

УДК 911.3

© 1997 г. В.А. КОЛОСОВ, Т.А. ГАЛКИНА, Р.Ф. ТУРОВСКИЙ,
С.А. КЛЕСОВА**СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ НОВОГО РОССИЙСКОГО
ПОГРАНИЧЬЯ¹**

Рассмотрены различные аспекты новых социально-экономических связей между приграничными районами в условиях переходной экономики и изменений в функциях границ между прежними республиками СССР. Особое внимание уделено конкретным факторам межобластных отношений и политическому поведению жителей нового пограничья.

Россия и другие страны СНГ сталкиваются с трудноразрешимой дилеммой. С одной стороны, разные темпы экономических преобразований, несогласованность финансовых систем, все более расходящиеся системы законодательств объективно толкают их к закрытию своего экономического пространства друг от друга. С другой стороны, в условиях, когда новорожденные государственные границы не совпадают с границами этническими, лингвистическими и культурными, общественное мнение не приемлет введения визового режима и других пограничных ограничений, а главное – Россия не в состоянии пока обустроить новые границы в инженерно-техническом отношении (работы на 1 км требуют 1 млрд. капиталовложений в ценах осени 1995 г.).

Поэтому внешние границы бывшего СССР сохраняют ряд функций, общих для нескольких стран СНГ. Российские пограничники остаются на рубежах Таджикистана с Афганистаном, Армении и Грузии с Турцией и Ираном. Нынешние российские границы не выполняют полностью функций, которые им свойственны в "нормальном" государстве. Россия – уникальная страна, поскольку имеет "вынесенные" на рубежи бывшего СССР таможенные и иные границы, в том числе в страну, непосредственно с ней не граничащую (Таджикистан). Только в Таджикистане России с трудом удалось разделить бремя охраны этих беспокойных границ с пограничниками Казахстана, Киргизии и Узбекистана, хотя через Таджикистан открывается прямой доступ не только к среднеазиатским республикам и Российской Федерации. Бесконтрольная транспортировка оружия и наркотиков, перемещение нелегальных мигрантов из Афганистана и других третьих стран в равной степени грозит Украине, Белоруссии, Молдавии. Однако объективные интеграционные тенденции пробивают себе дорогу с большим трудом.

Ввиду всего этого весьма актуально изучение специфических проблем нового российского приграничья – обширной полосы регионов с общим населением около 50 млн человек, протянувшейся вдоль новых границ страны.

Положение в приграничных районах можно представить как результат социально-экономических и политических взаимодействий на разном уровне, лучи которых сходятся в едином фокусе – приграничье. Можно так схематизировать их [5, 6]. Пусть А и В – две соседствующих державы; А1, А2, В1, В2 – их приграничные регионы. Тогда жизнь последних будет формироваться под влиянием следующих отношений:

¹ Настоящая работа выполнена при содействии Российского гуманитарного научного фонда (проект № 95-06-17436)

1) "А-В" – отношения на уровне государств, регламентируемых их столицами, исходящими из общенациональных интересов;

2) "А-А1, А2" и "В-В1, В2" – отношения каждого приграничного региона со своей столицей, его место в национальной экономической и политической системе;

3) "А1-В1" и "А2-В2" – межгосударственные "прямые" (минуя столицы) связи между сопредельными приграничными территориями, определяемыми местными администрациями, исходящими из своих локальных интересов и возможностей.

На примере Ростовской области рассмотрим каждую из этих составляющих.

1. "А-В". Межгосударственные отношения между Россией и Украиной. Колебания в развитии двусторонних отношений, недружественные акции с обеих сторон, конфликт по поводу Черноморского флота и постоянный риск обострений, связанных с судьбой Крыма, небезосновательные опасения Киева по поводу регионалистских настроений в русскоязычных восточных областях Украины – все это никак не благоприятствовало договоренности по либеральному пограничному режиму. Президент и другие руководители Украины неоднократно выражали недоверие СНГ и любым исходящим из Москвы инициативам. Важно и то, что колебания курсов Москвы и Киева в отношении друг друга носят долговременный характер, зависят от меняющегося баланса сил между отдельными политическими и региональными группировками: в России – между так называемыми национал-патриотами, сторонниками "силового" восстановления Союза под эгидой России и теми, кто выступает за развитие преимущественно двусторонних отношений с бывшими союзными республиками; на Украине – между националистическими партиями и движениями, выразителями интересов западных областей, киевской интеллектуальной элитой и пророссийски настроенными представителями Восточной Украины и причерноморских городов. Этот баланс в значительной степени определяется текущим положением в экономике стран в целом и их регионов.

