

РАЗВИТИЕ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И АНАЛИЗ МИГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ РОССИЙСКО-УКРАИНСКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ: КЕЙС РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Евченко Н.Н., д.э.н., ведущий научный сотрудник Южного федерального университета, эксперт Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации (Российская Федерация)

Шеховцов Р.В., д.э.н., профессор, заведующий кафедрой коммерции и логистики Ростовского государственного экономического университета (РИНХ), (Российская Федерация)

Євченко Н.М., Шеховцов Р.В. Розвиток зовнішньоторговельної інфраструктури та аналіз міграційних процесів російсько-українського прикордоння: кейс Ростовської області

Дослідження виявило тенденції і умови вдосконалення об'єктів та інструментів розвитку митної інфраструктури російсько-українського прикордоння - митно-логістичних терміналів та транспортної мережі (на прикладі Ростовської області як члена євро регіону «Донбас»). Встановлено, що формування транспортної мережі та логістичної інфраструктури (включаючи міжнародні інфраструктурні коридори, що зв'язують населені пункти Росії та України), створює умови для прикордонного соціально-економічного розвитку, підвищує мобільність населення і збільшує динаміку взаємної прикордонної торгівлі. Синергійний ефект співробітництва буде помітний при реалізації спільних проєктів прикордонних регіонів Росії та України. У роботі наголошується, що істотними проблемами, що ускладнюють аналіз і оцінку зустрічних прикордонних міграційних потоків в регіонах російсько-українського прикордоння, залишаються до кінця невирішені проблеми державного обліку руху мігрантів, а також розподіл квот на роботу мігрантів. При розробці та реалізації стратегічних планів і програм розвитку прикордонних російсько-українських регіонів необхідно забезпечити координацію дій і фінансування з обох сторін, що дозволить підвищити сукупні соціально-економічні ефекти.

Ключові слова: прикордонний регіон, митно-логістичні термінали, російсько-українське співробітництво, міграція, інфраструктура.

Евченко Н.Н., Шеховцов Р.В. Развитие внешнеторговой инфраструктуры и анализ миграционных процессов российско-украинского приграничья: кейс Ростовской области.

Исследование выявило тенденции и условия совершенствования объектов и инструментов развития таможенной инфраструктуры российско-украинского приграничья – таможенно-логистических терминалов и транспортной сети (на примере Ростовской области как члена евро региона «Донбасс»). Установлено, что формирование транспортной сети и логистической инфраструктуры (включая международные инфраструктурные коридоры, связывающие населенные пункты России и Украины), создает условия для приграничного социально-экономического развития, повышает мобильность населения и увеличивает динамику взаимной приграничной торговли. Синергический эффект сотрудничества будет замечен при реализации совместных проектов приграничных регионов России и Украины. В работе отмечается, что существенными проблемами, затрудняющими анализ и оценку встречных приграничных миграционных потоков в регионах российско-украинского приграничья, остаются до конца нерешенные задачи государственного учета движения мигрантов, а также распределение квот на работу мигрантов. При разработке и реализации стратегических планов и программ развития приграничных российско-украинских регионов необходимо обеспечить координацию действий и финансирования с обеих сторон, что позволит повысить совокупные социально-экономические эффекты.

Ключевые слова: приграничный регион, таможенно-логистические терминалы, российско-украинское сотрудничество, миграция, инфраструктура.

Yevchenko N., Shekhovtsov R. Infrastructure and the development of foreign migration analysis of the Russian-Ukrainian border: case Rostov region.

The study has identified trends and conditions in improving facilities and tools of customs infrastructure development of the Russian - Ukrainian border - customs and logistics terminals and transport network (for the Rostov region as a member of Euroregion "Donbass"). The formation of the transport network and logistics infrastructure (including international infrastructure corridors linking settlements in Russia and Ukraine), creates the conditions for cross-border economic and social development, improves mobility and increases the dynamics of mutual cross-border trade. The synergistic effect of cooperation will be visible in the implementation of joint projects of border regions of Russia and Ukraine. The paper notes that the significant problems that complicate the analysis and evaluation of counter-border migration flows in the regions of the Russian-Ukrainian border, remain until the end of the unresolved tasks of the state counting of migrants as well as the distribution of quotas for work migrants. During developing and implementing strategic plans and development programs in Russian-Ukrainian border regions there is a necessity to coordinate actions and funding on both sides, which will increase the total socio-economic effects.

Keywords: border region, customs and logistics terminals, Russian-Ukrainian cooperation, migration, infrastructure.

