

## НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКИХ ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ И МАЛЫХ И СРЕДНИХ ГОРОДОВ В КОНТЕКСТЕ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

***Аннотация.** Работа анализирует основные тенденции интеграционных процессов на постсоветском пространстве. Основываясь на выводах более ранних работ, автор определяет основные направления развития для экономических систем разных уровней. Обосновывается взаимное увязывание производственных процессов российской и белорусской стороны. Разрабатываются аспекты сервисной и транзитной функций. В рекомендациях акцент сделан на малые и средние города, как на объекты, обладающие меньшим набором возможностей.*

***Ключевые слова.** Российско-белорусское приграничье, малые и средние города, экономическое развитие, интеграционные процессы.*

Roslyakova N.A.

## TRENDS OF DEVELOPMENT OF RUSSIAN BORDER REGIONS AND SMALL AND MEDIUM SIZED CITIES IN THE CONTEXT OF EURASIAN INTEGRATION

***Abstract.** The paper analyzes the main trends of integration processes in the post-Soviet space. Based on the early works, the author defines the main directions of development of different levels economic systems. The paper supports the opinion about linking of production process in the Russia and Belorussia. One develops aspects of service and transit functions. In the recommendations is accent on small and medium sized cities as objects with a smaller set of possibilities.*

***Keywords.** Russian-Belarusian borderland, small and medium sized cities, economic development, integration processes.*

Основной спецификой интеграционных процессов на постсоветском пространстве является их инициация сверху, что отмечается во многих работах [3; 4; 6]. Первым следствием этой особенности стало то, что торговля между странами не выступила тем важным катализатором, каким она являлась для стран Азии и Латинской Америки [1; 2; 4; 12]. Важным же является то, что государственные интеграционные соглашения служат стимулом к росту взаимодействия приграничных регионов (по оценкам они являются значимым фактором в ТС и ЕЭП [14]), однако со временем теряют свою значимость.

Объединение регионов российско-белорусского приграничья протекало также под влиянием распоряжений сверху. Данная территория действительно обладает внутренним экономическим единством, что проявилось через схожие тенденции в инвестировании, развитии отраслей и через устойчивость экономических связей. Так, например, в работе Ю.Д. Квашнина исследуются взаимные инвестиции и их влияние на экономическое развитие [5]; И.Г. Ушачёв исследует подходы к развитию сельскохозяйственного комплекса в рамках межстрановой интеграции [13]; в работе А.С. Липина и О.В. Поляковой исследуется устойчивая динамика торговой отрасли [7]. Другим важным выводом является то, что вследствие интеграции регионы оказываются в состоянии существенно изменять ха-

---

ГРНТИ 06.52.42

© Рослякова Н.А., 2017

Наталья Андреевна Рослякова – научный сотрудник Лаборатории экономической динамики и управления инновациями Института проблем управления Российской академии наук (г. Москва).

Контактные данные для связи с автором: 117997, Москва, Профсоюзная ул., д. 65 (Russia, Moscow, Profsoyuznaya str., 65). Тел.: 8 (981) 143-87-67. E-mail: roslyakovaNA@gmail.com.

Статья поступила в редакцию 31.08.2017 г.

рактические характеристики своей экономической деятельности (институциональные аспекты, смена экспортной ориентации на импортную, смена преобладающих видов экспортируемой продукции, основная экономическая специализация города и т.п.) в довольно короткие сроки [9].

Основной особенностью при определении экономических эффектов от интеграции является то, что национальные тенденции преобладают. Импульсы, порождённые вследствие интеграционного движения, часто оказываются не в состоянии изменить ход национальной тенденции. Для российско-белорусского приграничья – это тенденция к оттоку населения и сокращению численности работников. С другой стороны, влияние в плане географического распространения эффектов оказывается гораздо шире, чем территория, где непосредственно имело место интеграционное преобразование. Это проявилось в распространении влияния белорусских транспортной и торговой отраслей вплоть до Санкт-Петербурга и Москвы, что произошло за счёт вытеснения транспорта и торговли российских регионов.

Очевидно, явления, протекающие на общегосударственном и надгосударственном уровне, в разной степени влияют на экономические единицы уровней государственного управления, расположенных ниже. Чем ниже уровень управления, тем меньше возможностей для адаптации и трансформации экономической системы. Ниже речь пойдёт о возможностях российских приграничных регионов и малых и средних городов, расположенных в пограничной российско-белорусской зоне.

