



Агентство
Интеграционных
Инициатив
ассоциация

Центр изучения
российско-белорусского
приграничья

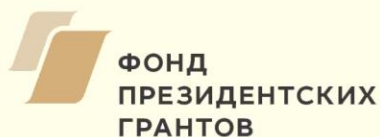
Информационно-аналитический
бюллетень

ВЕСТНИК ПРИГРАНИЧЬЯ

ВЫПУСК XXXV

Витебск – Могилев – Смоленск

17 ноября - 5 декабря 2018 года



Издание осуществлено с использованием средств гранта Президента Российской Федерации на развитие гражданского общества, предоставленного Фондом президентских грантов, проект №17-1-004683



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

Дорогие наши читатели!

Перед Вами 35-й номер «Вестника приграничья», в котором мы продолжим рассказывать о событиях, произошедших в соседних регионах России и Беларуси. Прошлый выпуск у нас был специальным, посвященным конкурсу работ молодых филологов приграничья. А в новом, 35-м номере, мы вновь возвращаемся к традиционному формату Вестника, в котором будем продолжать знакомить Вас с жизнью приграничных регионов Союзного государства.



На страницах этого номера мы расскажем о том, как проходил организованный Агентством интеграционных инициатив международный круглый стол по проблемам развития бизнес-среды в соседствующих регионах России и Беларуси. Какое будущее ждёт российский и белорусский бизнес в приграничных регионах, есть ли перспективы у совместного бренда товаров «Сделано в приграничье»? Почему именно Смоленск является главным центром приграничной торговли и малого бизнеса – читайте об этом в материале нашего нового выпуска «Вестника».

В этом месяце у наших партнёров из Белгорода также проходил крупный международный форум, посвященный проблемам и перспективам приграничного сотрудничества регионов. О том, как развивается приграничное взаимодействие в России, Беларуси, Казахстане, других государствах постсоветского пространства, читайте в материале эксперта Агентства Людмилы Шевень.

Важнейшей проблемой развития приграничного сотрудничества в настоящее время является транспортная связанность. Поэтому в данном номере Вас ждёт сразу два материала, посвященных развитию транспорта: более научно обоснованное и аналитически выдержанное исследование по проблемам логистики, международных транспортных коридоров Антона Кузавко и авторское видение проблем, достижений в дорожной сфере двух соседних стран редактора Вестника. Приятного Вам чтения!

С уважением, редактор бюллетеня Игорь Барановский

СОДЕРЖАНИЕ

Наши мероприятия

В Смоленске обсудили будущее приграничных регионов.....4

Резолюция по итогам международного круглого стола на тему «Бизнес-среда приграничных регионов России и Беларуси: от проблем к решениям».....7

Агентство интеграционных инициатив в гостях у коллег

Международный интеграционный форум «Приграничье-2018» в Белгороде.....12

Наша аналитика

Ридевский Г. Уровень социального благополучия и перспективы социально-экономического развития трёх функциональных типов районов российско-белорусского приграничья.....16

Кузавко А. Транспортно-логистические проблемы в российско-белорусском приграничье.....22

Наше мнение

Барановский И. Транспортный комплекс приграничья России и Беларуси: проблемы развития и пути к сотрудничеству.....25

Анонсы событий и мероприятий в приграничье (6 – 20 декабря 2018 года).....29

Обращение к читателям.....31

НАШИ МЕРОПРИЯТИЯ

В Смоленске обсудили будущее приграничных регионов

29 ноября в Смоленском государственном университете прошел международный круглый стол на тему «Бизнес-среда приграничных регионов России и Беларуси: от проблем к решениям».



*«Конечно, мы отметили плюсы: отсутствие пограничного контроля, облегчение таможенных процедур, увеличение товарооборота, – рассказала организатор мероприятия, исполнительный директор Агентства интеграционных инициатив **Ольга Шевченко**. – Но нам удалось конструктивно обсудить и выявленные проблемы».*

Круглый стол длился четыре часа – ровно столько эксперты из Смоленской, Витебской и Могилевской областей обсуждали проблемы бизнес-сообщества.

Одна из них – дороговизна коммерческих перевозок из Беларуси в Россию. Например, доставка 25-килограммового груза из Могилева в Смоленск (148 км) стоит в два раза дороже, чем из Омска в Смоленск (2605 км).

Коснулись эксперты и тонкостей современного технического образования в России и Беларуси. Дефицит трудовых ресурсов

испытывает, прежде всего, Смоленская область. Особенно чувствуется кадровый голод в машиностроительной отрасли, транспортно-логистической области и деревообработке. «Голод» утоляется с помощью притока трудовых ресурсов из приграничных регионов Беларуси. В связи с этим собравшиеся предложили создать новые бесплатные места на факультете экономики и управления Смоленского государственного университета, которые бы финансировались из бюджета Союзного государства и были бы ориентированы на российско-белорусское приграничье. Неплохо было бы разработать общую концепцию развития образовательного комплекса Смоленской, Могилевской и Витебской областей, которая была бы направлена на подготовку востребованных высококвалифицированных специалистов. Выходом из проблемы послужило бы и создание единой базы вакансий в службах занятости населения Смоленской, Витебской и Могилевской областей.



Еще одна проблема – большинство потребителей приграничных областей считают белорусские товары более качественными, чем российские.

«Смоленские предприниматели побывали в соседней республике на ярмарках и рассказали, что белорусские потребители, которые подходят к прилавкам, часто считают, что российские товары более низкого качества, чем те, которые производятся внутри страны. Этот факт подтвердило и наше социологическое исследование, – рассказал доцент кафедры управления Смоленского государственного университета, эксперт Агентства интеграционных инициатив Антон Кузавко. – В этом году в нашем регионе был запущен бренд «Смолпродукт». Мы предлагаем создать новую марку «Сделано в приграничье». На логотипе использовать российскую и белорусскую символику. Включить в эту марку продукты, которые

отвечают соответствующим требованиям к качеству в рамках российского и белорусского законодательства».

На такое предложение эксперты отреагировали бурно. Согласились, что общий бренд необходим, но к его названию и деталям нужно подойти тщательнее.



«Когда речь идет о теории брендов, мы должны понимать, что они должны быть территориально привязаны к чему-то, – отметил профессор, доктор географических наук Александр Катровский. – В названном бренде не хватает конкретизации: о каком приграничье речь? Кроме того, запускать новый бренд лучше под эгидой Союзного государства, которое бы продвигало наши товары в Беларусь, а белорусские – в Россию».