Постановка проблеми. Неустойчивость социально-политической ситуации на Украине актуализировала исследования по проблемам российско-украинского приграничного взаимодействия. Решения о будущих направлениях, формах и условиях сотрудничества Украины с Таможенным союзом в той или иной мере связаны с задачами согласования процедур создания и поддержания инфраструктуры, улучшения условий пересечения границы, «симметричного» развития внешнеторгового комплекса в России и Украине. Кроме того, для обеспечения устойчивого социально-экономического развития России и Украины требуется определить возможности и место каждой из сторон в реализации логистических внешнеторговых проєктов, а также их позиции и действия в сфере трудовой миграции.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Російсько-українські дослідження приграниччя (Глинкіна С.П., Вардомський Л.Б., Колосов В.А., Кірюхін А.М. [1]) в значительной мере касаются разработки моделей, организационно-управленческих и иных (инновационных, логистических) систем взаимодействия субъектов трансграничного сотрудничества, большей частью, в условиях действующих евро регионов. В числе научных разработок, заслуживающих внимания, выделим монографию, стратегию и проект программы социально-экономического развития евро региона «Донбасс», подготовленные ГАУ РО РИАЦ Министерства экономического развития Ростовской области [2].

Выделение нерешенной проблемы. Однако в опубликованных исследованиях недостаточно полно представлена информация об уровне развития внешнеторговой инфраструктуры приграничных регионов для перемещения товаров и передвижения граждан, а также не представлены экономические ориентиры, позволяющие количественно оценить трансграничные затраты и разработать совместную программу использования преимуществ и возможностей приграничного положения Ростовской области в целях совершенствования ее внешнеторговой стратегии.

Миграционные процессы также представляются одной из важнейших задач синергического изменения приграничных регионов, поскольку развитие регионов невозможно без учета процессов, протекающих в приграничье.

Цель научной статьи. Определить основные направления стратегии Ростовской области как приграничного региона РФ в процессе обустройства внешнеторговой инфраструктуры, проанализировать финансовые (инвестиционные) показатели, сформулировать приоритеты дальнейшего сотрудничества субъектов в рамках евро региона «Донбасс» в сфере развития логистической инфраструктуры и трудовой миграции населения для решения задач прогнозирования развития российско-украинского приграничья.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

Результаты исследования. Индикаторами зрелости приграничной внешнеторговой инфраструктуры являются: наличие современных, оборудованных пунктов пропуска грузов и населения, инвестиции (государственные и частные) в их создание, а также обеспечение качества дорожной сети и поддержание ее работоспособного состояния. Определение тенденций перемещения населения через границу базируется на статистических показателях миграционных потоков, учитываемых по странам, но не по регионам, например, российско-украинского (и иного) приграничья.

Рассмотрим количественное и качественное состояние *таможенной инфраструктуры российско-украинского приграничья (на примере Ростовской области)*.

Транспортно-логистические российско-украинские приграничные проекты – результат стратегии реформирования таможенной инфраструктуры России. Согласно Концепции ФТС РФ таможенного оформления в местах, приближенных к государственной границе (2008–2009 г.), с использованием частно-государственного партнерства в Ростовской области начато строительство таможенно-логистических терминалов (ТЛТ).

В настоящее время в Ростовской области на границе с Донецкой и Луганской областями функционируют четыре таможенно-логистических терминала (ТЛТ) – Донецкий, Новошахтинский, Веселово-Вознесенский и Матвеево-Курганский (Самбекский) [3].

В октябре 2012 года руководство ФТС РФ утвердило Перечень пунктов пропуска, вблизи которых в первоочередном порядке созданы (целесообразно создать) ТЛТ. Для Ростовской области, кроме упомянутых выше и уже действующих, будет создан Волошинский ТЛТ (Миллеровская таможня) [4].

Таким образом, вместо 7 ранее действовавших международных автомобильных пунктов пропуска (МАПП) будут созданы пять современных, оборудованных по современным требованиям, ТЛТ.

Общий объем затрат на строительство четырех указанных выше ТЛТ Ростовской области ориентировочно составил 800 млн – 1 млрд руб. [5].

Создание новых ТЛТ в среднесрочной (до 2016 г.) и долгосрочной (до 2020 г.) перспективе запланировано для Южного федерального округа – Южного таможенного управления в Адлере, а для Северо-Кавказского федерального округа – Северо-Кавказского таможенного управления – в Нижнем Зарамаге Северо-Осетинской таможни СКТУ [6].

Таможенная инфраструктура предполагает и координацию управления ею, создание атмосферы сотрудничества приграничных таможенных структур. В апреле 2011 г. в Ростове прошел Первый российско-украинский таможенный форум «Таможня+митница-2011», в рамках которого состоялась международная конференция «Таможенное сотрудничество как фактор активизации внешнеэкономического взаимодействия России и Украины» [7]. Однако данный совместный таможенный форум, организованный в рамках деятельности Еврорегиона «Донбасс», оказался, к сожалению, единственным подобным событием, а взаимодействие таможенных служб приграничных регионов перешло в формат рабочих встреч на границе.

