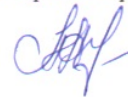


ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ «БАЛТИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ ИММАНУИЛА КАНТА»

На правах рукописи



БЕЛОВА АННА ВАЛЕРЬЕВНА

**РОЛЬ ПОЛУСРЕДНИХ ГОРОДОВ
В РАЗВИТИИ ЭКСКЛАВНОГО РЕГИОНА РОССИИ –
КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

Специальность 25.00.24 — экономическая, социальная, политическая
и рекреационная география

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание ученой степени
кандидата географических наук

Научный руководитель:
доктор географических наук, профессор
Геннадий Михайлович Федоров.

Калининград

2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ РОЛИ ПОЛУСРЕДНИХ ГОРОДОВ В ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ СИСТЕМАХ РАССЕЛЕНИЯ.....	13
1.1. Понятие полусредних городов.....	13
1.2. Место полусредних городов в концепциях региональных систем расселения .	24
1.3. Полусредние города в системах расселения субъектов Северо-Запада РФ.....	38
1.4. Новые функции и факторы развития полусредних городов в России в конце 20 – начале 21 века	43
ГЛАВА 2. ПОЛУСРЕДНИЕ ГОРОДА В СИСТЕМЕ РАССЕЛЕНИЯ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ	51
2.1 Особенности формирования системы расселения Калининградской области в период с середины XX века до 2016 года.....	51
2.2. Роль малых и полусредних городов в системе расселения Калининградской области.....	66
2.3. Влияние полусредних городов Калининградской области на прилегающую территорию.....	78
ГЛАВА 3. АНАЛИЗ ВОЗМОЖНОСТЕЙ РАЗВИТИЯ ПОЛУСРЕДНИХ ГОРОДОВ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ	88
3.1. Актуальные проблемы развития полусредних городов.....	88
3.2. Перспективные функции полусредних городов.....	110
3.3. Роль инновационной экономики в развитии полусредних городов.....	122
3.4. Приграничное и трансграничное сотрудничество как инструмент развития полусредних городов	131
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	152
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.....	160
ПРИЛОЖЕНИЯ	178

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность работы. Системы расселения относятся к главным объектам социально- и экономико-географических исследований. Их особенности учитываются при разработке схем территориального планирования и других градостроительных документов. Региональная специфика обуславливает дифференциацию систем расселения. Особую специфику имеет система расселения эксклавного российского региона – Калининградской области. Вследствие пространственной отделенности от других субъектов Российской Федерации, она не может территориально взаимодействовать с другими региональными системами в рамках Генеральной схемы расселения на территории РФ. Особенностью системы расселения области является также отсутствие звена средних городов, необходимых для осуществления функций межселенного обслуживания территории. Это усложняет задачи территориального планирования и требует особого внимания к анализу размеров, функциональной структуры и размещения населенных пунктов региона. В то же время, соседство области с зарубежными странами обуславливает развитие межселенных связей и трансграничного сотрудничества населенных пунктов области с городами и поселками граничащих с областью регионов других государств, привлекая требующую изучения специфику в функционирование региональной системы расселения.

При отсутствии в системе расселения субъекта РФ средних городов (с численность населения 50 – 100 тыс. человек) особую роль приобретают некоторые полусредние города (численность населения 20 – 50 тыс. человек). Они выполняют ряд функций, обычно присущих средним городам, в том числе могут становиться центрами внутриобластных систем расселения. Другие также выполняют важные функции, будучи инфраструктурными, промышленными, транспортными, инновационными центрами региона.

Роль полусредних городов в системах расселения и региональном развитии освещена слабо, и в последние годы такие исследования крайне редки. В Кали-

нинградской области нет средних городов, но имеется пять полусредних городов (Советск, Черняховск, Гусев, Светлый и Балтийск), поэтому она представляет собой хороший полигон для изучения и теоретического осмысления роли полусредних городов в системе расселения эксклавного региона. Полученные в результате исследования практические выводы могут быть использованы при разработке документов территориального и стратегического планирования.

Цель работы – выявление роли полусредних городов и закономерностей их участия в территориальном развитии Калининградской области и изменении региональной системы расселения.

Для реализации поставленной цели были определены следующие **задачи**:

1. Установить роль и типичные функции полусредних городов на современном этапе развития региональных систем расселения.

2. Выявить специфику системы расселения эксклавного региона – Калининградской области – и провести типологизацию полусредних городов региона по выполняемым функциям.

3. Оценить потенциал и определить перспективные направления развития полусредних городов Калининградской области.

4. Провести анализ возможностей инновационного экономического развития полусредних городов, существующих предпосылок, проектов и инновационного потенциала.

5. На основе изучения практик участия полусредних городов региона в трансграничном сотрудничестве определить роль трансграничного сотрудничества в их развитии.

Объектом исследования являются полусредние города Калининградской области.

Предмет исследования – функциональная роль полусредних городов в региональной системе расселения, пространственном и социально-экономическом развитии Калининградской области.

Основная гипотеза работы: полусредние города Калининградской области выполняют различные функции в региональной системе расселения. Советск и

Черняховск выполняют функции отсутствующих в регионе средних городов, возглавляя внутриобластные социально-экономические районы. Три остальных полусредних города с меньшей численностью населения являются центрами муниципалитетов с выраженными элементами отраслевой специализации. Комплексное пространственное развитие Калининградской области возможно лишь при условии совершенствования региональной системы расселения области, для чего необходимо интенсифицировать и расширить функции полусредних городов и содействовать усилению их региональной значимости.

Полусредние города Калининградской области выступают опорными элементами территориальной системы расселения, выполняя функции поддержания демографического, социального и экономического баланса территории, обеспечивая административную регуляцию внутри региональной системы и взаимодействие с элементами внешней среды. Реализация их потенциала может быть достигнута, по нашему мнению, при условии применения системного подхода, определяющего их положение, ресурсы и возможности, а также перспективные направления развития с учетом взаимосвязей территориальных субъектов как внутри региональной системы, так и с внешней по отношению к системе средой.

