

Приграничные территории России и Украины: общая история и разделенное настоящее (географические подходы)¹

Приграничные территории занимают особое место в региональных исследованиях. Потенциал социально-экономического и человеческого развития здесь в значительной степени связан с фактором их географического положения на стыке двух или большего количества государств, что вызывает необходимость разработки целого ряда особых подходов к анализу их развития, а также специфических мероприятий государственного и межгосударственного управления.

Чрезвычайные сложности экономического, социального, экологического развития, с которыми сталкиваются Россия, Украина и Белоруссия в переходной период, периферийность (отдаленность от фокусов социально-экономической активности) пограничных территорий трех государств, проблемы миграций, социального и экономического взаимодействия, различие в политических целях и стратегических задачах делают актуальным данное исследование. Поиск путей ускоренного развития и сотрудничества приграничных территорий этих стран нашли отражение в целом ряде официальных Указов и Постановлений, а также в виде уже существующих и проектируемых т.н. «Еврорегионов», нацеленных именно на решение перечисленных выше проблем. Так, в частности, вопросы особого развития трансграничных и межрегиональных экономических связей с Россией официально признаны одним из наиболее важных стратегических направлений региональной политики Украины, что нашло отражение в Указе Президента Украины «Про Концепцію державної регіональної політики» (от 25.05.2001 г. №341/2001).

Предлагаемая статья написана по результатам первого (2008 г.) полевого сезона в рамках совместного исследования с Институтом географии НАН Украины. Непосредственно нами был обследован ряд районов Брянской области России, а также несколько районов Сумской и Черниговской областей Украины. Приграничные районы Белоруссии и России в составе Витебской, Могилевской и Гомельской областей были обследованы нами ранее (2004 – 2006 г.г.), в рамках российско-белорусского проекта, поддержанного РГНФ (1, 18). В данном проекте мы решили обратить особое внимание на ситуацию в приграничных районах Сумской и Брянской областей, а также частично - Сумской и Курской областей (условно до широтной линии Курск – Сумы). Это связано с двумя обстоятельствами. Во-первых, мощный международный транспортный коридор из России с территории Брянской области проходит на Украину через территорию Сумской, а не Черниговской области (вблизи границы между этими двумя областями Украины). Во-вторых, существенную роль играют историко-географические факторы. Исследуемая приграничная российско-украинско-белорусская зона с исторической точки зрения представляет собой ареал расселения древнего племени северян (включая территорию современной Гомельской области). Позже эта территория называлась Северской, Чернигово-Северской землей, «северскими городами» (в XVI – XVII в.в.). С юго-востока и востока Северская земля граничила со Слободской Украиной, - ещё одной российско-украинской переходной зоной, которая окончательно сформировалась позже (XVII – XVIII в.в.). Северская земля достаточно долго сохраняла обособленность и самостоятельность. «Только в XIV в. Чернигово-Северская Русь, не сочувствуя объединительной политике суздальских и московских князей, подпала под влияние и отчасти под власть Литвы» (3, с.123). В начале XVI в. Северская земля перешла под власть Московского государства. В 1618 – 1648 г.г. Стародуб и Мглин подчинялся Польше, в 1648 – 1654 г.г. – гетману Богдану Хмельницкому, с 1654 г. – в составе России.

¹ Исследование проводится при поддержке Гранта РГНФ 08-02-91202 а/У «Украинско- российско- белорусское сотрудничество как инструмент развития трансграничного региона».

В условиях размежевания России и вновь организованной Украинской ССР в 1925 г. была передана Украине часть Курской губернии (Путивль); территория Черниговской губернии, а Новозыбков, Мглин, Стародуб, Сураж, Погар отошли к России, войдя в состав вновь образованной Брянской губернии. Таким образом, приблизительно в этом месте (к северу от р. Сейм) проходила древнейшая граница на данной территории – между Новгород-Северским и Переяславским княжествами Древнерусского государства, а позднее, в XVIII веке – между собственно Малороссией и Слободской Украиной (4, с.78), Гет(ъ)манщиной и Слободской Украиной (2, с.213), 5, с.55).² Согласно (2, 3), в начале XX в. рассматриваемая территория имела довольно пёстрый этнический состав, в особенности, в городах, при этом «население Черниговской губернии в значительной мере представляло собой как бы переходную ступень от великорусов к малорусам». При происшедшем позднее заселении Харьковской губернии «малорусская колонизация встретила с великорусской» (4, с.99).

В какой степени историческое прошлое отражается на современной самоидентификации населения, что сохранилось в его исторической памяти? Как сочетается взаимное «тяготение» и «отталкивание» в рамках современных регионов и государств и в рамках регионов, унаследованных от исторического прошлого?

Ответить на эти вопросы мы попытались в рамках экспедиционного обследования территории южной и центральной части Брянской области, в ходе которого была изучена самоидентификация жителей городов и ряда посёлков. На основе проведенного в этих населённых пунктах анкетирования жителей по авторской методике была составлена серия картосхем для отдельных населённых пунктов и итоговая, комплексная Картосхема 1 для всех населённых пунктов, в которых проводился опрос. На картосхемах методом изолиний отражено количество респондентов, выбравших предложенные им на выбор населенные пункты в качестве относящихся к «малой Родине» анкетированного.

Из Картосхемы 1 хорошо виден характер центра - ядра Брянского края. Интересно, что общее направление изолиний соответствует направлению с юго-запада на северо-восток вдоль железных дорог и автомагистралей по территориям с наиболее выгодным ЭГП.