Таким образом, РФ активно продолжает обустройство государственной границы и создание таможенно-логистической инфраструктуры в соответствии с принятыми ранее стратегическими документами, обеспечивая тем самым выполнение таможенных процедур надлежащего качества. Однако следует отметить, что в сравнении с другими приграничными российскими регионами территория Еврорегиона «Донбасс» слабо обеспечена современной инфраструктурой контроля и оформления перемещения внешнеторговых грузов. В частности по показателю, количеству ТЛТ к общей протяженности границы и роли региона во внешней торговле Россия-Украина, Ростовская область отстает от других субъектов РФ [8]. Таким образом, в целях увеличения объемов перевозимых внешнеторговых грузов на приграничных пунктах пропуска Ростовской, Донецкой и Луганской областей важны усилия руководства Еврорегиона «Донбасс» по продвижению коллективных транзитных возможностей и использованию действующей логистической инфраструктуры.

Развитие сотрудничества России и Украины при реализации любого из возможных сценариев – ассоциация Украины с ЕС или углубление ее кооперации с Таможенным союзом – объективно формирует потребность в современной таможенной инфраструктуре.

В настоящее время зафиксировано снижение активности двусторонних приграничных отношений. В рамках мониторинга реализации Конвенции о приграничном сотрудничестве государств – участников Содружества Независимых Государств, осуществляемого Российской Федерацией, сообщается, что «грузовые и пассажирские перевозки после появления государственной границы Украины значительно упали. Так, на грузовые перевозки значительное влияние оказали отсутствие крупного транспортного коридора «Воронежская область – Луганская область» и введенные украинской стороной ограничения на перемещение основных видов сельскохозяйственной продукции, имеющих HS коды 1–24, через МАПП «Бугаевка – Прясное».

Одной из проблем дальнейшего развития является отсутствие общего стандарта качества и соответствия для дорог, проходящих по территориям Воронежской и Луганской областей. Эти различия также могут являться причиной снижения транзитных транспортных грузовых потоков» [9]. Проблемы Воронежской области в полной мере характерны и для Ростовской области.

Таким образом, в целях обеспечения роста транзитных потоков товаров через ТЛТ российско-украинского приграничья, а также более рационального использования таможенной инфраструктуры обоих государств необходимы, во-первых, эквивалентные финансовые вложения с российской и украинской сторон, во-вторых, строительство новой дорожно-транспортной инфраструктуры (дороги, мосты), отвечающей потребностям участников ВЭД обеих стран, в-третьих, необходимо «выработать унифицированные правила безопасности дорожного движения. Текущие различия в требованиях безопасности требуют от водителей и владельцев транспортных средств соблюдать и те и другие правила, что влечет дополнительные расходы. Так, например, в Российской Федерации требуется включать фары ближнего света или дневные ходовые огни на движущихся автотранспортных средствах, в том числе и в дневное время» [9].

Разработка стратегии совершенствования внешнеторговых условий сотрудничества предполагает сопряжение развития транспортной инфраструктуры для оптимизации дорожных условий, без которых невозможно обеспечить рациональное использование выгодного географического положения субъектов приграничья.

В рамках областной Долгосрочной целевой программы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования в Ростовской области на 2010 – 2014 годы» в 2013 году намечено провести реконструкцию дорог и мостов до границы с Украиной на следующих транспортных участках:

Капитальный ремонт моста и автодорог:

- Капитальный ремонт моста на км 50+394 автомобильной дороги общего пользования регионального значения с. Самбек – пос. Матвеев-Курган – с. Куйбышево – г. Снежное (до границы Украины) в Матвеево-Курганском районе, сметной стоимостью 20,1 млн руб;

- Капитальный ремонт автомобильной дороги общего пользования регионального значения г. Миллерово – г. Луганск (до границы Украины) на участке км 19+000 – км 21+800 в Миллеровском районе, сметной стоимостью 36,1 млн руб;

- Капитальный ремонт автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения с. Чалтырь (от а/д «Ростов-на-Дону – Таганрог» (до границы с Украиной) – с. Александровка – с. Калмыково – с. Петровка на участке км 25+850; сметной стоимостью 41,2 млн руб.;

Ремонт автодорог общего пользования и подъездов дорог:

- Ремонт автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения с. Чалтырь (от а/д «Ростов-на-Дону – Таганрог» (до границы с Украиной) – с. Александровка – с. Калмыково – с. Петровка на участке км 12+000 – км 15+000 в Мясниковском районе; сметной стоимостью 13,2 млн руб.;

- Ремонт автомобильной дороги общего пользования регионального значения г. Ростов-на-Дону – г. Дебальцево (до границы Украины) на участке км 0+000 – км 2+000 в Мясниковском районе; сметной стоимостью 8,8 млн руб.;

- Ремонт подъезда общего пользования межмуниципального значения от автомобильной дороги «г. Ростов-на-Дону – г. Дебальцево (до границы Украины)» к с. Чалтырь (до а/д «с. Чалтырь (от а/д «Ростов-на-Дону – Таганрог» (до границы с Украиной) – с. Александровка – с. Калмыково – с. Петровка») на участке км 1+000 – км 2+500 в Мясниковском районе; сметной стоимостью 6,5 млн руб.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

- Строительство подъезда от а/д «ст. Мальчевская – сл. Туриловка – сл. Мальчевско-Полненская – г. Миллерово – г. Луганск (до границы с Украиной)» – к х. Журавка; сметной стоимостью 1,5 млн руб. [10, с. 9, 14, 61, 76].