2. "А-А1". Отношения между Ростовской областью и Москвой. Ростовская область – один из крупнейших субъектов Российской Федерации (шестое место по численности населения, не считая Москвы и Петербурга). Благодаря разнообразию хозяйства, природным богатствам и разнородному населению здесь нет какой-то одной критической социальной проблемы, от которой зависит вся жизнь в области и которая бы сильно беспокоила Москву (как, например, в Кемерово или Тюмени).

Население городов области до сих пор настроено относительно благоприятно к нынешнему российскому руководству, и если область нельзя отнести к явно пропрезидентским регионам, то никак нельзя и считать "консервативной", подобно ее ближайшим соседям в Центрально-Черномоземном районе. Глава администрации всегда был лоялен президенту, но в то же время ладит со старой номенклатурой, которой принадлежит и сам. Он успел создать свою "партию власти": из 45 депутатов Законодательного собрания области, избранного в марте 1994 г., 13 – главы местных администраций, 9 – сотрудники областных органов исполнительной власти. Отношения Ростовской области с федеральным центром ровные, и это дает ее администрации некоторую свободу действий.

"В-В1". Отношения Донецкой и Луганской областей с Киевом. Донбасс – настоящий плавильный тигль этносов. Его население складывалось в результате перемещения мощных миграционных потоков из разных частей России и Украины. По переписи 1989 г., в Донецкой области русские составляют 43,6% населения, в Луганской – 44,8%. При этом русский язык назвало своим родным 69,0% жителей Донецкой области, 63,9% – Луганской. Украинизация делопроизводства, средств массовой информации, образования была воспринята здесь совсем без восторга. Экономика обеих областей накрепко связана с российскими предприятиями. Большинство донецких шахт убыточно. В рыночных условиях их и значительную часть крайних устаревших металлургических производств нужно закрывать, но только мощное государство может облегчить неизбежные тяготы структурной перестройки, и это также заставляет жителей Донбасса смотреть в сторону России.

О настроениях в украинской части Донбасса говорят итоги состоявшегося одновременно с выборами в парламент Украины 26 марта 1994 г. референдума в Донецкой области: подавляющее большинство избирателей высказалось за укрепление связей с СНГ (прежде всего с Россией), реорганизацию государственного устройства Украины на федеральной основе, придание русскому языку статуса второго государственного. Естественно, Киев, отказывавшийся даже обсуждать идею федерализации Украины, с настороженностью относится к действительным или мнимым попыткам востока установить более тесные отношения с российскими соседями.

3. "A1-B1", "A1-B2". Отношения между пограничными районами. Уровень областей. Основа обоюдной заинтересованности в тесном сотрудничестве – традиционные (в том числе семейно-родственные) связи между людьми, экономические интересы, недавнее организационное и территориальное единство их хозяйства, транспортной системы, социальной сферы. Для окончательного раздела всего этого понадобятся годы.

Между руководителями Ростовской и Донецкой областей еще в начале 1992 г. было подписано соглашение, предусматривавшее сохранение объемов взаимных поставок, содействие в сохранении производственных связей, беспрепятственное перемещение товаров сверх предусмотренных прямыми договорами квот через границу. Однако в соответствии с решениями, принятыми в Москве и Киеве, таможи и даже пограничники все-таки появились. Летом 1993 г. соглашение было подписано между Ростовской и Луганской областями. Оно соответствовало наметившейся официальной линии отношений между двумя государствами и предусматривало обмен экономической и правовой информацией, разработку отраслевых программ сотрудничества, создание совместных предприятий, взаимную поддержку малого и среднего бизнеса, взаимодействие правоохранительных органов. Стороны договорились добиваться от своих правительств льгот для увеличения приграничного товарообмена. Но все опять застопорилось межгосударственной проблемой – нерешенностью вопроса конвертации валют (различия в официальных курсах и курсе черного рынка и др.). Хозяева и предприниматели как могут обходят рубежи. Свыше 80% созданных в Ростовской области к началу 1994 г. совместных предприятий – российско-украинские, в том числе вобравшие в себя старые предприятия-партнеры или входившие в одно объединение.

