории которого расположено достаточно крупное машиностроительное предприятие ОАО «Амкодор-КЭЗ», имеет отрицательное сальдо внешней торговли за счет поставок импортных комплектующих для производимых здесь экскаваторов, которые реализуются преимущественно на внутреннем рынке Беларуси. Остальные районы имеют низкий внешнеторговый потенциал и не могут в значительной степени оказывать влияние на внешнюю торговлю Витебской и Могилевской областей.

Подводя итог, стоит сказать, что Витебская и Могилевская области по своему социально-экономическому развитию достаточно близки между собой и в целом отстают по экономическому потенциалу от других регионов республики. В территориальной структуре внешней торговли наблюдается высокая концентрация экспорта и импорта в региональных центрах и прилегающих к ним районах (Витебский и Могилевский районы), а также в крупных промышленных центрах (Полоцкий и Оршанский районы, в меньшей степени – Костюковичский, Кричевский и Толочинский районы). В остальных районах потенциал для развития внешнеторговой деятельности ограничен имеющимся уровнем промышленного потенциала, который находится на низком уровне. Кроме того, на развитие внешней торговли в отдельные периоды оказывает влияние реализация инвестиционных проектов и проведение модернизации промышленных предприятий, в результате чего увеличивается импорт инвестиционных товаров (прежде всего, станков и оборудования).

По результатам анализа динамики развития и современного состояния внешнеторговых отношений в регионах белорусско-российского приграничья можно сделать вывод о том, что влияние межстоличного положения на внешнеторговый комплекс пригра-

ничья в значительной степени не прослеживается. На наш взгляд, это связано с отсутствием гармонизированной политики регионального развития в Беларуси и Российской Федерации, которая бы рассматривала трансграничные регионы как единое целое. Особенно это актуально вследствие наличия у руководства Союзного государства планов по дальнейшей интеграции стран, так как регионы белорусско-российского приграничья по обе стороны отстают по основным параметрам социально-экономического развития не только от передовых регионов, но и от средне-страновых показателей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Агафонов Н.Т., Павчинский Б.Р. Москва–Ленинград: производственно-территориальная система? // Вест. Моск. ун-та. 1972. №4. С. 55–60.

Алаев Э.Б. Социально-экономическая география. Понятийно-терминологический словарь. М.: Мысль, 1983. 350 с.

Александрова А.Ю. Москва в системе глобальных городов как туристских дестинаций // География и регион: материалы междунар. науч.–практ. конф. Пермь, 2015. Т. VI: Туризм. С. 9–15.

Алексеев Л.В. Смоленская земля в IX–XIII вв. Очерки истории Смоленщины и Восточной Белоруссии. М: Наука, 1980. 260 с.

Андросов В. Хозяйственная статистика России. М., Тип. С. Селивановского. 1827. 312 с.

Антипова Е.А. 30 лет демографической динамики белорусско-российского приграничья: главные пространственные тренды. Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации. Тридцать лет постсоветских границ: сборник статей по материалам VI Междунар. науч.-практ. конф., Курск, 23–25 сентября 2021 г. / Курск. гос. ун-т.; редкол.: Л.И. Попкова, С.Г. Казаков. Курск, 2021а. С. 242–250.

Антипова Е.А. Геодемография Беларуси в XXI веке: сравнительно-географический анализ городского и сельского населения // Вестник БГУ. Серия 2. Химия. Биология. География. 2014. № 3. С. 91–98.

Антипова Е.А. Динамика численности населения межстоличья белорусско-российского приграничного региона в XXI веке. Социально-экономическая география: история, теория, методы, практика 2021: сборник научных статей: под ред. А.П. Катровского, В.Е. Шувалова, А.А. Агирречу. Смоленск: Изд-во Смоленского государственного университета, 2021б. С. 222–229.

Антипова Е.А. Диспропорции в развитии регионов Беларуси в XXI веке. Регионы в условиях глобальных изменений: материалы IV международной научно-практической конференции; под ред. Г. М. Федорова, Л. А. Жиндарева, А. Г. Дружинина, Т. Пальмовского. Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, 2020. Т. 1. С. 22–28.

Антипова Е.А. Региональные особенности демографического развития Республики Беларусь. Состояние и перспективы демографического развития Республики Беларусь; под общ. Ред. Т.Н. Мироновой, С.В. Рязанцева. Мн., 2017. С. 100–122.

Антипова Е.А., Катровский А.П. Межстоличье как особое состояние и фактор развития российско-белорусского приграничья: постановка проблемы // Актуальные проблемы теории и практики управления. Сборник научных статей IX Международной научной конференции. Курск, 2019. С. 25–31.

Антипова Е.А., Фокеева Л.В., Губарева Ю.А. Пространственная структура демографического развития белорусско-российского приграничного региона // Вестник БГУ. Сер. 2. Химия, Биология, География. 2013. № 1. С. 103–108.

Антипова Е.А. Шавель А.Н., Запрудский И.И. Межстоличное ЭГП как фактор социально-экономического развития белорусско-российского приграничья. Политическая география и геополитика в России: исторический опыт и современность: материалы Международной научной конференции, посвященной 150-летию со дня рождения выдающегося российского географа В. П. Семёнова-Тян-Шанского / Санкт-Петербург, СПбГУ. 8–9 апреля 2021. СПб.: изд-во ВВМ, 2021. С. 346–355.