Общий объем капитальных вложений в реконструкцию, капитальный и текущий ремонт дорог Ростовской области подходящих к границе с Украиной в 2013 году составил 127,4 млн руб.

Таким образом, Ростовская область, финансируя содержание и развитие транспортной сети региональных дорог, связывающих города областного подчинения, прочие населенные пункты России и Украины, тем самым создает условия для приграничного социально-экономического развития, улучшения возможностей перемещения населения и роста взаимной приграничной торговли. Синергический эффект сотрудничества будет заметен при адекватных усилиях с обеих (российской и украинской) сторон.

Важным результатом совместных усилий в рамках деятельности Еврорегиона «Донбасс» следует считать решение проблемы перемещения сельхозтоваров на МАПП «Бугаевка-Просьяное». Получение разрешения на перемещение продовольственных товаров и сельскохозяйственного (группы 1-24) сырья между приграничными Воронежской и Луганской областями можно считать примером неэффективности административного управления по организации межгосударственного взаимодействия, усилиям и срокам, которые необходимо было затратить на решение очевидной приграничной проблемы перемещения незначительных объемов продовольствия, извлекая уроки в форме изменения действующих нормативных актов и порядка принятия решений.

Положительное решение проблемы у заинтересованных сторон заняло более полутора лет (октябрь 2011 - июль 2013): с 1 июля 2013 г. на луганской границе сняли ограничения по перемещению продуктов переработки сельскохозяйственной деятельности групп 1-24 ТН ВЭД ТС (кроме подакцизных товаров) [11].

В ноябре 2011 года Заместитель главы Минрегиона РФ М.Травников в интервью газете «Коммерсант» указывал на проектные перспективы развития приграничного сотрудничества: «Мы разработали проект соглашения о торговле плодоовощной продукцией в приграничных районах России и Украины. Процесс согласования с федеральными органами власти идет непросто, но я надеюсь, что в ближайшей перспективе мы сможем подписать соглашение, которое предоставит физическим лицам возможность перемещения в упрощенном порядке определенных сезонных продуктов - тех же самых черешни, картофеля, абрикосов, персиков - для их реализации на рынках и ярмарках выходного дня приграничных регионов наших стран» [12].

Предполагалось, что в октябре 2011 г. Правительство Воронежской области обратится в Правительство Украины с предложением о снятии ограничений на экспорт и импорт товаров через таможенный пункт пропуска «Просьяное – Бугаевка» как ущемляющих интересы производителей обоих государств [13], поскольку автомобильный пункт пропуска «Просьяное», расположенный в регионе деятельности Луганской таможни Украины, оказался не включенным в перечень пунктов, оформляющих грузы, имеющие HS коды 1–24 (основные виды сельхозпродукции). Указанный перечень был утвержден распоряжением Кабинета Министров Украины от 25 июля 2007 года № 570-р. [14, с.13-14].

В силу отсутствия достаточных региональных рычагов (в том числе и в рамках институтов Еврорегиона «Донбасс») проблема вынужденно была вынесена на межгосударственный уровень – заседание Подкомиссии по межрегиональному и приграничному сотрудничеству Комитета по вопросам экономического сотрудничества Российско-Украинской межгосударственной комиссии, которое состоялось в Воронеже в конце апреля 2013 г.

Задача обсуждалась на нескольких российских уровнях управления: в целях подготовки проекта соглашения между Правительством РФ и Кабинетом Министров Украины о торговле плодоовощной продукцией в приграничных регионах России и Украины в рамках программы межрегионального и приграничного сотрудничества между Россией и Украиной на 2011–2016 годы; в органах управления российско-украинских еврорегионов. При этом указывалось, что «нерешенность проблемы перемещения сельхозпродукции повышает ее себестоимость, увеличиваются нагрузки на транзитные пункты пропуска и время доставки грузов, не развивается в должной мере транспортный коридор «Луганск – Воронеж». Между тем расположенный в зоне деятельности Воронежской таможни модернизированный международный автомобильный пункт пропуска «Бугаевка» располагает всеми возможностями для увеличения грузопотока на пограничном переходе «Просьяное – Бугаевка» [15].