Приграничные области пытаются оказывать давление на столичных политиков. В феврале 1994 г. в Белгороде состоялась встреча руководителей этих областей, выступивших с обращением к президентам Ельцину и Кравчуку, в котором содержалось требование стабилизировать политические и экономические отношения между двумя странами и наделить пограничные области некоторым льготами.

Советский Союз распался совсем недавно не только по историческим, но и по чисто человеческим меркам. Важную роль в пограничных контактах на всех уровнях и во всех сферах играют личные отношения между руководителями, когда-то учившимися в одних учебных заведениях, близких по воспитанию и менталитету. Во имя общих интересов и просто здравого смысла они готовы порой и пренебречь новой политической реальностью, предписывающей по каждому вопросу действовать через Москву и Киев. Так, руководство Ростовского УВД по-прежнему находит понимание и поддержку донецких и луганских коллег в случае необходимости задержания и выдачи правонарушителей, скрывшихся "за границей".

Уровень районов и хозяйств. На низовом уровне усиливающаяся барьерность новой политической границы сказывается с особой силой. Здесь это не только удар по экономике хозяйств, но и, что особенно важно, по судьбам отдельных людей. Матвеево-Курганский район Ростовской области расположен примерно на одинаковом расстоянии от Ростова и Донецка. С обоими городами он имеет хорошую связь по железной дороге и шоссе. Это район с еще недавно благополучным по советским меркам сельским хозяйством. Его специализация – производство зерна, мясное животноводство и птицеводство. Урожайность зерновых здесь – одна из самых высоких в области

(в 1993 г. около 48 ц/га). Район вывозил свою сельскохозяйственную продукцию в густонаселенную промышленную Донецкую область, а оттуда получал львиную долю строительных материалов. До ближайшего цементного завода в Амвросиевке (Донецкая область) от хозяйств района всего 25–35 км.

Теперь ради обычного бартера руководитель приграничного хозяйства с ростовской стороны должен несколько раз съездить за разрешением на таможенную в Таганрог за 80 км, если вопрос вообще можно разрешить без вмешательства Москвы в случае "лицензируемого товара". С украинской стороны регламентируется вывоз буквально всего. Гораздо проще рискнуть и послать ночью машину к соседям через лесополосу, чтобы совершить натуральный обмен. При существовавшем курсе рубля к карбованцу приобретенные таким образом стройматериалы обходились втрое или вчетверо дешевле российских. Не надо и ехать за сотни верст: ближайšie российские цементные заводы – в Новороссийске, т.е. почти за 600 км, или в Белгородской области, а туда также надо ехать транзитом через Украину.

Искусственная изоляция от традиционных рынков сбыта на Украине в сочетании с конкуренцией импортных товаров в самой России отрицательно сказалась на жизнеспособности колхозов. В Матвеево-Курганском районе с 1991 по 1993 г. поголовье птицы уменьшилось почти в 4 раза, свиней – в 2,5 раза, крупного рогатого скота – на 1/3.

Правда, граница создала и немало новых рабочих мест. Рядовой состав пограничников и таможенников набирают из местных, а численность только сотрудников милиции в районе возросла в 1991–1993 гг. с 80 до 450 человек. Новые профессии весьма престижны, но вряд ли это можно считать благом, учитывая многочисленные соблазны, которым подвергаются новоиспеченные пограничники, таможенники и милиционеры. В целом близость границы криминализовала обстановку в районе [1, 2].

Сократились и практические возможности контактов между жителями приграничных районов двух государств из-за резкого уменьшения числа маршрутов автобусов и электричек.

Пограничная зона потребовала особого внимания к транспортной инфраструктуре. Успенская, полустанок со штатом в 19 человек, вдруг превратилась в пограничный пункт с обязательной получасовой остановкой всех пассажирских поездов кавказского направления. Уже имеется проект строительства на станции 10 дополнительных путей, вокзала, новых зданий для таможни и других служб. Но действительно ли нужны эти инвестиции?