Еще одно опасение: новая торговая марка может стать невыгодной белорусам. Ведь у них есть своя – «Сделано в Беларуси».

И, наконец, последняя рекомендация экспертов...

«Дело в том, что среди шести областей приграничья есть регионы, которые пострадали от Чернобыльской аварии. Думаем, что на логотипе товара еще должен быть указан город, в котором был произведен тот или иной продукт, чтобы люди не настораживались и знали: товар, который они покупают, изготовлен в экологически чистой зоне», – заключили эксперты.

Мария Демочкина

Резолюция
по итогам международного круглого стола
на тему «Бизнес-среда приграничных регионов России
и Беларуси: от проблем к решениям»



Участники круглого стола на тему «Бизнес-среда приграничных регионов России и Беларуси: от проблем к решениям», организованного 29 ноября 2018 года Ассоциацией «Агентство интеграционных инициатив» в рамках исследовательско-просветительского проекта «Днепро-двинские ворота» (Президентский грант №17-1-004683), обсудив основные проблемы развития российско-белорусского приграничья в целом и бизнеса в частности, отметили следующее:

– на территории российско-белорусского приграничья созданы необходимые, но всё ещё недостаточные условия как для развития малого и среднего бизнеса, так и для реализации крупных инвестиционных проектов;

– уровень экономической связанности регионов российско-белорусского приграничья не имеет однозначной оценки (с одной стороны, динамика изменения индексов роста экспорта и импорта приграничных регионов показывает высокую связанность с экономикой соседнего государства, с другой – данная связь в большей степени проявляется на межгосударственном уровне, нежели на межрегиональном);

– действия региональных властей российско-белорусского приграничья по поддержке предпринимателей и развитию бизнес-климата должны быть согласованными;

– развитие торгово-экономических отношений между Смоленской, Витебской и Могилёвской областями должно быть направлено на снижение административных барьеров взаимодействия субъектов хозяйствования, сокращение сроков получения разрешительной документации, устранение фактов неформального протекционизма и т.д.;

– для более точного и правильного толкования процессов, происходящих в российско-белорусском приграничье и в целом в рамках развития торгово-экономических связей России и Беларуси, необходимо устранить несоответствие статистических измерений;

- выход смоленских производителей на белорусский рынок осложняет негативное восприятие российских товаров потребителями на территории Беларуси;
- развитие системы образования в российско-белорусском приграничье должно быть продиктовано целями стратегического развития экономики данных территорий;
- подавляющее большинство потребителей Смоленской, Витебской и Могилёвской областей считают белорусские товары более качественными, чем российские.

В целях повышения связанности потребительского рынка и развития приграничного российско-белорусского экономического сотрудничества участники круглого стола

РЕКОМЕНДУЮТ:

На межгосударственном уровне:

1. Разработать единую стратегию социально-экономического развития Смоленской, Витебской и Могилёвской областей, *при этом должна быть проработана дорожная карта снятия барьеров интеграции и взаимодействия бизнеса. Дорожная карта должна предусматривать меры по повышению открытости деятельности юридических лиц России и Беларуси (курсив – поправки Д.К. Рудаева¹).*

2. Рассмотреть возможность отказа от заполнения статистических форм о ввезённом из стран, входящих в ЕАЭС, товаре для Таможенных органов (форма утверждена постановлением Правительства РФ от 07.12.2015 №1329), которые практически полностью дублируют «Заявление о ввозе товаров и уплате косвенных налогов», подаваемое в налоговую инспекцию (в соответствии с Протоколом). Налоговые и таможенные органы должны самостоятельно взаимодействовать по вопросам обмена информацией, связанной с перемещением товаров из стран, входящих в ЕАЭС, в Российскую Федерацию. Таким образом, предприниматели и организации, осуществляющие импорт товаров

¹ Рудаев Дмитрий Константинович – директор по финансам и экономике государственного унитарного предприятия города Москвы «Литейно-прокатный завод» (г. Москва, РФ).

из ЕАЭС, будут освобождены от дополнительной нагрузки, связанной с заполнением документов для нужд государственных органов.

3. Рассмотреть возможность снятия обязательств уплаты ввозного НДС для ИП и юридических лиц, работающих на специальных режимах налогообложения, посредством создания законной процедуры включения НДС в стоимость товара по месту его приобретения. То есть НДС должен включаться в стоимость товара поставщиком, являющимся плательщиком данного налога, и уплачиваться им самостоятельно в бюджет по месту регистрации. Это становится возможным в рамках взаимной торговли между Россией и Беларусью с 1 января 2019 года в результате выравнивания ставок по НДС на уровне 20%. При взаиморасчётах российских и белорусских налогоплательщиков, работающих на спецрежимах, обязанность уплаты НДС не должна возникать.

4. Необходимо рассмотреть возможность объединения Единого государственного регистра юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (ЕГР РБ) и Единого государственного реестра юридических лиц (ЕГРЮЛ РФ) и Индивидуальных предпринимателей (ЕГРИП РФ). Начать выдачу вновь создаваемым организациям на территории Союзного государства единых свидетельств о постановке на налоговый учёт. Выдавать единый ИНН для жителей Союзного государства.

5. Для более точного и правильного толкования процессов, происходящих в российско-белорусском приграничье и в целом в рамках развития торгово-экономических связей России и Беларуси, необходимо устранить несоответствие статистических измерений. Согласовать методику сбора статистических данных о перемещаемых через российско-белорусскую границу товарах.

6. Переориентировать работу существующего Факультета экономики и управления Смоленского государственного университета (*не создавая новых структурных единиц*) на подготовку высококвалифицированных экономических и управленческих кадров для Могилёвской, Витебской и Смоленской областей, с обеспечением финансирования из бюджета Союзного государства бесплатных мест для обучения перспективных выпускников средних образовательных учреждений российско-белорусского приграничья (*скорректировано*)

с учётом замечаний Д.К. Рудаева²). Разработать единую стратегию развития образовательного комплекса Смоленской, Витебской и Могилёвской областей (предложено В.А. Румянцевым³).