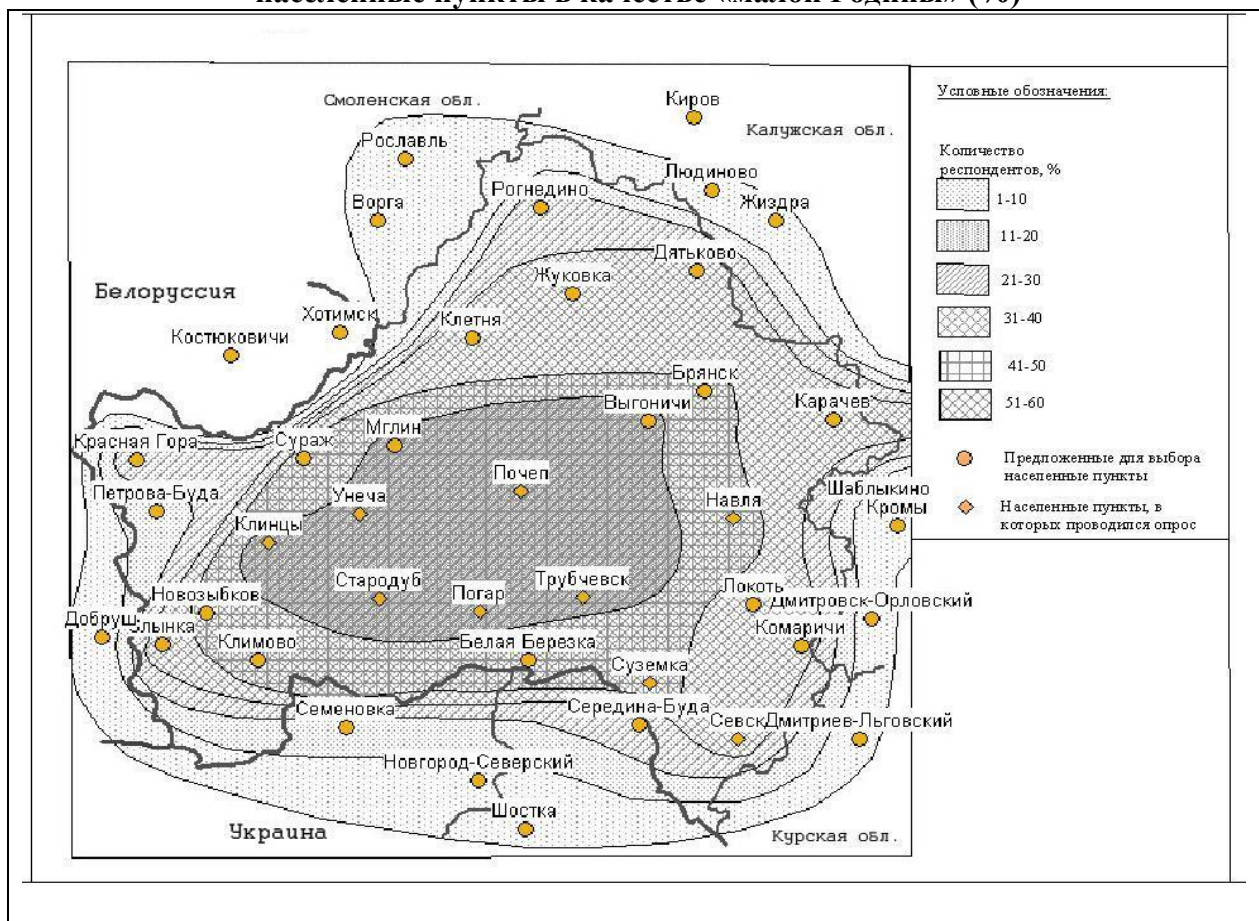
Согласно частным картосхемам, от Навли изолинии вытянуты к Почепу и Унечи и Курской обл., от Севска направлены на Брянск и Курскую область. В Клинцах отмечается близость к Белоруссии (гг. Гомель и Добруш).

Картосхема 1 показывает «выдвижение» границ "малой Родины" именно в сторону Украины, а не Белоруссии, несмотря на большую открытость российско-белорусской границы (при этом ориентация на Украину «равнозначна» ориентации на соседние территории России, в частности, на Курскую область, и даже несколько превосходит её). Это подтверждается и полевыми наблюдениями – на обследуемой территории Брянской области отмечается южный украинский колорит в архитектуре (наличники окон, закрывающиеся ставни как у украинских сельских хат), в обычаях (празднуют свадьбы часто ночью), в говоре и сохранении в памяти людей исторического прошлого о вхождении части Брянской области в Малороссию, в Черниговскую губернию. Отчасти сохранилась и историческая память населения о вхождении части современной Брянской обл. в бывшую Орловскую губернию.

² Современные украинские авторы Слободскую Украину именуют «Слободжанщина» (см. статью А.А. Корнуса в настоящем сборнике), в то время как в русских дореволюционных источниках Слободская Украина именовалась Слободской Украиной, то есть «окраиной» Московского государства (сравни- «Рязанская Украина», «Польская Украина» – как территория Дикого Поля от Белгорода до Воронежа (3, с.132) и др.). В то же время суффикс «-щина» в слове «Слободжанщина» призван указывать на однозначное отношение всей этой территории к Украине в современном её понимании. В этом-то и сказывается специфическая коллизия «приграничности».

Другие материалы Картосхемы 1 также хорошо сочетаются с разнообразной местной спецификой, укладывающуюся в русско-украинские и русско-белорусские градиенты. Например, колорит Трубчевска более русский, чем украинский; его история в торговом, культурном и политическом плане больше связана с Брянском и здесь имеется достаточно четко читаемая культурно-ландшафтная граница – р.Десна. Так, жители Трубчевска в большинстве случаев не включают в состав своей «малой Родины» расположенные приблизительно в 40 км г.п. Суземку и Белую Березку (последнюю - в меньшей степени, предположительно из-за расположения ее на другом, восточном, берегу реки Десны). На рассматриваемой территории существует еще одна культурно-ландшафтная граница – по реке Судость. Так, опрошенные нами жители Погара всех проживающих за этой рекой называют «москаля», в том числе и жителей города Трубчевска. В свою очередь жители Трубчевска называют жителей Погара «цыбуля» или «бульбаши», что в данном контексте означает украинец, «хохол». Про жителей Белой Берёзки в Трубчевске говорят – «китайцы», имея в виду, по-видимому, то, что они живут далеко, за лесом и Десной.

Картосхема 1. Количество респондентов, выбравших предложенные населенные пункты в качестве «малой Родины» (%)*



*карта составлена А.А.Гриценко

В «России», под редакцией В.П. Семёнова-Тян-Шанского, на картосхеме (4, с.112-113) приводится ареал этнического распространения малороссов (главным образом на территории б. Черниговской губернии), включающий в себя почти 1/3 территории современной Брянской области. Интересно, что и сейчас в говоре жителей многих населенных пунктов Брянской области прослеживается украинский говор. В ходе полевых работ нами было зафиксировано постепенное затухание украинского говора, которое происходит постепенно - с продвижением к северу и северо-востоку, по направлению к Смоленской и Калужской областям. Согласно исследованиям филологического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова (2008; студенческая экспедиция кафедры

фольклора, руководитель – доц. Т.Б. Дианова) местного фольклора в районе г. Бетлица Куйбышевского р-на Калужской области (на границе с Брянской и Смоленской областями), в говоре местных жителей уже отсутствуют характерные для «малорусского наречия» (ср.: 4, с.103) черты (смягченное звучание буквы «г» в сторону «х»), которое, по нашим наблюдениям, ещё фиксируется на соседних территориях Брянской области.