Украинская сторона, со своей стороны, подготовила и передала в Кабинет Министров Украины проект постановления «Об утверждении перечня пунктов пропуска через государственную границу Украины, через которые осуществляется ввоз на ее таможенную территорию, вывоз за ее пределы и перемещение транзитом подакцизных товаров», позволяющий перемещать товары 1-24 группы (основные виды сельхозпродукции) согласно УКТ ВЭД через международные и межгосударственные пункты пропуска на российско-украинской государственной границе, в том числе через пункты пропуска «Просьяное-Бугаевка» [16].

В результате с 1 июля 2013 г. решение было принято и на луганской границе были сняты ограничения по перемещению продуктов переработки сельскохозяйственной деятельности групп 1-24 (кроме подакцизных товаров) [11].

Вывод из приведенного выше примера: если приграничные таможенные проблемы требуют подобных усилий от участников приграничной торговли, то мала надежда на результативное сотрудничество в более сложных, стратегических областях в рамках приграничного взаимодействия, включая сельскохозяйственное и продовольственное производство, кооперацию и торговлю. Качество административного управления, вывод сугубо региональных проблем на государственный уровень в данном случае не соответствует принципам еврорегионализма.

Итак, российско-украинское приграничное и трансграничное (в рамках субъектов Федерации и регионов Украины) сотрудничество предполагает создание и развитие транспортной и таможенно-логистической инфраструктуры международного уровня с тем, чтобы успешно позиционировать возможности транспортных коридоров, реализовать преимущества приграничного положения, увеличив тем самым объемы международных перевозок. Комплексный подход к решению данной проблемы включает развитие дорожной сети на границе Ростовской области и Украины, обеспеченный ресурсами бюджета на капитальный и текущий ремонт дорог, подъездных путей, мостовых сооружений.

Важнейшей частью политики приграничного сотрудничества России и Украины в рамках еврорегиона «Донбасс» представляется реализация **трудового и демографического потенциалов, отражаемая в миграционных процессах.**

По состоянию на 1 января 2013 г. совокупная численность населения субъектов Еврорегиона «Донбасс» (Ростовская область РФ, Донецкая и Луганская области Украины) составляет около 11 млн. человек. В структуре субрегиона лидирующую по численности населения позицию занимает Донецкая область - 4375,4 тыс. человек. Ростовская область находится во втором месте - 4245,6 тыс. чел., а Луганская, несмотря на сопоставимую с Донецкой областью площадь, насчитывает лишь 2256,5 тыс. жителей. Одной из причин сложившейся дифференциации численности населения между субъектами украинской части Еврорегиона являются месторождения каменного угля на территории Донецкой и Луганской областей. Данная система залегания полезных ископаемых обуславливает концентрацию трудоемких производств добывающей и тяжелой промышленности, а также формирует более плотную систему расселения на территории.

Уровень урбанизации территории Донецкой области составляет 90,5 %, что выше уровня урбанизации Луганской области (86,7%) и значительно превышает аналогичный показатель по Ростовской области (67,5%). Подобное соотношение складывается и по плотности населения областей – двукратное доминирование Донецкой области (165,6 чел./км²) над Луганской (85 чел./км²) и четырехкратное – над Ростовской (42,2 чел./км²).

В 2007–2011 гг. отмечается некоторое снижение общей численности населения Еврорегиона «Донбасс»: на 137,6 тыс. чел. за счет сокращения численности в Донецкой (- 97,3 тыс. чел.) и Луганской (- 59,1 тыс. чел.) областях. Ростовская область характеризуется стабильной численностью населения (+18,8 тыс. чел.).

Необходимо отметить, что проблема негативных демографических процессов является одной из острейших для Еврорегиона. Однако в последнее время в возрастной структуре отмечаются положительные тенденции, связанные со стабилизацией доли лиц младше

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

трудоспособного возраста при некотором увеличении доли лиц трудоспособного возраста, что позволяет более оптимистично смотреть на динамику численности населения в перспективе [17, с.3,5].

Миграция и трудовая миграция. Данные органов статистики Ростовской области свидетельствуют о неизменном лидерстве Украины в миграционных потоках из стран-членов СНГ, и динамика данного процесса положительна.

В 2009 году анализ миграционных потоков в Ростовскую область показывал, что «в среднем в течение года из приграничных областей, стран дальнего и ближнего зарубежья (по данным пограничного контроля) в Ростовскую область прибывает около 3-х миллионов человек, из них иностранных граждан и лиц без гражданства – 1,2 - 1,5 миллиона человек. Основными «странами-поставщиками» незаконной миграции на территорию области, по мнению экспертов, являются: Украина, Азербайджан, Армения, Таджикистан, Грузия и Узбекистан» [18].

Данные 2012-2013 гг. характеризуют определенный рост миграционного потока: «миграционный прирост, сложившийся в результате обмена населения области со странами СНГ увеличился и составил 3563 человека (в январе — сентябре 2012 года – 2480 человек — рост на 43%). Значительная часть миграционного прироста в обмене населением между областью и странами СНГ приходится на Украину, Армению и Узбекистан [19].

