

УДК 911,3:338.001.36

А. П. Катровский

**ЭВОЛЮЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ
РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ:
ОПЫТ ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ**

5

Поступила в редакцию 12.03.2022 г.

Рецензия от 05.04.2022 г.

Рассмотрены вопросы эволюции транспортной системы современной территории российско-белорусского приграничья. Отмечается особая роль транспорта в региональном развитии. Транспорт способствует развитию межрегиональных связей, формированию трансграничных регионов. Транспортная сеть – своеобразный скреп регионов, благодаря ей достигается связность и целостность. Развитие транспортной системы отражает основные этапы развития цивилизации в целом и отдельных регионов. Выделены основные этапы формирования и развития транспортной сети современной территории российско-белорусского приграничья. Особое внимание уделяется ее транзитности, межстоличности, влиянию транспортной освоенности на региональное развитие. Отмечается, что в современных условиях транспортная связность выступает в качестве важнейшего фактора единства Союзного государства.

The article considers the issues of the transport system evolution in the modern territory of the Russian-Belarusian border area. Transport is noted for its special role in regional development and its contribution to the development of interregional ties, the formation of cross-border regions. The transport network forms a certain infrastructure in the regions, thanks to it connectivity and integrity are achieved. The development of the transport system reflects the main stages of the development of civilization as a whole and within individual regions. The article highlights the main stages of such development of the transport network in the modern territory of the Russian-Belarusian border area. Particular attention is paid to its transit, intercapital geographical position, and the impact of transport development on regional growth. The author remarks that in modern conditions, transport connectivity acts as the most important factor in the integrity of the Union State.

Ключевые слова: российско-белорусское приграничие, транзитность, межстоличное географическое положение, транспортная связность, региональное развитие

Keywords: Russian-Belarusian border area, transit, intercapital geographical location, transport connectivity, regional development



Введение

Российско-белорусское приграничье — ключевой геостратегический регион Союзного государства. Занимая всего 1,44 % территории и располагая на 1 апреля 2021 г. 4,02 % населения Союзного государства, российско-белорусское приграничье играет особую роль в интеграции двух стран. Однако несмотря на особый геополитический статус, регион стремительно теряет население, и демографическая ситуация стала одним из важнейших вызовов как для белорусской, так и для российской его частей.

6

За 2021 г. численность населения российской части приграничья уменьшилась на 37,9 тыс. чел., белорусской части — на 48 тыс. чел. Велика вероятность, что в 2022 г. население Смоленской области преодолет символический рубеж в 900 тыс. чел., а Могилёвской станет меньше 1 млн чел. С 2012 по 2020 г. снизилась доля в ВРП всех приграничных с Россией регионов Беларуси. Суммарный их показатель уменьшился с 28,3 до 24,9 %¹. Аналогичные процессы имеют место и в российской части приграничья.

За более чем тридцать лет после распада СССР в российско-белорусском приграничье произошли глубокие изменения. К середине 1990-х гг. в регионе наблюдалась практически полная экономическая дезинтеграция некогда единого государства, были разорваны производственные, научные, образовательные и иные связи. Процесс восстановления некогда разрушенных экономических, социальных связей продолжается уже более четверти века со времени победы в 1994 г. на президентских выборах А.Г. Лукашенко.

Среди важнейших факторов интеграции — транспортная связность. Союзное государство нуждается в едином транспортном пространстве. Но и до настоящего времени, несмотря на отмену 18 марта 2022 г. ограничений по пересечению российско-белорусской границы для населения двух государств, существуют проблемы транспортной связности двух стран. Санкции отдельных стран ЕС, США в значительной степени были распространены на сферу транспорта и коммуникаций России и Беларуси. Санкции окажут негативное воздействие на транзитный потенциал российско-белорусского приграничья, для регионов которого международные перевозки были отраслью специализации. В Смоленской области, через которую проходит основной транспортный коридор, связывающий Центр России и страны Западной, Центральной и Восточной Европы, доля отраслей транспортировки и хранения в ВРП в 2019 г. составила 10,3 %, что значительно выше среднего показателя по Российской Федерации (7,3 %). Выше среднероссийского значения данный показатель и в Брянской (7,7 %), и в

¹ Регионы Республики Беларусь. Социально-экономические показатели. 2021 : стат. сб. Минск, 2021. Т. 1. С. 300. URL: <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/920/iaf6y7uv9m8cj9aolkt4sq5s9nxatlmr.pdf> (дата обращения: 02.03.2022).



Псковской областях (8,4%), имеющих транзитное положение². Среди регионов Беларуси в 2020 г. самый высокий удельный вес в ВРП транспорта, складирования, почтовой и курьерской деятельности был в Брестской области (7,7%), что связано с ее транспортно-географическим положением. Гомельская область с показателем 7,5% занимала второе место. Несколько меньшие показатели были у Витебской (5,3%) и Могилёвской (5,2%) областей. Санкции, направленные на ограничение деятельности российских и белорусских автоперевозчиков, в странах ЕС, принятые в апреле 2022 г., стали очередным вызовом для Союзного государства, для экономики двух стран.

Современное состояние изученности

7

Как заметил П. Я. Бакланов, «изучение приграничных территорий одной страны обособленно от изучения сопредельных территорий соседних стран не дает полного представления о путях развития и оптимизации хозяйственных структур и природопользования, решения проблем устойчивого развития таких территорий. Это обстоятельство привело к появлению нового направления в научных исследованиях — изучения трансграничных территорий, образуемых тесными взаимосвязями двух и более приграничных территорий соседних стран» [4, с. 20].

Вопросам развития российско-белорусского приграничья посвящены многочисленные публикации исследователей: экономистов, историков, филологов, социологов, географов, представителей других областей знания. Только за последние пять лет в российской научной электронной библиотеке по ключевым словам «российско-белорусское пограничье» и «российско-белорусское приграничье» опубликовано 107 работ. Причем интерес к изучению данного региона, судя по распределению публикаций во времени, не угасает, а возрастает. Учитывая, что значительное число белорусских публикаций не индексируется в электронной библиотеке, что не во всех публикациях, посвященных проблемам данного региона, используются указанные ключевые слова, можно предполагать, что за последние пять лет опубликовано более двухсот работ. За последние четверть века издано более тридцати монографий, статей, в названии которых присутствуют указанные сочетания слов. Только смоленскими географами совместно с белорусскими коллегами за последние пять лет изданы четыре монографии [18; 24; 30; 34]. Среди историко-географических работ, в которой взаимосвязанно рассмотрены вопросы развития транспорта и расселения, необходимо выделить монографию псковских исследователей [22]. Однако ни в одной из публикаций вопросы развития транспортной связности, включая трансграничную, влияния транспортной сети на социально-экономическое развитие регионов, городов и сельской местности не стали

² Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации. 2021 : стат. сб. М., 2021. С. 462. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Reg_sub21.pdf (дата обращения: 02.03.2022).



главным предметом исследования. Поскольку российско-белорусское приграничье наиболее «прозрачная» и низкобарьерная часть российского порубежья, то здесь имеются лучшие предпосылки для реализации интеграционных инициатив, для формирования трансграничных районов. Однако именно здесь на протяжении последних лет имела место максимальная в западной части России и соседних стран депопуляция [15, с. 9]. По уровню экономического развития приграничные с Беларусью регионы России уступали другим приграничным российским регионам в Западном порубежье. Здесь медленнее проходила модернизация хозяйства [16]. Аналогично и восточные, приграничные с Россией регионы Республики Беларусь имели более низкий уровень экономического развития по сравнению с западными районами страны.

Для познания вопросов взаимосвязанного развития транспортной сети и приграничных территорий важен опыт предыдущих исследований самого явления приграничности, трансграничности, межстоличного географического положения, роли транспорта в региональном развитии. Сотни публикаций по данной проблематике в известной степени выступают методологической основой данной статьи. Учитывая, что наше исследование носит географический характер, то наиболее важными для нас были географические труды, прежде всего работы коллектива Института географии РАН [3; 17; 27], Тихоокеанского института географии [29], Балтийского федерального университета [31; 32], псковских географов [21] и др.