Хотя жители современной Брянской области безусловно считают родным для себя русский язык, а себя – жителями Брянского края, в то же самое время они в основной своей массе сожалеют о появлении государственной границы с Украиной, так как у многих остались родственники, друзья и знакомые на Украине, а их предки жили на ее территории. Актуализируется фактор исторической памяти, связанной с принадлежностью западной и юго-западной части современной Брянской области к б. Черниговской губернии. Почти четверть опрошенных считает свой край относящимся к Черниговскому краю, в т.ч. в Клинцах около 50%, в Погаре – свыше 42%, в Севске – порядка 25%. В то же время «свой край» по имени самого населённого пункта был выбран лишь в Трубчевске.

Основная часть жителей городов изученной (южной и центральной) части Брянской области весьма положительно относится к жителям Украины, в свою очередь полагая, что те тоже относятся к ним столь же хорошо. Хотя достаточно часто в разговоре на эту тему жители Брянской области про Восточную Украину говорят как о «своей», но отмечают, что с Западной Украиной дела обстоят по-иному. Приблизительно 45% опрошенных положительно отнеслась бы к воссоединению западной части Брянской области с Черниговской областью, хотя нередкой и с оговоркой «только в составе России»; около 20% остались равнодушными к этому вопросу.

В целом, на территории приграничных районов, в том случае, если государственная граница режет этнический ареал, значение этнической самоидентификации снижается, а национальной и региональной увеличивается, при весьма существенном значении последней (в первую очередь ощущается необходимость благополучия и психологического комфорта на уровне региона, при этом часто допускается элемент нежесткости в отношении государственно-национальной идентичности).

Однако относительная этническая однородность или близкородственность этносов, фиксируемая в пределах значительной части приграничной зоны, её смешанный русско-украинский характер, расселение этнических русских на территории Украины и особенно этнических украинцев на территории России выступает как фактор, потенциально (и актуально) сглаживающий возможные межгосударственные трения, способствуя межнациональной интеграции.

Сегодняшнее украинско-российско-белорусское пограничье представляет собой сложное общественно-территориальное образование, характеризующееся полимасштабной пространственной структурой. Оно может рассматриваться на двух территориальных уровнях – пограничные области и административные районы. При этом районный территориальный уровень определяется «глубиной» трансграничного взаимодействия, наибольшая интенсивность которой наблюдается вдоль транспортных коридоров, пересекающих границу. Таким образом, его формируют административные районы первого (приграничного) порядка смежности по обе стороны границы, а в местах прохождения транспортных коридоров – второго и третьего порядков.

Именно они в открытых демократических странах, при отсутствии визового режима, часто характеризуются более высокой активностью в международном разделении труда, чем внутренние регионы. В то же время для территорий, прилегающих к «закрытым» границам, с жестким визовым контролем, характерно возникновение устойчиво депрессивных приграничных регионов.

За последние годы в России пограничный режим усиливается и упорядочивается по отношению к Украине: официально пересекающих границу с Россией стали заносить в компьютерную базу данных. Таможенный режим стал, наоборот, «мягче».

В этой связи можно утверждать, что транспортный фактор приобретает все большую значимость для недавно сформировавшихся приграничных территорий между Россией и Украиной, Беларуссией и Украиной и, в меньшей степени – между Россией и Беларуссией.³ Это связано с активизацией в последнее десятилетие геополитических осей «Восток – Запад» и «Север – Юг», проходящих по территории Беларуссии, Украины и России. Их территориальное проявление есть система транспортных коммуникаций континентального значения, в частности сеть международных транспортных (Критских) коридоров. Именно в приграничной полосе находятся важнейшие транспортные узлы Украины (Львовский, Одесский, Ковельский, Харьковский, Конотопский и др.) и России (Санкт-Петербургский/Ленинградский, Новороссийский, Владивостокский, Белгородский, Брянский, Смоленский, и т. д.), где пересекаются важнейшие транспортные оси. В то же время приграничные ареалы, «обойденные» значимыми транспортными коммуникациями, «выпадают» из единого социально-экономического пространства своих стран, ограничены в возможностях сотрудничества с соседями (18).

Непосредственно трансграничным регионом для всех трех стран является только небольшой участок, где сходятся три области –Брянская в России, Гомельская со стороны Беларуссии и Черниговская со стороны Украины. В этом месте, в районе самого близкого схождения трех государств, работает пункт пропуска автотранспорта «Дружба» на участке Новые Юрковичи (Россия) - Сеньковка (Украина) – Веселовка(Белоруссия).

Поскольку этот пункт перехода находится в столь уникальном месте, через него осуществляется фактически до 60 % всех транзитных грузоперевозок Брянской области. На следующий год этот пункт пропуска начнет строиться по новой программе. Предполагаемые инвестиции – 1 млрд. руб., в том числе 300 млн.руб. – установка для просвечивания автомобилей (как в аэропортах для досмотра багажа).

В 2006 г. 48% автомобильного грузооборота всей брянской таможни (в стоимостном выражении) пришлось на г. Климово - ближайший к границе райцентр в России. Однако, как выяснилось, для Климовского приграничного района роль этого пункта перехода в настоящее время более чем скромна. Экономических преференций Климовскому приграничному району от таможни фактически нет. К тому же все декларации на экспорт грузов (для всей Брянской области) оформляются в п. Суземке (в пункте пропуска на автотрассе Москва –Киев).

По мнению главы Климовской администрации, итоговый эффект нахождения на их территории такого пункта пропуска скорее отрицательный, чем положительный. Наибольший минус заключается в том, что сильно возросли затраты на ремонт дорог, т.к. в сутки через центральную улицу райцентра Климово (она же трасса, ведущая к пункту пропуска через границу) проходит только на въезд 300-400 фур. Очередь от украинского пункта пропуска до Новых Юрковичей – почти постоянно - 3 км в два ряда.

К положительным эффектам, по мнению главы администрации Климово, можно отнести следующие:1 – развитие придорожного сервиса: появились новые АЗС, кафе, мотели, в которых занято местное население; 2 – создание дополнительных рабочих мест: таможня, пограничники и т.п. Там работают в том числе (но не только) и местные жители; 3 – часть налогов удалось оставить на местах во соглашению с Брянской областной администрацией.