Таким образом, Ростовская область – привлекательный для украинских мигрантов регион. Статистика постоянно подтверждает, что область выполняет транзитные функции при въезде-выезде мигрантов – граждан стран СНГ в Россию: в среднем, в область каждый год въезжает более миллиона человек, иногда – до 1,3-1,4 млн. человек, из которых только примерно 50 тысяч человек остаются работать в регионе, в основном на заработках, остальные едут дальше. Большая часть мигрантов – граждане Украины (около 87 %) [20], Молдавии, Узбекистана и Таджикистана. Подавляющее большинство – это транзитники, которые едут на работу в другие регионы нашей страны: Краснодарский край, Волгоградскую и Астраханскую области, и далее – Москва, Подмосковье и Санкт-Петербург. Кто-то едет и на Дальний Восток [21].

Для организации пересечения государственной границы России «на территории Ростовской области открыт и работает 41 местный пункт пропуска. В целом, по данным экспертных оценок, через эти пункты ежедневно проходят от 800 до 1000 человек. По данным ГУ МВД России по Ростовской области, за 4 месяца 2013 года границу с Украиной уже пересекли более 600 тысяч иностранных граждан и лиц без гражданства» [20].

В перспективе, если произойдет осложнение социально-экономической ситуации на Украине, то очевидно, будет возрастать и объем миграционного потока с ее территории в Россию через Ростовскую область. В этих условиях важно обратить внимание на разъяснение положений российского миграционного законодательства не только гражданам регионов в составе Еврорегиона «Донбасс», но и работодателям. Для этих целей необходимо активнее использовать как федеральные так и региональные СМИ, возможности федеральной миграционной службы.

Некоторые из руководителей регионов Украины достаточно смело возлагают надежды на решение проблем занятости и изменение правил миграции в рамках решений Еврорегиона, что противоречит действующему в России законодательству. Заместитель председателя Луганской облгосадминистрации по вопросам экономической, промышленной политики и финансов А.Репицкий считает: «Министерство иностранных дел Украины подтверждает, что около трёх миллионов её жителей нелегально работают за пределами страны. Прежде всего, это связано с тем, что каждая страна имеет свои собственные правила трудоустройства, которые зачастую не совпадают с нашими. Если же появятся общие правила для приграничных территорий, то люди будут не только социально защищены, но и уверены в своём будущем. Мы считаем, что каждый человек имеет право на официальное трудоустройство, чтобы его стаж учитывался и он мог рассчитывать на медицинскую помощь на той территории, где работает» [22].

Тем самым один из руководителей администрации Луганской области еще раз подтверждает, что миграционные вопросы являются одними из самых острых для решения в рамках Еврорегиона в среднесрочной перспективе.

Одной из существенных проблем, затрудняющих анализ и оценку, а также управление встречными приграничными миграционными потоками представляется отсутствие в настоящее время адекватной системы государственного учета движения мигрантов для регионов российско-украинского приграничья, поскольку в настоящее время ведется учет только граждан страны в целом.

По информации Советника по экономическим вопросам Генерального консульства Украины в Ростове-на-Дону Семашко Е.А., полученной в результате личного интервью одного из авторов статьи, учет состоящих на консульском учете в ЮФО (Ростов-на-Дону) граждан Украины по регионам Украины не дифференцируется. Кроме того, и Управление ФМС по Ростовской области также не учитывает по регионам российско-украинских приграничных субъектов квоты, выдаваемые на работу иностранным гражданам.

Таким образом, более глубоко исследовать тенденции движения мигрантов в субъектах еврорегиона «Донбасс» пока не представляется возможным.

Следует отметить и позитивные результаты, полученные в рамках решения проблемы пересечения государственной границы РФ и Украины для граждан, которое существенно облегчено в 2011-2012 гг. «18 октября 2011 года в г. Донецке подписано Соглашение между Правительством Российской Федерации и Кабинетом Министров Украины о порядке пересечения российско-украинской государственной границы жителями приграничных регионов Российской Федерации и Украины, вступившее в силу с 29 марта 2012 года. Соглашением предусмотрен ряд преференций для жителей приграничных областей Украины и России. В частности, жители приграничных регионов двух государств смогут пересекать границу по упрощенному порядку. Предусмотрено, что в местных пунктах пропуска граждане смогут пересекать границу не только пешком, но и на собственном транспорте и рейсовых автобусах. Также они смогут в течение 90 дней находиться на территории соседнего государства без регистрации и заполнения миграционных карточек» [23, с.35-37].

Выводы и предложения. По результатам проведенного исследования сделаем следующие выводы:

1. Разработка стратегии развития внешнеторговой инфраструктуры предполагает двустороннее сопряжение проектов и программ ее развития, без чего сложно обеспечить рациональное использование выгодного географического положения субъектов приграничья России и Украины в рамках еврорегиона «Донбасс».

