

Менск: Навука і тэхніка, 1993.-414с. 33. Пьянов, В.И. Древности славян / В. Пьянов. – Минск: МФЦП, 2005. -528с. 34. Рассадзін, С.Я. Землі амаль невядомыя. Будучая Беларусь паводле антычных манукрыптаў /С.Я. Рассадзін. Мінск: Польша, 1996.-95с. 35. Риер, Я.Г. Народы Центральной и Юго-Восточной Европы. В 2-х чч. Ч.1. Славяне и их соседи в Средние века. Учеб. пособие / Я. Риер. – Могилев: МГУ, 2005. – 512 с. 36. Смоліч, А.А. Географія Беларусі. – 4 выд. – Мінск: Беларусь, 1993.-374с. 37. Страбон. География / Пер. с греч., вступ. статья и комм. Г.А. Страфонофского. – М.: ОЛМА-ПРЕСС Инвест, 2004. – 639 с. 38. Татарников, О.М. Эволюция природной среды на территории Псковской области в послеледниковье / О.М. Татарников, И.Г. Соколова И.Г. // Псковский регионологический журнал. – 2006. – №2. – 2006. – С.115-120. 39. Чудинов, В.А. Вернем этрусков Руси. – М.: Изд-во «Поколение», 2006.-656с. 40. Шарухо, И.Н. Белорусы в этническом и генетическом пространстве // Псковский регионологический журнал. – 2008. – №6. – С.142-152. 41. Шарухо, И.Н. Историко- географические аспекты особенностей этнического природопользования: на примере Беларуси // Экологія і раціональнае прыродокорыстанне: Збірник навуковых праць. Сумы: СДПУ, 2008. –С.58-75. 42. Шахматов А.А. // Русский народ. Терминология, исследования, анализ / Сост. Андреев А.Р. и др. – М.: Куликово Поле, 2001. 43. Шрира, И.Н. География продолжает поиск. Кишинев: Лумина, 1979.-192с. 44. Этнография: Учебник / Под ред. Ю.В. Бромлея, Г.Е. Маркова. – М.: Высш. школа, 1982.

Summary

I.M. Sharukho. **Paleoethnocultural Geography of Belarus.**

The article is deals analysis of paleoethnocultural situation in Belarus. Consideration problems of history populated with various tribes from paleolith to early Middle Age. According to genogeographical, archaeological, historical, toponymical returns consideration Belarus such theoretical motherland of Indoeuropeans and Slaves.

УДК 911.3:711.4

Л.И. Попкова

ЗНАЧЕНИЕ РОССИЙСКО-УКРАИНСКОГО ПРИГРАНИЧНОГО ПРОСТРАНСТВА В ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ СТРУКТУРЕ СТРАН

Определить место российско-украинского приграничья в территориальной структуре стран необходимо для разработки концепции социально-экономического развития региона и ее практической реализации с учетом особенностей каждой из двух «половинок» приграничья. Исследование проводилось по обе стороны от государственной границы. Проанализированы исторические корни и современное состояние российско-украинского приграничного пространства. Работа позиционируется как начало систематического мониторинга социально-экономического развития приграничья.

Актуальность темы. Полоса российско-украинского приграничья образована двенадцатью приграничными административно-территориальными образованиями – по шесть с каждой стороны. Нами исследована сухопутная полоса, протянувшаяся от стыка границ Белоруссии, Украины и России до Азовского моря. В нее вошли десять областей – пять российских (Брянская, Курская, Белгородская, Воронежская, Ростовская) и пять украинских (Черниговская, Сумская, Харьковская, Луганская, Донецкая).

Определение приграничья как совокупности областей вносит некоторые погрешности. Так, приграничность восточной части Ростовской области сомнительна. Ни в нынешней действительности, ни в прошлом, ни в перспективе эта

территория не приобретет той близости к зарубежью, которая должна быть свойственна приграничью и в соответствии с этим наделяется определенной спецификой.

Изложение основного материала. Площадь российско-украинского приграничного пространства составляет более 385 тыс. км², что сопоставимо с площадью таких стран, как Норвегия или Япония. Численность населения превышает 23 миллиона человек (2005 г.).

Вне нашего рассмотрения остались Краснодарский край РФ и Автономная Республика Крым Украины, поскольку они граничат не по суше, а по морю, разделены морскими пространствами. Для них характерны другой тип границы и определенные этим специфические проблемы приграничного взаимодействия и организации жизни приграничных территорий. И это, как представляется, нарушает концептуальный и организационный стиль работы, который нами принят для исследования.

