

УДК

## БАРЬЕРЫ ПРИГРАНИЧНЫХ СОЦИОКУЛЬТУРНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В ЗОНЕ НОВОГО ЗАПАДНОГО ПОГРАНИЧЬЯ РОССИИ<sup>1</sup>

© 2011 г. С.Л. Баринов

*Институт географии Российской академии наук*

Поступила в редакцию 25.09.2009 г.

Осуществление интеграционных проектов в зоне нового пограничья с начала 1990-х годов было осложнено слабой институционализированностью постсоветских границ. На многих участках до сих пор неточно прописаны правила игры, что осложняет контакты и определяет сохранение их теневых форм. Тенденцией последних лет стали попытки заполнения пробелов в пограничном режиме за счет его постоянного ужесточения. Следствие такой политики – сильное сокращение масштабов приграничных социокультурных коммуникаций по сравнению с советским периодом, а также пространственное сжатие поля коммуникаций до узких полос вдоль магистральных коридоров транспортно-таможенных выходов к соседям.

После распада Советского Союза началось оформление границ новой, независимой, России. Этот процесс имел множество аспектов: частичное открытие (экономическое и политическое) старых границ, связанное с окончательным падением “железного занавеса”; институционализацию и правовое оформление границ с новыми независимыми государствами (ННГ); пограничные конфликты и территориальные споры со странами Балтии, Украиной<sup>1</sup>, Грузией. Особое значение приобрела проблема развития приграничных территорий, многие из которых в советское время были либо буферной зоной со слабой экономической активностью, либо периферией регионального масштаба. Решение этой проблемы напрямую зависело от формирования нового отношения к границам – как к зоне контакта, а не отчуждения.

Российское пограничье в постсоветский период оказалось очень неоднородным, так как разные участки границ имели совершенно разные генезис, режим пересечения, институциональное оформление, степень контактности. Новое пограничье в этом контексте характеризуется рядом особенностей, о которых будет сказано ниже.

### Критерии выбора целевых территорий для исследования

В Европе трансформация взглядов на приграничье произошла почти на полвека раньше, выразившись в создании в 1958 г. (всего через год после учреждения ЕЭС) первого *Еврорегиона* – трансграничного субъекта экономической деятельности. Практика приграничного сотрудничества стимулировала развитие исследований по данной тематике, результатом чего стало постепенное оформление концепции “Европы регионов” – на сегодняшний день одна из базовых в стратегии развития ЕС.

Европейские исследователи (D. de Rougemont, L. Kristof, R. Ratti, S. Reichman) наибольшее внимание уделяли двум аспектам:

- ✓ предпосылкам и необходимым условиям формирования трансграничных регионов;
- ✓ типам границ и их влиянию на приграничное взаимодействие в зависимости от степени барьерности или контактности.

Основной акцент в этих исследованиях делается на местный уровень: рассматривается политика местных органов власти по стимулированию приграничного сотрудничества, взаимодействие бизнес-структур, некоммерческих организаций, частных лиц (социокультурные коммуникации) и т.д.

В России практика планирования и стимулирования приграничного сотрудничества едва разменяла второй десяток лет. Первые проекты Евро-

<sup>1</sup> Исследование проводится при поддержке Гранта РГНФ 08-02-91202 а/У “Украинско-российско-белорусское сотрудничество как инструмент развития трансграничного региона” и Гранта РГНФ 10-02-00688а/Б2 “Трансформация территориальной структуры расселения и хозяйства приграничных регионов России и Беларуси в постсоветский период”.

регионов были созданы по образцу европейских в конце 1990-х годов сначала в Калининградской области и в Карелии, затем и на других территориях. Однако российские Еврорегионы с самого начала отличались от своих западных прототипов слабой экономической составляющей. В этом смысле они скорее напоминали не континентальные (немецкие, восточноевропейские) варианты Еврорегионов, в которых основное внимание уделялось экономической составляющей взаимосвязей, а скандинавские (в частности, шведско-финский), с преимущественным акцентом на этнокультурную общность населения пограничных территорий. Хотя и это весьма условно, поскольку российские трансграничные проекты по уровню приграничного сотрудничества не идут ни в какое сравнение с тем, что достигнуто на финско-шведской границе.

Исследования приграничных коммуникаций в России также имеют недолгую историю ([2]; Артоболевский; Вардомский; Катровский; Колосов, [8, 9]; Манаков; Шлосберг, [10, 11]; Шлямин). При всем многообразии они в основном ориентируются на *общестрановые* или в лучшем случае *региональные* интересы (особенно это касается исследований московских и петербургских авторов). Отсюда заметный уклон в сторону экономической тематики [5] и институциональных аспектов взаимодействия в ущерб социокультурным аспектам коммуникаций [7] и *местным* проблемам приграничной зоны и в том числе ее населения.

Фактор этнокультурной близости населения, на сегодняшний день один из немногих очевидных в рамках приграничного сотрудничества России, ярче всего проявляется в двух типах зон. Первый тип – старые границы, разделяющие этнически или конфессионально близкие группы населения. Примеры – Карелия (объединяющий фактор – карелы, расселенные по обе стороны границы) и отчасти Калининградская область (за счет 14 тыс. литовцев, компактно проживающих на бывшей территории Малой Литвы). Второй тип – новые границы, особенно западные (с Украиной, Беларусью, странами Балтии). Этому второму типу и посвящено исследование.