Переход через границу в направлении Климово(Россия) - Семеновка(Украина) на железной дороге, связывавший также Новозыбков(Россия) и Новгород- Северский, уже несколько лет закрыт, так как железнодорожный мост на территории Украины вблизи Семеновки пришел в негодность, и украинская сторона отказалась выделять средства на его ремонт. Украинская сторона после этого отстроила мост до Конотопа, в результате чего снабжение г. Новгород-Северского стало возможным через территорию самой Украины. Как мы уже писали по поводу этой ситуации (1) , «отмирание» трансграничной

³ Раздел, посвященный транспортному фактору, написан при участии к. г. н. П. М. Крылова

части этой железнодорожной линии привело к тому, что и на оставшемся на российской части участке поток пассажиров стал столь небольшим, что у РЖД возник проект «обрезать» участок Новозыбков – Климов в виду его нерентабельности. Только забота местных властей и активное сопротивление местных жителей этой инициативе пока оставляют данный участок действующим. Таким образом, можно предположить, что государственная граница на этом участке может стать неким локальным полюсом экономического роста при следующих условиях: 1. Таможенное оформление грузов будет производиться частично и здесь, а не только в Суземке и 2. Ж/д до Новгород-Северского будет восстановлена и возродится железнодорожный пункт пропуска. Это зависит не от местных властей, а от решения на федеральном уровне, а также от позиции РЖД и Украинской железной дороги. На территории Брянской области существует важный тройной железнодорожный транспортный узел: северо-западно – юго-восточное диагональное ж/д соединение трех государств, находящееся в г. Унеча. Здесь пересекаются железные дороги из Белоруссии (ближайший к границе – белорусский город Кричев), из Украины (ближайший населенный пункт – п. Дружба (станция «Хутор-Михайловский») и линия г. Унеча - г. Сураж (Россия). Однако г. Унеча как важный железнодорожный узел находится все же во втором поясе районов относительно государственных границ как с Украиной так и с Белоруссией. Пригородное железнодорожное сообщение от Унечи в сторону государственной границы есть до станции Селецкая вблизи российско-украинской границы. Далее через границу на участке от станции Витемля (Россия) до станции Чигинок (Украина) пригородное трансграничное сообщение отменено. С советских времен сохранилось трансграничное пригородное сообщение в направлении на север от Унечи до г. Кричева (Белоруссия) – один раз в сутки туда и обратно.

В пределах изучаемых приграничных регионов открыт пункт перехода границы между Украиной и Белоруссией на ж/д дороге от Гомеля на Чернигов (линия Санкт-Петербург – Киев). Связь там осталась и транзитная, и местная (пригородно-трансграничная). Работает также важнейший ж/д переход на основной железнодорожной трассе Москва – Киев (поселок и одноименная станция Суземка (Россия) – Зерново (н.п. Середина–Буда) или следующая станция на Украине – Хутор-Михайловский (н.п. Дружба). Как нам удалось выяснить, пригородной трансграничной связи по железной дороге на этой трассе уже нет. Местные поезда ходят с украинской стороны только до станции Зерново. С Российской стороны также есть 3-5 местных поездов в сутки от Брянска до станции Суземка. Южнее по границе Сумской и Курской областей находится открытый пункт перехода по железной дороге у п. Теткино (Россия) – Ворожба (Украина) на линии Курск – Киев. На станции Ворожба, кроме транзитных поездов дальнего следования, проходит и пригородный поезд от г. Львова (Курская область) через Теткино и Ворожбу до станции Локоть (опять Курская область). Долее, так как железная дорога на этом участке несколько раз заходит то на украинскую, то опять на российскую территорию, а пассажиропоток, по мнению РЖД сильно уменьшился в последние годы, пригородное сообщение между станциями Локоть и Эсмань в 1997 г. отменили. Основными автотранспортными коридорами между парами государств в настоящий момент являются : меридиональная трасса между Гомелем и Черниговом (Е-95) - пограничный переход осуществляется в Новых Яриловичах и автотрасса Москва – Киев (Е-391) - пограничный переход Троебортное (Россия) –Бачевск (Украина).⁴

⁴ В связи с тем, что в настоящее время идет строительство путепровода через железную дорогу у г. Глухова (Украина), автотранспорт пущен в объезд через пункт пропуска «Катериновка» в 15 километрах к востоку от Глухова. До распада СССР на этом участке осуществлялось регулярное автобусное сообщение на участке Глухов – Рылск (Курская область). Сейчас же по этой трассе никакого регулярного местного сообщения нет. Из Глухова до Катериновки (то есть до пункта пропуска через российско-украинскую границу) автобус ходит лишь два раза в неделю. Здесь есть также несколько автобусных трансграничных, транзитных для приграничных районов рейсов, например, Киев- Орел, Сумы - Москва, Сумы-Курск, а также Сумы –Самара, Сумы – Белгород. В основном они осуществляются в пятницу, субботу и воскресенье по одному разу в сутки.

Многие регулярные рейсы общественного автотранспорта (автобусы или маршрутные такси), связывавшие некогда российскую и украинскую приграничную полосу, сегодня отменены или сведены до минимума. Однако и частные поездки между Россией и Белоруссией, и особенно – Украиной, становятся для населения приграничных районов все более затруднительными. Связано это с тем, что для осуществления трансграничных поездок на автомобиле с обеих сторон требуется покупка страхового полиса той страны, куда вы въезжаете. Для украинских водителей минимальная стоимость такого страхового полиса на срок в две недели составляет сегодня 100 гривен (немного больше 500 рублей). Дополнительная проблема – страховка выписывается минимум на 15 дней. А надо иногда всего часа на три-четыре – повидаться или родственника похоронить. Таким образом граница разделяет семьи. Три года назад два МИДа (российский и украинский) подписали соглашение об упрощенном пункте пропуска для местных жителей приграничных районов. Вопрос окончательно не решен до сих пор. Мешает принятию соглашения множество несогласованных деталей по классификации транспортных средств.