Приграничное пространство России и Украины имеет сложную многокомпонентную структуру. Оно является частью государств, играющей важную роль в функционировании системы внутренних и внешних взаимосвязей. Проблема использования потенциала современного приграничного пространства для территории, бывшей в течение столетий глубинной в составе одного государства, является новой. Это достаточно целостная территория, пронизанная связями, в т.ч. транзитными, «половинки» этого ареала должны, в силу географического положения, стать **контактной зоной**, активно способствовать территориально-хозяйственной и территориально-культурной интеграции России и Украины. Целесообразно организовать мониторинг социально-экономического развития приграничного региона, который необходимо вести систематически. Свою работу мы квалифицируем как **начало такого мониторинга**.

Российско-украинское приграничье отличается разнообразием состава населения, этнической чересполосицей, взаимопроникновением двух славянских православных народов. Все это усиливает **внимание к населенческим аспектам** географического исследования приграничья. Отношение населения к различным процессам и явлениям, его мнения, оценки обеспечивают важный оригинальный срез работы.

Особенности национального состава населения, длительный опыт совместного проживания на одной территории в близком соседстве, многообразные процессы «перемешивания» (межнациональные браки, работа в одних коллективах, заимствование традиций в быту, навыков в хозяйствовании и т.п.) определили желательность и **целесообразность этнопсихологического подхода**.

В периоды, когда разные части приграничья принадлежали разным государствам, они не могли представлять единого целого и в экономическом отношении. Развитию экономики мешали постоянные вооруженные конфликты. Но и после воссоединения Украины с Россией и устранения крымской и ногайской угроз, когда вся территория пребывала в составе одного государства (в течение почти триста сорока лет), приграничье не складывалось в достаточно сцементированное крепкими связями экономическое пространство.

Разные части приграничья экономически были разно ориентированы и во время пребывания в составе Советского Союза. С начала 1990-х годов эта связность стала еще слабее. В то же время сохраняются существенные предпосылки для взаимодополняющего развития вследствие различий в ресурсной базе. Другим условием взаимодействия и усиления взаимосвязанности является общность ряда проблем, сходных по характеру и требующих совместных усилий в области экологии, использования водных и лесных ресурсов, развития туризма, проблем Азовского моря и др.

На разных исторических этапах разные части современного приграничья существовали и развивались на принципах *взаимодополнения*. Донская земля с давних пор, принимая беглых из разных районов России, служила щитом Русской земли, в т.ч. ее окраины, противодействуя экспансии Турции, Ногайской Орды и Крымского ханства.

Нынешняя срединная часть, примерно в пределах территории, ставшей в XVIII в. Слободской Украиной, последовательно насыщалась городами-крепостями и во времена Киевской Руси, и в эпоху становления и расширения Московского государства. Она выполняла по отношению к освоенным, «корневым» территориям западной части приграничья защитные функции.

Эта же земля направляла миграционные потоки в «Дикое Поле», из которых формировались и военные силы, и население, занимавшееся освоением. В эпоху складывания угольно-металлургической базы в Донбассе, расположенные от него к северу и западу территории обеспечивали рабочими руками развивающиеся очень быстро отрасли тяжелой промышленности. Донбасс поднимался очень стремительно и мощно благодаря и тому, что источник трудовых ресурсов находился у него «под боком».

Для приграничных территорий характерно *промежуточное* положение. В России Черноземье расположено между Московским ядром и Донбассом. Раньше район являлся сельскохозяйственным и трудоресурсным дополнением, теперь – железорудным и металлургическим; ведущие центры развились в со-

ветское время «по образу и подобию» ведущих промышленных центров ЦЭР. Оно усилило свое сельскохозяйственное значение в советское время.

Та часть украинского приграничья, которую занимают Черниговская и отчасти Сумская области¹, представляет собой территорию давнего освоения, расположенную между двумя украинскими столицами – Киевом и Харьковом. В приграничье ярко проявляется скрепляющая роль Харькова как транспортного, научного, образовательного, культурного, промышленного центра.

Российское приграничье более *однородно*, с постепенным изменением природных условий, характера сельского и городского расселения, специализации сельского хозяйства. Украинское приграничье более *контрастно*. Экономически более значимы горнопромышленные районы. Донбасс – и базовый угольно-металлургический район, и транзитная территория, и фактор, повлиявший на специализацию окружающих районов Украины и России («венки» машиностроительных центров вокруг Донбасса).

Ни Россия, ни Украина не рассматривают приграничье как нечто единое, выполняющее общую для всего региона задачу. Приграничное положение не принято во внимание при прежних и новых попытках районирования: и украинское и российское разделено на части, входящие в разные экономические районы.