2. Одной из существенных проблем, затрудняющих анализ и оценку встречных приграничных миграционных потоков, является отсутствие в настоящее время системы государственного учета движения мигрантов в разрезе регионов российско-украинского приграничья, а также учета распределенных квот на работу мигрантов в данных территориях.

3. Необходимо повышать эффективность государственного управления, уделяя больше внимания приграничным проблемам, поскольку от этого зависят динамика экономического развития и социальная стабильность в приграничных территориях.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Приграничное сотрудничество регионов России, Беларуси и Украины: состояние и перспективы// Евразийская экономическая интеграция. 2013. № 4 (21) С.77-96. – Коллектив авторов: С.П. Глинкина, Л.Б. Вардомский, В.А. Колосов, С.Л. Баринев, Т.С. Вертинская, А.А. Герцен, Л.Д. Головина, А.А. Гриценко, Н.Н. Евченко, М.В. Зотова, А.М. Кирюхин, А.М. Либман, М.М. Лобанов, А.Г. Пылин, А.Б. Себенцов, М.О. Тураева, Д.И. Ушкалова, В.И. Часовский; Краюхин А.М. Формирование трансграничной агломерации Харьков–Белгород в условиях глобализации // Региональное образование XXI века: проблемы и перспективы №6(15), 2012, с.162-170.
2. Приграничный субрегион Ростовской области в социально-экономической системе Еврорегиона «Донбасс» / под ред. Шеховцова Р.В., Зинченко В.А., Самойловой М.А. - Ростов-на-Дону, 2012.- 120 с.; Экономические очерки развития Ростовской области / под ред. Шеховцова Р.В., Зинченко В.А., Самойловой М.А. - Ростов-на-Дону, 2012.- 128 с.
3. Перечень функционирующих ГЛТ, расположенных вблизи государственной границы Российской Федерации: [http://www.customs.ru/index.php?option=com_content &view=article&id=16590:2012-11-19-07-21-46&catid=67:2011-01-24-17-09](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=16590:2012-11-19-07-21-46&catid=67:2011-01-24-17-09)

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

- 30&Itemid=18 -76; Web камеры в пунктах пропуска. http://yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=20774&Itemid=142.
4. Перечень пунктов пропуска, вблизи которых созданы (целесообразно создать) таможенно-логистические терминалы в первоочередном порядке. <http://www.customs.ru/images/stories/Den/pervoocheredn.pdf>.
5. Первую очередь новых таможенно-логистических терминалов в Дагестане могут сдать до конца года // <http://tetralog.ru/news-analytics/pervuyu-ochered-novux-tamozhenno-logisticheskix-terminalov-v-dagestane-mogut-sdat-dokonca-goda/>.
6. Перечень автомобильных пунктов пропуска, вблизи которых целесообразно создание таможенно-логистических терминалов в среднесрочной (до 2016 г.) и долгосрочной (до 2020 г.) перспективе. // <http://www.customs.ru/images/stories/Den/dolgopr.pdf>.
7. Украина. Справка по Украине. Министерство экономического развития Российской Федерации и СТУ ФТС России. http://www.economy.gov.ru/minrec/activity/sections/foreigneconomicactivity/cooperation/economicsng/doc20120224_08.
8. Программа «Еврорегион «Донбасс» сближает жителей России и Украины / www.euroregion-donbass.ru/news.php.
9. Информация о ходе реализации Конвенции о приграничном сотрудничестве государств – участников Содружества Независимых Государств. С.50-51. <http://www.e-cis.info/page.php?id=23408>.
10. «Об утверждении Областной долгосрочной целевой программы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования в Ростовской области на 2010 – 2014 годы» постановление Администрации Ростовской области от 27.11.2009 № 626, в редакции Постановления Правительства Ростовской области от 26.09.2012 № 923. // www.donland.ru.
11. На луганской границе сняли ограничения по перемещению товаров // <http://e-donbas.org/node/5898>.
12. Это упражнение стоит тех денег, которые мы в него вкладываем. Заместитель главы Минрегиона Максим Травников о перспективах развития приграничного сотрудничества (2011). *Коммерсант*. 14 ноября. // <http://www.kommersant.ru/doc-y/1815864>.
13. В Воронежской области планируется создать таможенно-логистический терминал. // <http://www.voronezh.ru/inform/news/2011/33532424.html>.
14. Решение о ходе реализации Конвенции о приграничном сотрудничестве государств – участников Содружества Независимых Государств от 15 марта 2013 г. // <http://cis.minsk.by/reestr/ru/index.html#reestr/view/text?doc=3709>.
15. СНГ: экспорт и импорт продовольствия между Россией и Украиной будет упрощен. // www.regnum.ru/news/voronezh/economy/1653541.html, <http://bworld.dp.ua/2013/04>.
16. В Воронеже прошло заседание подкомиссии по межрегиональному и приграничному сотрудничеству. // http://www.voronezh-media.ru/news_out.php?id=40497.
17. Аналитические материалы по результатам мониторинга социально-экономического развития приграничных муниципальных образований Ростовской, а также Донецкой и Луганской областей в рамках Еврорегиона "Донбасс" (по итогам января-марта 2013 года). Ростов-на-Дону, 2013. 74 с.
18. УФМС России по Ростовской области и Дорожно-патрульной службой ГАИ УГИБДД ГУВД по РО на территории г. Ростова-на-Дону проведено совместное мероприятие. 13 августа 2009 / http://www.fms.gov.ru/press/news/news_detail.php?ID=29848.
19. Миграционный обмен Ростовской области со странами СНГ вырос на 40%. Наибольшая часть потока приходится на Украину, Армению и Узбекистан 25 ноября 2013 // <http://news.mail.ru/inregions/south/61/society/15792538/>.
20. С погонями и без погон. // <http://61.mvd.ru/news/item/1046521>.
21. Число мигрантов, приезжающих в Ростовскую область, в I полугодии 2012 г., выросло на 19% - ФМС. // <http://ug.ria.ru/economy/20120705/82280417.html>.
22. *Иванов А.* Окно на Украину европейского образца (2012). *Эксперт Юг*. №15-16 (205) апрель 2012.
23. Информация о ходе реализации Конвенции о приграничном сотрудничестве государств – участников Содружества Независимых Государств. Доступно на: <http://www.e-cis.info/page.php?id=23408>.