Методологическая база диссертационного исследования – системный подход, применяющийся в географических науках для анализа сложных комплексов, состоящих из взаимосвязанных элементов, рассмотрения отношений между элементами системы и происходящими внутри нее процессами, анализа взаимодействия системы с внешней средой в том числе с точки зрения концепции устойчивого динамического равновесия. При разработке темы была использована теоретическая база, содержащая таких отечественных и зарубежных экономико-географов и представителей других региональных наук, как У. Бунге, А. Вебер, Ж. Готтманн, Б.Б. Родоман, В.Б. Сочава, И.Г. Тюнен, П. Хаггет, Т. Хагерstrand, Д. Харвей, Р. Чорли (работы по теории системного подхода к исследованию территории и территориальной организации населения); Э.Б. Алаев, А.А. Анохин, Г.С. Гужин, Д.В. Евстегнеев, Г.В. Иоффе, С.А. Ковалев, В. Кристаллер, Н.Н. Колосовский, Е.Е. Лейзерович, А. Леш, Г.М. Лаппо, О.П. Литовка, С.Я. Ныммик,

Е.Н. Перцик, Н.Ф. Реймерс, А.М. Трофимов, В.С. Тикунов, Б.С.Хорев, А.М. Чистобаев, В.В. Покшишевский, С.Г. Смидович, Е.Н. Перцик, Ю.Л. Пивоваров, А.И. Трейвиш, Д.Фридман, В.А. Шупер и др. (авторы классических теоретических трудов, посвященных системам расселения, проблемам урбанизации и роли городов в системах расселения). Среди современных исследований, посвященных проблемам развития городов, системам расселения и регионального развития, нами были использованы работы М.Д. Шарыгина, О.В. Вендиной, Н.В. Зубаревич., В.Е. Шувалова, А.Н. Пилясова, Д.В. Житина, Е.Е. Лейзеровича и др. Вопросам развития территории и развитию городов в Калининградской области посвящены труды Н.Т. Агафонова, Г.М. Федорова, Ю.М. Зверева, В.И. Пустовгарова, В.П. Жданова, О.В.Красовской, С.В. Скатерщикова и др.

Эмпирическая основа работы включает методы анализа стратегических документов по развитию региона и муниципалитетов, статистические данные, социологический опрос населения полусредних городов. Анализ документов обеспечил сбор и изучение исторического, социального, экономического материала, характеризующего изучаемую систему, нормативной базы функционирования полусредних городов, паспортов городов, стратегий их развития. Использованы методы экономико-картографического, историко-географического и графоаналитического анализа. В исследовании применялся также сравнительно-географический метод, картографический с применением геоинформационных систем (ГИС). Анализ статистических данных позволил подготовить базу данных для экономико-географического анализа региональной системы в целом и полусредних городов, изучения социально-демографических процессов, построения детального хозяйственного и социального профилей каждого из изученных объектов. Анализ количественных эмпирических данных включил в себя процедуры линейного и перекрестного анализа, факторного анализа и другие.

Научная изученность темы. В работах отечественных экономико-географов и экономистов на данный момент накоплен большой опыт в теоретических и эмпирических исследованиях по изучению расселения, городов и регионального развития. Исторический период научных работ по тематике исследова-

ния городов начинается с 1910 г. в работах В.П. Семенова Тянь-Шанского, впервые опубликовавшего типологию городов. Далее с 1950-1970-х гг. Б. С. Хоревым, Г. М. Лаппо и Е. Н. Перциком и др. были разработаны концептуальные положения развития и проблем городов.

Собственно полусредние города объектом исследования в научных работах как отечественных, так и зарубежных ученых выступают редко. Сам тип полусредних городов был введен Л. Л. Трубе (1955), а В. Г. Давидович (1962) отразил эту категорию в своей классификации городских поселений по величине. Идею о верхнем пределе численности населения малых городов в 20 тыс. человек поддерживали также такие экономико-географы, как О. А. Константинов и Б. С. Хорев (1975). Выделяя этот рубеж, отечественные экономико-географы учитывали экономическую базу, транспортную инфраструктуру, сферу обслуживания, уровень благоустройства. Однако другие экономико-географы научных школ СССР и современности (Листенгурт, Смоляр, 1965; Янович, 1975; Замятина, 2013, Шупер, 1995 и др.) практически не используют в своих работах данный термин, несмотря на то что вопросам проблем малых и средних городов посвящено множество работ. И полусредние города в этих трудах рассматриваются в большинстве в категории малых, как и принято в градостроительной классификации. Вопросами развития полусредних городов в своих работах занимались такие экономико-географы, как Г. М. Федоров, В. С. Корнеевец, Ю. М. Зверев, А. В. Левченков, Н. А. Клименко (2008), П. В. Погребняков (2011).

В то же время для нашего исследования большое теоретическое и методическое значение играют исследования малых и средних городов.

Среди зарубежных ученых, работы которых посвящены проблемам малых и средних, в том числе полусредних городов, можно назвать таких исследователей, как А. McGregor, М. McConnahie (1995), К. Kampus (2015), N.B. Groth, T. Lang, M. Johansson, V. Kanninen, S. Anderberg, A.P. Cornett (2005) и др. В своих работах ученые рассматривали как теоретические, так и практические аспекты развития городов и региональное (территориальное) развитие в странах Европы.

В современных географических исследованиях малых и средних городов изучаются различные аспекты функционирования, городского развития (Зубаревич, 2013; Вендина, 2012; Карачурина, 2012; Махрова, Голубчиков, 2013), сетевого и межпоселенческого взаимодействия городов (Тревиш, Нефедова, 2001, 2011; Гунько, 2014 и др.), предложены решения различных проблем городов (Пилясов, Замятина, 2013, Визгалов, 2001), изучается трансформация малых и средних городов (Мозгунов, Савоскул, Пивовар, Аверкиева, 2014). Исследованиями малых, в том числе полусредних городов в эксклавному регионе – Калининградской области, – занимались экономико-географы Г. М. Федоров, Ю. М. Зверев (1997, 2008, 2009), В. И. Пустовгаров (2001), В. С. Корнеевец, А. В. Левченков (1997, 2008).