Регионы староосвоенной зоны (основной акцент сделан на Брянской и Псковской областях, менее подробно рассмотрена Курская<sup>2</sup>) были выбраны не случайно. Повышенный интерес к ним обусловлен, с одной стороны, сложным и максимально долгим историческим путем (в том числе и общим с западными соседями, ведь приграничные территории не раз переходили из рук в руки, границы в этой зоне постоянно менялись);

с другой стороны, проблемностью самих этих регионов, в которых ярко видны многие аспекты депрессивности. По выражению А.Г. Манакова, “приграничье – практически все, что есть у Псковской области” (цитата из беседы, состоявшейся в июле 2008 г. – см. ниже).

### Базовые аспекты исследования и методика

Для западного постсоветского пограничья (с Украиной, Беларуссией, странами Балтии) повышенное значение по сравнению с другими видами имеют *социокультурные* коммуникации. Причин этому несколько.

Во-первых, данная зона обладает рядом особенностей, служащих предпосылками для коммуникаций населения. Среди них можно выделить:

- ✓ единый двигатель заселения и освоения территории и общность исторического пути (общие враги, союзники, покровители, завоеватели, колонизаторы и т.п.);

- ✓ историческую неустойчивость, молодость государственной границы: граничащие территории в течение длительных периодов своей истории существовали в рамках единых губерний (различных участков изучаемого пограничья это касается в разной степени);

- ✓ единство системы расселения (например, западная административная (и государственная) граница Брянской области “игнорируется” местной системой расселения, сформировавшейся в границах бывшей Черниговской губернии);

- ✓ неукорененность местного населения пограничья: 1/3 приехала из других мест, коренных (в данном случае под коренными жителями подразумеваются те, чьи бабушки и дедушки родились на данной территории) – менее половины [3];

- ✓ высокую степень родства: экспертные оценки доли населения, имеющего родственников по ту сторону границы, находятся в диапазоне от трети до половины;

- ✓ особенности этнической идентичности населения: “мы не русские и не украинцы – мы просто тут все свои” (из беседы с одной из жительниц Стародуба);

- ✓ игнорирование существующих границ в ходе пространственной самоидентификации: при определении своей малой Родины до трети респондентов из приграничных райцентров Брянской области включали в них украинские населенные пункты [3].

Во-вторых, перспективы *экономической* интеграции на большинстве участков новой западной границы сомнительны в силу низкого экономического потенциала граничащих субъектов (Артоболевский, Бородин; Колосов, Бородулин; Колосов,

<sup>2</sup>Приграничные районы Смоленской области подробно изучаются А.П. Катровским и его коллегами.

Вендина, и др.). В этой ситуации целесообразно, развивая приграничное сотрудничество, сконцентрироваться в первую очередь на социокультурном аспекте и проблемах населения. В то же время реальная пограничная политика игнорирует этот аспект, что является одним из ведущих факторов формирования тех барьеров для коммуникаций, которые будут проанализированы ниже.

Акцент на социальную проблематику в методическом плане предполагает использование социологических методов исследования. Однако было решено отказаться от широкого применения методов количественной социологии и использовать преимущественно *качественные методы*. Основной причиной (помимо технических сложностей, которые тоже имеют значение) была плохая применимость количественных социологических методов для целей первичной диагностики проблем населения. Как писал известный социолог В.А. Ядов, *“количественные и формализованные методы хороши для проверки уже сформулированных гипотез или для оценки различных вариантов практических действий и программ. Если же мы хотим выявить социальную проблему, сформулировать ее, то такие методы мало эффективны”*.

Основными объектами исследования являлись территории, непосредственно выходящие к границе – приграничные муниципалитеты. Наиболее обширный полевой материал был собран в Пыталовском, Себежском, Печорском районах Псковской области; Трубчевском, Суземском, Климовском районах Брянской области; Глушковском, Рыльском, Суджанском районах Курской области.

В основу исследования положены материалы глубинных интервью с представителями:

- ✓ администраций: региональных (главы управлений и департаментов, отвечающих за приграничное сотрудничество) и муниципальных (главы перечисленных выше районов и некоторые их заместители);

- ✓ экспертного сообщества (в Пскове – руководитель АНО “Возрождение” Л.М. Шлосберг, заведующий Пыталовской лабораторией Аграрного института Р.Э. Прауст, доцент ПГПУ А.Г. Мананков; в Курске – профессор КГУ Л.И. Попкова и снс КГУ С.Г. Казаков);

- ✓ бизнеса (заместитель директора сахарного завода в Теткино, Курская область; директор ЗАО “Каскад” в Пыталово, Псковская область; некоторые представители малого бизнеса);

- ✓ СМИ (главный редактор Псковинформбюро, Псковская область; главный редактор газеты “Рыльский вестник”, Курская область);

- ✓ некоммерческих организаций (руководитель ПООО “Чудской проект”, Псковская область).