ІДЕЇ «ВАШИНГТОНСЬКОГО КОНСЕНСУСУ» ПРО РОЛЬ РЕФОРМ В РОЗВИТКУ СУЧАСНОЇ ЕКОНОМІКИ

Єрхов А.Г., к.т.н., доцент кафедри зовнішньоекономічної діяльності Донецького державного університету управління (Україна)

Єрхов А.Г. Ідей «Вашингтонського Консенсусу» про роль реформ в розвитку сучасної економіки.

В даній статті розглянуто ідеї «Вашингтонського консенсусу», в якій представлено три фундаментальних положення успішності сучасних економік: лібералізація торгівлі, макроекономічна стабілізація, ринкове ціноутворення. Проаналізовано основні положення та підходи до вирішення завдань економік країн, що розвиваються та слабозвинутих економік. Визначено проблеми дієвості рекомендацій «Консенсусу» у функціонуванні економік країн, що розвиваються саме на території Центральної Європи і пострадянському економічному просторі. Вказано на конкретні недоліки практичного застосування положень «Вашингтонського Консенсусу» при проведенні економічних реформ у країнах різних регіонів світу. Визначено необхідність проведення своєчасних реформ в економіці з урахуванням характеру змішаної економіки, ролі держави в її розвитку в умовах ринку, всебічної продуманості та підготовки здійснення всього процесу реформування, його гласності та підтримки в суспільстві.

Ключові слова: «Вашингтонський Консенсус», економічна реформа, економічний розвиток.

Єрхов А.Г. Идеи «Вашингтонского консенсуса» о роли реформ в развитии современной экономики.

В данной статье рассмотрены идеи «Вашингтонского консенсуса», где представлены три фундаментальных положения успешности современных экономик: либерализация торговли, макроэкономическая стабилизация, рыночное ценообразование. Проанализированы основные положения и подходы к решению задач экономик развивающихся стран и слабозвучивших экономик. Определены проблемы действенности рекомендаций «Консенсуса» в функционировании экономик развивающихся стран именно на территории Центральной Европы и постсоветском экономическом пространстве. Указано на конкретные недостатки практического применения положений «Вашингтонского Консенсуса» при проведении экономических реформ в странах различных регионов мира. Определена необходимость проведения своевременных реформ в экономике с учетом характера смешанной экономики, роли государства в ее развитии в условиях рынка, всесторонней продуманности и подготовки осуществления всего процесса реформирования, его гласности и поддержки в обществе.

Ключевые слова: «Вашингтонский Консенсус», экономическая реформа, экономическое развитие.

Yerhov A.G. Ideas of «Washington Consensus» about reforms in the role of a modern economy.

In this article the idea of the «Washington Consensus» in which three fundamental provisions of the success of modern economies presents: trade liberalization, macroeconomic stabilization, market pricing. The basic position and approaches to solving problems of the economies of the developing and least developed economies. The problems of effectiveness recommendations «Consensus» in the functioning of the economies of developing countries on the territory of Central Europe and post-Soviet economic space. Specified on the specific shortcomings practical application of the provisions of the «Washington Consensus» in the course of economic reforms in different regions of the world. Definitely need for timely reforms in the economy, given the nature of the mixed economy, the state's role in its development in a market full sophistication and implementation of all training reform process, its openness and support in the community.