На протяжении нескольких столетий на развитие современной территории российско-белорусского приграничья оказывали различные факторы. Применительно к оценке влияния географического положения особого внимания заслуживают такие аспекты, как транспортное положение, транзитность, межстоличность. Транспорт и транспортная сеть играли и играют роль скрепа региона, обеспечивают его связность. Исключительное значение имел и институциональный фактор. За несколько столетий границы и состав данного узлового региона неоднократно менялись. Изменение административно-территориального устройства можно рассматривать как один из важнейших факторов районобразования. Что касается роли транспорта как актора межрегиональных связей, то эволюция транспортной системы нынешней территории российско-белорусского приграничья отражала изменения как в системе расселения, так и на транспорте. Развитие транспорта, появление его новых видов практически всегда сопровождалось со временем появлением этих видов в регионе. Но не только транспорт влиял на региональное развитие, но и региональное экономическое развитие, развитие системы расселения, административные и институциональные преобразования требовали обеспечения связности и тем самым способствовали развитию транспорта.

Чтобы понять современную ситуацию, перспективы, необходимо заглянуть в прошлое, поскольку историко-географический анализ позволяет выявить истоки проблем текущего времени. Еще в начале XX в. В. Э. Ден писал: «Если мы оторвем то, что есть, от того, что было, то не-



редко отржем себе путь к пониманию» [10, с. 4]. Поэтому изучение проблем транспортной сети, ее влияния на региональное развитие, современные трансграничные процессы возможно сквозь призму эволюционной географии.

Оценивая процесс формирования единой транспортной сети российско-белорусского приграничья, можно выделить несколько этапов. Первый — этап развития водного и гужевого транспорта, который продолжался до середины XIX в. Вплоть до второй половины XIX в. реки и отдельные сухопутные дороги формировали опорный каркас расселения [20]. В связи со строительством первых железных дорог в середине XIX в. регион вступил в новый этап. Этапы в развитии транспорта прежде всего были обусловлены техническим прогрессом, институциональными преобразованиями.

В XX в., в первую очередь в советский период, произошли глубокие изменения в региональной транспортной системе: появились автомобильный, авиационный и трубопроводный транспорт, расширилась сеть железных дорог и к 1980-м гг. в регионе сложилась развитая единая транспортная сеть с диверсифицированной транспортной системой. В известной степени в советском периоде была достигнута максимальная транспортная связность и транспортная доступность. Новой тенденцией модернизации транспортной сети стала магистрализация. В 1970—1980 гг. начался процесс формирования полимагистралей и транспортных коридоров.

После распада СССР регион вступил в новый этап: в российско-белорусском приграничье прекратились межгосударственные связи на водных коммуникациях, заметно снизилась роль воздушного транспорта, но повысилась значимость автомобильного транспорта. Возросла роль транспортных коридоров для межгосударственных контактов. Граница между двумя странами периодически «напоминала» о своей барьерной функции в связи с принимаемыми в Москве и Минске решениями. Лишь после преодоления этих барьеров будут созданы предпосылки для восстановления в полной мере единой российско-белорусской транспортной системы, снижения «турбулентности» экономического развития приграничных регионов двух стран.

В связи с введенными в феврале 2022 г. санкциями стран Запада и ограничениями в экономических связях с Российской Федерацией транзитная роль российско-белорусского приграничья снизилась, однако регион выполняет важную транзитную миссию в связях центральных и западных районов Республики Беларусь с Российской Федерацией. Переориентация белорусских экспортеров из стран Балтии на российские порты на Балтике, планы создания собственного порта в районе Усть-Луги повысят транзитную роль российско-белорусского приграничья.

Развитие российско-белорусского приграничья будет зависеть от транспортной связности. Транспорт — важнейшая часть инфраструктурного комплекса. Транспортные связи создают предпосылки для перемещения товаров и людей, благодаря им регионы оказываются вовлеченными в географическое разделение труда. Транспортная связ-



ность влияет на развитие хозяйства, но она же может способствовать «подавлению» собственного производства за счет завоза извне более дешевых, более качественных или новых товаров. Наличие дорог — лишь предпосылка для обеспечения транспортной доступности, которая зависит не только от уровня развития транспорта, но и от отсутствия институциональных барьеров для работы транспорта, деятельность которого в приграничной зоне регламентирована соответствующими нормативными актами.

С развитием транспорта связана такая черта географического положения, как транзитность. Транзитность для отдельных территорий превращается в функцию и важнейший фактор их динамики. Положение на транспортных путях прямо и косвенно влияет на национальное, региональное и локальное развитие. Благодаря транзитному положению и наличию особой инфраструктуры (авторемонт, АЗС, гостиницы, общепит и др.) сохраняются многочисленные небольшие поселения по основным дорогам, связывающим крупнейшие города.

Транспорт, транспортная связность: из прошлого в будущее

Путь «из варяг в греки» как система водных и сухопутных коммуникаций, связывающих Скандинавию и Византию, бассейны Чёрного и Балтийского морей, начал функционировать в IX в. Его основу составляли Днепр с притоками, Западная Двина с притоками, Ловать с Ильменем и далее Ладожское озеро и Нева. В большинстве традиционных исторических работ в качестве главного маршрута указана Ловать, через которую можно попасть в Ильмень и далее через Волхов и Ладожское озеро в Неву. При этом авторы исходили из текста «Повести временных лет» [25]. Однако путь из «варяг в греки» не ограничивался в западной его части Ловатью. Важную роль играли Западная Двина, Западный Буг, Неман. Позднее именно между Березиной и Западной Двиной, Припятью и Западным Бугом, Припятью и Неманом были построены гидротехнические сооружения, соединившие бассейны рек Черного и Балтийского морей.

Известный отечественный географ, один из первых исследователей пути «из варяг в греки» С. В. Бернштейн-Коган полагал, что данный путь не имел большого транзитного значения в торговых связях Византии и Скандинавии [7]. Он играл более значимую религиозную, просветительскую и инновационную роль. По мнению ученого, главный торговый путь пролегал по Западной Двине, а не по Ловати. Вместе с тем он первым указал на балтийский вектор связей смоленских земель и на то, что граница между преимущественным влиянием Византии и Скандинавии проходила между Смоленском и Киевом. Смоленские, полоцкие, витебские, псковские и новгородские земли в силу лучшей транспортной доступности больше тяготели к Скандинавии. Развитию связей между Киевскими, Смоленскими, Полоцкими и Новгородскими землями способствовало образование в конце IX в. централизованного древнерусского государства, в котором главными ядрами выступали Новгород и Киев.



В IX—X вв. на территории современного российско-белорусского пограничья произошло выдвигание на первые роли Смоленска, Турова, Полоцка и Витебска, которые вместе с Псковом и Изборском являются старейшими городами региона. Положение на важнейших торговых путях способствовало их превращению в основные центры с развитыми административными и экономическими функциями. Все эти города со временем стали центрами соответствующих земель. Самым большим и значимым среди них в XI—XIII вв. был Смоленск, основанный в 863 г. Возвышение Смоленска в значительной степени было обусловлено его географическим положением. С одной стороны, город находится посередине между Киевом и Новгородом, с другой — чуть ниже его по течению Днепр меняет направление с юго-западного на южное. Смоленск был местом, через который осуществлялась перевалка товаров из бассейна Черного в бассейн Балтийского моря и наоборот. Как отмечал известный историк Л. В. Алексеев, «Смоленск контролировал важнейшую водную коммуникацию древности — Путь из варяг в греки. В IX—X вв. город был известен византийцам и скандинавам (а последние не только здесь торговали, но также и жили)» [1, с. 191]. С нашествием половцев в XI в. на южнорусские земли значение этого пути снизилось. С формированием централизованного древнерусского государства — Киевской Руси — территория современного российско-белорусского приграничья оказалась между двумя важнейшими городами — Киевом и Великим Новгородом, фактически выполнявшими столичные функции. Из других городов столичные функции в той или иной мере имели в разное время и оказывали влияние на данную территорию Чернигов и Владимир. В XII в. только в Днепро-Двинском регионе, включающем в настоящее время Смоленскую, Витебскую и Могилёвскую области, имелось более десяти городов: Кричев, Мстиславль, Пропойск (на территории современной Могилёвской области), Копысь, Сураж, Браслав, Витебск, Полоцк (на территории современной Витебской области), Смоленск, Ростиславль, Дорогобуж, Красный, Ельня и др. (на территории современной Смоленской области).