Диссертационных исследований по социально-экономической географии, объектом исследования которых являются малые и средние города, защищенных за последние 10 лет, не более пяти, что говорит о недостаточном внимании к их изучению. Более того, ни в одном из диссертационных исследований (как кандидатских, так и докторских) полусредние города не выступают объектом исследования. Редко встречается тематика развития малых и средних городов и в работах экономистов (можно назвать труды Л. Н. Медведевой (2011), М. Н. Межевича (1982) и др.).

Научная новизна работы заключается в следующем:

1. Установлено, что полусредние города в региональных системах расселения мезоуровня на современном этапе их развития помимо традиционных (административные центры, транспортные узлы, города-курорты, промышленно-производственные центры, научные центры и др.) также могут выполнять функции центров развития инноваций, центров трансграничного сотрудничества.

2. Выявлена специфика системы расселения эксклавному региона – Калининградской области – и выполнена типологизация полусредних городов региона по выполняемым функциям.

3. Определен потенциал развития полусредних городов Калининградской области, их перспективные функции, выявлены возможности инновационного и

экономического развития полусредних городов региона, существующих предпосылок, проектов и инновационного потенциала.

4. На основе изученных практик участия полусредних городов региона в трансграничном сотрудничестве определена и охарактеризована особая роль трансграничного сотрудничества в развитии полусредних городов эксклавного региона.

5. Обоснованы рекомендации по развитию полусредних городов Калининградской области с учетом их географического положения, инфраструктурного, экономического, инновационного, демографического и социокультурного потенциала, роли в системе перспективных направлений развития.

Информационную базу исследования составляют: 1) материалы регионального отделения Федеральной службы государственной статистики, статистические данные Федеральной службы государственной статистики за период с 2005 по 2015 г.; 2) статистические сборники Европейской Комиссии (Eurostat), статистические сборники государственной статистики и архивные статистические данные Литовской Республики и ФРГ (до 1945 г., с 1960 по 1990 г.); 3) отчетные данные международных проектов программ приграничного и трансграничного сотрудничества России и Европейского союза (ИНТЕРРЕГ, Тасис и др.); 4) законодательные акты и материалы, предоставленные администрациями городов Калининградской области и Правительством Калининградской области; 5) картографические материалы, в том числе исторические и архивные, содержащие информацию об исследуемых территориях Калининградской области. В работе использовались материалы полевых исследований: результаты реализованных автором международных проектов по исследованию потенциала полусредних городов Калининградской области; результаты авторского социологического опроса (1250 респондентов – 1000 жителей, 200 представителей малого и среднего бизнеса, 50 сотрудников органов местного самоуправления полусредних городов исследуемого региона).

В ходе выполнения работы нами обоснованы следующие **научные положения**:

1. На современном этапе развития региональных систем расселения мезо-уровня полусредние города с выгодным транспортно-географическим положением помимо традиционных функций могут выполнять также функции центров инновационного развития и трансграничного сотрудничества.

2. Современная система расселения Калининградской области отличается от систем расселения регионов европейской части России, сопоставимых по плотности населения, отсутствием средних городов. В результате этого функции средних городов (в первую очередь функции центров внутриобластных социально-экономических районов) должны брать на себя некоторые полусредние города Калининградской области. К таким полусредним городам области относятся Черняховск и Советск, формируя такой отдельный функциональный тип полусредних городов, как центры внутриобластных социально-экономических районов. Три других полусредних города Калининградской области также можно разделить на два функциональных типа: 1) города-спутники Калининграда с промышленными (Светлый) и оборонными (Балтийск) функциями и 2) административно-хозяйственный центр с функциями развития инноваций (Гусев).

3. В системе расселения некоторые (в Калининградской области Советск и Черняховск) полусредние города формируют предпосылки для развития системы расселения области по модели «единой системы расселения» (в противовес модели «центр-периферия»), что обеспечит необходимые условия для развития периферийных территорий, а также позволит снизить антропогенную нагрузку и эффекты экономической диспропорции внутри региональной системы.

4. В силу уникального географического положения эксклавного региона комплексное развитие Калининградской области возможно в условиях развития в полусредних городах региона новых функций: инновационных центров и центров международного (трансграничного и приграничного) сотрудничества.

Практическая значимость результатов исследования. Полученные результаты исследования могут быть использованы при разработке схем территориального развития Калининградской области и стратегий социально-экономического развития полусредних городов. Теоретические и прикладные ре-

зультаты исследования внедрены в образовательный процесс при разработке учебных курсов «География населения с основами демографии и геоурбанистики», «Территориальная организация хозяйства», «Пространственное планирование Калининградской области», «Стратегическое планирование и управление» в Институте природопользования, территориального развития и градостроительства БФУ им. И. Канта.

Апробация результатов исследования. Основные результаты диссертационного исследования были представлены на нескольких научно-практических конференциях, наиболее значимыми из которых являются: «Малые и средние города, стратегическое планирование и креативное управление региона «Южная Балтийская Дуга» (Грейфсвальд, 2008); «Междисциплинарный сравнительный анализ политического, экономического и социального развития: Калининградская область и Клайпедский регион» (Клайпеда, 2010); «Путь: территории, ресурсы и планирование» (Рига, 2011); «Региональное планирование и изучение развития. Человеческий ресурс – главный фактор развития в Регионе Балтийского моря» (Клайпеда, 2012); Форум стратегического развития Региона Балтийского моря (Санкт-Петербург, 2012); Форум регионов-партнеров Калининградской области 2015 (Калининград, 2015); «Прибалтийские исследования в России (Калининград, 2016), «Региональное планирование в Балтийском регионе» (Грейфсвальд, 2017), опубликованы в монографии «Актуальные проблемы развития полусредних городов Калининградской области» (2008), 14 статьях, в которых нашли отражение теоретические принципы и результаты работы.