Российская часть приграничья является южной каймой Центральной России и одновременно мостом, соединяющим центр страны с Южным регионом – важным, специфичным и «горячим». Она граничит с районом-лидером на севере, Средним и Южным Поволжьем на востоке и собственно Северным Кавказом на юге². Российская часть приграничья – это регион-дополнение (демографическое, железорудное и металлургическое) для Центра и других районов.

Украинская часть граничит на западе со столичным Киевским регионом. В центральной части – с Приднепровьем, которое вместе с Донбассом является донором для Украины.

Различия между российской и украинской «половинками» приграничья менее значимы в западной части, существенны в центре (в основном благодаря Харькову, которому нет аналога на российской стороне) и еще более существенны на востоке, несмотря на то, что здесь государственная граница рассекает Донбасс и Приазовье, которые на российской стороне очень уступают своим украинским аналогам по масштабам.

Российско-украинское приграничье в очень многих местах «исчерчено» бывшими границами, следы которых оказали воздействие на распределение

¹ Те районы, которые вошли в образованную в 1939 г. Сумскую область из состава Полтавской (1937) и Черниговской (1932) областей.

² Ростовскую область географически нельзя относить к Северному Кавказу.

населения, его этнический состав, диалекты, сеть городов, формы сельского расселения, отразились в топонимике, особенно в ономастике.

Территория побывала приграничной во времена Киевской Руси, в годы существования Черниговского княжества, Северской Руси. Более определенной граница была в эпоху «Дикого Поля» и противостояния Русского государства с Польско-Литовским. Приграничный «стаж» прервался в середине XVII в. и затем в течение почти трех с половиной столетий нынешнее приграничье составили внутренние губернии огромного государства. До начала 90-х годов XX в. территория не ощущала себя приграничной.

Есть общие черты для всего приграничья, есть особенности, характерные только для какой-либо одной из частей. Признаками сходства можно считать общую покатость территории к югу, разделение и российского и украинского приграничья на бассейн Днепра (запад) и Дона (восток). Юг (и украинский, и российский) выходит к Азовскому морю. В Донецкой и Ростовской областях – приморские портово-промышленные центры встроены в курортную полосу с сельским хозяйством одинаковой специализации.

Еще В.П. Семенов-Тянь-Шанский писал, что Левобережная Украина по своим физико-географическим условиям и по своей исторической судьбе имеет большую аналогию со Среднерусской Черноземной областью. Здесь три ботанических пояса – лесной, лесостепной и степной. Лесной ограничен Десной и Сеймом, лесостепной – Ворсклой.

Существенная разница между обеими областями состоит в отмеченных В.П. Семеновым-Тянь-Шанским больших бытовых различиях малороссов и великороссов, заметно отражающихся и на приемах народной эксплуатации сельскохозяйственных богатств (Семенов-Тянь-Шанский, 1903).

Современная граница не отмечена и не закреплена какими-либо природными рубежами. Украинские и российские области-соседи расположены в одних и тех же природных зонах. Главные реки пересекают границу, а не текут вдоль нее. Тем самым они соединяют «половинки» приграничья, а не разъединяют их. Соединительная их роль усиливается сформировавшимися вдоль рек полосами расселения, переходящими с российской стороны на украинскую.

Отсутствие природных препятствий¹, затрудняющих взаимодействие между странами и их народами, близость хозяйственной специализации, культуры, традиций, обычаев способствовали налаживанию и сохранению до настоящего

¹ Российско-украинская граница совпадает с природными рубежами лишь на некоторых участках. Например, на юге, между Ростовской и Луганской областями, где она на протяжении около 120 км проходит сначала по р. Деркул, а потом по Северскому Донцу. Кроме того, небольшие участки границы разделяют реки Снов, Клевень, Айдар и др.

времени, правда, в несколько трансформировавшемся виде, достаточно тесных экономических связей.

Реализации этих связей способствуют межгосударственные коммуникации, в том числе железные и автомобильные дороги, которые иногда многократно пересекают государственную границу. Например, на западе Курской области (через Теткино), на стыке Воронежской, Ростовской и Луганской областей, в Брянской области (у Белой Березки). Это создает проблемы при пограничном и таможенном контроле, приводит к изменению маршрутов движения поездов, пересмотру конфигурации границ. На наиболее значимых из пересечений оборудованы пограничные переходы.