Как было выявлено нами ранее, на трассе Кричев – Рославль между российской и белорусской границей имеется устойчивый поток пассажиров, в основном – студентов, обучающихся в ВУЗах и техникумах близлежащих к границе российских городов – Рославле и Смоленске. Вследствие этого ряд белорусских таксистов покупает дорогие страховые полисы и окупает их за счет регулярных поездок через границу (1, 18). Однако на границе Сумской и Курской областей, по утверждению, в частности, глуховских таксистов – частных, практически нет спроса со стороны местного населения на поездки через российско-украинскую границу. В результате и предложение со стороны таксистов практически отсутствует. Экономического стимула для покупки страхового полиса у них здесь нет, так как из-за отсутствия пассажиров он не окупается. Едут через границу с Россией только на собственных автомашинах. Если же кому-то нужно переехать границу на наемной автомашине, ему приходится самому оплачивать шоферу минимальную стоимость страхового полиса (напомним – 100 гривен), помимо непосредственной оплаты услуг таксиста. Таким образом, в настоящий момент слишком невыгодные для рядовых граждан условия пересечения российско-украинской границы на автотранспорте практически свели на нет частные трансграничные связи между населенными пунктами с обеих сторон границы. Тем не менее, на дорогах Сумской и Черниговской области попадает достаточно много машин с российскими номерами. Помимо автомашин с номерами соседних Курской, Брянской и Белгородской областей, больше всего попадает машин с номерами Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов. Поскольку встречаются эти автомашины, в том числе дорогие иномарки, в стороне от трассы, проходящей из России на популярные Черноморские курорты или в направлении к западным границам Украины (в сторону Европы), можно сделать следующее предположение. Скорее всего их владельцы – уроженцы этих мест, в свое время уехавшие по контрактам в российские нефте- и газодобывающие автономные округа, и теперь приехавшие погостить на лето к своим украинским родственникам.

Таким образом, в первом приближении можно сделать следующий вывод – местные регулярных автотранспортные пассажирские связи между населенными пунктами приграничных регионов России и Украины в настоящее время значительно сократились по сравнению с советским периодом. Как обстоят дела на автодорогах между Украиной и Белоруссией, нами пока не исследовалось. Между Россией и Белоруссией пограничного режима пропуска нет, но автостраховку все равно требуется приобретать с обеих сторон. Поэтому при кажущейся простоте пересечения российско-белорусской границы теснота связи по автодорогам зависит от реальных социально-экономических связей, вернее – от реальной востребованности со стороны населения их наличия. И в случае сокращения количества рейсов со стороны общественного автотранспорта при наличии пассажиропотока возникшую нишу занимают таксисты-частники.

По железной дороге в собственных приграничных районах всех трех стран, особенно в Украине и Белоруссии, как показано выше, за последние 3 года отмечен рост регулярного пригородного сообщения осуществляемый дизельными поездами в 2-3 вагона. Но через границы стран пригородный трансграничный дизель ходит только между Россией и Белоруссией и Украиной и Белоруссией.

Стратегической целью Брянской области, в частности, является достижение среднероссийского уровня экономического развития, в том числе за счет увеличения использования имеющегося уникального транзитного потенциала области, обеспечивающего ей значительные конкурентные преимущества на рынке международных перевозок грузов и транспортно-логистического сервиса (20). Особо трудная задача – добиться вклада транзитных потоков в развитие приграничных территорий. Чаще эти потоки бесплатно используют ресурсы территории, что и понятно, учитывая их трансграничный, а не приграничный характер.

В пограничных регионах обеих стран находятся значительные производственные центры, которые потенциально способны генерировать интенсивные хозяйственные связи с соседними странами. Это является важным фактором роста инвестиционных возможностей при формировании международных, и в частности, трансграничных проектов. Наибольшими возможностями с украинской стороны в этом отношении обладают такие хозяйственные центры как Харьков, Сумы, Чернигов, Луганск; с российской – Белгород, Брянск, Воронеж, Ростов-на-Дону. Но само по себе наличие таких центров еще не гарантирует их интенсивного взаимодействия. Большая их часть ориентирована на внутренний рынок своих стран, а также на рынки стран Европейского Союза и другие. Таким образом, взаимодополняемость хозяйств указанных центров на нынешнем этапе развития остается ограниченной. Этим в значительной мере объясняется и тот факт, что большинство приграничных районов всех трех стран относятся к относительно более отставшим в социально-экономическом развитии или испытывающим хроническую депрессию в последние 15 лет, после распада СССР (6,7,8,9). Усугубляет положение и то, что в месте схождения границ находятся районы, наиболее сильно пострадавшие от Чернобыльской аварии и долгое время пребывавшие в состоянии «экономической пустыни» (см. ниже).

В работе украинских исследователей, посвященной методам выделения депрессивных территорий Украины (8), в частности, приводится перечень административных районов страны с наивысшим уровнем депрессивности (определенным по авторской методике), а также с показателями уровня безработицы и их динамикой за период наблюдения с 2001 по 2005гг., являвшимися одним из основных параметров при вычислении уровня депрессивности. Кроме того, в статье приведено несколько картосхем, также составленных по указанным показателям в разрезе административных районов Украины. На интересующей нас части приграничной с Россией и Белоруссией территории выделяются несколько районов, попавших в число «наиболее депрессивных территорий Украины», а именно: устойчиво максимально депрессивный за указанный период времени Городнянский район Черниговской области, расположенный на границе с Брянской и Гомельской областями (тот самый район, через территорию которого осуществляется автомобильная связь с Россией и Белоруссией через пункт пропуска «Дружба». В этом районе в 2005г. безработица составляла официально 11.3 % , при средней по Украине – 7.2% (рассчитываемой по методике МОТ). Почти такие же показатели депрессивности и уровня безработицы показал и Глуховский район Сумской области, пограничный с Курской областью России.

О развитии приграничных депрессивных административных районов Черниговской области на Украине озаботились уже сравнительно давно. Так, ещё в ноябре 2003г. вышел Закон Украины «Про специальный режим инвестиционной деятельности на территориях приоритетного развития в Черниговской области» (9,с.39), согласно которому в семи приграничных административных районах области инвесторам давались

некоторые преференции в виде а) освобождения от обложения ввозными пошлинами, а также б) от налога на дополнительную стоимость в случае ввоза на налогооблагаемую территорию Украины оборудования, механизмов и комплектующих материалов для них (кроме подакцизных товаров), предназначенных для реализации инвестиционных проектов (но не более, чем на пять лет); в) освобождение на три года от налога на прибыль, полученной предпринимателями от реализации инвестиционных проектов; г) освобождение инвесторов от платы за землю (не более, чем на пять лет).

