

## **ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА СОЦИАЛЬНО-ДЕМОГРАФИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПРИГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ РОССИИ И БЕЛАРУСИ**

В работе анализируется демографическая ситуация в приграничных с Российской Федерацией регионах Республики Беларусь в контексте обеспечения устойчивого социально-экономического развития. В настоящее время приграничные с Россией территории Беларуси показывают более низкие по сравнению с общереспубликанскими темпы экономического роста. Показывается, что значимое воздействие на уровень регионального развития оказывает инфраструктурный фактор.

The paper analyzes the demographic situation in the regions of the Republic of Belarus bordering on the Russian Federation in the context of ensuring sustainable socio-economic development. At present, the territories of Belarus bordering on Russia show lower economic growth rates as compared to the republic-wide. It is shown that the infrastructure factor has a significant impact on the level of regional development.

*Ключевые слова:* Россия; Беларусь; региональное развитие; демографическая ситуация; межрегиональная миграция; развитие транспортного сообщения.

*Key words:* Russia; Belarus; regional development; demographic situation; interregional migration; development of transport communication.

Развитие транспортной инфраструктуры в приграничных регионах Республики Беларусь в значительной степени влияет на многие социально-экономические и демографические процессы, в частности, определяет расселение населения, уровень и специфику занятости населения в национальной экономике, привлекательность регионов как для внутренних, так и для международных мигрантов.

Могилевская, Гомельская и Витебская области граничат с несколькими регионами Российской Федерации. Для этих областей исторически важным фактором регионального развития является приграничное взаимодействие с Россией. Наличие «прозрачных» границ между Россией и Беларусью позволяет гражданам обеих стран развивать приграничную торговлю, поддерживать на довольно высоком уровне миграционный обмен.

В то же время существуют объективные факторы, которые в настоящий период сдерживают потенциальный рост приграничного сотрудничества между двумя странами. Одним из мощных факторов является неравенство регионального развития. Причем это в равной степени можно отнести и к межрегиональной дифференциации между областями Республики Беларусь, и к различию в уровне и качестве жизни с приграничными регионами Российской Федерации.

В Могилевской, Гомельской и Витебской областях сложилась довольно непростая демографическая ситуация. С одной стороны, демографические процессы в этих трех областях определяются общестрановыми тенденциями рождаемости и смертности. С другой стороны, в приграничных с Россией областях сложился и специфический комплекс факторов, воздействующих на демографическую и социально-экономическую ситуацию.

*Современные тенденции демографического развития приграничных областей Республики Беларусь.* На 1 января 2019 г. численность населения Витебской области составила 1 171,6 тыс. чел. (12,4% численности населения Беларуси), Гомельской области – 1 409,9 тыс. чел. (14,9%), Могилевской области – 1 052,9 тыс. чел. (11,1%), что составляет 38,4% численности населения Беларуси в целом [1]. Тенденции к снижению абсолютной численности населения характерны для всех приграничных с Россией областей Беларуси. Однако при этом нужно также отметить, что на фоне общего снижения численности населения происходит также уменьшение доли на-

селения, проживающего в этих приграничных областях: с 39,6 до 38,4% по сравнению с 2010 г. Это отражает углубление процесса перераспределения населения в пользу г. Минска, который, согласно официальной статистике, с 2010 по 2018 гг. получил прирост более 150 тыс. чел.

Безусловно, миграционный отток в крупные города является общемировой тенденцией, однако такие существенные в масштабах Республики Беларусь изменения, произошедшие менее, чем за десять лет, свидетельствуют об углублении диспропорций регионального социально-экономического развития.

Действительно, если обратиться к анализу такого важного показателя, как уровень малообеспеченности населения, то становится понятно, что приграничные с Россией области Беларуси характеризуются существенно худшими показателями: если в среднем на 2017 г. уровень малообеспеченности по Республике Беларусь составил 5,6%, то для Витебской области это 6,9%, для Могилевской 7,2%, а для Гомельской области 7,8% (предпоследнее место; замыкает список Брестская область со значением 8,1%) (рисунок 1).