Барьерная функция новых границ и транспортные связи между новыми приграничными районами

Новые границы и коммуникации. Одной из основных транспортных проблем нового пограничья помимо общей проблемы проницаемости границ являются частные проблемы "секущих трасс" и внешней транспортной зависимости. В первом случае речь идет о транспортных магистралях, которые своими краями "задевают" территорию другого государства. В ситуации, когда границы являются "закрытыми" это делает необходимым достижение специальных межгосударственных договоренностей по использованию таких секущих трасс обеими сторонами. В противном случае потребуются соорудить таможни на каждом из последовательных пересечений границы либо считать трассу территорией одного из государств, специально отгородив ее от окружающей территории другого государства.

Наиболее сложный случай секущей трассы связан с второстепенной железной дорогой Украины, соединяющей станции Хутор-Михайловский (расположена на трассе Москва–Киев) и Ворожба (далее – Сумы, Харьков). Эта железная дорога 6 раз (!) пересекает российско-украинскую границу. Хотя значимость этой дороги мала, данный случай представляется крайним примером секущей трассы.

Другой крайний пример секущей трассы на российско-украинской границе связан с

важнейшей железной дорогой Москва – Ростов. Эта трасса также 6 раз на небольшом участке пересекает государственную границу, причем в этом случае речь идет о преимущественно российской дороге, которая несколько раз "задевает" украинскую территорию. Покинув российскую территорию южнее поселка Кантемировка, железная дорога переходит на территорию Украины и около 6 км следует вдоль российско-украинской границы, причем все полотно находится на Украине. Затем железная дорога углубляется внутрь украинской территории, где расположена станция Шелищевка, около 2,5 км следует по границе, затем снова по украинской территории вдоль границы (здесь расположена украинская станция Зориновка). За станцией Зориновка железная дорога пересекает российский участок территории, затем снова следует по украинской территории вдоль самой границы, выходит в Россию, где находится станция Чертково (на украинской стороне расположен районный центр Меловое, жители которого всегда пользовались станцией Чертково; пассажирский вокзал ныне – в России, а грузовые склады – в Украине), далее пересекает украинский участок и, наконец, снова уходит в Россию. Этот сложный участок железной дороги Москва – Ростов имеет протяженность почти 50 км.

Наконец, еще одна секущая трасса на российско-украинской границе соединяет станцию Лихая на трассе Москва–Ростов с Донбассом. Эта железная дорога, прежде чем окончательно уйти на территорию Украины, пересекает сначала украинский, а затем снова российский участок территории.

Секущие трассы распространены также на российско-казахстанской границе. Железная дорога Саратов–Оренбург пересекает Западно-Казахстанскую область и проходит через Уральск. Транссибирская магистраль захватывает Северо-Казахстанскую область на участке между Курганом и Омском, проходя через Петропавловск. Железная дорога, которая соединяет Кустанай и Кокчетав с Барнаулом и Новосибирском, пересекает сначала юг Омской области, а затем север Павлодарской. Магистраль от Челябинска до Орска пересекает небольшой участок казахстанской территории. Есть и менее значимые секущие трассы. Так, ветка из Орска в Светлый проходит через казахстанскую станцию Союзная в Актюбинской области. Железная дорога из Рубцовска в Усть-Каменогорск сначала пересекает казахстанскую территорию, затем снова идет по российской и, наконец, уходит в Казахстан.

Еще одной транспортной проблемой стала зависимость от соседних государств, выражающаяся в невозможности доставить грузы одного пункта в другой в обход территории соседнего государства. Такая проблема существует в северо-восточной части Латвии, где доставить грузы по железной дороге из района городов Виляка, Балви и Гулбене в район Карсавы и Резекне коротким путем можно только через российский узел Пыталово (на который, кстати, претендует Латвия). В Казахстане есть две таких крупных проблемы. Только через российскую территорию возможно железнодорожное сообщение с Уральском и Усть-Каменогорском. Практически через Россию требуется проехать, следуя из Павлодара в Семипалатинск (путь по казахстанской территории намного длиннее).

Объемы, характер и динамика транспортных потоков – одна из основных мер тесноты связей между приграничными районами, соотношения между барьерной и контактной функцией границы. К сожалению, данные об этих потоках, особенно за прошлые годы, труднодоступны. Так, единый в недавнем прошлом "Аэрофлот" распался более чем на 400 авиакомпаний, и общего расписания полетов более не существует. Статистика перевозок по отдельным видам грузов обрабатывается долго, и в 1995 г. самые свежие данные датировались 1992 годом, когда "обвал" в экономике стран СНГ в значительной мере еще был впереди. Тем не менее, появилась возможность сравнить транспортные потоки между регионами единого Союза, например, в 1985 г., в начале перестройки, и в 1992, когда последствия распада СССР и дезинтеграционных тенденций, еще в последние годы его существования уже проявились.