Как показано в приводимой ниже Таблице 1, результат введения перечисленных преференций не замедлил сказаться. Однако на следующий же год в Украине Законом «Про державний бюджет України на 2004р.» был введен временный мораторий на применение вышеуказанного Закона и всех преференций, им предусмотренных. Затем этот мораторий в силу политической нестабильности в стране был продлен законами Украины «Про Державний бюджет України» на 2005 и 2006 рр.». Однако и одного года хватило, чтобы получить весьма убедительные результаты действия перечисленных выше преференций для всей территории (приграничного) приоритетного развития и для каждого из административных районов о отдельности. Так, например, если в среднем по Черниговской области объемы капитальных инвестиций в 2004 году увеличились по сравнению с предыдущим годом на 48.2%, то на территории приоритетного развития – в 4.2 раза! (10, с.41). Особенно высокими проявлениями инвестиционной активности характеризовались Новгород-Северский (в 14.3 раза) и Городнянский (в 6.3 раза) районы. Последний, напомним, согласно расчетам (8), относится авторами к числу наиболее депрессивных и обладающим наибольшими показателями безработицы административных районов Черниговщины.

Таким образом, эффективность введения особого льготного инвестиционного режима для депрессивных районов, в том числе – в приграничной полосе, была экспериментально доказана. Жаль, что в дальнейшем этот опыт в Украине не был востребован и продолжен.

Таблица 1.

Регион	Абсолютный размер инвестиций			Темпы прироста инвестиций в % к предыдущему году		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Капитальные инвестиции в фактических ценах, тыс. гривен						
Черниговская обл. (в целом)	9680797	1435731	1613020	138,0	148,0	112,3
Территории приоритетного развития (в целом)	83669	350048	218569	111,0	418,4	62,4
Городнянский район	5473	34360	29288	67,2	627,8	85,2
Корюковский район	10215	47317	32047	37,1	463,2	67,7
Новгород-Северский район	9486	135640	13649	118,3	1430	10,1
Репкинский район	13587	47925	42377	246,6	352,7	88,4
Семеновский район	10911	15877	6166	220,7	145,5	38,8
Черниговский район	30266	62253	86183	167,3	205,7	138,4
Щорский район	3731	6676	8859	118,4	178,9	132,7
Прирост прямых иностранных инвестиций, тыс. долларов США						
Черниговская область (в целом)	14733	19843	-1298	200,4	134,7	...
Территории приоритетного развития (в целом)	573	2504	-1941	...	437,0	...

Таблица цитирована и переведена с украинского по (10, с. 40)

Однако следует отметить, что в настоящей статье анализ экономических показателей развития приграничных территорий, особенно – с Украинской стороны, не предполагался. Это задача следующего этапа исследований. Поэтому мы пока можем

только отметить, на каком еще сохранившемся потенциале в принципе может быть построено и успешно развито в дальнейшем приграничное сотрудничество.

Прежде всего – это рекреационно–туристический потенциал территорий с обеих сторон границы. Вдоль украинско-российской границы сосредоточены значительные рекреационно-туристические ресурсы территории (15, 16, 17). Это создает предпосылки для развития здесь историко-культурных, спортивно-туристических и рекреационно-оздоровительных туристических комплексов международного значения.

С одной стороны, это места, связанные с интереснейшей общей историей и отдельными событиями, происходившими на данной территории. Так, события, описанные в одном из основных литературных памятников Древней Руси - «Слове о полку Игореве», начинались на территории современных Черниговской и Сумской областей Украины (в г. Новгород-Северском, Путивле, в Чернигове и др.), а также на территории нынешней Брянской, Курской, Воронежской и Ростовской (в месте пленения Игоря войска в битве на реке Каяле (современная река Чир) областей. Таким образом, история со знаменитым походом князя Игоря объединяет большую территорию нынешней России и Украины. В Брянске в этой связи проводится организационная работа по созданию экспериментального тура «Славянское кольцо» (20).

Еще одним ярким историческим событием, оставившим след на данной сопредельной территории, явилась русско-шведская война, основным событием которой была Полтавская битва 1709 года. Таким образом, в следующем году будет отмечаться 300-летие этого события. Именно в этот период произошла известная история с гетманом Мазепой, столицу которого – Батурин в результате разрушили по повелению Петра I за предательство Мазепы. А столицей Петр I другим своим Указом назначил заштатный городок Глухов, понравившийся ему при его посещении по дороге в Сумы. В Глухове широко отмечается 300-летие города как гетманской столицы (посвященные этому плакаты размещены на многих зданиях города), и одновременно идет восстановление исторических зданий в г.Батурине.

И, наконец, интереснейшим и перспективным с познавательно-туристической и историко-культурной точек зрения могла бы стать недавняя история партизанского движения, разворачивавшаяся практически одновременно и близко друг от друга на территории Брянской области (Брянский лес) и территории Украинского Полесья в годы Великой Отечественной войны – от Путивля и Глухова в Сумской области. Располагаясь на стыке трёх республик - РСФСР, УССР и БССР, партизанские края на Брянщине и в Сумской и Черниговской областях действительно способствовали дальнейшему укреплению дружбы русского, украинского и белорусского народов в их борьбе против общего врага.

Существование на Брянщине партизанских краёв позволило прославленным украинским партизанским соединениям С. Ковпака, А. Фёдорова, А. Сабурова совершить их знаменитые рейды от Брянских лесов до Карпат. Приходя на территорию Брянщины, эти соединения всегда получали помощь и поддержку местного населения. Только за счёт Севского, Суземского, Клетнянского, Климовского, Новозыбковского и Злынковского районов украинские партизаны пополнили свои ряды более чем на 2 тыс.человек.

Сумское партизанское соединение под командованием Ковпака С.А. (который был Председателем Путивльского райкома в 1941г. и, основав партизанский отряд, впервые внедрил рейдовую систему) совершило несколько рейдов, в т.ч. в по Сумской, Курской, Орловской и Брянской областям, в 1942-1943гг – рейд из брянских лесов на Правобережную Украину по Гомельской, Пинской, Волынской, Ровенской, Житомирской и Киевской областям; в 1943г. – Карпатский рейд по Ровенской и Закарпатскую областям, прошло с боями по тылам немецко-фашистских войск более 10 тыс.км, разгромило гарнизоны противника в 39 населённых пунктах. Рейды Ковпака С.А. сыграли большую роль в развёртывании партизанского движения против немецко-фашистских оккупантов.