Материалы глубинных интервью подкрепляются данными выборочных опросов населения, проводившихся автором и его коллегами в период с 2005 г. по 2009 г. в перечисленных выше приграничных районах Псковской, Брянской и Курской областей. Не претендуя на высокий уровень репрезентативности (средняя выборка – порядка 100 человек на регион, 30 человек на муниципалитет), эти опросы дают возможность провести общую диагностику ключевых проблем, с которыми сталкивается местное население при осуществлении приграничных социокультурных коммуникаций. Дополнительным источником информации служат контент-анализ законодательства в соответствующих областях права, прессы, интернет-источников, а также материалы полевых обследований приграничных территорий.

### **Барьеры на пути социокультурных коммуникаций: оценки экспертов и местного населения**

Перечисленные предпосылки теоретически должны способствовать активным социокультурным коммуникациям в исследуемой пограничной зоне, однако, их реальные масштабы по многим параметрам оказываются значительно меньше ожидаемых. Весомая разница обусловлена различными барьерами, встающими на пути приграничного сотрудничества. Часть барьеров определяется свойствами самой границы, режимом ее пересечения, инфраструктурой пограничного пространства. Другие являются внешними по отношению к границе и определяются:

- ✓ взаимоотношениями органов власти на национальном, региональном и местном уровнях;
- ✓ апатией местных чиновников либо их негативным восприятием границы;
- ✓ общей деградацией и депопуляцией сельской местности в пограничной полосе.

В рамках данного исследования наиболее важны те барьеры, которые оказывают влияние на многие аспекты коммуникации и затрагивают интересы большого числа акторов, участвующих в приграничном сотрудничестве.

### **Институциональные и законодательные барьеры**

Институциональные барьеры влияют сразу на несколько видов коммуникаций, подчас на все. Основная проблема, на которую указывали представители местных администраций в ходе интервью, – это многочисленные нестыковки и противоречия в федеральном законодательстве, касающемся трансграничных взаимодействий. По словам главы Климовского района Брянской об-

ласти, из федерального центра может прийти два противоречащих друг другу нормативных акта в течение одного месяца. В таких условиях выстраивать приграничную политику очень сложно.

Новации в нормативно-правовой сфере создают немало проблем и для местных жителей, и для муниципальных администраций, и для бизнеса в приграничной полосе. Изменения и обновления торговых соглашений между Россией и Украиной на деле приводят к тому, что многие виды грузов исключаются из списка разрешенных к провозу. В результате, на пример, Теткинский сахарный завод (пгт Теткино в Глушковском районе Курской области на границе с Сумской областью) лишился возможности возить свою продукцию по железной дороге (в этом месте часть железнодорожной ветки проходит по территории Украины) и вынужден переплачивать за фуры.

В то же время упорядочение федеральными властями режима пересечения границы имеет и очевидно позитивные стороны. Плохо регулируемая граница на многих участках становится проницаемой для наркотрафика, это признают и представители администрации, в частности, Невельского района Псковской области.

Дамоклов меч, висящий над трансграничными коммуникациями с Украиной, Эстонией и Латвией, – взаимоотношения между этими странами и Россией. Примерами могут служить многочисленные словесные пикировки на официальном уровне между экс-президентом Украины Виктором Ющенко и российскими лидерами. Для жителей приграничных территорий подобные ситуации оборачиваются ужесточением досмотров, повышенным вниманием к мигрантам (в том числе трудовым) из соседних сел и деревень по другую сторону границы и т.п.

Дополнительные проблемы на прибалтийском направлении создает фактическое отсутствие рамочного соглашения о сотрудничестве между Россией и Евросоюзом. Срок последнего такого соглашения истек в конце 2007 г., а новое до сих пор не подписано. Поскольку и Латвия, и Эстония являются членами ЕС, сотрудничество с этими странами может идти только в контексте сотрудничества с Евросоюзом – или, как минимум, с ведома Брюсселя. В результате российские НКО не могут выступать полноценными грантополучателями и участниками совместных с соседями проектов и вынуждены довольствоваться в лучшем случае ролью ассоциированных членов.

### *Барьеры восприятия*

К сожалению, барьеры на пути трансграничного взаимодействия обусловлены подчас не только действиями федеральных и/или региональных

властей, но и отношением к приграничью самих местных жителей. В этом смысле наиболее показателен пример псковско-латвийской и псковско-эстонской границ. Несмотря на родственные и дружеские связи и на нейтральное либо позитивное отношение к латышам и эстонцам, псковичи смотрят на страны Балтии как на врага, который претендует на их “исконно псковскую” территорию.

Этим отношением обусловлен феномен Псковщины как “региона Жириновского”, в котором представители ЛДПР имеют стабильную поддержку электората с начала 1990-х, когда шли ожесточенные территориальные споры с прибалтами в связи с Рижским миром, и вплоть до последних губернаторских выборов 2004 г. На них победил М.В. Кузнецов, ранее избиравшийся в Госдуму по партийному списку ЛДПР (в реестр сторонников партии “Единая Россия” Кузнецов был внесен только в 2005 г., уже будучи губернатором). Особенно показательны в этом смысле выборы 1996 г., на которых победил Е. Михайлов, напрямую поддержанный Жириновским. “Державническая” платформа либерал-демократов в условиях перманентной “угрозы с Запада” находила и продолжает находить на Псковщине горячий отклик. Отрицательный эффект этих электоральных предпочтений очевиден: если в приграничном сотрудничестве с “врагами”-прибалтами нет заинтересованности у населения, то и региональные власти не делают на него ставку.