Основные эмпирические результаты диссертационной работы включены в отчеты о научно-исследовательской работе по проектам «СЕБко» – «Малые и средние города как двигатели регионального развития» Программы трансграничного сотрудничества ИНТЕРРЕГ ИБ (соавторство в монографии, изданной по результатам проекта, проведение социологического обследования полусредних городов Калининградской области, выступление с докладами о полусредних городах Калининградской области на конференциях и семинарах по проекту), «ПЕРЕКРЕСТКИ» – Культурные и исторические перекрестки народов Юго-

Восточной Балтики» Программы Соседство «Литва – Польша – Калининградская область 2006—2009» ИНТЕРРЕГ IIIA, «ПЕРЕКРЕСТКИ 2.0» – «Заливы как перекрестки туризма и взаимодействия народов Юго-Восточной Балтики: от истории к современности» Программы приграничного сотрудничества «Литва – Польша – Россия 2007 – 2013» (оценка туристического потенциала полусредних городов (г. Светлого, г. Балтийска), подготовка каталога историко-культурных объектов в рамках проекта), «Эко-Регион Балтика» Программы «Регион Балтийского моря» (оценка объектов природного наследия в муниципалитетах Калининградской области), «VILA» – «Возможности и преимущества экономического развития Вислинского / Калининградского залива» Программы приграничного сотрудничества «Литва — Польша – Россия 2007 – 2013» (оценка объектов туристической инфраструктуры в муниципалитетах Калининградской области, расположенных в зоне, прилегающей к Вислинскому / Калининградскому заливам, в том числе полусредних городов Светлого и Балтийска) и др.

Структура и объем работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка источников и литературы. Основной текст работы изложен на 198 страницах, работа содержит 24 карты, 22 рисунка, 15 таблиц.

Основные положения работы изложены в 14 опубликованных статьях (в том числе 6 – в журналах, рекомендованных к публикации ВАК), общим объемом 20 п. л. (авторский вклад – 16 п. л.).

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ РОЛИ ПОЛУСРЕДНИХ ГОРОДОВ В ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ СИСТЕМАХ РАССЕЛЕНИЯ

1.1. Понятие полусредних городов

В системах расселения города являются узловыми пунктами, в которых концентрируется промышленное производство, разнообразные экономические связи, играют роль руководящих и организующих центров. Любой город состоит из разных, но взаимосвязанных частей, которые дополняют друг друга в пределах конкретной территории. С точки зрения географии город представляет собой объединение трех базовых подсистем: население, производственная основа, социальная сфера (Лаппо, 1997). В законодательстве Российской Федерации существует количественный ценз, определяющий населенный пункт как город. Так, согласно данному цензу, городами являются населенные пункты с людностью 12 000 жителей и более, при этом рабочих и служащих, не занятых в сельском хозяйстве, должно быть не менее 85 %. Кроме того, необходимо учитывать административную роль населенного пункта, направления развития, коммунальное хозяйство и благоустройство, социально-культурную сферу (Экономическая и социальная география..., 2001). Заметим, что на практике в Российской Федерации существует ряд городов, численность населения которых менее 2 тыс. человек (город Высоцк Ленинградской области, 1131 чел. на 01 января 2016 г.), или, к примеру, станции на Юге России, в некоторых из них проживает нередко от 25 до 30 тыс. жителей (Федеральный орган государственной статистики, 2016). О такой неравномерности людности поселений писал известный социолог М. Вебера, который не принимал количественный признак в качестве решающего при определении поселения как города (Култышева, 1987).

Данный факт обусловлен прежде всего историческими причинами, когда до Великой Октябрьской социалистической революции немало было «карликовых» городов и «городков» с населением от 1 до 5 тыс. жителей (Семенов Тянь-Шанский, 1910). Учитывая разнородность городов в системах расселения, при их

исследовании неизбежно применять классификационный, типологический подход. Типологиями и классификациями городов занимались такие ученые, как Б. С. Хорев (1971, 1972, 1975), Н. Н. Баранский (1956), В. В. Покшишевский (1978), О. А. Константинов (1963), Л. Л. Трубе (1988), И. М. Маергойз (1987), В. П. Семенов-Тянь-Шанский (1910), Г. М. Лаппо (1967), В. Г. Давидович (1962) и др. Наряду с отечественными учеными классификациями городских поселений по численности населения занимались также и зарубежные исследователи, среди которых Е. Клиффорд, Н. Тайдман (1968), Квигли (1998), Е. Мейерс, А. Ромайн, Е. Хоппенбраувер (2003), Р. Капелло, Р. Камагни (2000), Крейс (1999), М. Бодди (1999), Е. Овенс (1991) и др. Исследованиями типологий зарубежных городов также посвятили свои работы Ю. В. Андреев (1987) и Э. В. Сайко (1995).

На сегодня в социально-экономической географии и истории градостроительства существует ряд классификаций городских поселений по величине. Некоторые из них представлены в таблице 1 (Лаппо, 1997; Белова, 2009).

Таблица 1

Классификации городских поселений по величине

Категории городских поселений	Классификации городских поселений по величине (тысячи человек)				
	Классификация градостроительного проектирования РФ	Классификация градостроительного кодекса Калининградской области	Классификация В.П. Семенова-Тянь-Шанского	Классификация городских поселений Германии	Классификация В.Г. Давидовича
Сверхкрупные	-----	-----	-----	-----	Свыше 1000
Крупнейшие	Свыше 500	-----	-----	-----	-----
Крупные	250-500	250-1000	100-1000	Свыше 100	250-1000 100-250
Большие	100-250	-----	40-1000	-----	-----
Средние	100-50	50-100	10-40	20-100	50-100
Полусредние	-----	-----	-----	-----	20-50
Малые города	До 50	До 50 (и поселки)	5-10	5-20	10-20
			1-5 (городки)	2-5 (сельские города)	До 10 (поселки)

Источник: составлено автором на основе материалов Г. М. Лаппо (1997), А. В. Беловой (2009).

Первые классификации российских городов были разработаны еще в XVIII в. В то время «городом» назывался населенный пункт, отвечающий трем основным критериям: количество дворов, экономический потенциал и административное положение. Критерий численности населения (людность поселения) был положен в основу выделения классов поселений позже. Причем категории малых и средних городов выделялись во всех классификациях. Так, Энциклопедический словарь начала XX в. выделял следующие типы городов по численности населения:

- большие (более 100 тыс. жителей);
- средние (20 – 100 тыс. жителей);
- малые (5 – 20 тыс. жителей);
- города-села (2 – 5 тыс. жителей).