В качестве примера динамики пассажирских авиаперевозок рассмотрим связи между крупнейшей по населению и экономическому потенциалу областью российско-

Таблица 1

Вывоз грузов железнодорожным транспортом в страны СНГ из областей в целом за пределы области и в соседние приграничные области

Область	Динамика вывоза в приграничные области соседних стран СНГ в 1989–1992 гг., %	Доля приграничных областей стран СНГ в вывозе из области, %	
		1989 г.	1992 г.
Белгородская	79,02	1,7	0,6
Брянская (в Украину)	69,75	2,9	1,7
Брянская (в Белоруссию)		1,1	2,2
Воронежская	72,79	0,4	0,4
Курская	62,60	0,2	0,3
Псковская	247,71	0,1	0,9
Ростовская	75,23	5,9	5,9
Смоленская	96,69	1,1	2,9
Луганская	73,18	1,3	0,8
Донецкая	74,65	1,9	1,9
Сумская	70,28	1,3	1,4
Харьковская	70,73	1,5	0,6
Черниговская	58,25	0,7	1,3
Витебская	68,64	0,7	2,9
Гомельская	57,44	0,6	0,7
Могилевская	80,52	1,0	0,7

украинского пограничья – Ростовской и Украиной. Пересчет числа регулярных рейсов из Ростова в украинские города в условное число рейсов в неделю показывает, что за первый после распада СССР год, 1992, оно уменьшилось по сравнению с 1985 г. ненамного – с 59 до 57, однако за счет замены самолетов на менее вместительные число мест в них сократилось с 6658 в неделю до 1953, или более чем на 70% – значительно больше, чем объем авиаперевозок по России в целом, уменьшившийся в 1985–1992 гг. "всего" на 15,5%. Резко изменилась и сеть маршрутов. Если раньше было много рейсов в столицу Украины, перераспределявшей пассажирские потоки из России по республике, то после распада Союза выгоднее оказалось летать напрямую из Ростова в областные центры молодого соседнего государства, хотя и на малых самолетах. Но самое главное, вынужденная "рационализация" авиаперевозок привела к тому, что в 1992 г. большая часть рейсов из Ростова в Украину совершалась в города ее соседней восточной части (хотя на близкое расстояние авиаперевозки в принципе менее выгодны) – Донбасса и Донецко-Приднепровского района, связи с которыми оказались наиболее прочными. Таким образом, барьерная функция новой границы оказалась на авиационных связях между Ростовом и Украиной в полной мере.

Железнодорожные грузопотоки между Украиной и соседними российскими областями сократились в 1985–1992 гг. существенно меньше, чем между двумя новыми государствами в целом. Объем железнодорожных перевозок между Россией и Украиной в 1989–1992 гг. упал почти вдвое – на 48,7%, тогда как вывоз из приграничных областей РФ в украинские – на 21,0% в Белгородской области и на 37,3% в Курской. На 25–30% уменьшился и обратный поток. Доля приграничных перевозок в отдельных случаях осталась без изменения (вывоз из Ростовской и Донецкой областей), в некоторых – резко сократилась (Луганская, Харьковская области), а в некоторых – значительно увеличилась (Сумская область) (табл. 1).

Что же касается связей между приграничными российскими и белорусскими областями, то наблюдался рост асимметрии в проницаемости новой границы. Вывоз из российского приграничья в соседние белорусские области либо почти не изменился, либо даже вырос в несколько раз (причины, однако, не смогли объяснить нам даже

специалисты МПС), а из белорусских областей в российские – уменьшился. При этом доля приграничных областей России в вывозе из Гомельской, Могилевской и Витебской областей возросла. Это объясняется тем, что в первый год после распада Советского Союза Белоруссия еще входила в рублевую зону, но при этом пыталась сохранять государственный контроль над ценами и избежать резкого их скачка, как в России. Появление ценового порога на границе вызвало в тот период и рост доли приграничных перевозок в вывозе из российских областей. Характерно, что для обеих славянских республик СНГ и их приграничных областей перевозки на российском направлении были гораздо важнее, чем между ними самими, особенно на направлении Белоруссия – Украина. Связи между областями украинского и белорусского Полесья были свернуты прямо-таки драматическим образом. Грузооборот между Гомельской и Черниговской областями уменьшился в 1989–1992 гг. в 19 раз, между Гомельской и Киевской – в 8,4 раза, Гомельской и Житомирской – в 8,0 раз и т.д.