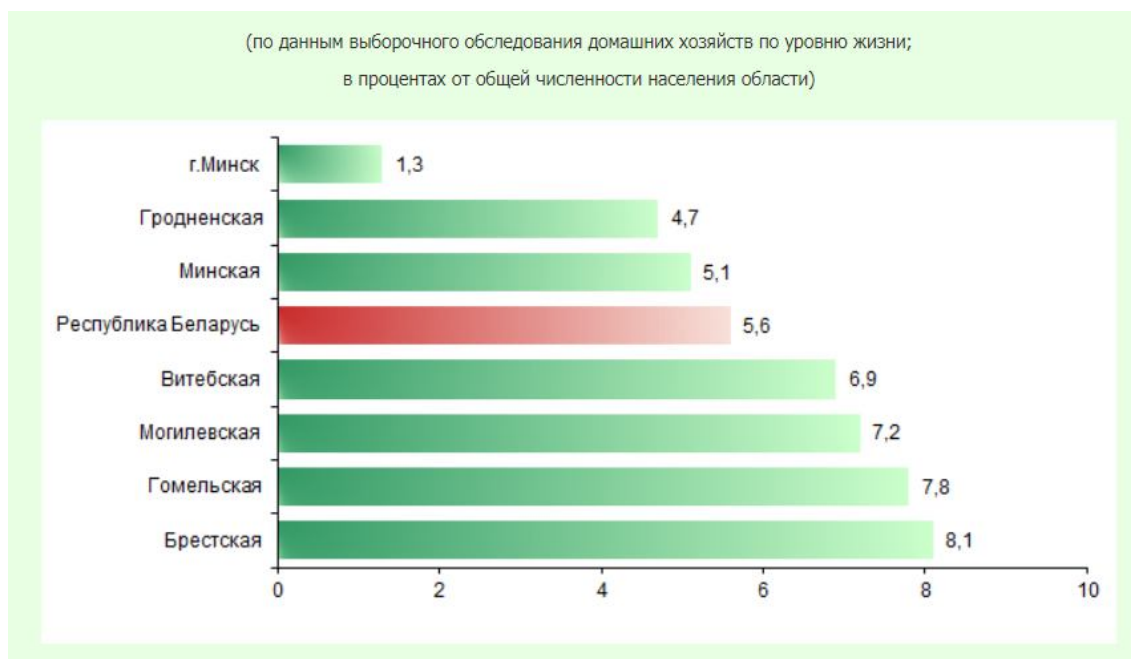


Рисунок 1 – Уровень малообеспеченности населения по областям РБ и г. Минску в 2017 г.

Примечание – Источник [1].

Неблагоприятная социально-экономическая ситуация приводит к миграционному оттоку населения в другие области страны и г. Минск. Подобное перераспределение населения снижает демографический потенциал приграничных с Россией областей Беларуси и в дальнейшем может оказать негативное воздействие на уровень сотрудничества между странами в разных аспектах. Снижается численность трудоспособного населения, уезжает молодежь, повышается средний возраст населения, это, в свою очередь, приводит к снижению трудового потенциала приграничных регионов. Не создаются новые рабочие места, как следствие, доля приграничных областей в формировании ВВП Беларуси сокращается.

Дополнительным, по сути негативным, фактором, который также определяет потенциальные риски социально-демографического развития Витебской, Гомельской и Могилевской областей Республики Беларусь является наличие сильных градиентов в экономическом развитии с приграничными регионами России [2]. Смоленская, Псковская и Брянская области, не являющиеся лидерами экономического роста среди российских регионов, а по показателям естественного движения населения имеющие худшие результаты по сравнению с приграничными белорусскими регионами, все же по большому числу социально-экономических показателей демонстрируют более высокие значения. Стоит отметить и различия в транспортной инфраструктуре российско-белорусского приграничья, что накладывает определенные ограничения на возможности развития приграничных связей между двумя странами.

*Роль транспортной инфраструктуры в развитии приграничных областей Республики Беларусь.* В российско-белорусском приграничье сосредоточены важные для обеих стран

транспортные артерии, через которые ежегодно проходят существенные грузовые и пассажирские потоки. Можно сказать, что одной из важнейших общих функций, способствующих интеграции приграничных регионов России и Беларуси, является обслуживание взаимной торговли обеих стран, а также торговли с другими странами [3]. Это, в свою очередь, определяет и специфику занятости населения, например, на железнодорожном и автотранспорте.

С 2010 по 2017 гг. масштабы грузовых и пассажирских перевозок изменились. Так, произошло перераспределение в структуре пассажирооборота (рисунок 2).