Необходимо отметить, что важным административным признаком был также критерий различия (выделения) городов. Согласно этой классификации российские города (до 1939 г.) подразделялись на:

- безуездные (заштатные, города-села): до 5000 жителей;
- уездные (окружные, малые): 5000 – 20 000 жителей;
- губернские (средние): 20 000 – 100 000 жителей;
- столицы (большие): более 100 000 жителей (Терещенко, 1991).

Известный отечественный географ В. П. Семенов-Тянь-Шанский первым в отечественной науке выделил и классифицировал города с экономической точки зрения и в отличие от «юридического» перечня городов, официально числившихся в России, он в 1910 г. в своей работе «Город и деревня в Европейской России» впервые выявил перечень так называемых «Экономических» городов. По численности населения он предложил следующую классификацию городов:

- столичные (1 млн жителей и более);
- крупные (от 100 тыс. до 1 млн жителей);
- большие (от 40 до 100 тыс. жителей);
- средние (от 10 до 40 тыс. жителей).

Другой известный российский классик исследований городских поселений Л. А. Велихов (1928) выразил мнение, что все финансовые расчеты, технические приемы, такие как типы планирования, строительства, освещения, средства сообщения, социальная политика, а также жилищное обеспечение, оздоровление и их постановка, в корне меняются в зависимости от размеров и предназначения городов. Он отмечал, что теоретически учет городов, как и городское хозяйство, правильнее начинать с поселений в 5 тыс. жителей, и предложил свою классификацию:

- небольшие (мелкие): 5 – 20 тыс. жителей;
- средние: 20 – 100 тыс. жителей;
- крупные: свыше 100 тыс. жителей.

В Скандинавских странах, исторически имеющих низкую плотность населения, городом считается поселение с численностью от 200 человек. Однако таких маленьких городов сейчас единицы. В Шотландии город начинается с 1000 жителей, в Германии и Словакии – от 2000. К примеру, в Германии на сегодня принята следующая классификация городских поселений по численности жителей (Министерство Транспорта, Строительства и Жилищного хозяйства Германии, 2004):

- Крупные: свыше 100 тыс. жителей;
- Средние: от 20 до 100 тыс. жителей;
- Малые: от 5 до 20 тыс. жителей;
- Сельские города: от 2 до 5 тыс. жителей.

Такая же классификация городских поселений принята в Словакии (ESPON, 2006), Польше.

В научной литературе, относящейся к 70-ым гг., средние и малые города определялись на основании таких факторов, как численность населения и функциональная структура, учитывались характер застройки и уровень благоустройства, степень влияния на пригородную территорию. Дополнительно принимались во внимание и другие критерии, такие как административно-организующие функ-

ции и хозяйственная роль городов. На основе функционально-структурной классификации города СССР в некоторых исследованиях подразделялись на:

- мельчайшие – до 25 000 жителей;
- малые – от 25 000 до 70 000 жителей;
- средние – от 70 000 до 250 000 жителей.

Здесь следует отметить, что количественные пределы были подвержены изменению во времени (Култышева, 1987). Кроме того, на основе других критериев выделялись следующие группы городов:

- малые: до 20 000 жителей;
- средние: от 20 000 до 100 000 жителей.

Таким образом, малые и средние города объединяли абсолютно разные городские поселения, которые отличались как людностью, так и, следовательно, экономическими характеристиками и другими функциональными признаками.

Изучению малых, в том числе полусредних городов и их функциональных типов в системах расселения посвящены работы таких отечественных ученых географов и экономистов, как Ф. М. Листенгурт, И. М. Смоляр (1965), Янович (1975), И. Ю. Замятина (2013), В. А. Шупер (1995), а также зарубежных ученых: Ж. Боже-Гарнье, Ж. Шабо (1967), В. Мерлен (1977), Р. Мерфи (1972), Д. Хэй, П. Чешир (1989), Дж. Рёпке (2004), П. Халл (1995) и др. В современных географических исследованиях малых и средних городов изучаются различные аспекты функционирования, городского развития (Шупер, Зубаревич, 2013; Вендина, 2009; Карачурина, 2012; Махрова, Голубчиков, 2013), сетевого и межпоселенческого взаимодействия городов (Тревиш, Нефедова, 2001, 2011; Анохин, Житин, 2014 и др.), предложению решений различных проблем городов (Пилясов, Замятина, 2013; Визгалов, 2001), трансформации малых и средних городов (Мозгунов, Савоскул, Житин и др., 2014).

Наше исследование посвящено изучению полусредних городов, их роли в региональной системе расселения и влияние на развитие региона. Эта категория городов, не отразившаяся в современной классификации Градостроительного кодекса РФ

2003 г., с количеством жителей от 20 до 50 тыс. по своим функциям в большинстве случаев играет роль средних, хотя официально относится к малым городам. Нижегородский географ Л. Л. Трубе (1955) в работах по социально-экономической географии предложил называть их полусредними, а В. Г. Давидович (1956) отразил эту категорию в своей классификации городских поселений по величине. В дальнейшем термин «полусредний город» использовали такие экономико-географы, как О. А. Константинов (1963), Д. Г. Ходжаев (1967), Б. С. Хорев (1975). Полусредние города представляют интерес в изучении систем расселения, поскольку являются своего рода переходной категорией, совмещающей функции малых и средних городов, и в зависимости от географического положения замещают собой средние города, по набору функций обеспечивая прилегающие территории социально-экономическими услугами, присущими средним городам.

Следует отметить, что полусредние города с населением от 20 до 50 тыс. жителей имеют существенные отличия от городов с численностью населения до 20 тыс. человек. При этом, чем больше различие в людности города, тем более выражена их функциональная разница. Так, например, малый город с населением 10 тыс. жителей может предоставить населению, входящему в его административные рамки, крайне ограниченный набор услуг (как социальных, так и образовательных). При этом полусредний город обладает большим набором социальных и промышленных функций и имеет более широкое влияние на прилегающую территорию, включая сельские населенные пункты, а не только преимущественно административную, нежели города с населением до 20 тыс. человек. Полусредние города по ряду функциональных значений в системе расселения уступают средним городам, занимающим, как правило, место центров социально-экономических районов, а в некоторых случаях и областных центров. В таблице 2 представлены различия между малыми (до 20 тыс. чел.), полусредними (20-50 тыс. чел.) и средними городами.