Российско-украинская граница имеет немало участков, разделяющих единые еще в недавнем прошлом социально-экономические системы, в частности, системы расселения и транспортные сети. Например, новая граница проходит по множеству российских и украинских поселений, разделяя Западный и Восточный Донбасс, локальные системы расселения, вытянутые вдоль рек и балок.

Об этом упоминают также и некоторые литературные источники (Колосов, 2001; Колосов, 2004; Лиферов, 2000; Туровский, 1999), в которых российско-украинское приграничное пространство рассматривается в отношении орографических особенностей, инфраструктурной обустроенности, особенностей хозяйственной деятельности и этнокультурной ситуации.

Наибольшей концентрацией функций характеризуются города и пути сообщения (опорный каркас) (рис. 1). Российско-украинскую границу пересекают 18 железных дорог, 6 магистральных автодорог и 18 других автодорог с выходом на границу.

Социально-экономическую обстановку приграничья рассмотрим с помощью схемы (рис. 2), которая отражает существование на всем его протяжении трех принципиальных вариантов транспортно-расселенческой ситуации. Первый вариант (А) представлен крупным пучком путей сообщения (международная железная и автомобильная дороги, газопровод), проходящим через приграничные города Белгород и Харьков. Здесь лучше, чем в других местах приграничья, реализуются выгоды географического положения.

Еще одна железная дорога (Брянск-Харьков-Таганрог) связывает Белгородскую и Харьковскую области, здесь же проходит нить газопровода, но отсутствуют крупные населенные пункты. Далее граница пересекается тремя газопроводами, нефтепроводом и автомобильной дорогой регионального значения.

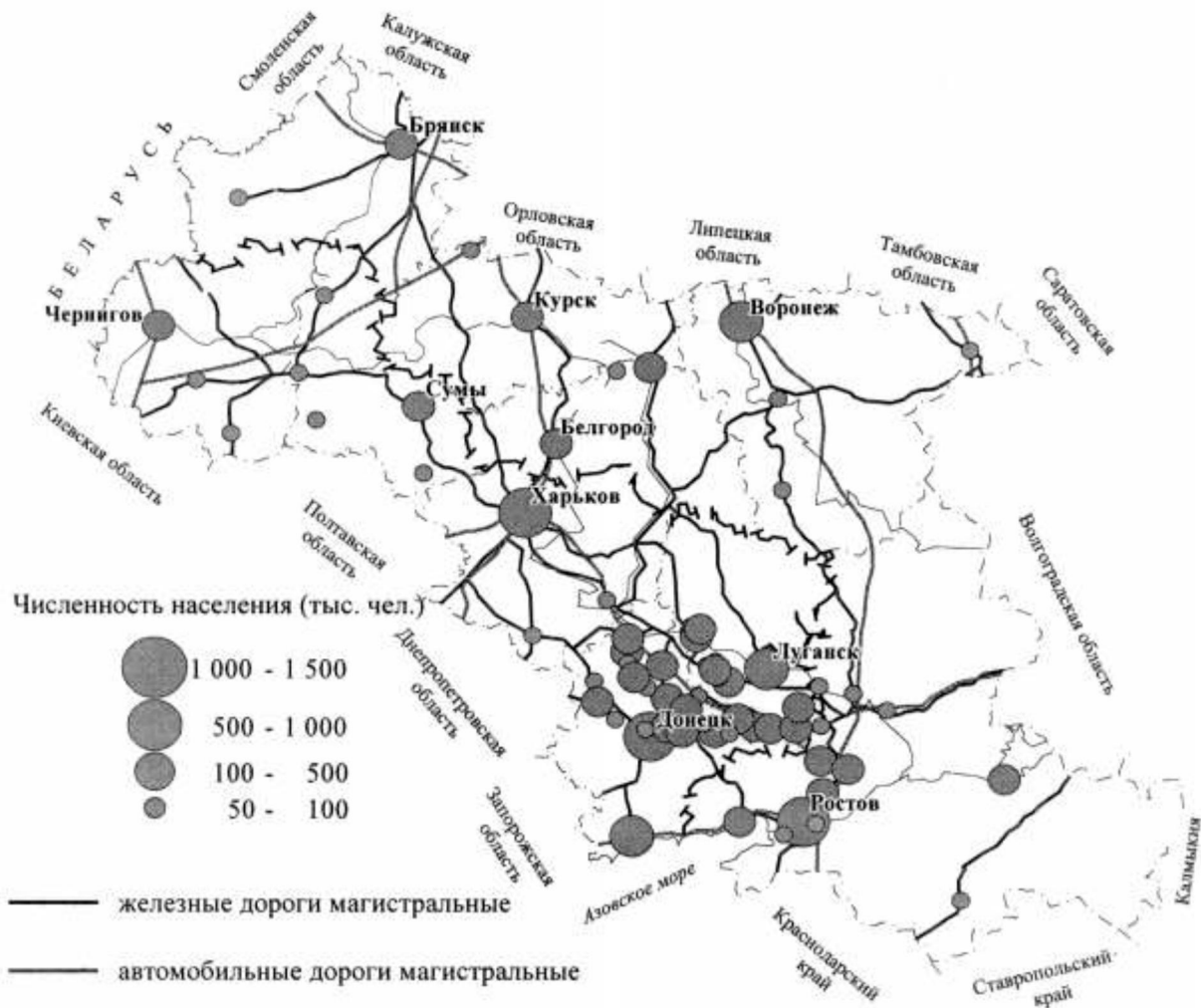
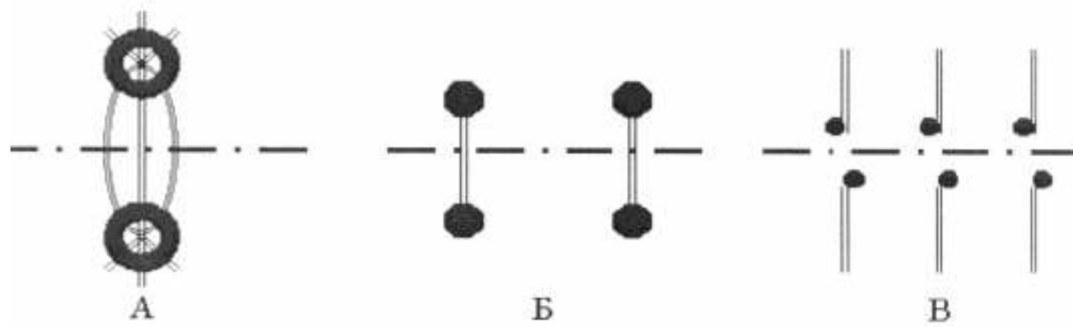