Антипова Е.А., Шавель А.Н., Запрудский И.И., Безрученок А.П. Экономико-географическая оценка демографической ситуации и экономического потенциала межстоличья белорусско-российского приграничного региона // Журнал Белорусского государственного университета. География. Геология. 2021. № 2. С. 63–81.

Артеменков М.Н., Сухова Е.Е. Трансформация образовательных стратегий выпускников школ в условиях распространения коронавируса Covid-19: региональный аспект // Региональные исследования. 2020. № 2 (68). С. 111–120.

Артоболевский С.С., Бородина Т.Л., Волкова И.Н., Глезер О.Б., Ханташкеева Т.В., Часовский В.И. Российско-белорусское пригра-

ничное сотрудничество (результаты экспедиционных исследований в Смоленской и Могилевской областях) // Псковский региональный журнал. 2006. № 2. С. 152–163.

Атлас автодорог России, стран СНГ и Балтии (приграничные районы). М.: АСТ. 2020. 143 с.

Атлас Смоленской области; ред. М.А. Медведев. М.: Вентана-Граф, 1997. 36 с.

Бабурин В.Л. Инновационные циклы в экономике. М.: Эдиториал УРСС. 2002. 120 с.

Бабурин В.Л. Межстоличье: ядра концентрации и внутренняя периферия на стыке Белоруссии, России и Украины // География в школе. 2021. № 4. С. 14–19.

Бабурин В.Л., Земцов С.П. Инновационный потенциал регионов России: монография. М.: «КДУ», «Университетская книга», 2017. 358 с.

Бакланов П.Я. Пространственное развитие региона: основные принципы и подходы к анализу и оценкам // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2017. № 6. С. 4–12.

Бакланов П.Я. Структурные особенности и потенциал развития приграничных и трансграничных районов: теоретические аспекты // Региональные исследования. 2018. № 3 (61). С. 19–24.

Баранский Н.Н. Об экономико-географическом изучении городов. Избранные труды: Становление советской экономической географии. М.: Мысль, 1980. С. 204–254.

Баранский Н.Н. Экономико-географическое положение. Избранные труды: Становление советской экономической географии. М.: Мысль, 1980. С. 128–159.

Безрученко А.П. Транспорт и мобильность в приграничье Беларуси до и во время COVID-19: общественно-географические аспекты. Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации. Тридцать лет постсоветских границ: сборник статей по материалам VI Междунар. науч.-практ. конф., Курск, 23-25 сентября 2021 г. / Курск. гос. ун-т.; редкол.: Л.И. Попкова, С.Г. Казаков. Курск, 2021. С. 94–107.

Бернштейн-Коган С.В. Путь из варяг в греки // Вопросы географии. № 20. Историческая география СССР. М.: Географгиз, 1950. С. 239–270.

Богатуров А.Д., Косолапов Н.А., Хрусталеv М.А. Очерки теории и политического анализа международных отношений. М., 2002. с. 112–128.

Бродель Ф. Время мира. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т. 3. М.: Изд-во «Весь Мир», 2007. 752 с.

Бухарин Н.И. Проблемы теории и практики социализма. М.: «Политиздат», 1989. 511 с.

Бухвальд Е.М. Управление пространственным развитием российской экономики: цели и инструменты // Управленец. 2020. Т. 11. № 6. С. 2–14.

Валлерстайн И. Периферия. – Экономическая теория. Под ред. Дж. Итуэлла, М. Милгейта, П. Ньюмена. М., 2004. с. 671.

Верхнее Поднепровье и Белоруссия. Полное географическое описание нашего Отечества / Сост.: В.П. Семенов (Тян-Шанский), И.В. Довнар-Запольский, Д.З. Шендрик и др. Минск: БелЭн, 2006.

Восток/Запад: Региональные подсистемы и региональные проблемы международных отношений. Учебное пособие ; под ред. А.Д. Воскресенского. М.: Московский государственный институт международных отношений (Университет); «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2002. 528 с.

Гапеев А.М., Кононов В.В. Водно-транспортные соединения России в XVII–XIX вв. // Журнал университета водных коммуникаций. 2009. № 1. С. 6–21.

Головных Г.Я. Российско-белорусское приграничье в контексте территориальной интеграции // Вестник Российского гуманитарного научного фонда. 2002. № 1. С. 181–186.

Гольц Г.А. Гужевой транспорт и гужевые пути сообщения (исторический очерк) // Россия и современный мир. 2007. №1. С. 119–139.

Государственный водный кадастр. Водные ресурсы, их использование и качество вод (за 2020 год). Издание официальное. Минск 2021. 223 с.

Готтман Ж. Столичные города // Логос. 2013. №4. С. 15–38.

Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. М.: ГУ ВШЭ, 2000. 495 с.

Грицай О.В., Иоффе Г.В., Трейвиш А.И. Центр и периферия в региональном развитии. М.: Наука, 1991. 167 с.

Гурьянов Т.И. Совершенствование методики оценки состояния потребительского рынка // Казанская наука. 2012. № 7. С. 64–67.