Вдоль водных путей возникли различные поселения, которые стали центрами сельского хозяйства, ремесел. Часть из них (Вержавск, Мстиславль, Копысь, Орша, Жижец и др.) в бассейне Западной Двины и Днепра были городами. Своим рождением и развитием они обязаны прежде всего своему транзитному положению на пути «из варяг в греки». Путь «из варяг в греки» вовлек все эти города и другие поселения в круговорот различных связей и отношений тогдашнего мира. Встречающиеся на пути естественные остановочные пункты у племенных и просто торговых центров приводили к торговле и обмену сначала продовольствия и местных природных богатств (мед, воск, меха и т. д.) на товары проезжих негодантов, а позднее, с разрастанием центров и возникновением производств, в торговлю включались и ремесленные изделия, производимые в этих пунктах. Во всех центрах этого периода чувствуется громадное влияние мировой торговли — с Южной Русью,



со Скандинавией, с Прибалтикой и арабским Востоком. Это была торгово-ремесленная стадия, «предгородская», так как ремесло в городах этого времени в Восточной Европе не превалировало [1].

По мнению историков, основной путь в Новгород лежал через волоки, связывающие притоки Днепра и Ловать. Не отрицая наличие торговых путей между Скандинавией и Византией, тесных транспортных связей городов Поднепровья с Новгородом, в середине XX в. известный отечественный географ С. В. Бернштейн-Коган высказал сомнение, что главный путь включал волоки из бассейна Днепра в Ловать. В пользу Западной Двины как главного пути на Балтику он указывает на меньшее число волоков, а также меньшее расстояние от устья Западной Двины по сравнению с расстоянием от устья Невы до Готланды — одного из главных центров норманнов [7]. Подобные сомнения неоднократно высказали и другие исследователи и в последнее десятилетие: «...Указанный в летописи волок невозможен, так как верховья Днепра и Ловати не подходят близко друг к другу, к тому же между Ловатью и Днепром находится Западная Двина» [8, с. 6]. По-видимому, в «Повести временных лет» допущен пропуск, и путь проходил (в современных названиях рек и морей) по Балтийскому морю, р. Неве, Ладожскому озеру, р. Волхов, озеру Ильмень, р. Ловати, р. Кунье, р. Сереже, волок ~ 30 км, р. Торопе, р. Западной Двине, р. Каспле, озеру Касплинскому, волок ~ 30 км, р. Катюни, р. Днепр, Черному морю» [8, с. 6].

По мнению П. Федотовой, «археологические, географические и палеоботанические данные неопровержимо доказывают, что так называемая эпоха викингов VIII—X вв. была для Восточной Европы периодом водного минимума, когда уровень вод в северном полушарии от Балтики до Каспия был значительно ниже современного. Это ставит под сомнение возможность свободного водного сообщения по Волхову и делает невозможным водное плавание от устья Ловати до Днепра, то есть по крайней мере от Новгорода до Смоленска [33, с. 122]. Не вступая в дискуссию с авторами, имеющими разные точки зрения относительно самого маршрута, отметим, что именно водный транспорт играл основную роль в связях городов Киевской Руси, а позднее самостоятельных княжеств, образовавшихся на месте централизованного древнерусского государства. В зимнее время, когда навигация была невозможна, реки использовались гужевым транспортом.

Путь «из варяг в греки» потерял свое значение в XI в., когда ему на смену пришли отношения с городами и странами Западной и Северной Европы. Днепр постепенно терял свое значение для дальних связей, но сохранял для ближних торговых связей. Есть мнение, что именно прекращение связей «из варяг в греки» привело к распаду Киево-Новгородской Руси [23]. Распад в XII в. централизованного древнерусского государства на самостоятельные княжества переформатировал торговые связи. Киев, потеряв столичные функции, перестал быть и фокусом торговых связей. Одновременно стали развиваться связи между центрами самостоятельных княжеств. Во второй половине XII в. началась консолидация литовских земель. В середине XIII в. в Понема-



ные процесс подъема и заметного повышение роли Литвы продолжился, и на политической карте Восточной Европы появилось Великое княжество Литовское. Становление и развитие Великого княжества Литовского привело к реформатированию экономических и политических связей государств в среднем течении Днепра и Западной Двины. Новые связи способствовали изменениям в сети водных и сухопутных коммуникаций.

В середине XII — начале XIII в. Смоленская и другие земли вступили в свой следующий этап. Путь по Днепру стал иметь внутреннее значение, торговые пути этого времени приобретали иное направление — широтное, вдоль Западной Двины, что в XIII в. получило особое развитие. Этому способствовало основание в низовьях Западной Двины Риги. Однако «расположение городов Смоленской земли (их теперь стало довольно много) не имело связи с торговыми путями в той степени, как это было ранее» [1, с. 229]. Параллельно возник и развивался другой путь из Балтийского моря через Западную Двину, Днепр в Угру и Оку, далее в Волгу, известный как путь из «варяг в арабы». На данном транзитном пути в качестве опорного центра помимо Смоленска выступал Дорогобуж.

По мере становления новых городов все большую роль стали играть сухопутные коммуникации. С возвышением Москвы усилилось значение сухопутных дорог, связывающих ее со Смоленском. Повысилось и значение Вязьмы, возникшей в XIII в. как главный центр на пути из Смоленска в Москву.

Расширение границ Великого княжества Литовского в XIV—XV вв., включение в его состав полоцких, туровских, витебских, брянских и смоленских земель способствовали развитию их связей с новой столицей. Торговые связи поселений Смоленских, Полоцких и Псковских земель были в большей степени ориентированы на города Прибалтики. Прибалтийский вектор усилился после основания в середине XII в. Кольваня (ныне Таллин). В течение XIII в. на побережье Балтийского моря за короткое время были основаны Рига, Мемель (ныне Клайпеда), Пернов (ныне Пярну), Кёнигсберг (ныне Калининград), Виндау (ныне Вентспилс) и др.

В середине XIII в. к числу основных городов нынешней территории российско-белорусского приграничья добавился Брянск, ставший центром большого по территории княжества. В XIV—XV вв. большая часть земель территории современного российско-белорусского приграничья вошла в состав Великого княжества Литовского. При этом экономические связи в составе нового государства не только сохранились, но и получили дальнейшее развитие. Главными ядрами северо-восточной части Великого княжества Литовского были Смоленск, Витебск и Полоцк, которые в дальнейшем стали центрами соответствующих воеводств.

Наряду с водными путями развивались и сухопутные коммуникации, которые обеспечивал гужевой транспорт. Сухопутные дороги Смоленской земли частично повторяли водные (вдоль берегов рек, зи-



мой по их замерзшему руслу), а частично пролегали самостоятельно в отдалении от каких-либо рек. Сухопутных дорог в древности было гораздо меньше, чем водных коммуникаций. В домонгольское время сухопутные дороги почти никогда специально не прокладывались, а использовались уже наезженные пути между селениями. «Дороги прямоезжие» в полном смысле этого слова, то есть дороги через леса и болота, появились гораздо позже [1]. Сухопутный транспорт также обеспечивал межбассейновые торговые связи. Тот же «путь из варяг в греки» не был чисто водным, на отдельных небольших участках он дополнялся сухопутными дорогами. Увеличение грузоподъемности судов исключило использование волоков для перехода из одного бассейна в другой.

В начале XV в. Смоленское княжество вошло в состав Великого княжества. В начале XVI в. Москва вернула контроль над Смоленском, Брянском. Поскольку смоленская, брянская, витебская, псковская земли и другие территории были «яблоком раздора» между Великим княжеством Литовским и Московским государством, то в очередной раз регион оказался между столицами. Влияние Москвы и Вильны на развитие данного региона было наиболее существенным. В 1520-е гг. белорусские земли составляли часть Великого княжества Литовского, брянские, смоленские и псковские земли относились к Московскому государству. Дороги обеспечивали внутренние и внешние связи между главными «фокусами», способствовали становлению опорного каркаса расселения, преодолению экономической изоляции.

Возвышение Могилёва как одного из центров Поднепровья, связано с включением в 1514 г. Смоленска в состав Московского государства. Могилёв после потери Смоленска взял на себя часть его функций на востоке Великого княжества Литовского. В 1526 г. Могилёв обрел городские права. Снижению роли Могилёва способствовало и административное устройство Великого княжества Литовского, где функции центров воеводств в XV—XVI вв. из нынешних городов российско-белорусского приграничья были возложены на Полоцк, Витебск, Смоленск и Мстиславль. Развитию города в определенной степени способствовало появление гужевой дороги из Могилёва на Москву [9].