Изменится ли что-либо с приходом нового губернатора А. Турчака, пока неясно. За первые месяцы работы он зарекомендовал себя как региональный менеджер, для которого Псковская область – опытное поле, где он может проявить себя как хороший управленец для дальнейшего продвижения по госслужбе (такова позиция псковских политологов, озвученная наиболее четко директором крупнейшего в регионе центра изучения общественных проблем Л.М. Шлосберг). В декабре 2009 г. Турчак в ходе XIV заседания глав субъектов РФ при Министерстве иностранных дел высказал ряд предложений по развитию приграничного сотрудничества, обратив внимание чиновников на то, что с расширением границ Европейского Союза Псковская область становится своего рода стартовой площадкой для выхода европейских компаний на российский рынок. Было заключено Соглашение об экономическом сотрудничестве между администрацией Псковской области и Министерством экономики Латвийской Республики. Все эти события можно оценить как позитивные сдвиги в отношении псковских властей к западным соседям.

***Барьеры формирования общего информационного пространства***

Условия для информационного обмена с использованием СМИ на сегодняшний день созданы только между Россией и Беларуссией и то пока в одностороннем порядке: на территории Республики Беларусь вещают практически все российские федеральные телеканалы (Россия 1, Первый канал, НТВ, ТВ “Центр”), а в Россию “пустили” только кабельное “Беларусь-ТВ” в 2005 г., охватившее аудиторию в 3 млн. чел.

На Украине официальное вещание российских телеканалов через систему центрального телевидения свернули еще в 1996 г., но фактически оно до последнего времени сохранялось (в ограниченном объеме и большей частью в рамках кабельного телевидения). Однако 2 октября 2008 г. Нацсовет по телевидению и радиовещанию Украины принял решение об исключении российских каналов из украинских кабельных сетей. Пока, впрочем, оно не вступило в силу и в связи со сменой украинской политической элиты в ближайшее время, можно надеяться, не вступит. Эстонцы периодически отключают и включают обратно российские телеканалы. Последнее отключение произошло в январе 2009 г., однако через месяц вещание возобновилось. Латвия до сих пор ограничивалась предложениями запретить трансляцию российского телевидения, но к действиям не переходила.

В России, вопреки заверениям о готовности включать украинские каналы в сетку кабельного телевидения, телевещания на украинском нет. То же касается и вещания на языках стран Балтии.

В пограничной зоне еще в конце 1990-х годов ситуация была иной. Жители приграничных районов Курской и Брянской областей легко ловили украинские телеканалы на свои антенны, в ряде случаев даже легче, чем российские. Так, в частности, Львовский ретранслятор в Курской области был достаточно слабым, и близко расположенный Белопольский его “забивал”. Новая российская власть решила ситуацию исправить, и уже в начале 2000-х годов занялась переоснащением телевещания на границе с Украиной (тот же Львовский ретранслятор заменили в 2002 г.). Федеральная программа перехода на цифровое телевидение предполагает полную оцифровку телевещания в регионах к 2017 г. Одним из трех пилотных регионов в рамках этой программы (помимо Чувашии и Татарии) стала Курская область. Сейчас, по данным выборочных опросов (проводились в июле 2009 г. в Глушковском, Суджанском, Рыльском районах области, общий объем выборки – 100 чел.), в приграничных районах стабильно ловятся два украинских телеканала – информа-

ционный (“1 + 1”) и музыкальный. Оцифровка позволит полностью заблокировать их вещание.

Сложившаяся ситуация создает жителям приграничной зоны сильные препятствия для получения более полной информации о жизни соседей. Единственный альтернативный канал информации – прямое общение с ними.

***Транспортно-инфраструктурные барьеры***

Одна из ключевых проблем транспортной системы нового пограничья состоит в том, что ни на одном направлении в исследуемых регионах населенные пункты, расположенные по другую сторону границы, не включаются в маршруты пригородного общественного транспорта. Междугородние автобусы делают остановки только в населенных пунктах, расположенных на магистралях по маршрутам их следования; сельскую местность они затрагивают крайне слабо.

Замыкание маршрутов муниципального транспорта внутри ячеек административно-территориального деления объяснимо, исходя из принципов его функционирования, но в условиях сильных межграницных гуманитарных связей явно не адекватно потребности.

В наибольшей степени это касается белорусского направления по двум причинам. Во-первых, опросы показали, что интенсивность поездок и потенциал социальных связей на нем в разы превосходит прибалтийское. (Конкретных данных по украинскому приграничью нет, но в оценках местного населения фигурировали примерно те же доли имеющих родственников по другую сторону границы, что и на белорусском направлении.) Во-вторых, белорусская граница открыта, там нет ограничений на пересечение.

Режим пересечения границы – это важный ограничитель миграций. На украинском, эстонском и латвийском участках границы тормозящее влияние приграничного режима последние годы усиливалось. На эстонском направлении оно выразилось во введении с января 2009 г. визового режима для жителей районов России, прилегающих к границе с Эстонией. До этого момента действовал упрощенный режим перехода границы для тех жителей граничащих с Эстонией районов, у которых на сопредельной стороне есть недвижимость, проживают или похоронены родственники. На украинском направлении, по отзывам местных жителей, до недавнего времени ужесточались проверки в приграничной полосе на предмет незаконных пересечений. Причем попадают на таких проверках не только наркочилеры (наркотрефик идет в основном крупными партиями посредством фур), но и обычные граждане, предпочитающие напрямую проехать на

велосипеде пару километров по лесу, а не добираться до ближайшего пункта пропуска.