Давыденко О.В. Агроклиматическое районирование Беларуси в условиях изменения климата // Вестник БГУ. Сер. 2: Химия. Биология. География. 2009. №1. С.106–111.

Данильченко В.А. Факторы развития регионального потребительского рынка // Региональная экономика: теория и практика. 2013. № 6 (295). С. 39–44.

Даньшин А.И. Изменения в сельскохозяйственном использовании земель во второй половине XIX в. // Творческое наследие В. Чаславского и современность. / Материалы научно-практической конф., посвященной 170-летию В.И. Чаславского (Смоленск, 17 декабря 2004 г.). Смоленск: Универсум, 2004. С. 51–58.

Даньшин А.И. Инновации как фактор эволюционных изменений сельского хозяйства в депрессивных регионах // Регионы в условиях глобальных изменений. Балтийский регион – регион сотрудничества – IV: материалы IV международной научно-практической конференции. Т. 1. Калининград: Издательство Балтийского федерального университета им. Иммануила Канта, 2020. С. 162–167.

Даньшин А.И. Сельское хозяйство Смоленской области в межъядерном пространстве Минской и Московской агломераций. Социально-экономическая география: история, теория, методы, практика 2021 ; под ред. А.А. Агирречу, А.П. Катровского, В.Е. Шувалова. Смоленск: Изд-во Смоленского государственного университета, 2021. С. 251–258.

Даньшин А.И., Аксенова Е.А. Городское сельское хозяйство: подходы к изучению (на примере Московской агломерации). Многообразие городских миров: история, теория, практика. Сб. статей Всеросс. научн. конф. с междунар. участием, посвящ. 90-летию со дня рождения проф. Е.Н. Перцика ; под ред. А.Г. Махровой. М.: Геогр. ф-т МГУ, 2021. С. 35–41.

Даньшин А.И., Радикевич А.В. Метод экономико-географического профилирования сельского хозяйства для территорий с контрастными показателями развития // Вестник Санкт-Петербургского университета. Науки о Земле. 2022. №1. С. 97–113.

Дворядкина Е.Б., Лавщенко С.П. Классические подходы к исследованию локальных рынков в региональной экономике // Естественно-гуманитарные исследования. 2020. № 32 (6). С. 135–139.

Демьянов С.А. Негативные последствия пандемии COVID-19 для белорусского туристического рынка // Туризм и гостеприимство. 2020. № 2. С. 64–69.

Ден В.Э. Очерки по экономической географии. Часть 1. Мировое хозяйство. СПб, 1908.

Довнар-Запольский М.В. СССР по районам. Западный район : (Белорусская ССР и Западная область РСФСР). Москва; Ленинград: Гос. Изд-во, 1928. 107 с.

Евдокимов М.Ю. и др. География Смоленской области. Смоленск: Универсум, 2012. 256 с.

Железные дороги России к 1914 г./ Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. М.: БРЭ- 1994. С. 8–9.

Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении. Литовское и белорусское полесье. Т. 3. СПб-Москва, 1882. 490 с.

Занадворов В.С., Занадворова А.В. Экономика города. М.: Академкнига, 2003. 272 с.

Западное порубежье России: моделирование развития и обеспечение экономической безопасности: моногр. / Г.М. Федоров [и др.]. Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, 2020. 319 с.

Запрудская Т.В. Географические особенности размещения и функционирования аэропортов и аэродромов в Республике Беларусь. Социально-экономическая география в XXI веке: новые реалии и практические возможности. Минск: БГУ, 2022. С. 61–64.

Запрудский И.И. Группировка межстоличных регионов Белорусско-российского приграничья по уровню промышленного развития за период 2006–2019 гг. Социально-экономическая география в XXI веке: новые реалии и практические возможности. Минск, 2022. С. 65–69.

Запрудский И.И. Тенденции и особенности промышленного развития межстоличных регионов белорусско-российского приграничья // Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации. Тридцать лет постсоветских границ. Курск, 2021. С. 113–123.

Запрудский И.И. Территориально-отраслевые сдвиги в промышленности Республики Беларусь в постсоветский период // Региональные исследования. 2018. № 2 (60). С. 101–110.

Заяц Д.В. Демографические проблемы российско-белорусского пограничья. Российско-белорусское приграничье: проблемы и перспективы развития : сборник материалов международной научной конференции, Смоленск, 13–14 октября 2016 года. Смоленск: Универсум, 2016. С. 200-211.

Зотова М.В., Колосов В.А., Гриценко А.А., и др. Территориальные градиенты социально-экономического развития российского приграничья // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2018. № 5. С. 7–21.

Исаченко А. Г. География в современном мире: Кн. для учителя. М.: Просвещение, 1998. 160 с.

Каганский В.Л. Географические границы: противоречия и парадоксы // Географические границы. М.: Изд-во МГУ, 1982. С. 7–19.

Катровский А.П. Разграничение зон влияния Москвы и Ленинграда (на примере учебно-профессиональной миграции) // Вестник Московского университета. Серия 5: География. 1983. № 2. С. 37–41.

Катровский А.П. Российско-белорусское приграничье: современное состояние и перспективы развития // Миграция и пограничный режим: Беларусь, Молдова, Россия и Украина. Под общей редакцией С.И. Пирожкова. Киев, 2002. С. 45–56.