После образования Речи Посполитой территория современного российско-белорусского пограничья в очередной раз оказалась между столицами: Москвой и Варшавой. В XVII в. между Москвой и Варшавой действовал почтовый тракт, который проходил через Могилёв, Смоленск, Вязьму. В Смутные времена по Деулинскому перемирию 1618 г. Московское государство потеряло Смоленск, Рославль, Невель, Стародуб, Почеп, Трубчевск и другие города с окружавшими их землями, но сохранило Вязьму. В 1653 г. большая часть современного российско-белорусского приграничья входила в состав Великого княжества Литовского. В 1654 г. Смоленск был взят московским войском, но окончательно его вхождение, а также Невеля, Красного, Дорогобужа и ряда других земель в состав Московского государства было закреплено Андрусовским перемирием, заключенным в 1667 г. Подобные изменения на политической карте влияли на развитие дорожной сети, которая в первую очередь связывала города и территории внутри стран.



Важнейшим событием, оказавшим значимое влияние на конфигурацию транспортной сети, стал перенос в начале XVIII в. столицы из Москвы в Санкт-Петербург. Новая столица нуждалась в продовольствии, строительных материалах, топливе, а значит, в связности с различными районами страны. Связям Смоленщины с Санкт-Петербургом способствовало строительство в начале XVIII в. Вышневолоцкой водной системы, связавшей Тверцу (бассейн Волги) с Цной (бассейн Невы и Балтийского моря). Возникновение города Гжатска в значительной степени было связано с указом Петра I 1703 г., в соответствии с которым на реке Гжать, правом притоке Вазузы (бассейн Волги), создавалась пристань с целью обеспечения новой столицы необходимыми материалами.

Известное высказывание, приписываемое Наполеону Бонапарту: «В России нет дорог — только направления» — актуально для понятия процесса формирования сети гужевых дорог, связывающих важнейшие города. Для Смоленска такими направлениями были Москва, Вильна, Киев, Санкт-Петербург, Витебск, Могилёв, Псков, с XVIII в. — Санкт-Петербург. Со временем на месте «направлений» возникали постоянные дороги. Дорога, связывающая Москву через Смоленск с Вильно по направлению к Москве была известна как Московский тракт, по направлению на Вильно — как Литовский тракт. Для понятия логики развития транспортной сети российско-белорусского приграничья сохраняет актуальность известное высказывание Н. Н. Баранского: «Города и дороги теснейшим образом связаны взаимно и обусловлены. Каждый новый город с самого своего возникновения вызывает к жизни тянущиеся к нему и от него дороги. И каждая новая дорога способствует возникновению на ней, особенно в узловых пунктах, то есть в местах скрещивания ее с другими дорогами, новых населенных пунктов, в том числе и городов» [5, с. 206]. Становление новой столицы Российской империи сопровождалось строительством гужевых дорог, связывающих ее с ближайшим окружением, прежде всего с губернскими городами. Более тесные сухопутные связи с Санкт-Петербургом из городов нынешнего российско-белорусского приграничья имел Псков. Белорусские земли вошли в состав Российской империи в конце XVIII в. после трех разделов Речи Посполитой. Большая часть территорий современных Витебской, Могилёвской и Гомельской областей отошли к Российской империи уже после первого раздела, состоявшегося в 1772 г. После первого раздела Речи Посполитой возникла необходимость связать новые губернские центры с Санкт-Петербургом. К 1784 г. дорога, получившая позднее название Белорусский тракт, была доведена до Порхова. Позднее она была продолжена до Великих Лук, Невеля. Белорусский тракт был основным путем из Смоленска в Санкт-Петербург. Кроме него Смоленщину с Санкт-Петербургом связывали меридиональные дороги через Белый, Сычевку и Ржев. Основные гужевые дороги после строительства почтовых станций обретали статус почтовых трактов. Особенно интенсивно процесс строительства новых гужевых дорог, включая шоссе, проходил в пореформенное время. В 1830 г. началось строительство Динабургского шоссе от Петербурга через Псков на Динабург (ныне Даугавпилс) и далее на Варшаву.



До середины XIX в. главная роль в транспортных связях территорий современного российско-белорусского приграничья отводилась водным и гужевым путям. Еще в начале XIX в. известный российский географ и статистик, уроженец Смоленской губернии Василий Андросов писал: «Не может быть ни одного государства в Европе, которое более России нуждалось бы в устройении путей внутреннего сообщения» [2, с. 202].

Еще в «дошоссейный» период, по мнению Д. В. Логиновой, среди трех важнейших сухопутных дорог Европейской России был Литовский тракт — дорога от Москвы через Смоленск на Брест-Литовский, протяженностью 1064 версты [20, с. 45]. Для местных и отчасти межрегиональных связей значимую роль играли гужевой транспорт, грунтовые и щебеночные дороги.

В начале XIX в. в России приступили к строительству первых шоссе. Вслед за Московско-Петербургским были построены шоссе из Москвы через Рославль на Варшаву, из Санкт-Петербурга через Динабург (ныне Даугавпилс) и Вильну на Варшаву, из Санкт-Петербурга через Псков и Невель на Киев, шоссейные дороги Рославль — Смоленск (1859), Смоленск — Витебск (1856). В середине XIX в. было построено Варшавское шоссе от Москвы через Рославль, Бобруйск и Брест. Карта, изданная в 1868 г., дает достаточно полное представление о транспортной сети Европейской России, включая территорию современного российско-белорусского приграничья³.

В середине XIX в. на арену выходит железнодорожный транспорт, который уже к началу XX в. стал играть важнейшую роль в международных и межрегиональных связях. Появление железных дорог способствовало началу нового этапа хозяйственного освоения и социально-экономического развития территорий нынешнего российско-белорусского приграничья. Первые железные дороги либо связывали важнейшие города страны, либо служили для вывоза массовых экспортных грузов до основных портов. Вслед за открытием Царскосельской, Варшавско-Венской и Санкт-Петербургско-Московской (Николаевской) железных дорог в 1852 г. началось строительство железной дороги, соединяющей Санкт-Петербург и третий по значению город страны, столицу Царства Польского — Варшаву. Уже летом 1858 г. из Пскова можно было попасть в Санкт-Петербург по железной дороге. Регулярное сообщение началось в феврале 1859 г. В январе 1860 г. регулярное сообщение началось на участке Псков — Остров. Сквозное сообщение от Санкт-Петербурга до Варшавы началось в 1862 г. Дорога способствовала экономическому развитию как городов, так и сельских территорий, расположенных вблизи от нее. Она прошла по Псковской, Витебской и ряду других западных губерний страны. На территории современного российско-белорусского приграничья эта дорога сохранилась лишь на

³ *Карта* сообщений европейской России с показанием почтовых, шоссейных и железных дорог, путей дилижансов, морских и речных, пароходных и телеграфических линий. СПб. : Картографическое заведение А. Ильина на углу Екатерингофск. пр. и б. Мастерск. №11 — 43, 1868.



участке Плюсса — Псков — Остров — Пыталово. Второй дорогой, внесшей значимый вклад в развитие современного российско-белорусского приграничья, стала Рижско-Орловская, к строительству которой приступили в 1858 г.

В Полоцк и Витебск железная дорога из Риги пришла в 1866 г. В 1868 г. началось сквозное сообщение от Орла, через Брянск и Рославль до Смоленска и далее до Витебска и Риги. Параллельно создавалась железнодорожная инфраструктура. В Рославле, Смоленске, Витебске были построены крупные железнодорожные мастерские. Помимо зерна на Ригу поставляли лес, лен, пеньку. Строительство дороги привело к появлению станций Бежица, Жуковка, Починок, Сеща, Дубровка, Сельцо, хозяйственному развитию не только Смоленска, Витебска, Брянска, но и Карачева, Рудни. Благодаря дороге заметно выросла станция Починок, которая стала перевалочным пунктом оптовой торговли сельскохозяйственной продукцией. Строительство дороги способствовало основанию в 1873 г. рельсопрокатного, железоделательного и механического завода в Бежице, который стал одним из крупнейших в России производителей стальных рельс, паровозов, вагонов. В 1870 г. началось сообщение от Москвы до Смоленска, а с 1871 г. оно продолжилось до Бреста [13]. Смоленск стал первым крупным железнодорожным узлом в современном российско-белорусском приграничье.

Следующим этапом развития железнодорожной сети стало строительство Либавско-Роменской дороги, которая связывала левобережные районы Украины через белорусские губернии с самым южным и незамерзающим портом Российской империи на Балтийском море — Либавой. В 1873 г. эта железная дорога пришла в Минск, Бобруйск, Гомель. После ее ввода в эксплуатацию Минск становится крупным железнодорожным узлом. В Минске находилось и Управление Либавско-Роменской железной дороги.