В настоящее время во всех трех государствах действуют музеи Партизанского движения⁵ и музеи отдельных его выдающихся героев – например, С. А. Ковпака в г. Глухове, памятники героям–партизанам во множестве населенных мест по обе стороны границы говорят о том, что объединить эти священные для народов обеих стран воспоминания в единый маршрут весьма важно и актуально.

Следует отметить, что в Украине в последнее время очень большое внимание придается развитию так называемого «экологического туризма», в том числе – фермерского (16, 17). Для приграничных районов севера Украины, её Полесья это также актуально, как, например, для Закарпатья. Именно здесь в Украине сосредоточены наибольшие по площади и наилучшие по сохранности лесные массивы и водно-болотные угодья, привлекательные для организации экологического туризма. Несомненно, здесь есть перспективы для такого прогрессивного вида туризма. Опыт его организации был бы весьма полезен для российских территорий. Однако пока использование рекреационных ресурсов в рассматриваемом ограничивается высоким уровнем конкуренции на национальных и глобальных рынках «индустрии отдыха». Совместные усилия трех стран могли бы придать новый импульс этой отрасли деятельности.

Большое значение имеет в рассматриваемом регионе совместная охрана окружающей среды и рациональное природопользование. На приграничных территориях всех трех стран находятся хозяйственные объекты, влияние которых на окружающую среду не ограничивается территориями стран своего размещения. При этом водные артерии Днепра, Десны, Сожи, Ипути, Сейма, Псёла, Клетня, других рек выступают в качестве магистралей трансграничного переноса техногенных загрязнителей. Поэтому проблема взаимного и согласованного снижения техногенного загрязнения окружающей среды с целью предотвращения трансграничного переноса вредных выбросов в приграничных районах очень актуальна (14). До настоящего времени реально такие проблемы решались на основе двусторонних соглашений между Россией и Украиной. Лишь в бассейне р.Северский Донец в 2002 году министрами охраны окружающей среды Белоруссии, России и Украины был подписан договор, касающийся сотрудничества в направлении экологического оздоровления бассейна реки Днепр. Этими государствами при поддержке Программы ПРООН – ГЭФ создан Международный бассейновый совет, днепровские тематические центры и Международный форум неправительственных организаций. Этот совет выполнил огромную работу и подготовил общий Стратегический план действий в бассейне реки Днепр. В его рамках, например, разрабатывается Проект трансграничного сотрудничества «Комплексное обследование бассейна реки Псел в пределах Украинско-Российского пограничья» (13, с.77-80). И Украина, и Россия заинтересованы в создании на этом участке трансграничного природно-заповедного объекта и в организации эффективного контроля качества воды в приграничных водных объектах (19, с.20)

Несомненно, не только задачи успешного развития, но и совместного преодоления тяжелых проблем объединяют приграничные регионы. Такой тяжелейшей проблемой в месте схождения границ трех славянских государств с 1986г. является проблема мониторинга и снижения всеми доступными средствами последствий загрязнения окружающей среды в результате Чернобыльской аварии. Этому вопросу посвящено и немалое количество научных работ, в том числе и совместных, в рамках двусторонних и многосторонних программ и проектов (см. например, 11,12,18). Практически вся полоса приграничья и на север (вдоль Российско-Белорусской границы), и на восток от Чернобыля – вдоль границы Черниговской и Сумской областей с Брянской областью

⁵ Например, известный "Музей истории партизанского движения в Брянске"- Брянская область, г. Брянск, Фокинский р-н, п/о Белобережская турбаза, мемориальный комплекс "Партизанская Поляна" . Экспозиция музея выполнена на высоком художественном уровне в 1994 г. В ней отражены основные этапы партизанского движения на Брянщине в 1941-1943 гг., показаны личные вещи, награды, оружие партизан. Озвученная диорама "Взрыв Голубого моста" изображает эпизод самой известной партизанской операции.

относится к наиболее пострадавшим в результате Чернобыльской аварии регионам соответствующих стран. И решение проблемы восстановления окружающей среды здесь потребует и впредь совместных и хорошо скоординированных усилий и обмена опытом между ними.

Ещё одно важное перспективное направление сотрудничества в области охраны среды в приграничных регионах - создание различных особо охраняемых природных территорий по обе стороны границ с согласованным и скоординированным природоохранным регламентом. Примером первого шага в этом направлении можно считать Деснянско-Старогутский национальный природный парк. Парк расположен в Середино-Будском районе Сумской области, на самой границе с Россией. Он был образован в 1999г. на площади 16215 га. и по характеру угодий подразделен на две части: Придеснянскую и Старогутскую. Образование этого парка является первым шагом на пути образования международного украинско-российского биосферного резервата "Старогутский и Брянский лес" (6).

Одним из перспективных направлений комплексного решения проблем приграничных регионов и обеспечения их всестороннего развития является создание различных типов трансграничных образований и институциональных структур. Одним из первых среди таких структур стал Совет руководителей приграничных областей Республики Беларусь, Российской Федерации и Украины, созданный в 1997 году. Его целью является развитие взаимовыгодного экономического, научно-технического и культурного сотрудничества приграничных областей и других заинтересованных регионов наших стран. Следующим этапом в развитии российско- украинско- белорусского пограничного сотрудничества стало создание в 2003 году еврорегиона «Днепр», в состав которого вошли Брянская, Черниговская и Гомельская области(подробнее см. в 1). В этом же году был создан еврорегион «Слобожанщина», в который вошли Харьковская и Белгородская области. В 2006 году в составе Курской и Сумской областей был сформирован еврорегион «Ярославна» (см.подробнее -19).

Как показал опыт европейских стран, участие в еврорегионах позволяет оперативно решать приграничные проблемы на местном уровне, создавать гибкие хозяйственные структуры с привлечением внешних инвестиций для строительства и расширения инфраструктуры, налаживать приграничную торговлю, туризм, расширять сотрудничество в культурной, социальной, природоохранной и других областях. Важным элементом сотрудничества в рамках еврорегионов становится совместное обоснование и разработка программ развития для получения финансовых средств, необходимых для реализации проектов. Еврорегионы выполняют функцию привлечения средств структурных фондов ЕС для решения региональных проблем, расширяют возможности местных властей. Перенимая опыт ЕС в создании и развитии еврорегионов, необходимо учитывать следующие особенности:

1. Еврорегионы создавались в условиях реальной свободы передвижения людей, товаров и капиталов;
2. Еврорегионы являются одновременно направлением и инструментом единой региональной политики ЕС;
3. За успехами еврорегионов стоят значимые капиталы Структурных фондов ЕС;
4. Созданию и функционированию еврорегионов благоприятствует децентрализация управления;

Еврорегионы становятся довольно распространенной формой сотрудничества на восточной границе ЕС и между странами бывшего Советского Союза, являясь основной формой реализации транс- и приграничного взаимодействия областных и районных властей, неправительственных организаций. Они не имеют административного характера, а их деятельность основывается на координации работы субъектов данного еврорегиона, которые действуют согласно законодательству конкретного государства. Формирование

еврорегионов за пределами Европейского Союза, по сути, является свидетельством расширения его интеграционной концепции.