Катровский А.П. Социально-экономическая деградация российско-белорусского приграничья: иной взгляд на проблему // Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации. Тридцать лет постсоветских границ. Сборник статей по материалам VI международной научно-практической конференции. Курск, 2021. С. 131–148.

Катровский А.П. Трансформация без модернизации: проблемы развития приграничных с Республикой Беларусь регионов России. Балтийский регион – регион сотрудничества – 2019 : Материалы III международной научно-практической конференции, Калининград, 27–31 августа 2019 года. Калининград: Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта, 2019. С. 56–67.

Катровский А.П., Антипова Е.А. Межстоличье как особое состояние и фактор развития российско-белорусского приграничья: постановка проблемы. Актуальные проблемы теории и практики управления: сборник научных статей IX Международной научной конференции / Курск: Закрытое акционерное общество «Университетская книга», 2019. С. 25–31.

Катровский А.П., Нижникова А.К. Российско-белорусское пригранижье как межстоличный регион // Наука. Инновации. Технологии. 2021. № 1. С. 65–88.

Киселева Н.Н. Методология исследования пространственной организации промышленности: монография. Пятигорск: РИА-КМВ, 2016. 92 с.

Киселева Н.Н. [и др.] Территориально-производственные комплексы как форма пространственной организации производства: эволюция и перспективы развития // Региональная экономика и управление: 70 Интеллект. Инновации. Инвестиции / Intellect. Innovations. Investments. 2021. № 5.

Кожиева Ф.А. Региональное развитие в контексте теории полюсов роста // Фундаментальные исследования. 2015. № 11–3. С. 574–578.

Колосов В.А., Зотова М.В., Вендина О.И., Себенцов А.Б. Российское пограничье: современные вызовы и подходы к изучению // Вопросы географии. Сб. 141. М.: Изд. Дом «Кодекс», 2016. С. 234–256.

Комплексные пространственные исследования: Коллективная монография для студентов и аспирантов экономических вузов / А.А. Адамеску [и др.]; Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. М.: ВАВТ, 2019. 371 с.

Корнилова О.В. Как строили первую советскую автомагистраль (1936–1941 гг.). Смоленск: Свиток, 2014. 245 с.

Красноперов И.М. Очерки промышленности и торговли Смоленского княжества с древнейших времен до XV в. // Историческое обозрение: Сборник Исторического общества при имп. С.-Петербур. ун-те.: Т. 7. 1894, С. 64–111.

Кузавко А.С. Влияние фактора межстоличного положения региона на потребительское поведение его резидентов // Экономический журнал. 2021. № 3 (63). С. 6–16.

Кузавко А.С., Катровский А.П., Ридевский Г.В. Эволюция потребительского рынка Днепро-Двинского региона. Смоленск: Изд-во СмолГУ, 2019. 160 с.

Курдовъ К.М., Ивановскій А.А. Географія Россіи. М.: типография И.Д. Сытина, 1918. 244 с.

Лебедев С.Д. Методология анализа культуры (социально-когнитивный аспект). Белгород: Изд-во БелГУ, 2003. 44 с.

Лебедев С.Д. Религиозная и светская культуры как типы систем социального знания. Белгород: Изд-во БелГУ, 2003. 48 с.

Леонтьева Л.С., Конотопов А.И., Ильин А.Б. Управление пространственными инновациями: монография. М.: Изд-во МИИГА-иК, 2016. 141 с.

Лёш А. Пространственная организация хозяйства: пер. с нем.; под редакцией академика А. Г. Гранберга. М.: Наука, 2007. 663 с.

Лихорадова И.Н., Бочарова И.М., Шевченко В.Н. Развитие дорожного строительства во второй половине XIX начале XX вв. // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2021. №2. С. 136–139.

Мажар Л.Ю., Щербакова С.А. Развитие трансграничного туризма как направление модернизации туристско-рекреационной деятельности в российско-белорусском приграничье // Региональные исследования. 2018. №3. С. 115–125.

Максимов А.Н., Белякова Н.Ю. Анализ влияния пандемии COVID-19 на внутренний и въездной туризм в России и перспективы наращивания конкурентного потенциала отрасли // Мониторинг экономической ситуации в России Тенденции и вызовы социально-экономического развития. 2020. № 16 (118). С. 23–33.

Манаков А.Г., Евдокимов С.И., Григорьева Н.В. Западное побережье России: географические аспекты становления и развития Псковского региона. Псков: Изд-во Псковского госуниверситета, 2010. 215 с.

Манаков А.Г., Мартынов В.Л., Дементьев В.С. Историческая география Северо-Запада России: население и пути сообщения: монография. Псков. 2017. 303 с.

Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Историческая география путей сообщения Северо-Запада: «время железных дорог» (вторая

половина XIX в. – первая половина XX в.) // Псковский регионологический журнал. 2017а. № 4 (32). С. 83–105.

Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Историческая география путей сообщения Северо-Запада России: догосударственный и Киево-Новгородский этапы (с V–VI по XVII вв.) // Псковский регионологический журнал. 2017б. № 1 (29). С. 92–111.

Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Историческая география путей сообщения Северо-Запада России: московский этап (XVI–XVII вв.) // Псковский регионологический журнал. 2017в. № 2 (30). С. 61–73.

Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Историческая география путей сообщения Северо-Запада России: «эпоха каналов» (XVIII–первая половина XIX вв.) // Псковский регионологический журнал. 2017г. № 3 (31). С. 119–137.

Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Историческая география Северо-Запада России: учеб. Пособие. СПб.: Изд-во РГПУ им. А.И. Герцена, 2021. 336 с.

Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Основные направления и особенности развития транспортной системы Северо-Запада России во второй половине XX—начале XXI веков // Вестник Тверского государственного университета. Серия: География и геоэкология. 2017д. № 2. С. 6–22.

Менделеев Д. Къ познанію Россіи. СПб.: изд-во А.С. Суворина, 1907. 157 с.

Месарович М., Мако Д., Такахара И. Теория иерархических многоуровневых системы. Москва: Мир, 1973. 344 с.

Мещеряков Ю. А. Рельеф СССР. М.: Мысль, 1972. 498 с.

Миньяр-Белоручев К.В. Ядро и периферия системы международных отношений: характер взаимодействия // Новая и новейшая история. 2019. №6. С. 5–18.

Модернизация и структурные трансформации российско-белорусского приграничья; под ред. Катровского А.П., Ковалева Ю.П., Яськовой Т.И. Смоленск: Универсум. 2018. 376 с.

Морачевская К.А. Приграничность и периферийность как факторы развития приграничных с Белоруссией регионов России: дис. ... канд. геогр. наук. М., 2013. 196 с.

Национальный атлас Беларуси. Минск: Белкартография, 2002. 292 с.

Национальный атлас России: В 4 томах. Том 2. Москва: Роскартография, 2008. 495 с.

Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И. Россия между двумя столицами: специфика территориальных сдвигов // Региональные исследования. 2013. №4. С. 31–43.

Окунев И. Ю. Столицы в зеркале критической геополитики. М.: Аспект-пресс, 2017. 208 с.

Окунев И.Ю., Остапенко Г.И. Семиотика столиц. М.: «МГИМО-Университет», 2021. 291 с.

Пирожник И.И., Озем Г.З., Шадраков А.В., Шавель А.Н., Хрущев С.А., Морачевская К.А. Экономико-географические факторы трансграничного сотрудничества Беларуси и России // Региональные исследования. 2009. № 6 (26). С. 55–61.

Повесть временных лет / Пер. с древнерусского Д.С. Лихачева, О.В. Творогова. СПб.: Вита Нова, 2012. 512 с.

Приваловская Г.А., Чистобаев А.И. и др. Биполярная территориальная система Москва–Санкт-Петербург: методологические подходы к изучению. Москва, 1994. 158 с.

Пригожин И., Стенгерс И. Время. Хаос. Квант. М.: Прогресс, 1994. 266 с.

Природно-сельскохозяйственное районирование и использование земельного фонда СССР. М.: Колос, 1983. 336 с.

Проскурнова К.Ю. Эволюция взглядов на факторы пространственного размещения производительных сил: от материальных факторов к институтам. // Интеллект. Инновации. Инвестиции. 2021. № 5. С. 64–71.

Путешествие из Петербурга в Москву: 222 года спустя. Кн. 1: Два столетия российской истории между Москвой и Санкт-Петербургом / сост. и науч. ред. Т.Г. Нефедова, А.И. Трейвиш. М.: ЛЕНАНД, 2015. 240 с.

Путешествие из Петербурга в Москву: 222 года спустя. Кн. 2. Путешествие из Петербурга в Москву в XXI веке (по итогам экспедиции 2013 года) / сост. и науч. ред. Т.Г. Нефедова, А.И. Трейвиш. М.: ЛЕНАНД, 2015. 352 с.

Радищев А.Н. Избранные произведения. М.-Л.: “Гослитиздат”, 1949.

Развитие агропромышленного комплекса РСФСР. Статистический сборник / Госкомстат РСФСР. М.: Республиканский информационно-издательский центр, 1991. 379 с.

Раимов Т. Столицы как объект экономико-географического исследования // Вест. Моск. ун-та. Сер. 5. Геогр. 1971. №5. С. 32–37.

Родионова И.А., Рубцов В.А., Трофимов А.М. Классификация стран мира, отражающая тенденции глобального процесса индустриализации // Вестник РУДН. сер. Экономика. 2004. 1 (10). С. 42–54.

Родоман Б.Б. Территориальные ареалы и сети : Очерки теоретической географии Смоленск: Ойкумена, 1999. 256 с.

Российское пограничье: вызовы соседства; под ред. В.А. Колосова. М.: ИП Матушкина, 2018. 562 с.

Российско-белорусское приграничье: двадцать лет перемен. Смоленск, Универсум, 2012. 288 с.

Россия. Полное географическое описание нашего Отечества: настольная и дорожная книга для русских людей. Верхнее Поднепровье и Белоруссия, Т. 9 СПб., 1905. 619 с.

Росман В. Столицы: их многообразии, закономерности развития и перемещения. М.: Изд-во Института Гайдара, 2013. 336 с.

Самойлова Н.А. Генезис экономического пространства территории // Архитектура и строительство России. 2009. № 11. С. 3–12.

Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. М.: Мысль, 1973. 559 с.