7. Разработать дорожную карту создания единой нормативно-правовой базы в области налогообложения в Союзном государстве. Подразумевает создание единой базы данных, обеспечение возможности создания систем профессионального анализа рынков и компаний (аналог системы «Спарк» от ЗАО «Интерфакс»), а также веб-сервис для проверки контрагентов через официальные источники, например, ФНС России и Росстат (аналог программы от СКБ «Контур»). (Пункт составлен на основе предложений Д.К. Рудаева⁴)

На межрегиональном уровне:

Рекомендовать региональным органам власти Смоленской, Витебской, Могилевской областей:

1. Разработать политику продвижения бренда «Сделано в российско-белорусском приграничье (синоним в Днепродвинье)» или «Сделано в Союзном государстве России и Беларуси». Ключевая цель – разработка дополнительных инструментов поддержки производителей российско-белорусского приграничья, участников совместных предприятий, в том числе через развитие регионального бренда, а также расширение географии каналов сбыта. При этом логотип должен вызывать лояльность потребителей за счёт сочетания символики белорусских и российских приграничных регионов –

² Рудаев Дмитрий Константинович – директор по финансам и экономике государственного унитарного предприятия города Москвы «Литейно-прокатный завод» (г. Москва, РФ).

³ Румянцев Вячеслав Александрович – старший научный сотрудник сектора международной конкуренции и экономической интеграции отдела мировой экономики и внешнеэкономических исследований ГНУ «Институт экономики НАН Беларуси» (г. Минск, РБ).

⁴ Рудаев Дмитрий Константинович – директор по финансам и экономике государственного унитарного предприятия города Москвы «Литейно-прокатный завод» (г. Москва, РФ).

Днепродвинья (*курсив – предложения Н.Н. Розановой⁵ и М.С. Карпенко⁶*).

2. Разработать общую концепцию развития образовательного комплекса Смоленской, Могилёвской и Витебской областей, направленную на согласованную подготовку востребованных высококвалифицированных специалистов.

3. Создать единую базу вакансий в Службах занятости населения на территории Смоленской, Могилёвской и Витебской областей.

4. В Могилёвской и Витебской областях содействовать развитию отрасли транспортных перевозок в части доставки сборных грузов по территории Союзного государства.

5. С целью укрепления и развития экономических взаимоотношений установить побратимские связи между Смоленской и Могилёвской областями (*пункт составлен на основе предложений Е.А. Якимова⁷*).

6. Создать Совет губернаторов Смоленской, Витебской, Могилёвской областей (*пункт составлен на основе предложений В.А. Румянцева⁸*).

Рекомендовать субъектам предпринимательства Смоленской, Витебской и Могилёвской областей руководствоваться материалами проведённого социологического исследования при разработке стратегий развития на территории российско-белорусского приграничья.

⁵ Розанова Нина Николаевна – кандидат педагогических наук, доцент Смоленского государственного университета (г. Смоленск, РФ).

⁶ Карпенко Михаил Сергеевич – научный сотрудник Института географии РАН (г. Москва, РФ).

⁷ Якимов Евгений Анатольевич – директор ОАО «Могилёвское агентство регионального развития» (г. Могилёв, РБ).

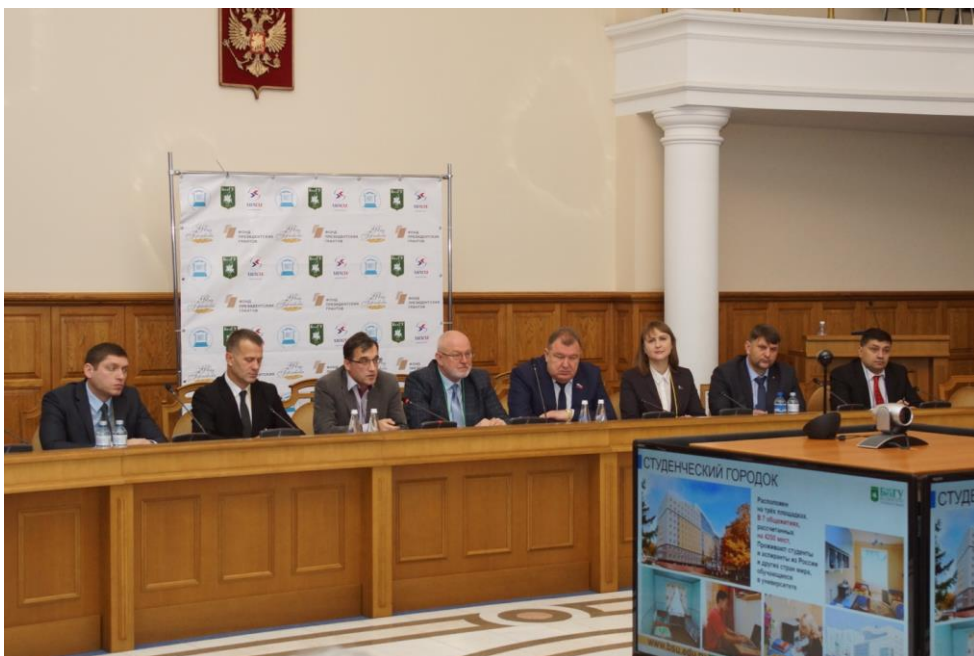
⁸ Румянцев Вячеслав Александрович – старший научный сотрудник сектора международной конкуренции и экономической интеграции отдела мировой экономики и внешнеэкономических исследований ГНУ «Институт экономики НАН Беларуси» (г. Минск, РБ).

АГЕНТСТВО ИНТЕГРАЦИОННЫХ ИНИЦИАТИВ В ГОСТЯХ У КОЛЛЕГ

Международный интеграционный форум «Приграничье-2018» в Белгороде

4 декабря в Белгороде стартовал международный интеграционный форум «Приграничье-2018». Первый день Форума начался с пленарного заседания «Формирование благоприятного социально-экономического климата приграничных регионов», на котором эксперты представили свои доклады по тематике приграничья, трансграничного, международного и регионального сотрудничества.