Различия между малыми, средними и полусредними городами

Малые города (до 20 тыс. жителей)	Полусредние города (20-50 тыс. жителей)	Средние города (50-100 тыс. жителей)
Социальные, образовательные, административные услуги		
- административный центр низшего порядка; - ограниченность услуг в социальной и культурной сферах; - дефицит высших и профессиональных учебных заведений; - высокий уровень безработицы; - ограниченность квалифицированной медицинской помощи; - низкие доходы населения; - тенденция к деградации (кроме курортных городов и наукоградов); - сильный дефицит бюджета; - небольшие временные затраты на транспортную доступность внутри города	- административный центр, центр социально-экономического района; - квалифицированная медицинская помощь; - наличие филиалов высших и средних профессиональных учебных заведений; - средний уровень безработицы; - отток населения менее выражен по сравнению с малыми городами; - растущий доступ населения к услугам социальной сферы; - расширенный выбор учреждений культуры и досуга; - сложности в обслуживании территории при повышенном спросе на социальные услуги ввиду ограниченности некоторых услуг;	- центры социально-экономических районов (иногда областные центры); - развитая сфера медицинской помощи (наличие узких специалистов и специализированных лечебных учреждений); - высокий (близкий к высокому) уровень производства и инфраструктуры; - наличие высших учебных заведений; - уровень безработицы ниже среднего; - достаточное количество культурных и досуговых центров; - обслуживание населения сельских поселений и малых городов.
Функциональные типы		
- центры одной промышленности (моногорода); - ограничение градообразующих производств; - сельские города; - города-курорты; - наукограды; - города-спутники (пригороды); - транспортные центры локального значения (между сельскими пунктами и более крупными административными центрами); - организационно-хозяйственные функции; - торгово-распределительные функции	- переходные функции от малого города к среднему; - многофункциональные центры районов; - центры социально-экономических районов; - опорные центры расселения; - научно-экспериментальные центры; - университетские города; - транспортные узлы; - города-спутники; - центры с несколькими видами промышленности. - города с развитой промышленной и экономической системой; - экономические центры	- индустриальные центры; - многофункциональные центры промышленности областного значения; - разносторонние промышленные центры с несколькими видами производства; - быстрое переориентирование промышленности на компенсирующие производства взамен прекратившим деятельность; - опорные центры региональных систем расселения; - высокий уровень производства; - экономические центры

Источник: составлено автором.

Исходя из функциональных особенностей и возможностей социального характера, можно говорить о том, что малые города (до 20 тыс. жителей) отличаются от полусредних в первую очередь набором социально-экономических услуг, оказываемых населению из прилегающих территорий, а также уровнем промышленного производства и развитием сопутствующих отраслей, обслуживающих производственную сферу.

Несмотря на то что изучению малых и средних городов посвящено достаточное количество работ, исследований полусредних городов и их роли в системах расселения России практически не встречается, а полусредние города как классификационный тип в этих трудах рассматриваются вскользь в большинстве своем в категории малых, как и принято в Градостроительном кодексе РФ (2003). Из современных отечественных специалистов, изучающих полусредние города, можно отметить работы Г.М. Федорова (2001, 2008), В.А. Шупера (2014), Ю.М. Зверева (2008), Н.А. Клименко (2008), А.Э. Крупко (2008), М.С. Гунько (2015), А.Г. Вознесенской (2008), А.А. Передерия (2000), О.Б. Молодова (2013) и др.

Среди зарубежных ученых, работы которых посвящены проблемам полусредних городов, можно выделить в основном европейских исследователей, таких как А. McGregor, М. McConnahie (1995), К. Kampus (2015), Niels B. Groth, ThiloLang et al. (2005) и др. В своих трудах ученые рассматривали как теоретические, так и практические аспекты развития городов и региональное (территориальное) развитие в странах Европы. Кроме того, проблемами развития малых, полусредних и средних городов в Балтийском регионе занимаются исследовательские организации и институты, отделы государственных министерств, например Министерство транспорта, строительства и жилищного хозяйства Германии, организация ESPON (Швеция) и др. Полусредние города в Балтийском регионе (с численностью населения от 20 до 50 тыс. человек) в последние 20 лет активно развивались и на данный момент играют очень важную роль в системах расселения, выступая опорными центрами регионального и социально-экономического

развития территории (Ессоп, 2003; Житин, 2013; Робсон, 1988; Ланг, 2005; Шелте, 1999).

Всего в мире насчитывается 9766 городских населенных пунктов (полусредних городов) с численностью населения от 20 000 до 50 000 человек (по данным сервиса GeoNames). Наибольшее количество полусредних городов сосредоточено в США, Индии, России, Бразилии и Германии. Анализ распределения количества полусредних городов стран Европы и России показывает сходные условия в количестве пространственного распространения полусредних городов. Определенный исследовательский интерес вызывает отношение числа полусредних городов к площади стран (на 1000 км²), представленные на рисунке 1.