Трансграничные миграции населения осложняются различными организационными и юридическими проволочками: оформлением страховых полисов, таможенным контролем и т.п. Положение, по оценкам местных властей, несколько улучшилось с 2009 г. в связи со вступлением России (кстати, последней среди европейских постсоветских республик) в систему международного автострахования “Зеленая карта”.

Проблема пересечения украинской границы касается не только автомобилистов. В законодательстве до сих пор существует много спорных разделов, касающихся, в частности, велосипедистов, мотоциклистов, лиц, пересекающих границу верхом, и т.п. Вопрос об упрощенном режиме пересечения российско-украинской границы для жителей приграничной полосы был поднят еще несколько лет назад, когда российский и украинский МИДы заключили предварительное соглашение о таком режиме. Однако дальнейшее решение этого вопроса с тех пор не наблюдается.

#### Фрагментация пограничья

Сочетание плохой инфраструктуры, пограничного режима и ограниченности транспортных маршрутов создает эффект пространственного сжатия трансграничных коммуникаций, когда пересечение границы в обоих направлениях локализуется в малом числе коридоров, проходящих через пункты автомобильного или железнодорожного пропуска. Этот эффект просматривается и на Брянщине, и на Псковщине. Приграничное пространство обеих областей делится на два типа участков: “мертвое” и “живое” пограничье (рис. 1 и 2).

Примеры первого:

✓ Палкинский и Красногородский районы Псковской области;

✓ Стародубский и Погарский районы Брянской области.

Отсутствие на территории района пунктов пропуска для транспорта, а также прямой связи с соседними государствами жестко ограничивает трансграничные коммуникации его населения.

Примеры второго:

✓ Себежский, Невельский и Печорский районы Псковской области;

✓ Климовский, Суземский и Новозыбковский районы Брянской области.

Прямое автобусное и/или железнодорожное сообщение с соседними территориями Украины, Белоруссии и стран Балтики, наличие активных пунктов перехода в пределах самих районов дает возможность местным жителям преодолевать *трение границы*, и заставляет жителей соседних

районов использовать эти транспортные коридоры, стягивая и локализуя миграционные потоки.

Как результат совокупного влияния транспортной инфраструктуры пограничья, системы функционирования общественного транспорта в приграничной зоне и режима пересечения отдельных участков границы наблюдаются две тенденции. Первая – *сокращение интенсивности* краткосрочных межграницных переездов населения. К сожалению, необходимые статистические данные отсутствуют, но в ходе интервью и бесед этот тезис звучал часто. Вторая – эффект *шагреновой кожи*, когда приграничные коммуникации локализируются в отдельных районах. В итоге жители этих “успешных” районов получают даже некоторые преференции от жесткого пограничного режима: рабочие места в обслуживании пунктов пропуска и придорожном сервисе; дополнительные транзитные потоки пассажиров, использующих местные пункты торговли. Зато остальные районы приграничной зоны становятся классической глубиной, для населения которой затруднена возможность преодолеть барьерность границы.

В результате развитие пограничной зоны в постсоветский период становится все более фрагментированным, поляризованным. Возможно, в 1990-е годы, когда население в равной мере “выкручивалось” за счет челночества и контрабанды, это было менее заметно. Но сейчас контраст между *контактным* и *барьерным* пограничьем налицо.

В весьма жестких приграничных условиях, описанных выше, преимущество получают территории, имеющие возможности непосредственных коммуникаций. В этих районах проще организовать мелкий бизнес, связанный с приграничной деятельностью (начиная от трансграничной торговли, заканчивая мотелями для дальнобойщиков). Через них проходят поездки официальных делегаций регионального уровня. Через них идет весь грузовой трафик и междугородный (формально – международный) общественный транспорт, связывающий областные и районные центры по разные стороны границы. Исследования, проведенные в приграничной полосе, показали, что преимущество в этой сфере обеспечивает примыкающим районам более активное развитие и других видов взаимодействий, напрямую с транспортными коридорами не связанных. Примерами могут служить различные обмены опытом, проведение совместных с соседями фестивалей, поездки школьников и др.

Зоны влияния крупных пунктов пропуска (автомобильных или железнодорожных) ограничиваются в основном теми районами, в которых они расположены. На то есть немало объективных и субъективных причин. На общественном транс-