Выступая с приветственным словом, **Виктор Сапрыка**, доктор социологических наук, завкафедрой социальных технологий НИУ «БелГУ», директор Института приграничного сотрудничества и интеграции, отметил: *«Форум проводится с 2014 года и объединяет ведущих экономистов и социологов, представителей международного бизнес-сообщества, экспертов в области общественной дипломатии и приграничного сотрудничества из государств-участников СНГ. В этом году присутствует рекордное количество участников из Республики Беларусь, Молдовы, Казахстана, Сербии, Украины, Кыргызстана, Болгарии, Эквадора, Армении и регионов России».*





Агентство интеграционных инициатив на пленарном заседании представила **Людмила Шевень**, руководитель отдела по международной деятельности и приграничному сотрудничеству, выступив с докладом «Перспективные направления по реализации молодежных программ и проектов в российско-белорусском приграничье (на примере Смоленской, Витебской и Могилевской областей)».



В выступлении был обобщен богатый опыт совместного сотрудничества Агентства интеграционных инициатив с белорусскими молодежными организациями, лидерами НКО, представителями высшей школы по направлениям развития молодежной политики. Обозначены успехи в приоритетных направлениях работы, основанные на общих исторических и социокультурных ценностях двух народов. Предложены перспективные модели для сотрудничества по развитию молодежных программ и проектов в приграничных регионах на 2019 год.

На высоком уровне состоялась видеоконференция «Международный опыт приграничного взаимодействия». В прямом эфире выступили эксперты из Беларуси, Финляндии и Украины.

После пленарного заседания в АО «Корпорация «Развитие» состоялась Форсайт-сессия «Социально-экономическое развитие приграничных территорий». В рамках Форсайт-сессии широко обсуждались вопросы экономики приграничных регионов, взаимодействия в социальной и образовательной сфере. По итогам совместной деятельности участников была создана «дорожная карта» стратегии развития приграничных территорий Российской Федерации.



5 декабря на площадке БелГУ работа открылась бинарной лекцией на тему «Формирование единого информационного пространства Союзного государства России и Беларуси», на которой выступили белорусские эксперты.

Алексей Авдонин, экономический обозреватель информационного проекта «Сонар 2050», и Алексей Дермонт, научный сотрудник института философии НАН Беларуси, обозначили основные тренды развития информационного пространства и форматы двустороннего сотрудничества России и Беларуси.

С большим азартом прошла работа дискуссионных площадок, на которых эксперты и молодые лидеры представили собственные инициативы и проекты в области приграничного сотрудничества государств-участников СНГ по следующим направлениям: межрегиональный уровень международного сотрудничества, формирование инвестиционного климата приграничных регионов, публичная дипломатия и взаимодействие общественных организаций, социальные аспекты приграничного сотрудничества.

Ежедневно основные тезисы по итогам работы Форума освещались через радиоэфир в информационно-аналитической программе «Час пик».

Напомним, что организатором форума выступает Институт приграничного сотрудничества и интеграции совместно с Белгородским государственным национальным исследовательским университетом при содействии Межгосударственного фонда гуманитарного сотрудничества государств-участников СНГ и Фонда поддержки публичной дипломатии им. А.М. Горчакова. Целью мероприятия является содействие социально-экономическому развитию приграничных территорий при помощи интеграционных проектов в сфере бизнеса, развития гражданского общества и взаимодействия органов власти всех уровней.

Людмила Шевень

*Фото: пресс-служба Института приграничного
сотрудничества и интеграции (г. Белгород)*

Геннадий Ридевский

*кандидат географических наук,
доцент Могилёвского областного
института развития образования*



**Уровень социального благополучия и перспективы
социально-экономического развития трёх функциональных типов
районов российско-белорусского приграничья**

В силу активного протекания центр-периферийных процессов в границах социально-эколого-экономических районов (СЭЭР) приграничья формируются три функциональных типа районов: районы экономического ядра (ЭЯ), районы экономической полупериферии (ЭПП) и районы экономической периферии (ЭП). Районы экономического ядра концентрируют большую часть населения и экономического потенциала. Районы экономической периферии не имеют значимых городских центров, постоянно теряют своё население, сельское, лесное хозяйство и сфера услуг – главные виды их экономической деятельности. Районы экономической полупериферии имеют маргинальный характер и носят черты как первых, так и вторых функциональных типов районов (рис. 1).

Качество населения. Качественные характеристики населения трёх функциональных типов районов приграничья отражены в таблице 1.

Все качественные характеристики населения (обеспеченность трудовыми ресурсами, естественный прирост населения, прогрессивность возрастной структуры населения, уровень здоровья и уровень образования населения) носят центр-периферийный характер, т.е. закономерно ухудшаются от районов ЭЯ к районам ЭПП и районам ЭП. Это характерно как для всего приграничья, так и для его российской и белорусской частей.

По совокупности качественных характеристик населения доминируют белорусские районы ЭЯ. Они опережают районы ЭЯ

российской части приграничья по устойчивости демографического развития, уровню здоровья населения, но уступают российским районам ЭЯ по уровню образования населения. Аналогичная ситуация с российскими и белорусскими регионами ЭПП, а качественные характеристики населения ЭП белорусской части приграничья оказались несколько хуже качественных характеристик населения российских районов ЭП.



Города: А – главные центры СЭЭР, Б – прочие важные.
 Границы: В – районов, Г – областей и СЭЭР, Д – России и Беларуси.
 Районы: 1 – ЭЯ, 2 – ЭПП, 3 – ЭП.

Рисунок 1 – Распределение районов экономического ядра, экономической полупериферии, экономической периферии в границах социально-эколого-экономических районов российско-белорусского приграничья

Население российской ЭП опережает население белорусских районов ЭП по обеспеченности трудовыми ресурсами, уровню здоровья и уровню образования. Одна из главных причин низкой обеспеченности трудовыми ресурсами белорусских районов ЭП – миграционный отток населения. Это приводит и к повышению доли лиц в возрасте старше трудоспособного в населении районов ЭП, что в свою очередь ведёт к росту смертности и снижению уровня здоровья населения.