За годы после снятия российско-белорусской границы (2006 г.) наблюдается общий прирост экспортно-импортных потоков. Большую активность в данном направлении проявили именно российские регионы, где прирост экспорта составил более 6 раз, а импорта – 4 раза. Экспортные операции белорусских регионов приросли втрое, импортные – в полтора раза. При этом белорусская сторона получила более ощутимые эффекты от объединения экономического пространства, что выразилось: в ускорении роста инвестиций и смещении инвестиционных интересов в регионы, граничащие с Россией (доля Витебской, Могилёвской и Гомельской (трёх приграничных) областей увеличилась с 30% в 2001 г. до 38% в 2006 г.); в ускоренном росте заработных плат в 2005–2012 гг. в сельском хозяйстве Гомельской (12,7 раза) и Витебской областей (11,2 раза) и промышленности Могилёвской области (11,4 раза) при общеполорусском росте в 10,9 раза; также имела место оптимизация бизнес-структур, выразившаяся в росте числа зарегистрированных предприятий при сохранении тенденции к сокращению численности занятых (подробнее об этом – см. в [9]).

По мнению автора, ограничителем для развития эффектов интеграции в российских регионах выступили изменения отраслевой структуры, которые имели место в 2005–2013 гг. Среди основных можно отметить: интенсивное сокращение отрасли сельского хозяйства для всех регионов (при этом было установлено, что у Смоленской и Псковской областей существует относительное преимущество в её развитии); сокращение промышленности, более интенсивное в Брянской обл., и менее интенсивное в Смоленской и Псковской обл.; наблюдается существенный рост торговой отрасли Брянской обл., который происходит на фоне роста транспортной отрасли и импорта Могилёвской и Гомельской обл.; наблюдается рост строительной отрасли в Брянской и Псковской областях, который на среднесрочном горизонте отрицательно связан с инвестициями и не способствует положительным изменениям в экономике.

Таким образом, развития отраслей, которые могут способствовать развитию экономики и реализации интеграционного потенциала, не происходит. Доказательством является тот факт, что промышленность российского приграничья с 2005 г. переориентировалась с производства машин и оборудования на производство металлов (среднее изменение порядка 15–20% от объёма промышленного производства). То есть, для предотвращения упрощения российской структуры промышленного производства необходимо формировать комплексные отрасли, которые локально будут создавать продукт с высокой прибавочной стоимостью.

Другой вектор воздействия – это оптимизация развития трудоёмких отраслей, таких как транспорт, торговля и связанное с ними сельское хозяйство. Сокращение доли транспортной отрасли связано как с внутренними, так и с внешними процессами. Сокращение торговли (Псковская, Смоленская обл.) и вытеснение местных торговых организаций (Брянская обл.) приводит к сжатию местной транспортной отрасли. В свою очередь, этот процесс усиливает сокращение доли сельского хозяйства, что приводит к сокращению численности работников и вытеснению населения в иные регионы. С одной стороны, поддержание данных отраслей без учёта эффективности деятельности производств не

будет способствовать встраиванию регионов в интеграционные процессы. С другой стороны, отсутствие регулирования может привести к выходу многих предприятий из хозяйственной деятельности и обострению социальных проблем. Развитие этих направлений на условиях оптимального минимума может оказать самое действенное влияние на нормализацию социального положения регионов.

Наиболее уязвимыми территориями в рамках мощных глобальных процессов остаются малые и средние города: часто они являются моногородами, то есть не имеют предпосылок для диверсификации и перестроения экономики. Также усложняют процесс включения в интеграционные взаимодействия негативные демографические тенденции (отток населения, увеличение среднего возраста жителей, высокая смертность и т.п.). Как следствие, возникает ловушка: имея малый экономический потенциал и негативную демографическую ситуацию, города могут развиваться по ограниченному перечню направлений, при этом данный перечень сокращается.

Динамика численности населения и занятости в целом в малых и средних городах рассматриваемого нами региона показывает, что прирост населения имеется только в трёх городах (Злынка, Почеп и Рудня) с российской стороны, тогда как с белорусской стороны прирост наблюдается в четверти городов. Следовательно, можно утверждать, что с белорусской стороны наблюдаются процессы перераспределения человеческого капитала, который движется вслед за более высокой заработной платой. С российской стороны виден отток человеческого капитала из приграничья в центральные районы страны. Бюджетная несамостоятельность также является важным тормозом в интеграционных процессах; получая большую долю дотаций из бюджетов субъектов более высоких уровней, малые и средние города лишаются самостоятельности в распределении средств. Приоритеты определяются на более высоком уровне и часто без учёта потребностей и возможностей конкретных мест.

