

## **Некоторые факторы эволюции экономического пространства и их влияние на развитие агломерационных связей в российско-белорусском приграничье<sup>1</sup>**

Эволюция экономического пространства прошедшая в течении последних двух десятилетий привела к формированию новой конфигурации приграничных взаимодействия вдоль российско-белорусской границы. Конкретные характеристики приграничного экономического пространства складывается под влиянием множества факторов, к наиболее значимым из которых можно отнести:

1. Генезис, масштаб и общие перспективы политических отношений, между соседствующими странами рассматриваемые в рамках политологических и политико-географических подходов.
2. Системные признаки и набор исторических признаков границы (уровень барьерности, соотношение этнических и политических границ, конфликтогенность границы, возраст и устойчивость границы. Научные подходы исторической географии и лимнологии.
3. Эволюция экономического пространства соседствующих стран, генезис экономических связей, влияние глобализационных процессов на экономику Союзного государства.

---

<sup>1</sup> Работа выполнена в рамках Международного конкурса РГНФ – Белорусского республиканского фонда фундаментальных исследований «Интеграционный потенциал малых и средних городов Беларуси и России: оценка и механизм реализации в условиях евразийской интеграции» 2014-2015 гг.

4. Градиент различий в экономическом пространстве соседствующих регионов определяющий гомогенность\гетерогенность экономического пространства.

Рассматривая пространственное взаимодействие России и Беларуси, то здесь имеются особые отличительные черты, определяющие специфику данного взаимодействия. Так, народы России и Беларуси особо близки друг другу с точки зрения этнического происхождения, общей истории, культурного наследия, отсутствием языковых барьеров, наличие большого числа родственных связей. Граница между Россией и Беларусью в этническом плане условна. Белорусский этнос и язык широко представлены в соседствующих областях России. Исторически низкая барьерность, позволяющая свободное пересечение условной границы существует с момента консолидации славянских племен в этносы.

С одной стороны подобный тип взаимодействий создает условия для беспрепятственной кооперации и развития приграничного сотрудничества. Однако, следует отметить, что в зоне евразийской интеграции градиент различий в качестве экономического пространства, стоимости факторов производства, потребительских свойствах товаров и т.д. не столь значителен, как например, на границе России со странами Европейского Союза, а экономическое пространство более однородно, при этом уровень экономического развития приграничных территорий довольно низок. В таких условиях, приграничное сотрудничество не так явно выражено, и не имеет такого разнообразия форм.

От практики евразийской интеграции маловероятно ожидать взрывного роста малых городов вдоль границы (как произошло, например, с г. Лаппеенранта, Финляндия). В подобной ситуации ключевыми становятся стратегические ориентиры - повышение устойчивости экономики интеграционного блока - производственная кооперация, повышение конкурентоспособности продукции, расширение рынков сбыта. Тем не менее, при наличии экономических предпосылок и политических решений, подкрепленных целенаправленными усилиями, на российско-белорусском

порубежье возможно формирование отдельных локальных интеграционных зон.

Рассмотрим экономические предпосылки для формирования интеграционных зон между Россией и Беларусью с точки зрения теории. Так, например, новая экономическая география концентрируется на анализе пространственных факторов развития.

Одним из основных предметов ее внимания становятся крупные города – агломерации и их влияние на пространственное развитие территорий. Для интеграционных процессов между Россией и Беларусью изучение роли агломераций представляется весьма актуальным. Такие крупные города как Москва-Минск-Санкт-Петербург, Смоленск-Могилев-Псков-Витебск-Брянск-Гомель, оказывают несомненное влияние на интеграционные процессы, протекающие в приграничье.

В процессе формирования агломераций, наряду с наличием формальных административно-территориальных границ, социальное и экономическое пространство города динамично расширяется и вбирает в себя пространство пригородных зон. В процессе роста агломерации происходит “сращивание” экономики города и прилегающей пригородной зоны, посредством создания соответствующих инфраструктур для поддержания взаимоотношений между хозяйственными субъектами, налаживание кооперационных связей, формирование транспортной и коммуникационной инфраструктуры.