Таблица 1 – Индекс качества населения (Икн) районов экономического ядра, экономической полупериферии и экономической периферии российско-белорусского приграничья и его частные индикаторы в 2016 году

Районы	Иотр	Иепн	Ипвсн	Иудр	Иузн	Иуон	Икн
Регионы приграничья	1,336	0,775	0,623	0,894	1,000	1,000	1,000
Районы ЭЯ	1,395	0,932	0,652	0,993	1,180	1,201	1,165
Районы ЭПП	1,184	0,657	0,606	0,814	0,878	0,777	0,857
Районы ЭП	1,079	0,577	0,568	0,742	0,759	0,662	0,747
Регионы России	1,255	0,659	0,584	0,833	0,909	1,085	0,976
Районы ЭЯ	1,336	0,799	0,604	0,913	1,023	1,374	1,143
Районы ЭПП	1,192	0,564	0,591	0,782	0,842	0,796	0,836
Районы ЭП	1,125	0,488	0,534	0,716	0,760	0,698	0,751
Регионы Беларуси	1,305	0,881	0,656	0,948	1,084	0,934	1,024
Районы ЭЯ	1,435	1,045	0,687	1,056	1,312	1,082	1,192
Районы ЭПП	1,176	0,751	0,622	0,850	0,920	0,757	0,873
Районы ЭП	1,040	0,657	0,600	0,766	0,757	0,629	0,743

Условия жизни населения (уровень и качество жизни населения). Иусжн и его частные индикаторы в разрезе функциональных типов районов приграничья отражены в таблице 2.

Таблица 2 – Индекс условий жизни населения (Иусжн) районов экономического ядра, экономической полупериферии и экономической периферии российско-белорусского приграничья и его частные индикаторы в 2016 году

Районы	Иужн	Импн	Ирп	Ижс	Ии	Ичп	Ипусжн	Икжн	Иусжн
Регионы приграничья	1,000	-0,029	0,334	0,318	0,064	0,045	0,762	1,000	1,000
Районы ЭЯ	1,077	0,121	0,400	0,403	0,061	0,058	0,922	1,424	1,251
Районы ЭПП	0,928	-0,133	0,240	0,193	0,097	0,037	0,552	0,572	0,750
Районы ЭП	0,825	-0,373	0,225	0,182	0,045	0,015	0,481	0,147	0,486
Регионы России	1,095	0,013	0,482	0,397	0,053	0,055	0,988	1,366	1,231
Районы ЭЯ	1,220	0,168	0,657	0,581	0,047	0,053	1,337	2,054	1,637
Районы ЭПП	0,988	-0,094	0,265	0,158	0,104	0,101	0,628	0,728	0,856
Районы ЭП	0,867	-0,263	0,263	0,178	0,022	0,014	0,477	0,292	0,579
Регионы Беларуси	0,921	-0,061	0,220	0,257	0,073	0,038	0,588	0,719	0,820
Районы ЭЯ	0,983	0,091	0,230	0,286	0,070	0,062	0,648	1,008	0,995
Районы ЭПП	0,866	-0,173	0,183	0,230	0,090	0,029	0,473	0,410	0,638
Районы ЭП	0,767	-0,472	0,218	0,185	0,066	0,016	0,485	0,017	0,392

Почти все показатели условий жизни населения в приграничье вообще, в его российской и белорусской частях, как и показатели качества населения, носят центр-периферийный характер. Единственное исключение – инвестиции в основной капитал на душу населения. За 2011 – 2016 годы лидерами инвестиций на душу населения в российско-белорусском приграничье были регионы ЭПП, а в российской части приграничья районы ЭПП были лидерами и по чистой прибыли организаций в расчёте на душу населения. В белорусской части приграничья районы ЭПП также нарушают центр-периферийные закономерности в распределении чистой прибыли организаций на душу населения. В отличие от российских районов ЭПП – лидеров по чистой прибыли организаций на душу населения в приграничье России и Беларуси, белорусские районы ЭПП – аутсайдеры по этому показателю и имеют убытки от хозяйственной деятельности за 2011 – 2016 годы.

По уровню жизни и большинству частных индикаторов качества жизни (миграционному оттоку населения, развитию предпринимательства, жилищному строительству, чистой прибыли организаций) российские районы существенно опережают белорусские районы. Особенно существенно опережают российские районы белорусские районы приграничья по развитию предпринимательства. По числу организаций на 1000 жителей даже белорусские районы ЭЯ существенно опережают все три функциональные группы районов в российской части приграничья двух стран.

В Беларуси сложился устойчивый миф о том, что в России хорошо живёт только Москва и Санкт-Петербург, а все остальные города и регионы живут достаточно бедно. Данные таблицы 2 убедительно свидетельствуют, что это не так. И уровень жизни, и качество жизни, и результирующий их показатель условий жизни населения в российских районах ЭЯ существенно выше, чем в аналогичных районах белорусской части приграничья. Районы ЭПП и ЭП в российской части приграничья также имеют более высокий уровень и качество жизни населения, чем белорусские регионы приграничья соответствующих функциональных типов. В силу этого районы ЭП в белорусской части приграничья – территории с самым низким уровнем и качеством жизни населения. По уровню жизни и миграционному оттоку населения существенно отстают от других районов приграничья.

Уровень социального благополучия и перспективы социально-экономического развития. Индекс уровня социального благополучия (Иусб) – итоговый индикатор комплексной оценки качества населения и условий жизни населения регионов российско-белорусского приграничья (табл. 3). Этот индикатор также носит центр-периферийный характер. Иусб в российских районах ЭЯ существенно больше, чем в белорусских районах ЭЯ. Такая же ситуация характерна для российских районов ЭПП и ЭП. Районы ЭП белорусской части приграничья – самые неблагополучные территории для проживания на границе двух стран. Эти районы имеют самые низкие качественные характеристики населения (низкий уровень здоровья и образования), уровня и качества жизни населения. В силу этих причин районы ЭП в белорусской части приграничья – самые активно депопулирующие районы приграничья. При этом главный фактор депопуляции не естественная убыль населения, она больше в российских районах ЭП, а миграционный отток населения, в том числе в российские регионы приграничья.

Таблица 3 – Индексы уровня социального благополучия (Иусб) и перспектив социально-экономического развития (Ипсэр) районов экономического ядра, экономической полупериферии и экономической периферии российско-белорусского приграничья в 2016 году

Районы	Иусб	Ипсэр
Регионы приграничья	1,000	1,000
Районы ЭЯ	1,208	1,112
Районы ЭПП	0,802	0,875
Районы ЭП	0,616	0,786
Регионы России	1,104	1,119
Районы ЭЯ	1,390	1,325
Районы ЭПП	0,847	0,925
Районы ЭП	0,665	0,787
Регионы Беларуси	0,922	0,908
Районы ЭЯ	1,094	0,972
Районы ЭПП	0,755	0,822
Районы ЭП	0,568	0,776

Индекс перспектив социально-экономического развития (Ипсэр), отражающий комплекс опережающих индикаторов (уровень жизни населения, прогрессивность возрастной структуры населения, миграционный прирост населения, развитие предпринимательства, жилищное строительство и др.), также имеет центр-периферийный характер распределения по районам приграничья России и Беларуси. Рейтинг имеет следующий вид: максимальный Ипсэр имеют

российские районы ЭЯ, затем следуют белорусские регионы ЭЯ, далее российские и белорусские районы ЭПП и, наконец, российские и белорусские районы ЭП.