В 1874 г. развитию железнодорожной сети способствовал ввод в эксплуатацию дороги от Рязьска до Вязьмы, которая становится вторым железнодорожным узлом в Смоленской губернии. В этот период на западе Европейской части России и на Кавказе закладывались основы елочной системы размещения дорог, стволom которой были железные дороги. Постепенно магистральные шоссейные дороги теряют государственное значение. Их передают в ведение земских учреждений. Следует отметить, что с развитием железнодорожного транспорта падает значение шоссе лишь магистрального значения, то есть дорог главных и больших сообщений, по классификации, принятой в 1833 г., и, наоборот, возрастает значение шоссейных дорог местного значения [19, с. 137].

Каждая из построенных железных дорог способствовала вовлечению городов и территорий в единый российский рынок, содействовала развитию промышленности, сельского хозяйства, торговли. Только после появления железных дорог началась «робкая» индустриализация современной территории российско-белорусского приграничья. По-



мимо Брянска крупным центром текстильной промышленности на Смоленщине становится Ярцево, паровозоремонтные и вагоноремонтные мастерские появились в Смоленске, Рославле, Вязьме, Гомеле, Орше, Брянске, Пскове, Великих Луках. В 1889 г. в эксплуатацию была введена Рижско-Псковская дорога, управление которой находилось в Пскове. Псков становится железнодорожным узлом.

До конца XIX в. в современном регионе российско-белорусского приграничья были дороги Брянск – Гомель (1887). Гомель – Лунинец (1886), Вязьма – Ржев (1888), Смоленск – Данков (1899), Псков – Бологое (1897), Брянск – Навля – Льгов (1899), Навля – Конотоп (1894). Лишь в 1899 г. открылось движение по железной дороге Москва – Брянск [13]. Таким образом, в конце XIX в. появилась вторая магистраль, связывающая Москву и белорусские губернии. Строительство железных дорог во второй половине XIX в. способствовало развитию городов, их вовлечению в российский и мировой рынки. Особо выиграл от дорожного строительства Гомель, который до 1919 г. был уездным городом Могилёвской губернии. В 1854 г. в городе проживало всего 10,1 тыс. человек. На рубеже XIX и XX вв. город совершил самый бурный среди белорусских городов рост численности населения. По сравнению с 1897 г. его население к 1913 г. выросло более чем в 2,8 раза. Город превратился в крупный промышленный центр и железнодорожный узел. В 1873 г. в Гомель пришла Либавско-Роменская железная дорога, в 1886 г. построена дорога Лунинец – Гомель, в 1887 г. железная дорога Брянск – Гомель. Железнодорожное строительство способствовало промышленному развитию города. В Гомеле были созданы крупнейшие в белорусских губерниях железнодорожные мастерские с депо. По численности населения накануне Первой мировой войны он лишь немного уступал Минску и Витебску, но более чем в полтора раза превосходил губернский Могилёв. В 1919 г. на Гомель были возложены региональные столичные функции. Гомельская губерния до 1926 г. входила в состав РСФСР. В советское время Гомель стал главным центром высшей школы для сферы транспорта. В городе в 1953 г. был открыт Белорусский институт железнодорожного транспорта (ныне Белорусский государственный университет транспорта).

Оценивая экономическое развитие Запада Российской империи, расположенного между основными промышленными районами (ныне территория российско-белорусского приграничья), Н.Н. Баранский писал, что в данном регионе «отрасли промышленности, ориентирующиеся на внешнее сырьё и внешний рынок, “скатывались” к Петербургу, Риге и Варшаве, а отрасли, ориентирующиеся на внутреннее сырьё и внутренний рынок, “скатывались” к Москве. В пределах Запада в результате конкуренции соседей получилось пустое от промышленности место» [5, с. 132].

В начале XX в. в эксплуатацию были введены участки Новосокольникови – Ржев (1901), Новосокольникови – Дно (1901), Новосокольникови – Виндава (1901), Витебск – Жлобин через Оршу и Могилёв (1902), Ново-



сокольники — Витебск (1904), Новосокольники — Бологое (1907) [13]. Таким образом, в начале XX в. на территории современного российско-белорусского приграничья была сформирована достаточно развитая сеть железных дорог, которая выполняла роль скрепы, с одной стороны, а с другой — способствовала экономическому взаимодействию на региональном и международном уровнях. Водный транспорт в конце XIX в. стал играть вспомогательную роль. Пассажирские перевозки имели место на Днепре и Западной Двине. На Днепре пассажирские перевозки в начале XX в. осуществлялись между Смоленском и Могилёвом, на Западной Двине — между Витебском и Велижем. До 1970-х гг. сохранялось пригородное судоходство по Днепру из Смоленска. Важную роль реки, особенно Западная Двина, играли в сплаве леса. Судоходство и лесосплав по Западной Двине между Витебском и Велижем сохранялись до 1980-х гг.

Уже в начале XX в. в регионе фактически функционировала единая транспортная сеть, в которой ведущую роль в межрегиональных перевозках играл железнодорожный транспорт. Появились транспортные узлы, в качестве которых помимо главных городов значимую роль играли и относительно небольшие города: Вязьма, Рославль, Унеча, Невель, Дно, Новосокольники в российской части, Орша, Калининичи, Кричев, Осиповичи, Жлобин в белорусской части приграничья. Оценивая состояние транспортной освоенности западной части СССР, состоящей из западной области РСФСР и БССР, известный белорусский экономикогеограф М. В. Довнар-Запольский писал: «Подводя итоги дорожному хозяйству БССР, необходимо в общем подчеркнуть весьма значительные недостатки его. Обширная страна, пересеченная реками и болотами, недостаточно обслужена даже грунтовыми дорогами, так что для многих селений зима является наилучшим временем для сообщения с окружающим миром. Более чем скромное количество шоссейных дорог затрудняет применение автомобилей. Водные пути в сильной мере засорились, и речной флот еще не восстановлен. Наконец, железные дороги не прорезывают страны достаточно густою сетью [11, с. 15].

Железнодорожное строительство продолжилось в советское время. В 1923 г. началось сообщение по дороге Унеча — Кричев — Орша. В начале 1930-х гг. были построены дороги, соединяющие Рославль через Кричев с Могилёвом, Рославль — Сухиничи, Орша — Лепель, Вязьма — Брянск. Накануне Великой Отечественной войны заметно выросла роль железнодорожных узлов Орши, Вязьмы и Рославля. В послевоенное время железнодорожное строительство носило скорее местный характер, способствовало связности отдельных поселений и решению технологических проблем предприятий Озерного, Верхнеднепровского, Десногорска (Смоленская область).

В Советское время в регионе появился автомобильный транспорт, который с каждым годом играл все более значимую роль. Во второй половине 1930-х гг. была построена первая автомобильная магистраль,



связывающая Москву и Минск. Дороге отводилась стратегическая экономическая и военная роль. Значительно расширилась сеть дорог с твердым (щебеночным) покрытием. В послевоенное время в областях российско-белорусского приграничья была создана развитая сеть автомобильных дорог с твердым покрытием, которая стала играть основную роль в местных и внутриобластных перевозках. В конце XX в. значение автомобильного транспорта заметно выросло в межобластных и международных перевозках пассажиров и грузов. Автомобильные дороги с твердым покрытием связывают все районные центры российско-белорусского приграничья. Со строительством автомобильных магистралей в конце 1930-х гг. начался новый этап развития единой транспортной сети. Строительство автомобильных дорог с твердым покрытием значительно повысило транспортную связность регионов российско-белорусского приграничья.

В послевоенное время появились первые аэропорты, значительно расширилась сеть местных аэродромов, выросло число внутриобластных и межрегиональных воздушных перевозок. Аэропорты были построены во всех областных центрах. В Смоленске в 1983 г. был сооружен современный аэровокзальный комплекс «Южный». В 1980-е гг. в области имелась сеть местных аэродромов. В конце 1980-х гг. число ежегодно перевезенных на Смоленщине авиационным транспортом пассажиров превышало 40 тыс. [28, с. 517].

В белорусской части приграничья в 1960–1970 гг. были построены новые аэропорты в Гомеле, Витебске (Восточный) и Могилёве. Только Гомельский аэропорт в 1990 г. осуществлял регулярное авиасообщение с двадцатью городами СССР.

После распада СССР значительно сократилось число направлений, рейсов и перевезенных пассажиров. В 1990-е гг. все аэропорты при областных центрах Беларуси обрели статус международных. Однако регулярные рейсы из них выполнялись за последние десять лет эпизодически. В летний период из аэропортов периодически осуществляются чартерные рейсы. В настоящее время помимо аэропортов в систему воздушного транспорта Белоруссии входят гражданские аэродромы. В белорусской части приграничья это Орша, Беллесавиа (Витебская область) [14].