Саушкин Ю.Г., Глушкова В.Г. Москва среди городов мира. М.: Мысль, 1983. 283 с.

Сельское хозяйство СССР: Статистический сборник / Госкомстат СССР. М.: Финансы и статистика, 1988. 535 с.

Сиверц-ван-Рейзена Я.В. Цивилизация и хаос. Социология общего дела, поисковые процессы и системы. М.: Фонд «Новое тысячелетие». 2008.

Синицин Н.А. Районирование поверхности демографического потенциала межстоличья России и Белоруссии // Региональные исследования. 2021. № 2. С. 32–47.

Смоленск. Краткая энциклопедия. Смоленск: Траст-Имаком, 1994. 576 с.

Смоленская область. Энциклопедия. Т. II. СГПУ, 2003. 624 с.

Соловьев Я.А. Соловьев Я.А. Настоящее и будущее Смоленской губернии. Экономический указатель. 1857. № 11.

Социально-экономическая география: понятия и термины. Словарь-справочник. Отв. ред. А.П. Горкин. Смоленск: Ойкумена, 2013. 328 с.

Староосвоенные районы в пространстве России: история и современность: сост. и науч. ред. Т.Г. Нефедова, ред. Старикова. М.: Товарищество научных изданий КМК, 2021. 379 с.

Стрелецкий В.Н. Феномен столичности в исторической географии полицентрических стран зарубежной Европы (на примере Германии). Социально-экономическая география: история, теория, методы, практика. Смоленск, 2016. С. 109–116.

Тархов С.А. Географические типы столиц // Меняющаяся география зарубежного мира. Т. 17. Москва–Смоленск: Ойкумена, 2007. С. 123–145.

Трансграничный регион: понятие, сущность, форма: монография. Владивосток: Дальнаука, 2010. 276 с.

Транспорт и развитие туризма в приграничных с Белоруссией регионах России; под ред. А.П. Катровского, Ю.П. Ковалева и Т.И. Яськовой. Смоленск: Универсум, 2019. 260 с.

Трейвиш А.И. Неравномерность и структурное разнообразие пространственного развития экономики как научная проблема и российская реальность // Пространственная экономика. 2019. том 15. № 4. С. 13–35.

Трейвиш А.И. Столицы и границы: географические отношения и мобильность. Социально-экономические, геополитические и социокультурные проблемы развития приграничных районов России. 2016. С. 10–31.

Федотова П.И. География против истории. Был ли возможен торговый путь «из варяг в греки»? // Свободная мысль. 2019. № 1 (1673). С. 111–128.

Фенин К.В. Временная размерность теорий пространственного размещения экономики // Модели, системы, сети в экономике, технике, природе и обществе. 2013. № 3 (7). С. 121–125.

Физико-географический атлас мира (ФГАМ). М.: ГУГК 1964.

Фольк О.В. Методика организации выборочного статистического наблюдения в розничной торговле: дис. ... канд. экон. наук. Вологда, 2005. 164 с.

Цегельнюк В.А. Оценка влияния транспортных факторов на экономику дальневосточного межстоличья // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2016. № 4. С. 123–132.

Часовский В.И. Российско-белорусское приграничье: изменения в территориально-отраслевой структуре хозяйства в постсоветский период // Региональные исследования. 2010. № 2 (28). С. 82–90.

Чебанова Л.А., Сухинин С.А. Меж двух столиц себя не потерять: социально-экономический портрет и перспективы развития Тверской области // Псковский регионологический журнал. 2011. № 12. С. 27–40.

Человеческий капитал и социально-экономическое развитие регионов российско-белорусского приграничья: монография ; под ред. А.П. Катровского, Ю.П. Ковалева. Смоленск: Универсум, 2017. 364 с.

Шавель А.Н. Факторы развития внешней торговли в приграничных с Россией регионах Беларуси в условиях межстоличья / Балтийский регион – регион сотрудничества. Регионы в условиях глобальных изменений. Материалы IV международной научно-практической конференции. Отв. редактор А.А. Михайлова. 2020. С. 62–68.

Шавель А.Н. Экспортный потенциал и социально-экономическое развитие регионов российско-белорусского приграничья // Социально-экономическая география в XXI веке: новые реалии и практические возможности. Минск, 2022. С. 151–155.

Щербакова С.А. Влияние эффекта межстоличья на территориальную организацию туристско-рекреационной деятельности в российско-белорусском приграничье // Наука. Инновации. Технологии. 2020. № 2. С. 73–90.

Щербакова С.А. Формирование имиджа Смоленской области на туристском рынке России // Региональные исследования. 2013. № 4 (42). С. 109–113.

Щербакова С.А., Евдокимов М.Ю., Лёшина М.А. Туризм как перспективное направление деятельности в сельских территориях межстоличного пространства // Географическая среда и живые системы. 2021. № 4. С. 70–81.

Щукина А.С. Проблемы развития городских поселений, расположенных на железнодорожной магистрали Москва–Ленинград (на примере Калининской области): дисс. ... канд. геогр. наук. Москва, 1981. 200 с.

Экономическая безопасность регионов Западного побережья России. Монография / ред. Федоров Г.М. Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, 2021. 232 с.

«Эффект колеи»: традиционное и инновационное в развитии Смоленской области: монография ; под ред. А.П. Катровского и Т.И. Яськовой. Смоленск: Изд-во Смоленского государственного университета, 2021. 172 с.