Перевозки внутренним водным транспортом, включая и малый каботаж в Азово-Черноморском бассейне, между Россией и Украиной и их соседними областями почти полностью свернуты: так, в 1994 г. их объем между Ростовской областью и Украиной (бассейном Северского Донца, по которому граница между Россией и Украиной проходит на протяжении 50 км, портами Крыма и южноукраинских областей) составил только 5,8% от уровня 1985 г., а в обратном направлении – 9,4%. Для сравнения: перевозки между той же Ростовской и соседней Воронежской областью сократились на 44,9%, а в обратном направлении – на 57,5%. Поскольку по воде шли главным образом стройматериалы (98% грузооборота в 1985 г.), введение таможенных барьеров сделало их совершенно нерентабельными.

Таким образом, воздействие новых пограничных барьеров на товарные потоки между соседними областями России, Украины и Белоруссии было противоречивым, но несомненно, что транспортные взаимодействия между ними оставались более тесными, чем между новыми странами в целом.

Политическое поведение жителей нового пограничья

Резкое изменение политического статуса нового пограничья не могло не отразиться на политическом поведении его жителей. В то же время результаты голосований в этой части России свидетельствуют о том, что говорить о формировании особой приграничной политической культуры не приходится. В 1991 г. на референдуме по вопросу сохранения СССР у избирателей нового пограничья не прослеживалось единого мнения, хотя, казалось бы, в этих регионах должны были явно преобладать сторонники позитивного ответа. Так произошло, но не в той степени, которую можно было ожидать. В 22 регионах показатель голосования за сохранение СССР был выше среднего по России. Но сравнительный анализ показывает, что столь же высокий процент голосов в пользу сохранения Союза зарегистрирован и в соседних регионах, которые не относятся к категории нового пограничья, а также в регионах, сильно удаленных от границ. В пяти приграничных регионах показатель голосования за сохранение Союза оказался ниже среднероссийского, причем в Санкт-Петербурге и Челябинской области – существенно ниже. Прямой зависимости между географическим положением российского региона и голосованием за сохранение СССР не прослеживалось.

Результаты голосований показывают, что большинство приграничных регионов России относится к числу относительно консервативных. Здесь, как правило, ниже средних по России были показатели голосования за Бориса Ельцина на президентских выборах 1991 г., за доверие Б.Ельцину и социально-экономической политике правительства на апрельском референдуме 1993 г., за "демократов" в декабре 1993 г. Влияние приграничного положения этих регионов на политическое поведение избирателей было явно подчиненным. Изменение статуса было и остается фактором недоверия избирателей, повышающим оппозиционность регионов нового пограничья,

но это лишь один из множества факторов, объясняющих распространение оппозиционных настроений.

Говоря о признаках политической культуры нового приграничья, в целом выраженной довольно слабо, особо укажем на популярность в этих регионах В. Жириновского и ЛДПР. Лишь эта партия сумела стать выразителем интересов существенной части избирателей именно нового пограничья. Хотя, оговоримся и здесь, популярность ЛДПР отнюдь не ограничивалась новым пограничем, а в некоторых пограничных районах эта партия не смогла соблазнить избирателей. На президентских выборах 1991 г. в 21 регионе нового пограничья показатели голосования за В. Жириновского превосходили средние по стране. Особенно отличился этот кандидат в регионах, в которых проблемы, связанные с приграничным положением, в 1991 г. вышли на первый план, – в Псковской, Калининградской, Ростовской областях, Краснодарском крае, Омской области. Особенно популярной на выборах 1993 г. ЛДПР была в Псковской области (наилучший результат, более 40% голосов). Но только в 14 регионах нового пограничья популярность ЛДПР превзошла среднюю по России.