Белорусские районы ЭП имеют не только минимальный уровень социального благополучия, но и самые низкие перспективы социально-экономического развития, что позволяет рассматривать их как районы с наиболее сложной социально-экономической ситуацией в приграничье двух стран. Следует отметить, что это имеет место в условиях активной патерналистской политики белорусского государства по отношению к малым городам и сельской местности (Программа возрождения и развития села на 2005 – 2010 годы и др.), которая проводится уже почти на протяжении двух десятилетий.

Следует признать, что эта политика, несмотря на существенные объёмы инвестирования в сельское хозяйство и другие отрасли агропромышленного комплекса, оказалась неэффективной. В российской части приграничья такой политики не было, но в районах ЭП в этой части приграничья лучшие условия ведения предпринимательской деятельности, более заметное развитие получило фермерское хозяйство, выше денежные доходы населения, ниже темпы миграционной убыли населения. Кроме того, в российской части приграничья в последние годы активизировалась деятельность агропромышленных холдингов (АПХ «Мироторг», Великолукский АПХ и др.).

Сельскохозяйственные производственные кооперативы (СПК) белорусской части приграничья, преобразованные из ранее существовавших колхозов и совхозов, не способны конкурировать с гигантами аграрного сектора России, активно использующими современные аграрные технологии, осуществляющими полный цикл производства от поля до прилавка, имеющими сотни тысяч гектаров сельхозугодий, в том числе в приграничных областях России.

Антон Кузавко

*кандидат экономических наук,
доцент Смоленского государственного
университета, эксперт Агентства
интеграционных инициатив*



Транспортно-логистические проблемы в российско-белорусском приграничье

Транспортная инфраструктура действительно является одной из положительных составляющих инвестиционного климата в российско-белорусском приграничье. Разветвлённая дорожная сеть и достаточно высокое качество ключевых магистралей в российско-белорусском приграничье не вызывает нареканий ни у опрошенных путём анкетирования, ни у проинтервьюированных респондентов. Наилучшие показатели по транспортной доступности зафиксированы у Смоленской и Витебской областей. Могилёвская область находится несколько в стороне от ключевой «оси развития Смоленской области» – трассы М1, в результате у респондентов из этого региона наблюдались наиболее низкие оценки уровня связанности инфраструктуры в приграничье. В целом респонденты отмечали хорошее качество дорожного покрытия в направлении Минска и Москвы. Это для них имело большее значение, чем отсутствие прямого сообщения между Смоленском и Могилёвом. Автотранспорт между этими городами курсирует по дугообразной траектории. Из-за ориентации респондентов на работу со столичными регионами проблемы транспортировки между городами с меньшей экономической привлекательностью их интересуют меньше. Тем не менее эти проблемы существуют. Например, недостаточно развита сеть терминалов транспортных компаний, доставляющих сборные грузы в Российскую Федерацию. По сути, можно выделить только две – ООО «МТК Энергия», ТК «КИТ» (GTD). При этом последняя из упомянутых транспортных компаний имеет терминал по приёму и

выдачи грузов только в Минске, в остальные города Беларуси груз доставляется индивидуально, что затягивает сроки доставки и увеличивает стоимость. Иные крупные транспортные компании, имеющие широкую сеть терминалов по России, не представлены в Республике Беларусь. Среди них: ТК «Деловые линии», Компания «ПЭК», ТК «ЖелДорЭкспедиция» и др. По словам представителей транспортного рынка, принявших участие в исследовании, это объясняется сложной, непрозрачной процедурой открытия филиала организации на территории Республики Беларусь. Для того чтобы выполнить требования белорусского законодательства, российские организации должны создавать дочернее предприятие или заключать договора сотрудничества с местными организациями (в том числе через Франшизу), иначе невозможно законным образом получать выручку от коммерческой деятельности на территории Беларуси.

Участники российского рынка грузовых перевозок заявляют о сохранившейся на территории Беларуси политике протекционизма. Здесь вскрывается новая проблема интеграции. Юридические названия российских организаций зачастую совпадают с названиями белорусских, что не позволяет работать в двух странах с сохранением единого названия. То же самое касается и некоторых торговых марок. В результате создание отдельного обособленного подразделения в Беларуси имеет значительно большие стартовые затраты, чем открытие подразделения в одном из регионов России.

В силу существующих сложностей конкуренция на белорусском рынке транспортных перевозок сборных грузов низкая. Поэтому цены на грузоперевозки из Беларуси в Россию в 3 – 7 раз выше, а срок доставки в 2 – 3 раза дольше, чем на аналогичные услуги по территории Российской Федерации. Например, в компании «GTD» (<https://minsk.gtdel.com>) стоимость доставки из Омска в Смоленск груза 25 кг, объём 0,1 м³ без страховки стоит 420 руб. и срок доставки 8 дней, аналогичный груз из Могилёва в Смоленск придёт за 860 руб. в течение 4 – 5 дней. Более подробное сравнение стоимости и сроков перевозки из городов российско-белорусского приграничья в некоторые города России и Беларуси представлено в таблице 1.

Таблица 1 – Сравнение стоимости доставки груза компанией «GTD» вес 25 кг, объем 0,1 м³ без страховки в г. Смоленск на 10.11.2018 г.