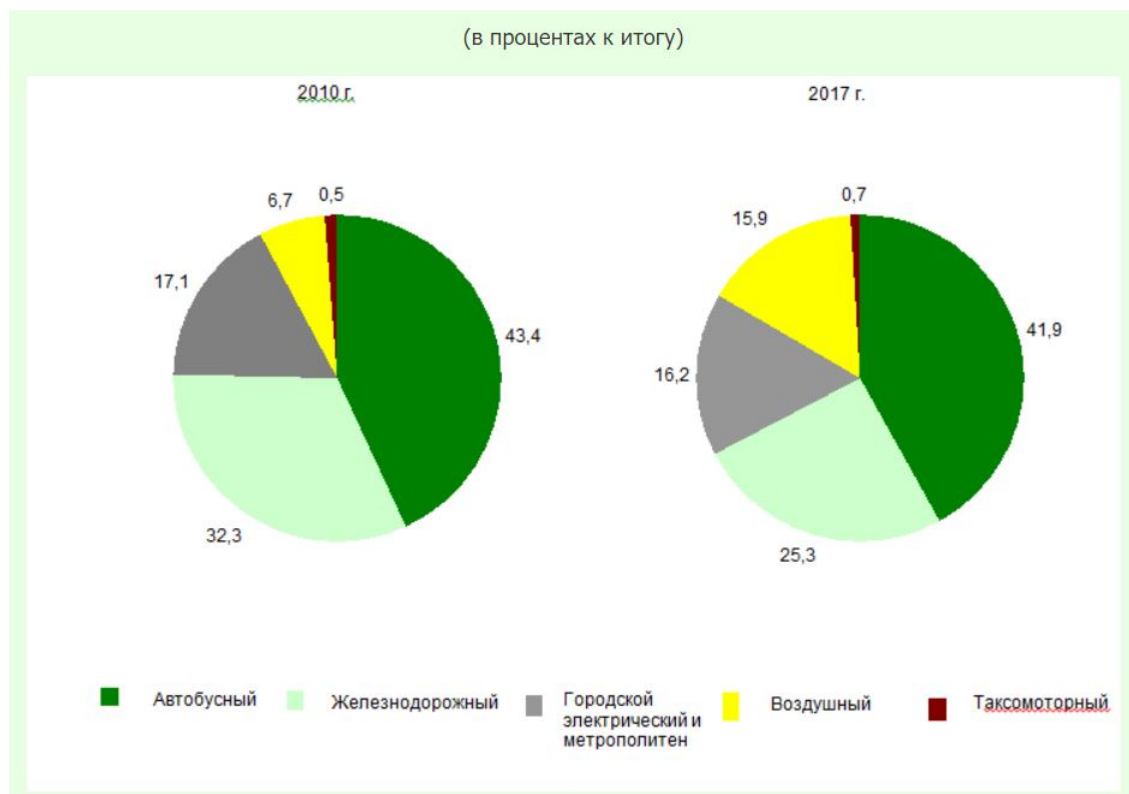


Рисунок 2 – Изменение пассажирооборота по видам транспорта в Беларуси в 2010–2017 гг.

Примечание – Источник [1].

Наиболее значительные изменения произошли в пассажирских перевозках железнодорожным транспортом: их доля снизилась с 32,3 до 25,3% с 2010 к 2017 гг. В то же время существенный рост пришелся за те же годы на пассажирские авиаперевозки: с 6,7 до 15,9% в общей структуре пассажирооборота. Такое значительное снижение пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в большей степени обусловлено ростом тарифов, а также возможностью найти альтернативные недорогие способы добраться до места назначения.

Следствием снижения объемов железнодорожных перевозок является и снижение занятости населения в соответствующей сфере. А это, в свою очередь, приводит к тому, что меняется структура занятости в районах, исторически связанных с развитием сети железнодорожного транспорта.

Нельзя забывать и о таком важном компоненте приграничного сотрудничества стран как трансграничные миграции населения. Основным мотивом трансграничных миграций является посещение родственников и друзей, а также приграничная торговля. Именно в этом направлении взаимодействия роль транспортного сообщения чрезвычайно важна. Рост тарифов на железнодорожный транспорт привел к тому, что для местного населения приграничных с Россией областей Беларуси более предпочтительными стали автобусные перевозки, а также использование такси и частных перевозчиков. Различие в стоимости железнодорожных билетов и частных перевозчиков может достигать нескольких раз. Надо заметить, что такая ситуация отнюдь не способствует экономическому росту приграничных территорий, а наоборот, ведет к усугублению регионального неравенства и снижению налоговых отчислений в бюджеты всех уровней.

Таким образом можно констатировать, что на социально-демографическое развитие приграничных регионов как Беларуси, так и России значимое воздействие оказывает инфраструктурный фактор.

#### Список использованной литературы

1. **Официальный** сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika>. – Дата доступа : 10.03.2019.
2. **Экономико-географические** факторы трансграничного сотрудничества Беларуси и России / И. И. Пирожник [и др.] // Региональные исследования. – 2009. – № 6. – С. 55–61.
3. **Приграничное** сотрудничество регионов России, Беларуси и Украины: состояние и перспективы / А. М. Анисимова [и др.] // Практика интеграции ЕЭИ. – 2013. – № 4. – С. 77–96.