Примерно те же результаты дает анализ на уровне административных районов, проведенный нами на примере голосования 1991 г. в Алтайском крае. По вопросу о сохранении СССР практически все приграничные районы края высказались "за" с показателями, превосходившими средние по краю (в шести районах более 90% "за"). Но эта особенность не выделяла приграничные районы: сельские районы, удаленные от российско-казахстанской границы, голосовали точно так же. В то же время приграничный город Рубцовск продемонстрировал свою близость к общероссийской городской субкультуре с ее традиционными "демократическими" голосованиями, в не к соседним сельским районам (показатель ниже среднего по краю, хотя это и целых три четверти голосов). Те же особенности прослеживаются при анализе результатов президентских выборов: городские поселения голосуют как "нормальные" города, села – как "нормальные" села, и разброс показателей в пределах пограничья довольно велик. По голосованию за В. Жириновского пограничные сельские районы Алтайского края превзошли средний по краю уровень, в двух случаях этот кандидат набрал более 20% (против 7,7% в среднем). Однако относительно "демократический" Рубцовск предпочел Б. Ельцина (более половины голосов в отличие от всего остального алтайского пограничья), тогда как показатель голосования за В. Жириновского был ниже среднего по краю и в 2 раза ниже, чем в окружающем город Рубцовском районе.

Пожалуй, наибольшее влияние пограничная проблематика оказала на избирателей Псковской области, вновь почувствовавшей себя западным форпостом России, а также Кубани, в меньшей степени – Ставропольского края. В большинстве регионов избиратели делали свой выбор по иным причинам, учитывая отношение партий и кандидатов к проблеме нового пограничья в комплексе с другими проблемами. Политического движения, выражающего интересы избирателей нового пограничья, в России так и не возникло (как видно, эту роль пыталась играть ЛДПР, что ей удалось лишь отчасти). Оценка набора проблем нового пограничья. Регионы нового российского пограничья сильно различаются по характеру проблем, возникших в связи с изменением их геополитического статуса. За внешним единством нового пограничья как специфической проблемной полосы России кроются серьезные различия, связанные с разной степенью актуальности этих проблем для разных регионов.

Действительно, распад хозяйственных связей для одних регионов оказался катастрофическим, другие же практически не зависели от поставок из соседних республик. Не все приграничные регионы приняли на себя поток беженцев и вынужденных переселенцев. Некоторые границы воспринимаются населением как "враждебные", которые можно и закрыть, другие как "дружественные", которые должны быть совершенно прозрачными. Совершенно разным является исторический опыт пребывания территорий в качестве приграничных. По этой и другим причинам велика потребность регионов в приграничном сотрудничестве.

Набор проблем в новых приграничных районах России

Таблица 2

Регион	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	Всего баллов
Ленинградская обл.	1	2	3	1	2	1	1	5	5	21
Санкт-Петербург	2	2	1	2	2	1	1	1	1	13
Псковская обл.	1	2	3	1	3	1	1	1	5	17
Калининградская обл.	1	1	2	1	3	1	5	5	4	23
Смоленская обл.	1	1	1	2	3	2	1	4	1	16
Брянская обл.	1	1	1	2	4	2	3	4	5	23
Курская обл.	1	2	1	2	4	3	3	4	3	23
Белгородская обл.	1	3	1	2	5	4	2	4	5	27
Воронежская обл.	1	3	1	2	3	3	4	3	3	23
Ростовская обл.	3	4	1	3	5	5	4	5	5	35
Краснодарский край	3	5	1	2	2	4	1	3	3	24
Карачаево-Черкесия	3	1	1	2	1	1	1	1	1	12
Кабардино-Балкария	3	2	1	2	1	1	1	1	1	13
Северная Осетия	5	5	4	2	1	1	1	5	2	26
Ингушетия	1	5	4	2	1	1	1	2	1	18
Чечня	5	5	4	2	1	1	1	2	1	22
Дагестан	4	3	3	3	2	1	1	5	3	25
Астраханская обл.	2	2	2	4	3	2	1	3	1	20
Волгоградская обл.	2	2	1	5	1	1	2	2	1	17
Саратовская обл.	2	1	1	5	1	1	1	2	1	15
Оренбургская обл.	1	2	2	3	3	2	2	4	1	20
Челябинская обл.	1	1	1	4	4	2	2	3	1	19
Курганская обл.	1	1	1	3	2	1	3	4	1	17
Тюменская обл.	1	1	1	4	1	1	1	2	1	13
Омская обл.	1	2	1	4	4	3	3	5	1	24
Новосибирская обл.	1	1	1	5	3	2	3	3	1	20
Алтайский край	1	2	1	5	3	3	3	5	1	24
Республика Алтай	2	1	1	2	1	1	1	2	1	12