Рис. 1. Опорный каркас расселения российско-украинского приграничья

От крупного приграничного города Луганска можно пересечь границу по магистральной железной и автомобильной дороге. Через него проходит газо- и нефтепровод. На полпути от Луганска до Донецка расположен г. Дебальцево. Через него к границе идут две дороги международного значения (железная и автомобильная), что иллюстрирует второй вариант транспортно-расселенческой ситуации (Б).

Донецк связан железной дорогой с Ростовом-на-Дону. Здесь же границу пересекает газопровод. Мариуполь связан с Ростовом-на-Дону автомобильной дорогой международного значения, а с Таганрогом – газопроводом.

В третьем случае (В) граница практически непроницаема из-за отсутствия транзитных дорог. При продвижении к границе между областями хозяйственная жизнь затухает, дороги заканчиваются у небольших по размерам и людности сел. Наиболее типична такая ситуация для северного участка российско-украинского приграничного пространства. Черниговская область Украины более открыта для Белоруссии (железная дорога до Гомеля) и более отдаленных районов России (железная, автомобильная дороги и газопровод до Санкт-Петербурга).



— - пути сообщения

А – крупные города, фокусирующие пути сообщения, в том числе и трансграничные (Белгород-Харьков);

Б – средние города (поселки), как правило, сходной хозяйственной специализации, с развитыми экономическими связями (Донбасс);

В – мелкие населенные пункты, являющиеся «конечной остановкой» у границы (участок между Брянской и Черниговской областями).

Рис. 2. Транспортно-расселенческая ситуация приграничья

Между Брянском и Черниговом – только нить газопровода. Они достаточно далеко отстоят от государственной границы и не оказывают практически никакого влияния на приграничное пространство.

Немного лучше ситуация на границе между Брянской и Сумской областями. На севере Сумской области проходят международные транспортные пути (железная и автомобильная дороги Москва-Киев). Крупных городов на этом участке также нет, но дороги увеличивают проницаемость границы, позволяют осуществлять взаимосвязи. Курск и Сумы связаны автомобильной дорогой регионального значения, а также нефте- и газопроводом. По отношению к границе областные центры асимметричны, – Сумы находятся примерно в 48 км от нее, а Курск – в 121 км.

Организуя пространство пограничными узлами транспортных магистралей с украинской стороны границы являются Харьков, Сумы, Луганск, а с российской – Белгород и Ростов. Это создает урбанистическую асимметричность российско-украинского приграничного пространства. Наибольшей притягательностью обладает территория, на которой сосредоточены линии (пути сообщения) и точки (города) пересечения связей. Таким участком на российско-украинской границе является транспортный коридор между Белгородом и Харьковом, образованный железной и автомобильной дорогами и трубопроводом (полимагистраль).