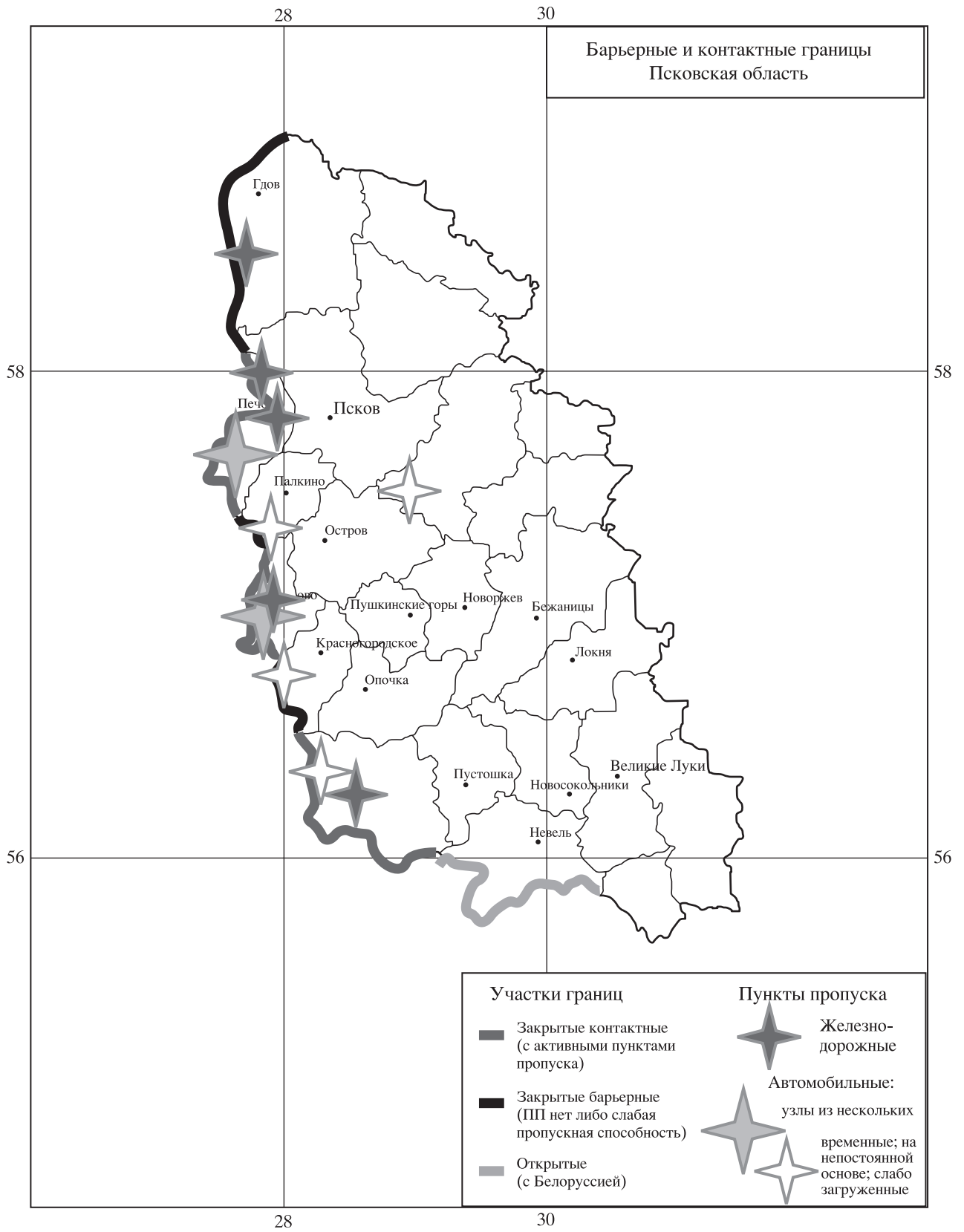


Рис. 1. Барьерные и контактные участки западной границы Псковской области.