Проблемы: I – этнические конфликты; II – приток беженцев и вынужденных мигрантов; III – актуализированные и потенциальные территориальные претензии от соседних стран; IV – отсутствие традиции приграничного положения; V – последствия экономической дезинтеграции; VI – трансграничные трудовые миграции; VII – транспортные проблемы (изоляция и/или зависимость от транзита через территорию соседнего государства); VIII – необходимость в трансграничном сотрудничестве; IX – специфическая приграничная преступность (контрабанда, коррупция и т.д.).

В этой связи непросто сгруппировать регионы по специфике их новых "приграничных" проблем. В качестве оснований для оценки комплекса проблем приграничных регионов можно предложить такие показатели, как уровень этнической конфликтности новых границ, острота проблемы беженцев и вынужденных мигрантов, наличие актуализированных и потенциальных претензий на их территорию, исторической традиции их пребывания в непосредственной близости от границы, острота проблемы распада хозяйственных связей и специфической приграничной преступности (контрабанда, коррупция и др.), наличие трансграничных трудовых миграций, транспортных проблем (вновь возникшей изолированности и зависимости от транзита), внешняя зависимость (потребность в приграничном сотрудничестве). В табл. 2 приведена балльная оценка этих показателей. Баллы варьируют от 0 до 3, 4 или 5, или от 1 до 2 и, таким образом, взвешены. По ряду из них авторами накоплена большая информация, позволяющая достаточно уверенно сопоставить различные участки границы (например, по этнотерриториальным конфликтам – см. [3–5] и распределению беженцев), другие почерпнуты из официальных статистических изданий (например, уровень и структура преступности), некоторые представляют собой экспертные оценки авторов.

Суммирование баллов показывает, что наиболее остра обстановка в приграничных районах Северного Кавказа, включая его "русскую" часть (прежде всего, за счет массового притока беженцев и вынужденных мигрантов), тогда как относительно наиболее спокойной выглядит приграничная зона вдоль западного участка российско-казахстанской границы.

Разумеется, выбранные критерии оценки проблем далеко не исчерпывающи. Новое пограничье – это долгосрочная, фундаментальная, межотраслевая проблема, актуальность изучения которой еще только осознается многочисленными государственными службами, деятельность которых связана с границами и нуждается в координации – в том, что теперь начали называть "пограничной стратегией России". При ее разработке, несомненно, весьма своевременным был бы вклад географов – специалистов во всех сферах социально-экономической географии, природоведов и экологов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Глезер О.Б., Колосов В.А., Петров Н.В., Смирнягин Л.В. Субъекты федерации: какими им быть? // Полис. 1991. № 4.
2. Колосов В.А., Криндач А.Д. Россия и бывшие союзные республики: проблемы нового пограничья // Полис (Политические исследования). 1994. № 4. С. 37–48.
3. Колосов В.А., Криндач А.Д. Тенденция постсоветского развития массового сознания и политической культуры Юга России // Полис. 1994. № 6. С. 120–133.
4. Clezer O., Kolosov V., Petrov N., Streletsky V. Conflits ethnique // La Russie et ses proches. Atlas. / Brunet R. Eckert D., Kolosov V., sous la direction de Paris: RECLUS – La Documentation Francaise, 1995.
5. Kolosov V., Glezer O., Petrov N. Ethnoterritorial conflicts in the former Soviet Union // International Boundaries Research Unit Briefings, N 2. Durham: University of Durham. 1992.
6. House J.W. Frontier on Rio-Grande. Oxford Research Studies in Geography. Oxford: Oxford University Press, 1982.

Институт географии
РАН

Поступила в редакцию
16.IV.1996

V.A. KOLOSSOV, T.A. GALKINA, R.F. TUROVSKY, S.A. KLESOVA

SOCIO-ECONOMICAL PROBLEMS OF A NEW RUSSIAN FRONTIERS

Examined different aspects of a new socio-economical links between near frontier regions under the conditions of transitional economy and changes in boundaries' functions between the former republics of the USSR. Special attention is paid to their concrete factors of interregional relations and political behaviour of the new frontier's population.