Агломерационные эффекты в теории новой экономической географии является одним из основных направлений исследований. Суть агломерационных процессов заключается в росте и географическом распространении экономической активности за пределы формальных границ городов. Агломерационный эффект возникает вследствие роста экономической концентрации, и формирует так называемый агломерационный ареал, характеризующийся высокой степенью взаимосвязей города и окружающих его малых поселений, и при этом неким единством свойств социального и экономического пространства.

В Докладе о мировом развитии 2009 года, подготовленном под эгидой ООН приводятся три параметра, характеризующие территориальные изменения, способствующие экономическому росту некоторых городов и регионов, все эти параметры могут быть отнесены к агломерационным процессам:

- рост плотности, отражающийся в росте городов;
- сокращение расстояний, перемещение трудовой силы и фирм к местам высокой экономической концентрации;
- повышение проницаемости экономических границ, выход на мировые рынки, использование преимуществ масштабного производства и специализации.

Вследствие изменения характеристик пространства, житель пригородной зоны для удовлетворения своих потребностей (приобретение товаров и услуг, профессиональная реализация, получение образования, организация досуга) рассматривает не пространство своего поселения, а пространство агломерации в целом. Хозяйствующие субъекты, например, также в условиях единства социального и экономического пространства рассматривают дополнительные экономии от размещения производства в удаленных от центра зонах (ставка аренды). Это, несомненно, формирует условия для развития малых городов – спутников агломераций.

Если говорить о приграничной зоне России и Беларуси, то в качестве агломераций, находящихся в приграничной зоне и оказывающих трансграничное влияние на развитие малых городов в приграничной зоне, можно выделить со стороны Беларуси: Витебск и Гомель, а со стороны России: Смоленск. Могилев не вошел в данную категорию, так как его трансграничное влияние неоднозначно.

Размышления о трансграничном влиянии агломераций отсылает нас к еще одному общему выводу новой экономической географии о существенной роли взаимодействия, эффектов соседства, о так называемых «эффектах перелива» (spillover), распространении экономического роста от города на

прилегающие территории, этот эффект наблюдается не только в крупных городах, но и в соседствующих странах и регионах.

Периферийные регионы могут ожидать эффекты от агломерационных процессов в крупных городах, благодаря участию страны в международной экономической интеграции. Именно этот аспект наиболее важен для осмысления интеграционных процессов в трансграничном аспекте и их роли для развития малых городов.

Вторым важным аспектом, осмысление которого необходимо для выделения интеграционных зон – это роль коммуникационных коридоров, прежде всего коридоров транспортных. Транспортные коридоры представляют собой исторически сложившиеся устойчивые направления перемещения грузовых и пассажирских потоков и исторически соединяют крупные региональные центры, а также знаковые территории, обладающие особой экономической привлекательностью. Оставшиеся территории, расположенные в удалении от транспортных коридоров и не имеющие достаточного экономического потенциала для саморазвития, неизбежно превращаются в периферийные территории, характеризующиеся значительно более низким «экономическим тоном», испытывающими проблему оттока населения в более развитые экономические центры.

Влияние транспортных коридоров весьма наглядно демонстрируется на примере приграничных зон России и Беларуси, таких малых городов как Невель, Орша, Рудня и других. Транспортные коридоры являются своеобразными коммуникационными каналами, связующими элементами для экономических пространств различных регионов, они несут импульсы экономического развития в населенные пункты и территории, входящие в зону влияния таких маршрутов, создавая предпосылки для развития экономического потенциала вовлеченных городов и территорий. При этом наибольшую роль для изменения свойств экономического пространства играют автодороги. Если речь идет об удаленных периферийных территориях, то с развитием транспортного сообщения производители товаров получают возможность расширить географию сбыта товаров.

Стимулы к развитию получает сектор малого бизнеса, связанный с обслуживанием транспортного (возможно транзитного) потока (АЗС, автосервис, общепит). Также с повышением транспортной доступности возрастает поток туристов, растет степень attractiveness туристских объектов, развивается соответствующий сектор малого бизнеса. В рассматриваемом регионе такие возможности есть и частично реализуются.

К сожалению, для большинства малых регионов остается актуальной проблема включенности в коммуникационные каналы, обеспеченность соответствующей транспортной инфраструктурой.