Яковлева С.И. Оценка туристского потенциала столичных и межстоличных регионов России // Псковский регионологический журнал. 2017. № 1. С. 48–60.

Яковлева С.И. Примагистральные зоны: понятие, состав, функции // Региональные исследования. 2007. №1 (11). С. 15–24.

Яковлева С.А. Рекреационное освоение межстоличного региона как процесс укрепления гидрографической оси расселения (на примере Тверской области) // Региональные исследования. 2008. № 2. С. 39–45.

Яськова Т.И. Межстоличное положение как вызов социально-экономическому развитию российско-белорусского приграничья // Региональные исследования. 2021. № 2 (72). С. 74–85.

Яськова Т.И. Миграционное притяжение Москвы как фактор дестабилизации рынка труда российско-белорусского приграничья // Российско-белорусская интеграция: от идеи к воплощению. 2016. С. 105–108.

Яськова Т.И. Пристоличное положение как отражение взаимовлияния регионов: теоретический аспект // Региональные исследования. 2008. № 1 (16). С. 10–19.

Яськова Т.И. Пристоличное положение как фактор социально-экономического развития Смоленской области: дис. ... канд. геогр. наук. Смоленск, 2014. 183 с.

Яськова Т.И. Пристоличный регион как реципиент кризисных явлений: взгляд на проблему сквозь призму географической теории // Региональные исследования. 2010. № 1 (27). С. 29–38.

Яськова Т.И. Развитие Смоленщины в период осуществления Киевом столичных функций (IX–середина XII вв.): интерарельное положение // И.И. Орловский и современные проблемы краеведения. 2009. С. 372–378.

Яськова Т.И. Типология районов Смоленской области по положению в системе пространственных отношений «столица-пристоличный регион» // Региональные исследования. 2013. № 3 (41). С. 137–146.

Яськова Т.И. Трансформация системы сельскохозяйственно-го землепользования Смоленской области в контексте физического сжатия социально-экономического пространства российско-белорусского приграничья // Природа и общество: в поисках гармонии. 2017. № 3. С. 215–226.

Яськова Т.И. Участие московского капитала в инвестиционных проектах на территории Смоленской области. Актуальные вопросы социально-экономического развития России в XXI веке: аспиранты и студенты в научном поиске : Сборник научных статей, Смоленск, 20–21 ноября 2013 года. Смоленск: Универсум, 2013. С. 105–111.

Яськова Т.И. Факторы миграционной привлекательности столичного региона для населения малых городов Смоленской области. Малые города Смоленской области: от депрессии и стагнации к устойчивому развитию : сборник материалов конференции, Смоленск, 31 октября 2006 года. Смоленский гуманитарный университет. Смоленск: Универсум, 2006. С. 220–226.

1984 Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space at the Wayback Machine (archived 3 February 2013).

Friedmann J. Regional Planning and Nation-Building: An Agenda for International Research, Economic Development and Cultural Change, Oct., 1967, Vol. 16, No. 1 (Oct., 1967), pp. 119–129.

Friedmann J. Regional Planning in Post-Industrial Society: Some Policy Considerations. Journal of Farm Economics, Dec., 1963, Vol. 45, No. 5, Proceedings Number (Dec., 1963), pp. 1073–1079.

Giersch H. Aspects of growth, structural change, and employment: A Schumpeterian perspective, Kiel Working Paper, 1979, No. 89, Kiel Institute of World Economics (IfW), Kiel.

Hall P. The Changing Role of Capital Cities. McGill-Queen's University Press, 1993. P. 69-84.

Kraas F., Krafft T., Butsch C., Peters G., Ziemann A. Governing Emerging Megacities: Water, Health and Housing – Towards Quality of Life in Pune / India and Pearl River Delta / China, 2007. P. 36–37.

Saarinen J., Rogerson C., Hall M. Geographies of tourism development and planning // *Tourism Geographies*, 2017. V. 19. P. 307–317.

Smith N. Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space. University of Georgia Press, with a new foreword by the author and a foreword by David Harvey. 3rd ed, 2008. 307 p.

Szul R. ?wiatowy system polityczny. Struktury i idee [World political system. Structures and ideas]. *Studia Spo?eczne* 2010, 2-3: 47–76.

Антонов Е.В., Бабурин В.Л. и др. Города Запада России и Великая Отечественная война [Электр. ресурс]. Смоленск, Изд-во СмолГУ. 2021. 408 с. URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_47219264_38088967.pdf

Ассоциация туроператоров [Электр. ресурс]. URL: <https://www.atorus.ru/news/press-centre/new/53314.html>.

Белорусская железная дорога. Официальный сайт (расписание поездов). [Электр. ресурс]. URL: <https://pass.rw.by/ru/>.

БелТурист [Электр. ресурс]. URL: <https://beltourizm.by/turistam/news/kak-pandemiya-koronavirusa-povliyala-na-turizm-chto-zhdet-nas-v-2021/>

Витебский городской портал. Расписание движения поездов по станциям Витебск, Орша и Полоцк на лето-2019. [Электр. ресурс]. URL: https://gorodvitebsk.by/news/06-06-2019/raspisanie_poezdov_letu.