Юг приграничного пространства характеризуется густой трансграничной транспортной сетью, связывающей «рядовые» населенные пункты, что обусловлено сходством хозяйственной специализации и экономическим сотрудничеством (например, в угольной отрасли). Для этого участка характерна децентрализация, множественность переходов, в отличие от Харьковско-Белгородского участка.

При характеристике российско-украинского приграничного пространства было избрано два уровня его дифференциации:

- приграничье в широком смысле, включающее все приграничные области;
- приграничье в узком смысле (т.н. непосредственное приграничье), включающее 63 административных района (33 на украинской и 30 – на российской стороне), выходящих в государственной границе.

Непосредственное приграничье – это цепочка ареалов, различающихся по своему положению, экономической плотности, народнохозяйственному профилю, характеру расселения. Это очень мозаичная полоса, в которой разные по своей экономико-географической сути (проницаемости, периферийности, ориентации, интеграционному потенциалу) ареалы чередуются под влиянием отнюдь *не местных* факторов. Ячейки непосредственного приграничья обладают неодинаковой представительностью в отношении своих областей. Большей частью – это периферия, сильно отличающаяся от ядра области. Например, северные районы Луганщины – это сельскохозяйственная окраина промышленной области, аграрное окаймление промышленного ядра.

Если соседние области, образующие ту или иную российско-украинскую пару, экономически контрастны, то их непосредственное приграничье обладает сходством и в природном, и в расселенческом, и в хозяйственном отношениях. Непосредственное приграничье нередко смягчает контрастность областей-соседей. Воронежская область по своей хозяйственной структуре, характеру расселения (особенно городского) не походит на своего соседа – Луганскую область. Но в непосредственном приграничье территории по обе стороны границы обладают сходством.

Среди *ареалов непосредственного приграничья* выявлены основные их *типы*:

а) **Сельскохозяйственные:**

- редконаселенные, с малыми городскими поселениями или вообще лишенные городов (райцентры – сельские поселения), в них слабо развита сфера обслуживания, неразвита инфраструктура;

- линейного расселения вдоль значительных рек, простирающиеся по обе стороны от границы с цепочкой городских поселений. Деление на городские и сельские поселения размыто, нередки сельские несельскохозяйственные поселения;

б) **Промышленные** ареалы Донбасса, в которых граница проходит «по живому телу», иногда пересекая населенные пункты. В расселении проявляется конгломеративность – скопления локальных агломераций с густой сетью железных и шоссейных дорог. Для ареалов этого типа характерны общие коммунально-хозяйственные проблемы;

в) **Курортно-сельскохозяйственно-транспортные** приморские ареалы, разделенные границей соседи-аналоги с приморским сельским хозяйством (садоводством, виноградарством), рыболовством, курортной деятельностью, портовым хозяйством;

г) **Транспортные** коридоры, полимагистралы, «жгуты» дорог с дальним транзитным движением в отличие от преобладающего местного в ячейках других типов. В расселении нередки города, выросшие из пристанционных поселков;

д) **Полифункциональные** ареалы с крупными городами-лидерами, областными центрами, охватывающими обширную зону влияния, перекрывающими непосредственное приграничье с пригородным расселением и интенсивными маятниковыми миграциями.

Важнейшая особенность приграничья, особенно в срединной (по широте) его части состоит в том, что оно складывалось как **ареал смешанного расселения русских и украинцев** – своеобразное этногеографическое пространство.

Приграничье всегда, независимо от государственной принадлежности и статуса территории, являлось и жило как **зона контакта**, взаимозаинтересованности. Интеграция, о которой мы сейчас говорим, была всегда, но главным образом на более низком, местном, хозяйственно-бытовом уровне, сочетаясь с семейными связями, которые также цементировали пространство.

Его части не разделены резко выраженными природными рубежами; переходы постепенны и незаметны; разделяются не границами-линиями, а переходными зонами. Но внутренние различия, – и в географическом положении, и в природных условиях, и в народнохозяйственном профиле, специализации промышленности и сельского хозяйства, оснащенности инфраструктурой, экономической ориентацией, построением городского каркаса, общим рисунком расселения **весьма значительны**.

В известной степени украинские и российские части приграничья **продолжают друг друга** и дополняют некоторыми ресурсами. Попарное сходство частей обуславливает сходство проблем природопользования, экологии, ком-

муникацій, інфраструктурного оснащення, совершенствования расселения и др. А также перепрофилизации, устранения монофункциональности, трансформация функциональных структур областных центров и т.д.