Из российских аэропортов в настоящее время наибольшее значение имеет новый аэропорт Брянска, построенный в 1994 г. недалеко от Брянска в с. Октябрьское и получивший позднее статус международного. Аэропорт находится на международной воздушной трассе Москва — Киев. Закрытие воздушного пространства Украины для российских воздушных судов ухудшило географическое положение брянского аэропорта, значительно увеличило расстояние при полете из Брянска в южном направлении. В 2021 г. из Международного аэропорта Брянска авиакомпании «РусЛайн», «Азимут», «Red Wings», «Ир Аэро», «S7 Airlines» осуществляли полеты в Москву, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Краснодар, Симферополь, Сочи, Анапу, Калининград и др. Помимо ре-



гулярных аэропорт обслуживает грузовые и чартерные рейсы. С 2014 г. единственным владельцем аэропорта является Брянская область в лице ее администрации.

Второй международный аэропорт в российской части пограничья имеется в Пскове. Он носит имя княгини Ольги и расположен в Крестах. Через данный аэропорт авиакомпании «РусЛайн», «Азимут», «Red Wings», «S7 Airlines» осуществляют полеты в Краснодар, Сочи, Анапу, Минеральные воды, Калининград, Симферополь. Он относится к аэропортам совместного базирования. Помимо рейсов гражданской авиации используется авиацией Минобороны Российской Федерации.

Единственный областной центр, не имеющий постоянно действующего гражданского аэропорта, это Смоленск. Аэропорт «Южный» прекратил перевозки грузов и пассажиров и используется спортивной авиацией. Аэропорт «Северный» используется ограниченно. Однако планы его модернизации после аварии самолета с делегацией Республики Польша во главе с президентом Лехом Качиньским 10 апреля 2010 г. сдвинуты и малоопределенны. Аэропорт «Северный» — это аэропорт 1-го класса, совместного базирования и может быть испытательным для Смоленского авиазавода. В настоящее время он передан от Минобороны Минпромторгу России. В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. предусмотрена модернизация только аэропортов Пскова и Брянска.

Водный транспорт в российско-белорусском приграничье в настоящее время не играет трансграничной роли и имеет внутреннее значение только в белорусской части региона. Судходство осуществляется по Днепру, Березине, Сожу, Припяти, Западной Двине. Функционируют шесть портов: Гомель, Могилёв, Витебск, Бобруйск, Речица, Мозырь.

Большое значение в российско-белорусском приграничье имеет трубопроводный транспорт. В 1960-е гг. в связи со строительством нефтепровода «Дружба» начался четвертый этап развития единой транспортной сети и экономических связей между российскими и белорусскими регионами. Нефтепровод «Дружба», построенный в 1964 г. (в 1974 г. построена «Дружба-2»), проходит через Брянскую область в Белоруссию и страны ЕС. В рамках данного проекта в российско-белорусском приграничье были построены трубопроводы Унеча — Мозырь и Унеча — Полоцк. Нефтепроводы «Дружба» и «Дружба-2» играют важную роль в поставках сырой нефти на Мозырьский и Новополоцкий нефтеперерабатывающие заводы, расположенные в Гомельской и Витебской областях Республики Беларусь. В 1976 г. после ввода в эксплуатацию нефтепровода Унеча — Полоцк-2 заметно увеличились возможности подачи сырой нефти на Новополоцкий нефтехимический комплекс. В 1979—1981 гг. построен российско-белорусский участок (Андреаполь — Полоцк) нефтепровода Сургут — Полоцк с пропускной способностью в 20 млн т. Штаб-квартира нефтепровода «Транснефть-Дружба» находится в Брянске.

В марте 2012 г. начал функционировать нефтепровод БТС-2 с пропускной способностью в 30 млн т, по которому транзитом нефть идет



от Унечи (Брянская область) через Смоленскую и Тверскую области на Усть-Лугу и Приморск Ленинградской области. Для обеспечения функционирования нефтепровода в Брянской области были построены линейная производственно-диспетчерская станция (ЛПДС) в районе Унечи, а в Смоленской области в Починковском районе у д. Пересна нефтеперекачивающая станция НПС-3. Было запланировано, но не осуществлено строительство НПС-4 в Духовщинском районе в районе Озерного.

Через российско-белорусское приграничье проходят несколько ниток газопроводов. Первый транзитный газопровод Дашава — Брянск — Москва появился в регионе в 1951 г. В 1961 г. от него был построен отвод Щорс — Гомель, позднее продолженный до Минска. В 1964 г. введен в эксплуатацию газопровод Брянск — Смоленск — Верхнеднепровский и началась газификация Смоленской области. В 1974 г. для поставок газа в Белоруссию и страны Европы был принят в эксплуатацию участок Торжок — Минск газопровода «Сияние Севера». Газопровод проходил через Смоленскую область. В 1976 г. была пущена вторая, а в 1978 г. третья очереди газопровода. В 1999 г. для увеличения поставок природного газа в Европу и Белоруссию введен газопровод Ямал — Европа с пропускной способностью в 32,9 млрд м³. На территории Смоленской области имеются две газокompрессорные станции «Смоленская» и «Холм-Жирковская», в Витебской области — «Оршанская». Перспективы модернизации газопровода в связи с санкциями в феврале — марте 2022 г. и возможными ограничениями потребления российского газа в странах ЕС неопределенны. В настоящее время поставка природного газа в Польшу по нему прекращена. Помимо данного газопровода через регион проходят транзитные газопроводы Торжок — Долина и «Сияние Севера». В Белоруссии для обеспечения устойчивого обеспечения потребителей природным газом, а также для транзита созданы три газовых хранилища, два из которых — Осиповичское и Мозырское — находятся в Могилёвской и Гомельской областях.

Распад СССР вызвал значительные деформации в развитии транспортного сообщения между российскими и белорусскими регионами приграничья. На многих участках было прекращено пригородное межгосударственное железнодорожное сообщение. Коммерциализация автомобильного транспорта привела к прекращению пассажирских внутрирайонных и межрегиональных перевозок. Вырос транспортный изоляционизм [30]. Наличие дорог не обеспечивает связности как трансграничных регионов, так и отдельных регионов внутри себя. Для связности необходимы действующий транспорт, активное транспортное сообщение, чего в настоящее время в российско-белорусском приграничье нет. В 2010-е гг. было сокращено, а затем и прекращено трансграничное пригородное железнодорожное сообщение между Смоленском и Витебском, Смоленском и Оршей, Рославлем и Кричевом. К 2020 г. в российско-белорусском приграничье сформировалась достаточно развитая сеть автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием и эксплуатируемых железных дорог (табл.).



**Транспортная освоенность регионов
российско-белорусского приграничья в 2020 г.**

| Регион приграничья | Плотность эксплуатируемых железных дорог, км на 1000 км ² территории | Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ² территории | Плотность населения, чел. на 1 км ² |
|----------------------|---|---|--|
| Брянская область | 29,83 | 325 | 33,9 |
| Смоленская область | 22,55 | 326 | 18,5 |
| Псковская область | 19,66 | 308 | 11,2 |
| Витебская область | 29,70 | 427 | 27,9 |
| Гомельская область | 22,5 | 321 | 34,1 |
| Могилёвская область | 28,09 | 400 | 34,9 |
| Российская Федерация | 5,1 | 64 | 8,5 |
| Республика Беларусь | 26,37 | 433 | 45,0 |

Составлено по: *Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации. 2021* : стат. сб. М., 2021. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Reg_sub21.pdf (дата обращения: 15.03.2022) ; *Регионы Республики Беларусь. Социально-экономические показатели. 2021* : стат. сб. Минск, 2021. Т. 1. URL: <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/920/iaf6y7uv9m8cj9aolk4sq5s9pxatlmr.pdf> (дата обращения: 15.03.2022).

Отличия между регионами российско-белорусского приграничья по плотности железных и автомобильных дорог незначительны. Наивысший показатель по Брянской области всего в 1,5 раза превышает минимальный показатель Псковской области. Значительно выше между отдельными регионами приграничья неравенства в плотности населения. Так, плотность населения Брянской области более чем в три раза выше плотности населения Псковской области.