Пункт отправления	Пункт назначения	Расстояние	Стоимость	Срок доставки
Омск (РФ)	Смоленск (РФ)	3129 км	420 руб.	8 дней
Омск (РФ)	Могилёв (РБ)	3332 км	1530 руб.	9 дней
Омск (РФ)	Витебск (РБ)	3249 км	1480 руб.	8 дней
Омск (РФ)	Минск (РБ)	3448 км	1030 руб.	8 дней
Тверь (РФ)	Смоленск (РФ)	407 км	450 руб.	4 дня
Брянск (РФ)	Смоленск (РФ)	250 км	350 руб.	3 дня
Псков (РФ)	Смоленск (РФ)	371 км	360 руб.	6 дней
Могилёв (РБ)	Смоленск (РФ)	201 км	860 руб.	4 дня
Витебск (РБ)	Смоленск (РФ)	132 км	810 руб.	4 дня
Витебск (РБ)*	Смоленск (РФ)*	132 км*	1190 руб.*	2 – 10 дней*
Витебск (РБ)	Могилёв (РБ)	163 км	920 руб.	? (уточнять отдельно)
Витебск (РБ)*	Могилёв (РБ)*	163 км*	480 руб.*	1 – 7 дней*
Минск (РБ)	Смоленск (РФ)	330 км	360 руб.	4 дня

*Услуги ООО «МТК Энергия», имеющей терминалы «прием-выдача» в указанных городах.

Результаты сравнения показывают выгоду как по стоимости, так и по времени доставки при отправке по России сборных грузов с терминала в Смоленске. При увеличении массы и объёма груза процентное соотношение выгоды остаётся неизменным. Таким образом, экономия от изменения места отправки или получения (например, при отправке или получении жителем Могилёвской и Витебской областей груза с терминала в Смоленске) сборного груза в российско-белорусском приграничье может составить от 1000 руб. до 15000 руб. Из-за этого белорусские предприниматели, осуществляющие деятельность в Могилёвской и Витебской областях, зачастую предпочитают самостоятельно приезжать в Смоленск для отправки и получения малогабаритных грузов. Очевидно, ситуация, при которой перевозка грузов между Смоленском и Могилёвом в разы выше и дольше, чем, к примеру, между Смоленском и Москвой или Брянском, сдерживает развитие товарооборота в российско-белорусском приграничье, снижает рентабельность кооперации с белорусскими организациями при незначительных объемах закупки.

Приглашаем к исследованию и обсуждению представленной проблемы, пишите на электронную почту автору: akuzavko@rambler.ru.

Игорь Барановский

*кандидат географических наук,
доцент Смоленского государственного
университета, эксперт Агентства
интеграционных инициатив*



**Транспортный комплекс приграничья России и Беларуси:
проблемы развития и пути к сотрудничеству**

Для территории российско-белорусского приграничья ключевым аспектом, способствующим социально-экономическому развитию, является функционирование транспортного комплекса. Именно благодаря транспорту осуществляются не только экспортно-импортные поставки товаров и услуг в приграничье, но и перемещение населения в пределах соседних регионов России и Беларуси.

В одном из прошлых номеров Вестника автором данной статьи рассматривались особенности транспортного комплекса приграничья с точки зрения развития общественного транспорта и логистики. Данную статью можно посмотреть по ссылке: [Транспортный комплекс российско-белорусского приграничья: серьёзные проблемы или заманчивые перспективы!?](#) В этой же статье хотелось рассмотреть сходства и различия регионов приграничья в уровне инфраструктурной обустроенности транспортного комплекса, а также отметить преимущества, которые есть у каждого из государств в сфере развития транспорта.

Рассмотрим, каковы данные статистики с точки зрения наличия транспортных путей и количества транспортных средств в регионах приграничья (табл. 1). Мы можем увидеть, что по уровню автомобилизации (количеству легковых автомобилей, приходящихся на 1000 жителей) регионы России (за исключением Брянской области) существенно опережают белорусское приграничье. Такая ситуация может быть объяснена несколько более высоким уровнем доходов Смоленщины и Псковщины (то есть здесь выше покупательная способность населения), а также в целом меньшим

уровнем развития общественного транспорта по сравнению с белорусскими регионами (более высокий уровень развития общественного транспорта в Беларуси снижает необходимость в приобретении собственного автомобиля для населения). Большое количество личных автомобилей в российских регионах (особенно в крупных городах) не только является свидетельством более высокого уровня жизни, но и приводит к ряду проблем, таких как ухудшение состояния воздушной среды, а также увеличению транспортного потока и образованию «пробок» на городских автодорогах.

Таблица 1 – Уровень автомобилизации и плотность автодорог в приграничье

Приграничье Беларуси	Уровень автомобилизации, кол-во автомобилей на 1000 чел.	Плотность автодорог, км дорог на тыс. км ² площади территории
Витебская область	304	444
Могилевская область	286	307
Гомельская область	271	457
Приграничье России		
Псковская область	336	302
Смоленская область	310	310
Брянская область	237	315

В то же время протяженность автодорог и плотность автодорожной сети в белорусских регионах существенно выше (особенно в Гомельской и Витебской областях), чем в российской части приграничья. Это объясняется как более высокой плотностью расселения (для обслуживания более многочисленных в Беларуси сельских населённых пунктов нужны дороги), так и большим вниманием со стороны местных властей к вопросам транспортного обслуживания.

Несмотря на то, что транспортная освоенность российской части приграничья по среднероссийским параметрам является довольно высокой (на Европейском Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке плотность автодорог существенно ниже), даже по сравнению с белорусскими областями и особенно государствами Западной Европы автодорожная сеть здесь является разреженной.

Существенные различия проявляются в приграничных регионах с точки зрения качества и инфраструктурной обеспеченности автомобильных дорог. Традиционно для жителей приграничья синонимом качества транспортных магистралей выступают автомобильные дороги Беларуси. Следует отметить, что качество

автодорожного покрытия, нанесение разметки, обустройство придорожной полосы не только на республиканских, но и областных, местных автодорогах в Беларуси в целом выше, чем в соседних российских регионах. Поэтому многие из россиян, приезжая в соседнюю Беларусь, с удовольствием и легкой завистью говорят о белорусских дорогах.

При этом за последние годы ситуация стала несколько иной: в российских регионах, по крайней мере на федеральных трассах, осуществляются массовые дорожно-строительные работы, поэтому качество их растёт. В то же время в Беларуси, в связи с существенными экономическими трудностями, массовой строительной и дорожной ремонтной работы ведётся всё меньше, и качество дорог постепенно ухудшается. Тем самым постепенно происходит определённое «выравнивание» уровня обустройства транспортной сети на главных автомагистралях приграничья, в то же время региональные и местные дороги в России пока ещё существенно уступают по качеству белорусским.

Кроме качества автодорог следует сравнить дороги приграничья с точки зрения обустроенности и инфраструктурной наполненности. Ведь для автовладельца существенным является не только качество дороги, по которой он едет, но и достаточно ли удобно расположены автозаправочные станции, места для отдыха и парковки, пункты питания, придорожные магазины, шиномонтажные мастерские, пункты ремонта, мотели и гостиницы.