Представляется, что дальнейшее развитие Еврорегионов и всей пограничной полосы районов следует связывать с разработкой и реализацией программ их развития в рамках национальных региональных политик, включающих меры по стимулированию депрессивных ареалов соответствующих областей России Белоруссии и Украины.

ЛИТЕРАТУРА

1. Т.Л.Бородина, И.Н.Волкова, П.М.Крылов, И.Д.Фост Проблемы региональной интеграции и приграничного сотрудничества России, Белоруссии и Украины (на примере Брянской, Гомельской и Черниговской областей). – Территориальная организация производства: ТПК или кластеры? М. ИГРАН-МАРСС, 2006. С.11-120
2. Субтельный Орест. Украина. История. Пер. с англ. по изданию: Orest Subtelny. Ukraine: A History. University of Toronto Press, 1988. Київ, «Либець», 1994. - 736 с.
3. Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Под редакцией В.П.Семенова. С.-Пб. Издание А.Ф. Девриена. Том 2. Среднерусская черноземная область.1902 г. –717 с.
4. Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Под редакцией В.П.Семенова. С.-Пб. Издание А.Ф. Девриена. Том 7. Малороссия. 1903г. -515с.
5. Западные окраины Российской империи. Под ред .А.Миллера. М., Новое литературное обозрение, 2007 г. -605 с.
6. Леонтьева Г.Г., Корнус А.О. Географія Сумської області: населення і господарство. – Суми: СумДПУ, 2006.-72с.
7. Попкова Л.И. География населения российско- украинского приграничья: монография. –Смоленск: Универсум, 2005. – 304 с.
8. Смаль В., Нізалова О., Нізалов Д. Депресивні території України: методи та приклади визначення. В сб. Географія. Економіка. Екологія. Туризм: регіональні студії. Збірник наукових праць. За ред. І.В. Смаля. Ніжин, Ніжинський Державний університет ім. Миколи Гоголя – Київська школа економіки.- 2007 г. с.159 – 170.
9. Зеленська О.О. Фінансування капітальних інвестицій у Чернігівському регіоні. В сб.: Проблеми розвитку депресивних регіонів: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції 25-26 квітня 2007р. / За ред. М.О. Барановського, І.В. Смаля. –Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2007, с.36 – 39.
10. Зеленский С.М. Інвестиційні переваги як фактор підвищення інвестиційної при вабливості депресивних територій чернігівської області. В сб.: Проблеми розвитку депресивних регіонів: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції 25-26 квітня 2007р. / За ред. М.О. Барановського, І.В. Смаля. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2007, с.39- 42.
11. Барановська О. Екологічна ситуація на Чернігівщині. В сб.: Географія. Економіка. Екологія. Туризм: регіональні студії. Збірник наукових праць. За ред. І.В. Смаля. Ніжин, Ніжинський Державний університет ім. Миколи Гоголя – Київська школа економіки.- 2007 г., с. 184- 193.
12. Мельник А.І., Приходько А.М., Шишкіна Л.М. Оцінка змін радіаційної ситуації в Чернігівській області за даними радіоекологічного моніторингу. В сб.: Проблеми розвитку депресивних регіонів: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції 25-26 квітня 2007р. / За ред. М.О. Барановського, І.В. Смаля. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2007, с. 132- 135.
13. Корнус А.О. Проект транскордонного співробітства “Комплексне обстеження басейну р. Псел в межах українсько-російського пограниччя». В сб.: Екологія і раціональне природокористування» Суми, Сум ДПУ ім. А.С. Макаренка. 2007 г., с. 77-81.

14. Мирон І. В. Антропогене навантаження на ландшафти Чернігівщини. В сб.: В сб.: Проблеми розвитку депресивних регіонів: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції 25-26 квітня 2007р. / За ред. М.О. Барановського, І.В. Смаля. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2007, с.135 – 137.
15. Філоненко І. Золоте кільце України: «Батурин – Гетьманська столиця»/ В сб.: Географія. Економіка. Екологія. Туризм: регіональні студії. Збірник наукових праць. За ред. І.В. Смаля. Ніжин, Ніжинський Державний університет ім. Миколи Гоголя – Київська школа економіки.- 2007 г., с. 286-289.
16. Пінчук Т.А., Смась І.В. Сільський туризм у системі розвитку фермерських господарств регіону. В сб.: Проблеми розвитку депресивних регіонів: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції 25-26 квітня 2007р. / За ред. М.О. Барановського, І.В. Смаля. –
17. Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2007, с.180-182.
18. Богуш Л.Г. Екологічний туризм як стимул збереження екосистем та розвитку туристично-рекреаційної індустрії України. В сб.: Екологія і раціональне природокористування: Збірник наукових праць-Суми: Сумський державний педагогічний університет ім. А.С.Макаренка, - 2008, с.193-203.
19. Волкова И.Н., Крылов П.М., Ханташкеева Т.В. Проблемы социально-экономического развития в приграничной зоне и приграничной ситуации (Российско-Белорусское приграничье) // Запад России и ближнее зарубежье: устойчивость социально-культурных и эколого-хозяйственных систем. Материалы межрегиональной общественно-научной конференции с международным участием. Псков: Изд. ПГПУ, 2005, с. 9-11. (0.2 п.л.).
20. Корнус А.А., Корнус О.Г. Еврорегион «Ярославна» в контексте Украинско-Российского трансграничного сотрудничества. В сб.: Северо-запад России: эколого-хозяйственные проблемы и перспективы трансграничного сотрудничества. Материалы региональной общественно-научной конференции - Псков: Издательство ПГПУ, АНО «Логос». –С.19-21.
21. <http://www.bryanskobl.ru/> Прогноз социально-экономического развития Брянской области на 2009 год и на период до 2011 года. Комитет по экономической политике Брянской области при Администрации Брянской области.–2008г.