В 2020-е гг. в российско-белорусском приграничье была развитая сеть автодорог, многие из которых имели межгосударственное значение. Государственную границу России и Республики Беларусь пересекают 13 таких дорог. Две из них (Е30 и Е95) являются составной частью соответственно II и IX панъевропейских транспортных коридоров. Дорога Е30, обладающая широтным направлением, играет исключительно важную роль в связях России, Белоруссии, стран ЕС. Пограничный переход Красная Горка до февраля 2022 г. был самым напряженным автомобильным переходом в Российской Федерации. В Гомельской об-



ласти проходит дорога E271, связывающая Минск и Гомель. Она выходит на дорогу республиканского значения М10 Кобрин — Гомель, имеющую трансграничное значение. После пересечения государственной границы в Селищах на территории России это дорога федерального значения А240. Она проходит через Почеп на Брянск, где соединяется с дорогой М3 «Украина».

Через Брянскую область проходят важнейшие коммуникации, связывающие Украину и Центр России. Наибольшее до недавнего времени значение имели автомобильная и железная дороги в рамках транспортного коридора Москва — Киев. Дорога М3 «Украина» — составная часть европейской дороги E101 (Москва — Калуга — Брянск — государственная граница с Украиной) — связывает Москву, Калужскую и Брянскую области с Северной и Центральной Украиной. Расстояние от Брянска по автомобильной дороге М3 до Москвы — 390 км, до границы с Украиной (автомобильный пропускной пункт Троебортное) — 170 км.

Федеральное значение имеет дорога Р120, связывающая Брянск с соседними Смоленской и Орловской областями. Дорога идет через Рославль, Смоленск, Рудню до границы с Республикой Беларусь. Совместно с железной дорогой Рига — Орёл она формирует транспортный коридор в направлении юго-восток — северо-запад. Коридор носит рокадный характер. Важную роль играет дорога А240 (бывшая М13), соединяющая Брянск через Выгоничи, Почеп с юго-западной частью Брянской области и Гомелем. После Гомеля по территории Белоруссии дорога идет до Бреста.

Пандемия COVID-19 лишь увеличила транспортный изоляционизм. Развитию приграничных отношений и сотрудничества в российско-белорусском приграничье способствовала бы более согласованная межгосударственная политика в данной сфере. Организация скоростного железнодорожного сообщения на поездах «Ласточка» между столицами России и Белоруссии в 2021 г. способствовала усилению связности между двумя странами, но не решила всех проблем. Отмена «ковидных» ограничений по пересечению российско-белорусской государственной границы в марте 2022 г. — дальнейший шаг по возрождению единой транспортной системы в пограничье. Вместе с тем, представляется, что введение запретов по пересечению границы в связи с COVID-19 было излишней мерой и оказало крайне негативное влияние на транспортную связность. Достаточно было регламентировать подобное пересечение.

В регионе транспорт выполняет роль и кровеносной системы, и скелета одновременно. Это своеобразный скреп российско-белорусского приграничья. До второй половины XIX в. данную роль выполняли водный и гужевой транспорт, а со второй половины в качестве основного стал выступать железнодорожный, который способствовал более активному включению региона в общероссийский рынок. Однако по уровню индустриального развития Смоленская, Псковская, Витебская и Могилёвская губернии существенно отставали от среднероссийских показателей и входили в число наименее развитых в промышленном отношении регионов Европейской России.



Оценивая транспортное географическое положение всех шести регионов российско-белорусского приграничья, необходимо отметить «ключевую» позицию Смоленской области, которая не только занимает транзитное положение на кратчайших путях из стран Западной Европы в Центр России, но и является единственным в Российской Федерации одновременно приграничным и пристольным регионом (при условии, что в Российской Федерации один столичный регион) [12]. Смоленск – единственный областной центр в приграничье, расположенный на полимагистрале между Минском и Москвой. Если к столичным регионам отнести Санкт-Петербург с Ленинградской областью, то и Псковская область также будет одновременно пристольным и приграничным регионом. В белорусской части приграничья все три области одновременно приграничные и пристольные. В настоящее время при оценке географического положения российско-белорусского приграничья, которое оказывает существенное влияние на развитие приграничного сотрудничества, стали больше внимания уделять межстоличному положению (рис.).

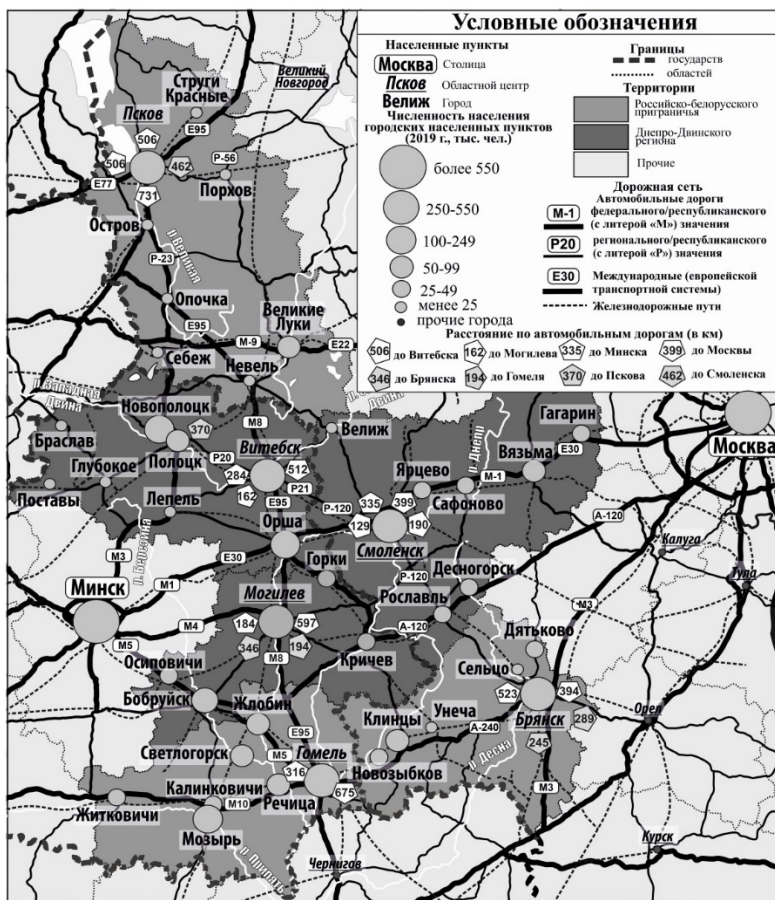


Рис. Российско-белорусское приграничье как часть межстоличного пространства, 2020 г.



Российско-белорусское приграничье — часть территориально-производственной мегасистемы Москва — Минск — Санкт-Петербург и в условиях преимущественного развития высокотехнологичных производств с высокой добавленной стоимостью в крупнейшие агломерации испытывает максимальный прессинг со стороны своих столичных регионов.

Через Брянскую, Смоленскую и Псковскую области проходят важнейшие транспортные коридоры, связывающие также Северо-Запад России и Европейский Юг. Транзитность не только черта, но и важнейший фактор социально-экономического развития приграничных с Белоруссией регионов России. Среди транзитных отраслей транспорта в российской части приграничья — трубопроводная, поскольку здесь нет крупных нефтеперерабатывающих предприятий. В белорусской части приграничья уже несколько десятилетий функционируют два НПЗ: в Мозыре (1975) и в Новополоцке («Нафтан», 1963). Однако три области Республики Беларусь пока, несмотря на санкции и обещание стран ЕС прекратить импорт российской нефти, сохраняют роль транзитных регионов в части ее поставок.

Заключение

Таким образом, транспортная сеть российско-белорусского приграничья прошла несколько этапов эволюции, связанных с политико-административными изменениями, инновациями в транспортной сфере. Возникновение первых городов привело к появлению связей между ними. На направление и транспортную связность влияла иерархия поселений, сочетание выполняемых ими функций. Столичные функции, включая функции региональных столиц, требовали связности с тяготеющими к ним территориям. Уже в Средневековье на современной территории российско-белорусского приграничья фактически функционировала единая транспортная сеть, включающая гужевой и водный транспорт. В середине XIX в. в единой транспортной сети появился железнодорожный транспорт, в первой половине XX в. — автомобильный, во второй половине XX в. — авиационный и трубопроводный. Развитие транспортной системы способствовало увеличению транзитной роли современной территории российско-белорусского приграничья.

Рост сети городов, изменение политических границ оказывали существенное влияние на направление транспортных связей, но и транспортная сеть, транспортная связность создавали предпосылки для экономического развития отдельных регионов и городов.