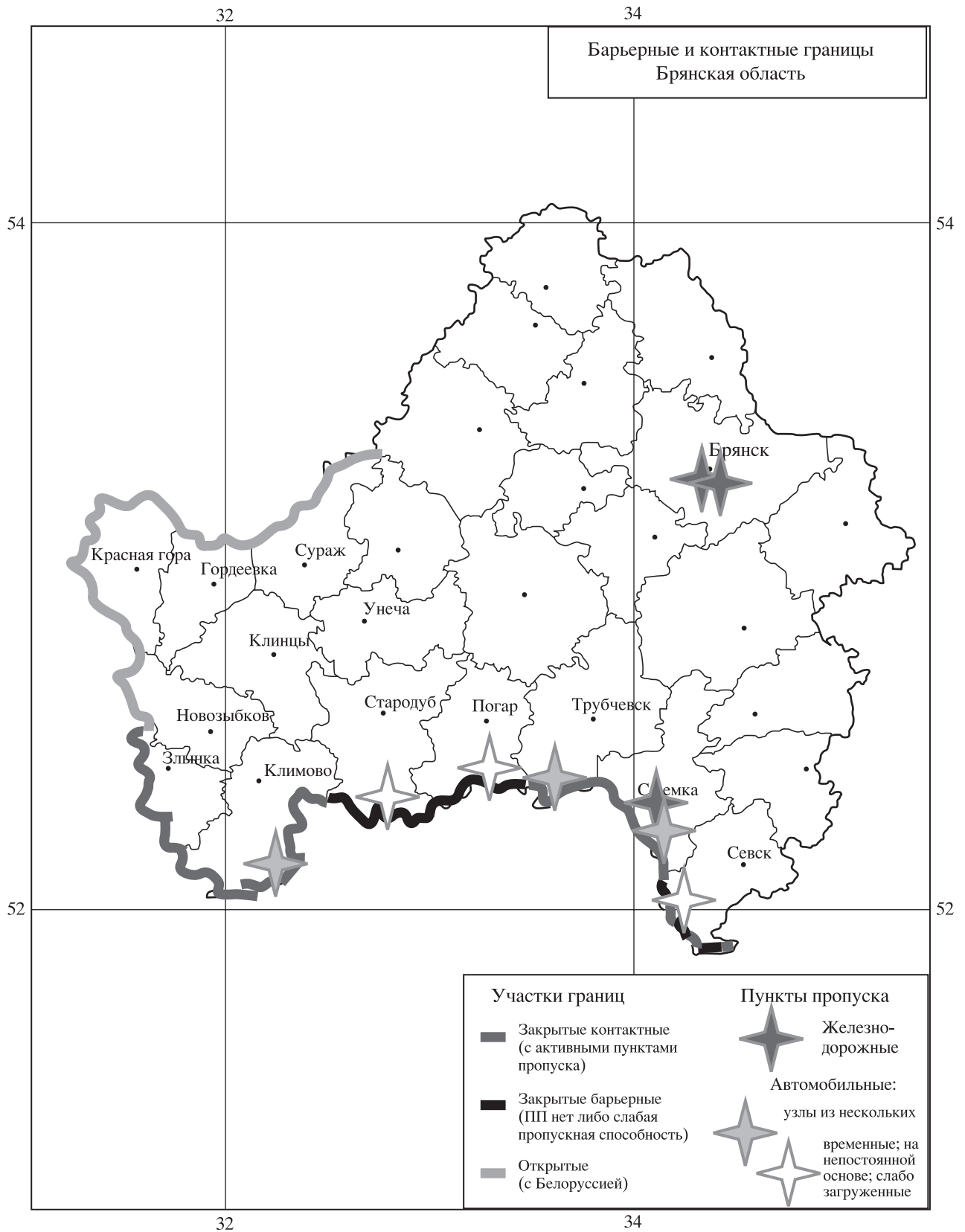


Рис. 2. Барьерные и контактные участки западной границы Брянской области.



порте жителям соседних районов добираться неудобно в силу низкой частоты прямых рейсов и их высокой (по местным меркам) стоимости. Очень часто добраться до расположенного в 40–50 км населенного пункта соседнего государства можно только через оба областных центра: сначала доехать до своего областного центра, потом на междугородном автобусе до соседнего, и уже от него – до цели. Хордовых маршрутов между районными центрами крайне мало. С учетом времени на паспортный контроль дорога, допустим, из Стародуба через Климово до украинской территории даже при благоприятном стечении обстоятельств займет весь световой день. С возвратом – два дня. При этом стоимость поездки в оба конца составит примерно половину средней пенсии жителей глубинки.

Доступность на личном автотранспорте выше, но автомобилизация сельской местности в депрессивных регионах староосвоенной зоны низка. При этом для челночества, масштабы которого сильно сократились в последние несколько лет в связи с уже упоминавшимся ужесточением режима досмотра грузов, личный автотранспорт теперь практически не используется: крупные партии перевозить запрещено, таксу за нелегальный провоз таможенники подняли, времени на досмотр уходит много. А мелкие партии никто на дальние расстояния не возит, поэтому частная торговля с рук ограничивается административными центрами тех районов, в которых есть пункты пропуска – любые, в том числе пешеходные.

На российских границах функционируют пункты пересечения двух типов, принципиально различающихся по своим характеристикам, назначению и отношению к ним властей.

1. *Официальные пункты пропуска*. Их несколько в каждом регионе: по семь в Брянской и Курской областях (в том числе по одному подлежат закрытию в ближайшее время), шесть в Псковской. Они предназначены для пересечений границы на транспорте. Такие пункты пропуска разделяются на следующие виды:

– в зависимости от принадлежности транспортных средств: *двусторонние* (могут пересекать только транспортные средства двух граничащих государств – таких четыре в Курской, два в Брянской и один в Псковской) и *многосторонние* (таких три в Курской, четыре в Брянской и пять в Псковской областях);

– в зависимости от обслуживаемых видов транспорта: *автомобильные* и *железнодорожные* (также воздушные и водные, которых нет в изучаемом пограничном пространстве);

– в зависимости от подготовки инфраструктуры: *временные* или *постоянные* (в изучаемом

пограничье на данный момент все учитываемые пункты пропуска постоянные);

– в зависимости от специализации: *грузовые*, *пассажирские* и *комплексные* (грузопассажирские), все изучаемые пункты пропуска являются комплексными.

2. *Пункты упрощенного пропуска* для местного населения. Они, как правило, пешеходные (иногда разрешено также пересечение на велосипеде), функционируют по упрощенной схеме досмотра, и пользоваться ими в большинстве случаев разрешено только жителям районов, непосредственно к ним прилегающих. Главное слабое место этих пунктов пересечения, с точки зрения властей, их пониженная контролируемость, из-за которой такие пункты часто становятся коридорами наркотрафика. Именно этот недостаток стал ключевым основанием политики сокращения, реализуемой в последние годы по отношению к пунктам упрощенного пропуска.