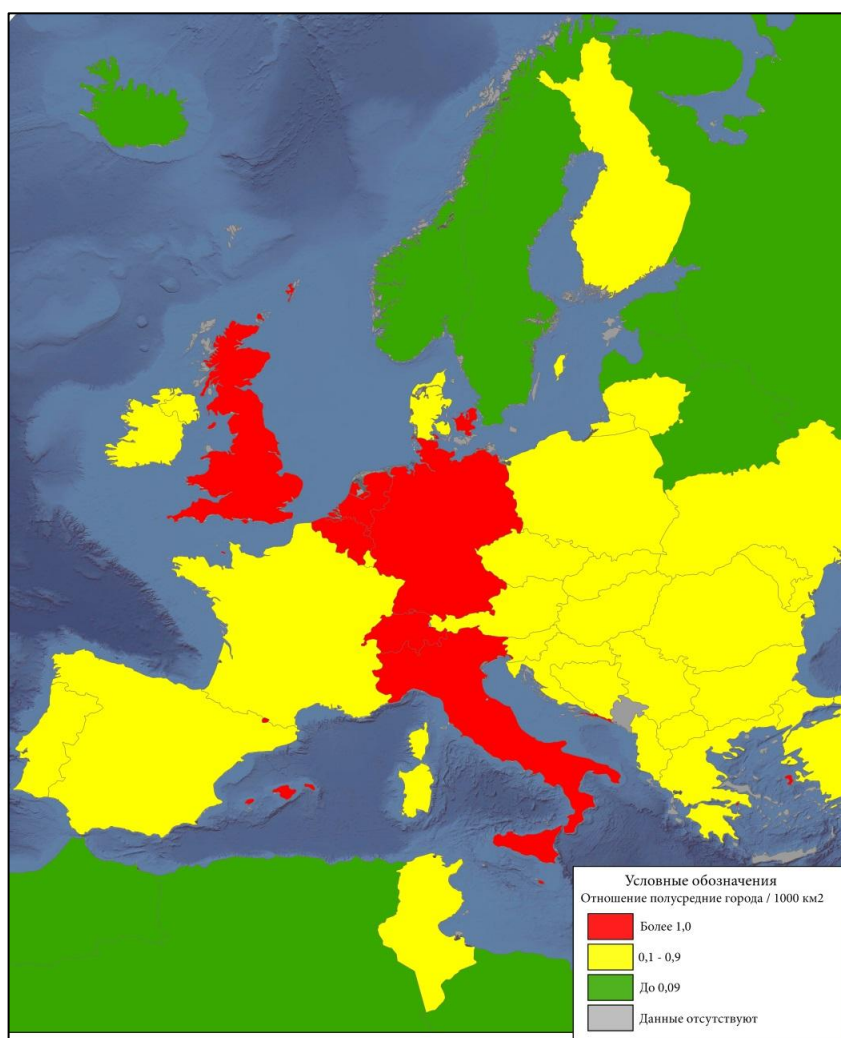


Рисунок 1 – Отношение числа полусредних городов к площади стран ЕС (на 1000 км²)

Источник: составлено автором.

Наибольшее количество полусредних городов по отношению к площади страны сосредоточено в поясе «старой Европы», что может говорить об историческом факторе формирования современной системы расселения в этих странах. При этом Калининградская область по количеству полусредних городов на 1000 км² соотносится с остальными странами Европы.

В странах Центральной и Северной Европы, преимущественно в регионе Балтийского моря, большинство городов, формирующих системы расселения, насчитывают от 20 до 50 тыс. жителей (Официальная статистика Европейского Союза). В Европе эти города называют средними, либо малыми средними (в таких странах, как Германия, Польша, Швеция и др.). Эти города выполняют все функции, присущие средним городам, выступают организующими центрами административных районов второго уровня (Саттервэйте, Таколи, 2003).

В России на 01 января 2017 г. насчитывается 343 полусредних города из 1112 городов РФ, что составляет 27,3 % от общего числа городов России и 70 % населения всех малых городов (Федеральный орган государственной статистики, 2017). Распределение полусредних городов по субъектам Российской Федерации представлено на рисунке 2. В таблице 3 показано распределение городов по Федеральным округам России.

Таблица 3

**Распределение городов различной категории по Федеральным округам
Российской Федерации**

Федеральный округ РФ	Малые города (до 20 тыс. чел.)	Полусредние города (20-50 тыс. чел.)	Средние города (50-100 тыс. чел.)	Большие города (100-250 тыс. чел.)	Крупные города (250-500 тыс. чел.)	Крупнейшие города (свыше 500 тыс. чел.)
Уральский	258	48	18	8	4	3
Северо-Западный	419	34	28	11	7	2
Приволжский	629	59	37	18	5	12
Южный	747	30	21	11	5	4
Северо-Кавказский	417	23	9	8	4	0
Центральный	851	87	66	59	12	5
Дальневосточный	278	21	6	7	1	3
Сибирский	584	41	20	14	5	6

Источник: составлено автором по материалам Федерального органа государственной статистики.



Рисунок 2 – Распределение полусредних городов по субъектам Российской Федерации

Источник: составлено автором на основе данных Федерального органа государственной статистики, 2017 г.

1.2. Место полусредних городов в концепциях региональных систем расселения

Изучение городов и их функциональных типов, а также дальнейшее прогнозирование их развития невозможно без учета их роли в системах расселения. Система расселения – это «территориальное сочетание поселений, между которыми существует более или менее четкое распределение функций (взаимный обмен функциями), производственные и социальные связи» (Алаев, 1983, с. 217). Мы понимаем под территориальной системой расселения, по А.Э. Крупко (2009), совокупность взаимосвязанных поселений (городских и сельских), устойчивое состояние, функционирование и развитие которых обеспечиваются различными (производственными, трудовыми, социальными, инфраструктурными, управленческими) связями. Система расселения выражает иерархию, или так называемую субординацию поселений с разной численностью населения, занимающих в географическом разделении труда определенное место. Интенсивность связей является основным критерием определения границ и уровня развития системы расселения. Связями в системах расселения и их изучением занимались отечественные ученые: В. Г. Давидович (1956), Ф. В. Листенгурт (1965), О. С. Пчелинцев (1966), Д. Г. Ходжаев (1971), Е. Д. Богорад, Е. Е. Лейзерович (1980), У. Мересте, Е. Н. Перцик (1980), С. Е. Ханин (1980), Р. Ю. Архипов (1976, 1984), Н. И. Блажко (1967, 1984), Г. А. Гольц (1986), О. К. Кудрявцев, П. М. Полян (1988) и др.

Территориальные системы расселения Б. С. Хорев и С. Г. Смидович (1981) делят на два класса:

1) Локальные (сеть поселений, связанных общими демографическими и производственными связями, а также общими системами по обслуживанию населения, включая транспорт, систему природопользования, информации и управления системой).

2) Региональные (черты те же, что и у локальных, но отличие по масштабам: охватывает большую по размерам территорию, объединяет несколько локальных систем).

Как правило, используется два исходных понятия для характеристики региональной системы расселения. Это – функционирование системы и ее развитие. Эти два понятия очень тесно взаимосвязаны друг с другом и взаимообусловлены. Важно отметить, что началом формирования и трансформации системы расселения и ее изменение во времени является деятельность системы. Причем необходимо функционирование всех ее элементов (поселений, населения, социально-экономической среды).