Если *Харьков* для украинской части мощный связующий узел, объединяющий своим влиянием почти *весь приграничный регион*, то в российской части подобного узлового города нет. В СССР, в довоенное время Харьков по своему экономическому потенциалу стоял после Москвы и Ленинграда, занимая третье место среди ведущих центров страны.

Для *городского расселения* российско-украинского приграничья характерно разнообразие форм:

- от «заштатных» городов, не достигнувших городской нормы по людности (12 тыс. жителей) и не возглавляющих административный район (местные экс-столицы) до гигантской моноцентрической Харьковской агломерации с развитой плеядой спутников, выстроившихся по транспортным лучам крупнейшего на юге Восточноевропейской равнины железнодорожного узла;

- от редкой сети малых городских поселений до сливающихся друг с другом скоплений городов и поселков, которые, в свою очередь, срастаются в еще более сложные урбанистические образования – «созвездия созвездий».

Сельское расселение также разнообразно по рисунку сети и типам поселений. Сложилось под сильным влиянием речной и овражно-балочной сети, образуя приречные полосы большой протяженности. Во второй половине XX в. происходило заметное нарастание пригородного расселения, а в постсоветское время его активное дополнение коттеджными поселками. Характерная черта расселения в приграничье – печать на поселениях этнических особенностей. Соседство украинских и русских поселений в ареалах смешанного расселения.

На значительной территории приграничья российская и украинская стороны *обращены друг к другу своими наиболее слабыми районами*. Однако подобное положение не повсеместно. Совсем иная экономическая ситуация у районов Донбасса, Приазовья, зон влияния приближенных к границе областных центров. По мере того, как возобладают тенденции, присущие мировому хозяйству, значение приграничья как территории, скрепляющей оба государства и оба народа, а также транзитного пространства, будет возрастать.

И в прошлом (до распада СССР) и в настоящем, и в будущем приграничье – *важная транзитная территория*, через которую проходят континентальные связи. Эта транзитная роль тем более значима, что основные связи меридиональные, т.е. для Европейской части России, Восточно-Европейской равнины главные. Территория-посредник, которая не просто пропускает через себя по-

токи людей, грузов, энергоносителей, но и переформирует их благодаря наличию мощных транспортных узлов, в первую очередь Харькова, Ростова-на-Дону, Брянска и многочисленных менее значимых.

Главные транспортные связи, проходящие через приграничье – меридиональные (в западной части – субмеридиональные). Они главным образом обеспечивали межрайонные связи и на целостность и связность собственно приграничья действовали односторонне, стимулируя в нем развитие полосовидных и недостаточно сцементированных связями между собой территориальных структур.

Основные связи проходят через Срединную часть – связи Центра с Крымом, Донбассом и Кавказом через Курск-Харьков и по линии Москва-Донбасс. Западная субмеридиональная магистраль проходит через Брянск на Киев. Восточная – через Воронеж на Ростов лишь задевая украинскую территорию. Для России в ее связях с Югом эта магистраль сейчас приобрела главное значение. На нее перешли и пассажирские и грузовые сообщения, в то время как потоки по срединным транспортным осям, а также связь Петербурга с Донбассом через Брянск-Льгов-Харьков очень сильно сократилась.

Широтные связи, во-первых, уступали меридиональным и в значительной мере были внутрорегиональными. Во-вторых, широтные связи в российской половине уступали широтным связям на Украине. В российской половине главная широтная магистраль Воронеж-Курск-Льгов продолжается после пересечения границы через Конотоп-Нежин и доходит до Киева.

На Украине широтные линии надежно скрепляют пространство, обеспечивая основные республиканские связи Донбасса с Приднестровьем и обеими столицами – Киевом и Харьковом.

Приграничье с Россией составляет примерно $\frac{1}{4}$ часть территории Украины. А если учесть Крым, то еще больше. Отсюда потенциальная заинтересованность Украины в добрососедских отношениях с РФ. У России также немало оснований для заинтересованности такого рода. Через Украину, пересекая попутно российскую часть приграничья, проходят важные коммуникации – железнодорожные, газовые, нефтяные.

Если и по украинской и по российской территории провести линию, повторяющую конфигурацию государственной границы на расстоянии примерно 200 км, то «отсекутся» наиболее удаленные от границы и, следовательно, не испытывающие ее влияния: восток Ростовской, северо-восток Воронежской, север Брянской областей.