В ряде работ использовалась методика SWOT-анализа для стратегического планирования развития малых и средних городов [8; 10; 11]: в работах сделаны выводы о способности и склонности малых и средних городов к включению в интеграционные процессы. Также более подробно освещены аспекты сервисной, транспортной и туристической ориентации малых и средних городов в контексте процессов евразийской интеграции. Основным вывод очевиден и заключается в том, что те города, в которых условия для межрегиональных и международных хозяйственных взаимодействий более благоприятные, демонстрируют лучшие показатели развития. И напротив, города, слабо развитые в хозяйственном отношении, демонстрируют тенденции деградации производственной и социальной сферы. В результате анализа выделилось 4 группы городов.

Первую группу городов составляют 14 городов – Великие Луки, Невель, Новосокольники, Печоры, Пыталово, Дно (Псковская обл.), Дятьково, Жуковка, Унеча, Клинцы, Новозыбков (Брянская обл.), Рославль, Вязьма, Сафоново (Смоленская обл.). Все города данной группы имеют крупные промышленные предприятия. Исключение составляют города Пыталово и Новосокольники, где наиболее крупными являются предприятия транспортной сферы (железнодорожные депо). Основными мерами по включению городов данной группы в интеграционные процессы должны стать содействие встраиванию в международные производственные цепочки, расширение рынков сбыта. То есть, предприятия данных городов следует активно включать в программы и планы при формировании региональной инвестиционной и экономической политики. При этом главным индикатором успешности включения таких городов (в сущности, являющихся моногородами) является нормализация социально-демографического состояния.

Поскольку почти все города, за исключением городов Дятьково, Дно и Жуковка, находятся на трассах международного значения, важным направлением развития можно считать обслуживание транзитного потока. При этом в ряде городов уже наблюдается предрасположенность к подобной деятельности в виде довольно высокой обеспеченности местами общественного питания, бытового и сервисного обслуживания. Ряд городов имеет значимость как культурные и туристические центры (Великие Луки, Печоры, Рославль). Реализовать данное направление возможно через организацию должного информационного обеспечения (распространение информации в сети Интернет на уровне выше, чем региональный; оформление информационных стендов и указателей на дорогах и т.п.). Углублению такой специфики деятельности может способствовать организация небольшого и доступного гостиничного сектора и сектора общественного питания, обеспечение местных жителей торговыми площадями.

Вторая группа насчитывает 13 городов – Десногорск, Ельня, Починок, Рудня, Ярцево (Смоленская обл.), Остров, Пустошка, Себеж (Псковская обл.), Карачев, Почеп, Стародуб, Сураж, Фокино

(Брянская обл.). В большинстве городов данной группы также присутствуют крупные (в региональном и муниципальном масштабе) промышленные предприятия. Однако преимущество отдаётся уже не промышленному, а сервисному направлению развития. Изменившаяся специализация видна по развитому уже сервисному сектору. Важно отметить, что данные города демонстрируют прирост населения. Это является иллюстрацией того факта, что население осознаёт высокий потенциал сервисно-транзитного сектора и в состоянии осуществлять переток за более выгодными условиями жизни. Как основные направления развития стоит назвать углубление и диверсификацию сервисной функции.

Это означает, например, что заведения общественного питания могут оказывать дополнительный, более высокочассный сервис по отдыху (комната отдыха, возможность принять душ и т.п.). Также возможно обеспечение специализации отдельных малых и средних городов. Например, одни города могут специализироваться на секторе отдыха и иметь много однотипных предприятий с разным уровнем сервиса (от недорогой гостиницы с базовым уровнем сервисов до более высокочассной, с широким перечнем услуг). Другие города при этом могут специализироваться на секторе автомобильного обслуживания (автосервиса). Широкое информирование населения о такой специализации городов помогло бы людям в выстраивании своих маршрутов, с точным знанием, где обязательно найдётся ночлег, а где помощь с транспортным средством.

Третью группу составляют 8 городов – Велиж, Демидов, Духовщина (Смоленская обл.), Злынка, Мглин, Севск, Трубчевск (Брянская обл.), Опочка (Псковская обл.). Являясь малонаселёнными городами (большинство – до 10 тыс. человек) и не имея значительного промышленного производства, города имеют наименее устойчивые экономические показатели. Для всех городов данной группы характерны высокие показатели безвозмездных поступлений из бюджетов других уровней. Несмотря на то, что данные города также находятся на международных магистралях, в них не произошла ещё ориентация на сервис. При этом все города имеют достаточно высокие показатели обеспеченности предприятиями сервисных секторов. Отсюда можно сделать вывод, что стоит постепенно развивать данное направление экономической деятельности.