Однако сокращение пунктов упрощенного пропуска противоречит интересам местного населения, для которого возникают сложности для трансграничных контактов с друзьями и родственниками. Брянская область, например, по состоянию на октябрь 2008 г. практически не была обеспечена такими пунктами: из восьми необходимых (по числу приграничных муниципальных районов) функционировал только один. При этом обычные пункты пропуска не компенсируют этот дефицит, поскольку не имеют прохода по упрощенному режиму.

## Выводы

В ходе проведенного исследования был обнаружен комплекс барьеров, препятствующих развитию социокультурных коммуникаций в зоне нового западного пограничья России. Совокупное воздействие этих барьеров формирует две дополняющих друг друга тенденции.

1. *Сильное снижение масштабов социокультурных коммуникаций* по сравнению с советским периодом, сохраняющееся в последние годы. Появление на месте бывшей формальной линии на карте, отделявшей территории союзных республик, полноценной границы с колючей проволокой, при фактическом отсутствии во многих районах пунктов упрощенного пропуска, жестко лимитировало контакты с друзьями, родственниками и партнерами по бизнесу. Сокращение маршрутов автотранспорта и рост тарифов на перевоз (а в отдельных случаях и разбор рельс, как это было на границе Курской и Сумской областей) затруднили преодоление этой границы. Ситуацию усугубляет односторонность подачи информации, обусловленная сокращением либо ликвидацией вещания соседних “иностранных” телеканалов.

2. *Пространственное сжатие поля коммуникаций* до узких полос вдоль магистральных коридоров транспортно-таможенных выходов к соседям. В жестких для приграничной коммуникации условиях преимущество получают территории, имеющие непосредственные транспортно-таможенные выходы.

*Региональные особенности описанных процессов* (точнее, степень их проявления на том или ином участке границы) на сегодняшний день зависят не только от местных особенностей конкретного участка, но и от влияния федеральных сил на том или ином направлении. Курское и Брянское пограничье при всех различиях между ними испытывали в последние 4–5 лет одни и те же проблемы, связанные с планомерным охлаждением отношений между Россией и Украиной и, как следствие, с ужесточением проверок; ростом штрафов и поборов на границе; повышенным вниманием к украинским мигрантам со стороны российских силовиков (вплоть до активного использования доносчиков, о чем в ходе устных бесед нам рассказывали работники местных гостиниц) и т.д. В то же время белорусский и украинский участки пограничья на территории Брянской области по степени контактности отличаются разительно (в пользу белорусского участка). Отсюда, очевидно, сильное влияние на степень *проницаемости* границы и на коммуникацию внешних факторов, расположенных за пределами пограничного пространства.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Актуальные проблемы экономического взаимодействия России и Украины: способы гармонизации интересов // Центр проблем глобализации и интеграции Института экономики РАН. 2007. № 2 (10).
2. Александров О.В. Регионы во внешней политике России. Роль Северо-запада. М.: МГИМО (У) МИД России, 2005. 187 с.
3. Баринов С., Гриценко А., Самсонова А. Образ Украины и особенности местной идентичности населения российско-украинского приграничья // Региональные исследования. 2009. № 3. С. 22–28.
4. Бородин Т.Л., Волкова И.Н., Гриценко А.А., Баринов С.Л. Приграничные территории России и Украины: общая история и разделенное настоящее (географические подходы) // Трансформация российского пространства: социально-экономические и природно-ресурсные факторы (полимасштабный анализ): Сб. докл. XXV сессии МАРС. М.: ИГ РАН, 2008.
5. Возможно ли единое экономическое пространство в рамках СНГ? // Материалы круглого стола Академического совета фонда “Единство во имя России” 25 февраля 2004 г.
6. Географические границы / Под ред. Родомана Б.Б., Эккеля Б.М. М.: Изд-во МГУ, 1982. 128 с.
7. Интеграция в Евразии: социологическое измерение. Вып. 2 / Под ред. Задорина И.В. М.: ИНЭС, 2008. 134 с.
8. Колосов В.А., Бородулина Н.А. Российско-эстонская граница: барьеры восприятия и приграничное сотрудничество // Вестн. Ин-та Кеннана в России. 2007. Вып. 11. С. 36–51.
9. Колосов В.А. Исследования политических границ с начала XX века до наших дней // Изв. РАН. Сер. геогр. 2008. № 5. С. 8–20.
10. Моделирование еврорегиона для Псковской области / Под общ. ред. Шлосберга Л.М. Изд-во АНО “Центр социального проектирования “Возрождение”, 2004. 104 с.
11. Порог Европы. Влияние европейского трансграничного и приграничного сотрудничества на региональное экономическое развитие Псковской области / Под общ. ред. Шлосберга Л.М. Изд-во АНО “Центр социального проектирования “Возрождение”, 2004. 210 с.

## Barriers of the Cross-Border Cooperation at the New Borderland of Russia (on example of Central and North-West Regions)

S.L. Barinov

*Institute of Geography RAS*

Since the beginning of the 1990s the realization of integration projects in the zone of Russia's new borderland has been complicated by the institutional weakness of post-soviet borders. The rules are still very shadow in many border areas. This is a strong factor of illegal contacts continuation. During the last years we have seen that this weakness has been identified through the constant toughening of the border regime. The main consequence of this policy is weakening of cross-border socio-cultural communications in comparison with the soviet period. The second consequence of this policy is spatial compression of communications: now they take place only along the international roads and points of transport and migration control.