Включение региона в мирохозяйственные связи, дает импульс экономическому развитию, повышает связность экономического пространства. Регион включается в систему международных транспортных регионов, повышается его инвестиционная привлекательность, создаются предпосылки для реализации его экономического потенциала, повышается качество жизни. Включенность в мирохозяйственные связи снижает степень периферийности региона в мировом и национальном масштабе.

При этом следует говорить не просто о внешнеторговой деятельности, которая может заключаться лишь в экспорте сырья, без значительного мультипликативного эффекта для развития территории, а о комплексном системном взаимодействии, затрагивающем различные отрасли, стимулирующем развитие новых товаров и услуг, повышение качества жизни населения.

Расположение в удаленности от транспортных коридоров - международных, федеральных, региональных транспортных маршрутов значительно повышает степень выраженности такого свойства экономического пространства как периферийность.

Что касается малых городов, то включенность в систему международных автомагистралей является одной из характеристик, отражающих включенность региона в систему мирохозяйственных связей, что в свою очередь создает предпосылки для снижения степени периферийности региона.

В современном мире физическое расстояние уже не является определяющей величиной при анализе пространственного развития, ее место прочно заняла такая категория как «экономическое расстояние», выражаемое не в физическом расстоянии (км), а во временных и денежных издержках, необходимых для преодоления расстояния (временной и денежный эквивалент). То есть, принципиальное значение для изменения экономического расстояния, играет транспортная доступность, понимаемая как «характер (свойство) удаленности/ близости какого-либо экономико-географического объекта (города, поселения, экономического центра, промышленного предприятия, жилого квартала, района города, места, любой точки территории) по отношению к транспортной магистрали (линии) и/или транспортному узлу». С точки зрения экономического расстояния точка, находящаяся более чем на 300 км удалении, может быть более доступна, чем географическая точка, удаленная на 100 км. К сожалению, на российско-белорусском пограничье это типичная ситуация.

Ключевым фактором, определяющим транспортную доступность, помимо близости к транспортным магистралям является состояние транспортной инфраструктуры. Транспортная инфраструктура является основной для формирования системы обменов, как для внутреннего экономического пространства, так и для взаимодействия с внешними экономическими пространствами. Именно транспортная инфраструктура обеспечивает так называемую «связность» пространств различных стран, и имеет особую значимость в нашем случае белорусско-российского пограничья.

С экономической точки зрения пространственная схема транспортной инфраструктуры является основой для формирования системы транспортировки грузов, что в свою очередь влияет на стоимость транспортных услуг и в итоге на конечную стоимость продукции. В конечном счете, эффективность построения транспортных цепочек, во многом зависящая от технических возможностей и состояния транспортной инфраструктуры, отражается на конкурентоспособности товаров.

Кроме того, транспортная инфраструктура имеет важное социальное значение, обеспечивая возможности для мобильности населения, гарантии доступности медицинских и других услуг, каналы для распространения социальных инноваций. Социальный аспект имеет критическое значение для многих территорий, в первую очередь малых городов и поселений, значительно удаленных от основных экономических центров. На сегодня близость к экономическим центрам развития является критическим фактором пространственного развития регионов, во многом определяющим перспективы развития отдельных территорий.

Отдельного внимания заслуживают приграничные парные малые города. В международной и российской практике есть примеры успешной кооперации и тесного взаимодействия таких пар, вплоть до образования еврорегионов. Парные города можно расценивать как параллельно размещенные по обе стороны границы в незначительном удалении друг от друга, имеющие устойчивые коммуникационные связи. Для границы Россия – Беларусь к таким городам можно отнести парные города: Сураж – Костюковичи, Рудня-Лиозно, Велиж – Сураж. При целенаправленных усилиях эти парные города могли бы приобрести дополнительные возможности развития через усиление взаимодействия. Парность крупных городов – областных центров Могилева и Витебска с центрами субъектов федерации (Смоленском и Брянском) также очевидна, но здесь нельзя не учитывать большие расстояния между указанными городами.

Таким образом, базовые характеристики экономического пространства в приграничных районах России и Беларуси создают достаточные предпосылки для интеграции систем расселения.