Витебский городской портал. Расписание движения пригородного и дачного транспорта в Витебске. [Электр. ресурс]. URL: https://gorodvitebsk.by/raspisanie_prigorodnogo_i_dachnogo_transtorta_v_vitebske.

Глобальные города мира. 2020 Рейтинг GaWC [Электр. ресурс]. URL: <https://www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/gawcworlds.html>

Державна служба статистики України [Электр. ресурс]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС). Доля продаж через Интернет в общем объеме оборота розничной торговли. [Электр. ресурс]. URL: <https://fedstat.ru/indicator/50236>

Информационный портал РБК. Пандемия коронавируса, 07.10.2020. [Электр. ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/politics/07/10/2020/5f7da11d9a79477b4276ed62>.

Карта несущей способности (нагрузок на ось) сети республиканских дорог Республики Беларусь в период весеннего паводка 2019 г. [Электр. ресурс]. URL: <https://draglain.by/n42279-kartanesuschej-sposobnosti.html>.

Карта радиоактивного загрязнения Чернобыльской зоны нуклидом цезий-137 на 1996 год [Электр. ресурс]. URL: File: Tchernobyl radiation 1996-ru.svg - Wikimedia Commons

Карта сообщений европейской России с показанием почтовых, шоссейных и железных дорог, путей дилижансов. Морских и речных, пароходных и телеграфических линий. СПб.: Картографическое заведение А. Ильина на углу Екатерингофск.пр. и б.Мастерск. № 11–43. 1869. URL: https://img-fotki.yandex.ru/get/5508/2118499.53/0_86cbe_168ad768_orig

Логинова Д.В. История транспортного строительства [Электр. ресурс]: учебное пособие. Сыктывкар: 2013. URL: <http://lib.sfi.komi.com>.

Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. Постановление Совета Министров Республики Беларусь, 7.12.2020 г. № 705. [Электр. ресурс]. URL: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C22000705&p1=1&p5=0>.

Национальный проект «Туризм и гостеприимство» [Электр. ресурс]. URL: <https://tourism.gov.ru/contents/documenty/plandeyatelnosti/natsionalnyy-proekt-turizm-i-industriya-gostepriimstva/pasport-natsionalnogo-proekta-turizm-i-industriya-gostepriimstva/>.

Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электр. ресурс]. URL: <http://www.belstat.gov.by>

Национальный туристский рейтинг [Электр. ресурс]. URL: <https://russia-rating.ru/info/20156.html>.

Научная электронная библиотека eLIBRARY.RU. [Электр. ресурс]. URL: <https://www.elibrary.ru/defaultx.asp>

Ни к селу, ни к городу [Электр. ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2827541>

О межрегиональной трудовой миграции в 2018 году [Электр. ресурс]. URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/population/trud/migrac/mtm_2018.htm

Полезные ископаемые Гомельской области — Краязнаучный сайт Гомеля и Гомельщины [Электр. ресурс]. URL: nashkraj.info

Правительство Российской Федерации. Распоряжение от 29 апреля 2020 года №1170-р. [Электр. ресурс]. URL: <http://government.ru/docs>.

Расписание автовокзала г. Орша. [Электр. ресурс]. URL: https://i6.otzovik.com/2018/02/10/6034302/img/32866798_b.jpeg.

Регионы России. Социально-экономические показатели. 2020. [Электр. ресурс]. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/LkooETqG/Region_Pokaz_2020.pdf

Рейтинг глобальных городов. [Электр. ресурс]. URL: <https://nonews.co/wp-content/uploads/2022/03/GC2021.pdf>.

Ростуризм (Московская область). [Электр. ресурс]. URL: <https://www.russiatourism.ru/regions/?fedokr=109&freg=216>.

Сайт перевозчика Intercars. [Электр. ресурс]. URL: <https://www.intercars-tickets.com/uehat-iz-rb-v-rf-i-obratno-v-usloviyah-zakrytiya-granitcs>.

Система продажи билетов на автобусы Ticketbus.by. [Электр. ресурс]. URL: <https://ticketbus.by>.

Специализированные массивы для климатических исследований. [Электр. ресурс]. URL: <http://aisori-m.meteo.ru/waisori/>

Схема Белорусской железной дороги (железнодорожные пункты, подразделения, границы). [Электр. ресурс]. URL: <http://www.brestlogistic.by/new/final/nested.html>.

Федеральная служба государственной статистики [Электр. ресурс]. URL: <http://www.gks.ru/>

Федеральное агентство по туризму. Статистика [Электр. ресурс]. URL: <https://tourism.gov.ru/contents/analytics/statistics>.

Яндекс расписания. Расписание автобусов: автовокзал Орша. [Электр. ресурс]. URL: <https://rasp.yandex.by/station/9638058/?date=all-days>.



РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОЕ ПРИГРАНИЧЬЕ:
ВЫЗОВЫ межстоличного положения

Монография

Под редакцией А.П. Катровского и Т.И. Яськовой

Подписано в печать 10.05.2022. Формат 60x84 1/16.
Бумага офсетная. Гарнитура «Kudrashov».
Печ. л. 19,5. Тираж 500 экз.

Отпечатано в типографии «Универсум»
E-mail: universum-print@mail.ru