До настоящего времени в связи с перспективами развития Союзного государства и российско-белорусского трансграничного региона актуальна мысль Н. Н. Баранского: «Города плюс дорожная сеть — это каркас, это остов, на котором все держится, остов, который формирует территорию» [6, с. 207]. Действительно, сбалансированный социально-экономический рост региона возможен при сохранении и развитии его опорного каркаса расселения. Поэтому необходимо уделять особое внимание вопросам модернизации транспортной системы, транспорт-



ной связности. В опорном каркасе расселения происходят центр-периферийные процессы: возрастает роль главных ядер (областных центров) и снижается роль периферийных малых городских поселений, будущее которых зависит от функций, которые, в свою очередь, в значительной степени детерминированы транспортно-географическим положением. Однако транспортно-географическое положение зависит не только от транспортной сети, но и от институционального фактора (в первую очередь законодательных инициатив на различных уровнях управления). На протяжении многовековой истории развития территории современного российско-белорусского приграничья она оказывалась в сфере влияния разных столиц: Киева и Новгорода, Вильно и Москвы, Москвы и Варшавы, Санкт-Петербурга, Москвы и Варшавы, Минска, Москвы и Ленинграда. Поскольку и российская, и белорусская части приграничья тесно связаны со своими столицами, то по мере усиления прозрачности границ и снятия пограничных барьеров между двумя странами будет расти роль межстоличного географического положения. В советский период эффект межстоличности в рамках единой страны был более значим, чем сейчас. Иногда, когда в Смоленске необходимо было получить «столичную» услугу, выбор делался в пользу не Москвы, а Минска. В настоящее время на развитие региона оказывают связи с Москвой, Минском и Санкт-Петербургом.

Формирование и развитие российско-белорусского приграничья как трансграничного региона предполагает максимальное снятие барьерных ограничений при пересечении границы. Российско-белорусская граница сохраняет политическую функцию, но в части экономического, социального, образовательного, культурного и иного сотрудничества она должна выполнять исключительно контактную функцию. Вместе с тем преодоление барьерности в экономической сфере — процесс не одномоментный, а постепенный. Ограничения, связанные с пандемией COVID-19, стали очередным вызовом целостности Союзного государства. Для интеграции двух стран особое значение имеет развитие российско-белорусского приграничья — региона, обеспечивающего пространственное единство Союзного государства.

Помимо институционального сближения исключительное значение имеет сближение в сфере коммуникаций. Развитие трансграничного транспортного сообщения будет способствовать экономическому и социальному единству России и Республики Беларусь. Новые перспективы развития транспорта в российско-белорусском приграничье связаны со строительством в южной части Финского залива белорусского порта, через который планируется экспорт белорусских калийных удобрений и нефтепродуктов. Создание белорусского порта в Ленинградской области приведет к увеличению транзитной роли Витебской области, поскольку через нее проходят коммуникации, связывающие другие регионы Белоруссии с портами на Финском заливе.

Исследование выполнено в рамках гранта Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 20-55-00002 «Межстоличье как фактор социально-экономического развития российско-белорусского приграничья»).



Список литературы

1. Алексеев Л. В. Смоленская земля в IX–XIII вв. Очерки истории Смоленщины и Восточной Белоруссии. М., 1980.
2. Андросов В. Хозяйственная статистика России. М., 1827.
3. Артоболевский С. С., Бородина Т. Л., Волкова И. Н. и др. Российско-белорусское приграничное сотрудничество (результаты экспедиционных исследований в Смоленской и Могилёвской областях) // Псковский регионологический журнал. 2006. № 2. С. 152–163.
4. Бакланов П. Я. Структурные особенности и потенциал развития приграничных и трансграничных районов: теоретические аспекты // Региональные исследования. 2018. № 3 (61). С. 19–24.
5. Баранский Н. Н. Экономико-географическое положение // Избранные труды: Становление советской экономической географии. М., 1980. С. 128–159.
6. Баранский Н. Н. Об экономико-географическом изучении городов // Избранные труды: Становление советской экономической географии. М., 1980. С. 204–254.
7. Бернштейн-Коган С. В. Путь из варяг в греки // Вопросы географии. № 20. Историческая география СССР. М., 1950. С. 239–270.
8. Гапеев А. М., Кононов В. В. Водно-транспортные соединения России в XVII–XIX вв. // Журнал университета водных коммуникаций. 2009. № 1. С. 6–21.
9. Гольц Г. А. Гужевые транспорт и гужевые пути сообщения (исторический очерк) // Россия и современный мир. 2007. № 1. С. 119–139.
10. Ден В. Э. Очерки по экономической географии. Ч. 1. Мировое хозяйство. СПб., 1908.
11. Довнар-Запольский М. В. Западный район: (Белорусская ССР и Западная область РСФСР). М.; Л., 1928.
12. Евдокимов М. Ю., Катровский А. П., Шкаликов В. А. География Смоленской области. Смоленск, 2012.
13. Железные дороги России к 1914 г. // Железнодорожный транспорт: энциклопедия. М., 1994.
14. Запрудская Т. В. Географические особенности размещения и функционирования аэропортов и аэродромов в Республике Беларусь // Социально-экономическая география в XXI веке: новые реалии и практические возможности. Минск, 2022. С. 61–64.
15. Зотова М. В., Колосов В. А., Гриценко А. А. и др. Территориальные градиенты социально-экономического развития российского приграничья // Известия Российской академии наук. Сер. географическая. 2018. № 5. С. 7–21.
16. Катровский А. П. Трансформация без модернизации: проблемы развития приграничных с Республикой Беларусь регионов России // Балтийский регион – регион сотрудничества – 2019: в 2 ч. Калининград, 2019. Ч. 1. С. 56–67.
17. Колосов В. А., Зотова М. В., Вендина О. И., Себенцов А. Б. Российское пограничье: современные вызовы и подходы к изучению // Вопросы географии: сб. 141. М., 2016. С. 234–256.
18. Кузавко А. С., Катровский А. П., Ридевский Г. В. Эволюция потребительского рынка Днепро-Двинского региона: монография. Смоленск, 2019.
19. Лихорадова И. Н., Бочарова И. М., Шевченко В. Н. Развитие дорожного строительства во второй половине XIX начале XX вв. // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2021. № 2. С. 136–139.
20. Логинова Д. В. История транспортного строительства: учеб. пособие. Сыктывкар, 2013.



21. Манаков А. Г., Евдокимов С. И., Григорьева Н. В. Западное порубежье России: географические аспекты становления и развития Псковского региона. Псков, 2010.
22. Манаков А. Г., Мартынов В. Л., Дементьев В. С. Историческая география Северо-Запада России: население и пути сообщения : монография. Псков, 2017.
23. Мартынов В. Л., Сазонова И. Е. Историческая география путей сообщения Северо-Запада России: догосударственный и Киево-Новгородский этапы (с V – VI по XVII вв.) // Псковский регионалогический журнал. 2017. №1 (29). С. 92 – 111.
24. Модернизация и структурные трансформации российско-белорусского приграничья. Смоленск, 2018.
25. Повесть временных лет / пер. с древнерус. Д. С. Лихачева, О. В. Творогова. СПб., 2012.
26. Регионы России. Социально-экономические показатели – 2021 г. URL: https://gks.ru/bgd/regl/b21_14p/Main.htm (дата обращения: 12.03.2022).
27. Российское пограничье: вызовы соседства / под ред. В. А. Колосова. М., 2018.
28. Смоленская область : энциклопедия. Т. 2. Смоленск, 2003.
29. Трансграничный регион: понятие, сущность, форма : монография. Владивосток, 2010.
30. Транспорт и развитие туризма в приграничных с Белоруссией регионах России : монография. Смоленск, 2019.
31. Экономическая безопасность регионов Западного порубежья России : монография / под ред. Г. М. Федорова. Калининград, 2021.
32. Западное порубежье России: моделирование развития и обеспечение экономической безопасности : монография / под ред. Г. М. Федорова. Калининград, 2020.
33. Федотова П. И. География против истории. Был ли возможен торговый путь «из варяг в греки»? // Свободная мысль. 2019. №1 (1673). С. 111 – 128.
34. Человеческий капитал и социально-экономическое развитие регионов российско-белорусского приграничья. Смоленск, 2017.

Об авторе

Александр Петрович Катровский – д-р геогр. наук, проф., Смоленский государственный университет, Россия.

E-mail: alexkatrovsky@mail.ru

ORCID: 0000-0001-5954-3833

The author

Prof. Aleksandr P. Katrovsky, Smolensk State University, Russia.

E-mail: alexkatrovsky@mail.ru

ORCID: 0000-0001-5954-3833