В связи с большим количеством индивидуальных предпринимателей, юридических лиц в форме малых и средних организаций, занимающихся торговлей и обслуживанием населения в регионах российского приграничья, по сравнению с белорусской стороной, бизнес-инфраструктура транспортных магистралей в российской части развита лучше, чем в соседней Беларуси. По количеству учреждений торговли, общественного питания, обслуживания автомобильной техники, российские дороги явно выделяются на фоне белорусских. Да, возможно, качество оказываемых услуг на российских дорогах далеко не лучшее (может быть, даже уступающее белорусской стороне), но ассортимент, частота встречаемости учреждений и плотность сети обслуживания в Смоленской, Псковской и Брянской областях существенно выше.

Так, например, если Вы захотите перекусить в кафе или столовой, то в Беларуси, чтобы встретить подобные придорожные

заведения, даже проезжая по республиканским дорогам, потребуется немало времени, а в России магазины и пункты питания расположены практически в каждой крупной деревне или в пределах широко представленных придорожных комплексов обслуживания.

Существенными будут различия и с точки зрения доступности для автовладельцев автозаправочных станций. Вдоль российских дорог они встречаются достаточно часто, в то время как для Беларуси характерна следующая особенность: АЗС расположены вдоль дорог довольно редко, зато станции могут быть в соседних малых городах и даже деревнях на расстоянии нескольких километров от основного пассажиропотока. То есть для обслуживания местного населения такое расположение автомобильных заправок в белорусских городах и крупных сёлах оправданно, а с точки зрения развития инфраструктуры транспортного комплекса – не очень эффективно.



На фото: автомобильный пункт пропуска на границе России и Беларуси

Следует также отметить такую проблему транспортного комплекса приграничья, как обеспечение безопасности дорожного движения. В данном вопросе российским автовладельцам, правоохранительным органам, сотрудникам ГАИ есть чему поучиться у белорусов: в 2017 году погибших в ДТП на 100 тыс. жителей в Беларуси было 6,1, а в России – 13,8! За последние 10 лет в Беларуси смертность в ДТП упала в три раза, а в регионах РФ – только в 1,7 раза. Данные факты свидетельствуют не только о более эффективной работе в Беларуси по предупреждению ДТП, но и большей ответственности их автовладельцев, а также пешеходов.

АНОНСЫ СОБЫТИЙ И МЕРОПРИЯТИЙ В ПРИГРАНИЧЬЕ (6 – 20 декабря 2018 года)

События в Витебской области

Ансамбль солистов «Классик-Авангард»

9 декабря в Витебской областной филармонии состоится выступление солистов ансамбля «Классик-Авангард». Неограниченная жанрово-стилистическая палитра, большой исполнительский потенциал, значительное количество премьерных программ и высокий профессиональный уровень – основные характеристики ансамбля. Художественный руководитель – заслуженный деятель искусств РБ Владимир Байдов. В концерте принимают участие заслуженный артист РБ Евгений Крыжановский и Ольга Багушиньска.



События в Могилёвской области

Проект «Диафильм live»

8 декабря в «Цэнтр Кола» в Могилеве состоится проект «Диафильм live». Будет представлена программа диафильмов для взрослых (16+) «Сказки в формате 18x24», включающая народные и авторские, добрые и наивные, психоделические и немного странные сказки. «Диафильм live» – это актерские и музыкальные решения, живая музыка, шумовая озвучка, яркое аудиовизуальное действо, находящееся между театром и концертом.



События в Смоленской области

Ретроспективная выставка Никаса Сафронова «Бесконечная история»

Культурно-выставочный центр имени Тенишевых приглашает посетить ретроспективную персональную выставку заслуженного художника РФ, академика РАХ, профессора Никаса Сафронова «Бесконечная история». В экспозиции представлено более 100 живописных и графических работ, созданных в период с конца 1990-х годов до 2018 года. Это произведения различных жанров: пейзажи, натюрморты, портреты, сюжетные сюрреалистические композиции, среди которых полотна в уникальном авторском стиле Dream vision.



«Fitzgerald VS Beatles» | «Фитцджеральд VS Битлз»

7 декабря в Смоленской областной филармонии состоится концерт международного проекта «Polly Ash band». Программа состоит из двух частей. Первая часть концерта – это музыка мейн-стрим джаза, известные джазовые композиции из репертуара великой американской певицы Эллы Фитцджеральд. Вторая часть концерта – это песни Битлз в движении ритма фанка и соула.



**Уважаемые читатели тридцать пятого выпуска
информационно-аналитического бюллетеня
«Вестник приграничья»!**

Мы рады представить команду «Вестника приграничья», которая подготовила этот номер:

Шевченко Ольга Александровна – руководитель проекта, исполнительный директор Агентства интеграционных инициатив.

Барановский Игорь Юрьевич – главный редактор «Вестника приграничья», эксперт Агентства интеграционных инициатив.

Шевень Людмила Николаевна – руководитель отдела по международной деятельности и приграничному сотрудничеству Агентства интеграционных инициатив.

Апазиди Ксения Николаевна – соредактор «Вестника приграничья».

Демочкина Мария Андреевна – журналист областной общественно-политической газеты «Рабочий путь».

Мы рассчитываем на Вашу помощь в подготовке материалов для следующих выпусков «Вестника приграничья» и ждём Ваших пожеланий, замечаний, мнений и предложений о дальнейшем сотрудничестве по обозначенным ниже адресам.

Ассоциация «Агентство интеграционных инициатив»

Адрес: г. Смоленск, ул. Бакунина, д. 10А

Телефон: +7(4812) 27-97-20 (секретарь Ассоциации)

Факс: +7(4812) 39-55-40, **E-mail:** np-aaii@ya.ru

Наш официальный сайт: <http://np-aaii.ru/>

Наша группа «ВКонтакте»: <https://vk.com/npaaii>

Адрес бюллетеня в сети Интернет: <http://np-aaii.ru/vestnik.php>
Электронная почта рассылки бюллетеня: Vestnik_Prigranichia@mail.ru

Главный редактор бюллетеня – Барановский Игорь Юрьевич
Телефон: +7-908-280-01-07, **E-mail:** i.u.baranovskiy@mail.ru