Занимая сравнительно небольшую часть России (даже если брать ее в составе только Европейской части РФ), *российская половина* приграничья имеет важное *связующее значение*, соединяя Центр с Югом, Центр с Украиной, Центр с Белоруссией (через Брянск). Южная часть приграничья обеспечивает выход к морю. Центральное Черноземье – главная в стране железорудная база, обеспечивающая высококачественной рудой российские зав Непосредственное приграничье ды и способная работать на экспорт.

Украинская половина приграничья – важнейшая *экономическая базовая часть государства*. Восток приграничья для Украины – район-донор. Центральная и восточная части – транзитная территория межгосударственного значения. Харьков, передав в 1938 г. административно-политические функции столицы Киеву, сохраняет черты столичности в высокотехнологичном производстве, науке, культуре, образовании. Остается крупнейшим транспортным узлом, дирижирующим основными грузо- и пассажиропотоками.

Задача усиления *скрепляющей роли*, объективно стоит перед приграничем. В Европе в большинстве случаев барьерная роль ослабевает. Все шире распространяется безвизовый режим. Вводится единая валюта. Разрабатывается общеевропейская конституция. В то же время усиливаются контактные функции. Активизируются приграничные взаимосвязи. Создаются и развиваются еврорегионы. В российско-украинском приграничье пока наблюдаются противоположные тенденции. Возникли и усиливаются барьерные функции, которые граница приобрела «скачком». Барьерность нарушила транзитность, разорвала или, во всяком случае, ослабила связи.

Выводы. Для российско-украинского приграничного пространства характерны, с одной стороны, молодость, но в то же время глубокие исторические корни, в прошлом имело место «блуждание», смещение границ. Здесь не всегда существуют устойчивые внутренние связи и внутреннее единство, не всегда достаточна скрепляющая основа, слабо развита инфраструктура. Вместе с тем, этот район обладает богатым людским и экономическим потенциалом, который в нынешних условиях может быть использован для хозяйственного развития.

Приграничье, особенно в срединной части исторически – территория совместного освоения русскими и украинцами, *ареал их смешанного расселения*. Это благоприятствует развитию приграничья как важной *контактной зоны*, значение которой как территории, скрепляющей оба государства и оба народа, а также транзитного пространства, будет возрастать.

Реализация в обоюдных интересах *нового геополитического положения* приграничья требует *совершенствования территориального устройства*,

отвечающего вызовам времени. В трудных условиях глубокого системного кризиса, который испытывают обе страны, в приграничье прорисовываются **ареалы, оси и центры**, способствующие взаимодействию. Это, прежде всего:

- коридор Белгород-Харьков, прибрежная полоса в Приазовье, имеющие четко выраженные **оси развития**;

- ареалы **сближенных городов** в непосредственном приграничье: Трубчевск – Новгород-Северский; Рыльск – Глухов; Шебекино – Волчанск; Валуйки – Купянск и др.;

- **центры соседних областей**, образующих российско-украинскую пару;

- многоугольники **центров-лидеров**.

Комплексное исследование современного состояния российско-украинского приграничья может рассматриваться как исходная база **систематического мониторинга** социально-экономических процессов и явлений.

Литература

1. Лиферов А. П. Новое российское пограничье и реинтеграция образовательного пространства СНГ – М. : Издательский Дом МАГИСТР-ПРЕСС, 2000. – 100 с.
2. Колосов В.А., Кирюхин А.М. Приграничное сотрудничество в российско-украинских отношениях // *Politia*. – 2001. – № 1. – С. 141-165.
3. Колосов В.А. Новое российское пограничье: основные особенности и перспективы приграничного сотрудничества // *Проблемы приграничных регионов России* / Под ред. Ю.Г. Липеца, М. : ИГ РАН, 2004, с. 5-10.
4. Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Настольная и дорожная книга для путешествующих русских людей / Ред. Семенов-Тянь-Шанский В.П. – СПб. : Изд. А.Ф. Девриена. Т.7. Малороссия, 1903. – 518 с.
5. Туровский Р.Ф. Политическая география. – М. : Смоленск, 1999. – 379 с.

Summary

L.I. Popkova. **Value of Russian-Ukrainian Border-Line Space in the Territorial Structure of Countries.**

It is necessary to determine the location of the Russian-Ukrainian border in the territorial structure of the countries in which it is affiliated, to make a concept of socio-economic development of the region and its practical implementation, taking into consideration all the peculiarities of both sides. The research was held on both sides of the border. Historical roots and Russian-Ukrainian border area were analyzed. This work was positioned as the beginning of systematic monitoring of socio-economic development of the borderland.