Учитывая то, что эти города небольшие, они не смогут встать в один ряд с крупными сервисными городами группы 2. Однако на «сервисном каркасе», сформированном из городов группы 2, данные города могут занять поддерживающее промежуточное положение. Это позволит городам данной группы привлекать к себе на обслуживание часть потока (и дохода от него) и иметь более устойчивые показатели деятельности. На данные города должно быть обращено более пристальное внимание региональных и местных властей, поскольку они являются более уязвимыми, чем города двух описанных выше групп.

Данные города могут рассматриваться и как территории прямого инвестирования. Расположение на международных магистралях приближает такое производство к каналам сбыта и распространения, а небольшой размер города позволит организовать небольшое производство, которое не потребует существенных вложений. В данной связи муниципальные и региональные власти должны иметь представление о существующем в городе трудовом потенциале и потенциале мест (наличие площадей, их статус и возможности его трансформации, обеспеченность коммуникациями, возможность и стоимость их расширения и т.п.).

Четвёртую группу составляют 6 городов – Гагарин, Дорогобуж, Сычёвка (Смоленская обл.), Порхов, Гдов, Новоржев (Псковская обл.), Сельцо (Брянская обл.). Отсутствие промышленного производства и удалённость от крупных автомобильных магистралей делают эту группу городов лидерами по социальным проблемам (это выражается в высокой смертности, высоком миграционном оттоке, низкой обеспеченности медицинской инфраструктурой и жилой площадью). Важно отметить, что многие города данной группы имеют выдающиеся исторические и культурные памятники, однако, развитие туристической сферы, которая могла бы поддержать жизнь городов, затруднено низкой транспортной доступностью. Как следствие, важным представляется поддержание экономической жизни в городе в централизованном порядке с регионального и районного уровня.

Сложности развития и активизации туристского сектора заключаются в комплексности и многоплановости действий, а также существенных затратах. Как минимум, поддержание дорог в приемлемом состоянии будет требовать значительных средств. Также, поскольку туристические объекты сконцентрированы в государственных руках, многие действия по развитию сектора могут быть сопряжены с бюрократическими сложностями. Однако, если учесть усложнение геополитической ситуации, то и такое направления развития данных городов можно считать потенциально перспективным.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Байков А.А. «Интеграционные маршруты» западно-центральной Европы и восточной Азии // Международные процессы. 2007. № 15. Т. 5. С. 4-17.
2. Братерский М.В., Суслов Д.В. Россия, Китай и США в Центральной Азии // США и Канада: экономика, политика, культура. 2015. № 4. С. 3-17.
3. Буреш О.В., Жук М.А., Фролов А.В. Интеграция региональных субъектов как потенциал формирования региональных кластеров // Вестник Оренбургского государственного университета. 2011. № 13 (132). С. 88-93.
4. Винокуров Е., Либман А. Две евразийские интеграции // Вопросы экономики. 2013. № 2. С. 47-72.
5. Квашинин Ю.Д. Взаимные прямые инвестиции на пространстве СНГ: проблемы, перспективы, уроки украинского кризиса // Проблемы прогнозирования. 2016. № 2. С. 139-149.
6. Колодина Е.А. Роль государства в регулировании межрегиональной интеграции // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2003. № 2. С. 62-68.
7. Липин А.С., Полякова О.В. Оценка интеграционных процессов в едином экономическом пространстве на примере торговли товарами // Евразийская экономическая интеграция. 2014. № 1 (22). С. 80-96.
8. Рослякова Н.А. Влияние транспортной инфраструктуры на экономическое развитие малых и средних городов (SWOT-анализ) // Друкеровский вестник. 2016. № 2 (10). Т. 2. С. 42-46.
9. Рослякова Н.А. Российско-белорусская интеграция: анализ последствий и оценка экономических эффектов // Менеджмент и бизнес-администрирование. 2016. № 2. С. 42-55.
10. Сениченко В.Е. Оценка социально-экономического развития малого города с помощью метода SWOT-анализа (на примере г. Ахтубинска Астраханской области) // Псковский регионологический журнал. 2013. № 16. С. 55-60.
11. Скалон А.В. Малый город: SWOT-анализ проблемного поля // Региональные исследования. 2009. № 6 (26). С. 9-18.
12. Ткаченко И.Ю. Интеграционные процессы в Юго-Восточной Азии // Российский внешнеэкономический вестник. 2014. № 1. С. 3-14.
13. Ушачёв И.Г. Стратегические подходы к развитию АПК России в контексте межгосударственной интеграции // АПК: экономика, управление. 2015. № 1. С. 3-15.
14. Хотулёв Е.Л., Чалая Ю.Ю. Двадцать лет евразийской интеграции: ретроспективный взгляд в будущее // Журнал НЭА. 2014. № 1 (21). С. 190-195.