В настоящее время в мире существует несколько концепций (моделей) систем расселения. Они в основном отличаются по структуре и характеру урбанизированных территорий, а главными факторами, определяющими тип системы расселения, служат производство и транспортная инфраструктура (дороги). Системы расселения – изменяющиеся образования, которые способны к трансформации под влиянием различных факторов, при этом обеспечивается целостность системы, каркаса расселения. В системах расселения величина и взаимоотношения населенных пунктов определяется объемом и характером производственной деятельностью. Более мелкие поселения притягиваются более крупными. Ширина сферы тяготения населенных пунктов зависит напрямую от их размера. При этом у городов по отношению к сельской местности роль ведущая. Сами же системы и внутрисистемные взаимоотношения обусловлены социальными отношениями, характерными для данной территории в определенное время. Полусредние города в зависимости от концепции системы расселения могут играть роль как точек роста – региональных центров, – так и ресурсных центров для более крупных городских поселений и их прилегающих территорий.

Среди наиболее известных и общепринятых концепций региональных систем расселения можно отметить следующие: Центральные места Кристаллера / Лёша, линейно-узловая модель, линейная модель, концепция «центр – периферия», агломерационная модель, концепция единой системы расселения.

Теория центральных мест была разработана учеными из Германии В. Кристаллером (1933) и А. Лёшем (1959). Ее создатели считали, что определенная

группа поселений является центром, и все населенные пункты в пределах прилегающей территории тяготеют к этому центру (рисунок 3).

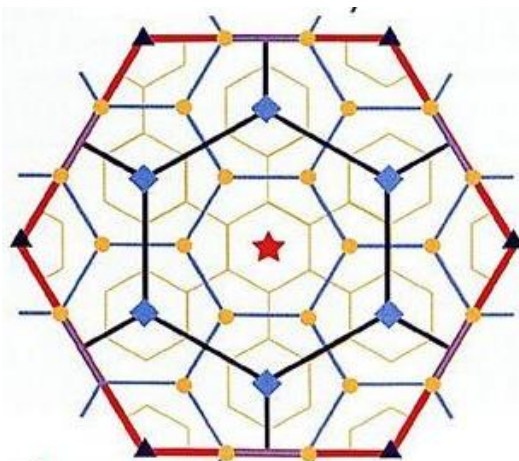


Рисунок 3 – Модель центральных мест В. Кристаллера

Источник: Центральные места в Южной Германии, 1933 (Repr. d. Ausg. Jena)

Центральными местами являются населенные пункты, поставляющие тяготеющим поселениям разнообразные услуги и товары. В. Кристаллер выделяет типы центральных мест, основываясь на характере выполняемых ими функций и удельном весе услуг, которые предоставляются окружающей местности. Типы центральных мест выстроены по иерархии, и последующие типы обладают более сложными функциями, и территория их тяготения обширнее. Система расселения в соответствии с теорией центральных мест представляет собой ячейки разной величины, которые зависят от рангов центральных мест. Кристаллер и Лёш впервые сформулировали «закон взаимного пространственного размещения населенных пунктов», обнаружив при этом порядок в их распределении по территории. Это положило начало пути к использованию математических методов в моделировании экономико-географических процессов и явлений (Ковалев, Ковальская, 1980). Города согласно теории центральных мест и математическим моделям расселения В. Кристаллера, А. Леша, В. Бунге, П. Хаггета неразрывно связаны с хинтерландом в составе так называемой «сети поселений» и, как следствие, – в системе поселений. Данная теория дала начало развитию концепции территориальных систем расселения (Голенкова, 2001; Давидович, 1960; Жеребин, 2000; Марков, 1980; Перцик, 2000; Сараев, 1983). По мере развития производства, а также системы об-

служивания сеть поселений трансформируется в систему расселения. Между поселениями возникают связи, формирующие систему, которая является территориально целостной и функционально взаимосвязанной. Согласно модели Кристаллера города и населенные пункты располагаются равноудаленно и образуют шестиугольную решетку. Однако такой идеальной сети расселения нигде в мире нет, и А. Лёшем было сделано усовершенствование данной модели и приведение ее к реальным условиям. Главным элементом этой системы стал центральный крупный город, выполняющий роль экономического центра всей региональной системы расселения. Полусредние города в модели центральных мест могут быть как самостоятельными центральными местами для прилегающей к ним территории и зависящих от него населенных пунктов более низшего ранга, так и вспомогательными городами, находящимися в экономической зависимости от более крупного города, который входит в данную региональную систему расселения.

Концепция системы расселения «центр – периферия» была разработана Джоном Фридманом и описана в книге «Политика регионального развития: опыт Венесуэлы» (Friedmann, 1966). Согласно данной концепции центры («ядра»), занимающие небольшие территории, но концентрирующие в себе передовые технологии, противопоставляются огромным периферийным территориям, представляющим собой группы отдаленных территорий, как правило слаборазвитых и слабомодернизированных, являющихся поставщиками ресурсов и потребителями инноваций, производимых центром (Friedmann, Alonso, 1964). Районы, которые занимают промежуточное положение, являются полупериферийными, прежде были центральными, но утратившие это значение в виду устаревшей технологической базы, или при наличии расположенных близко к центру, более активных периферийных районов, взаимодействующих с центром (Валлерстайн, 2001). В то же время социально-экономическое развитие центра («ядра») стимулирует и способствует социально-экономическому развитию полупериферийных и периферийных территорий. Д. Фридман на основе концепции «центр-периферия» разработал общую теорию регионального развития, интегрировав в региональные исследования изучение городов и районов. Развитие системы расселения в соответ-

ствии с этой концепцией, учитывая неравномерный уровень и темпы экономического развития и пространственную поляризацию, приводит к большим различиям территорий, представляющих ядро и периферию. Периферия, в свою очередь, подразделяется на внутреннюю (связана тесно с ядром и получает от него стимулы к развитию) и внешнюю (практически не испытывающую на себе влияния ядра). На рисунке 4 схематически представлена концепция «центр – периферия».

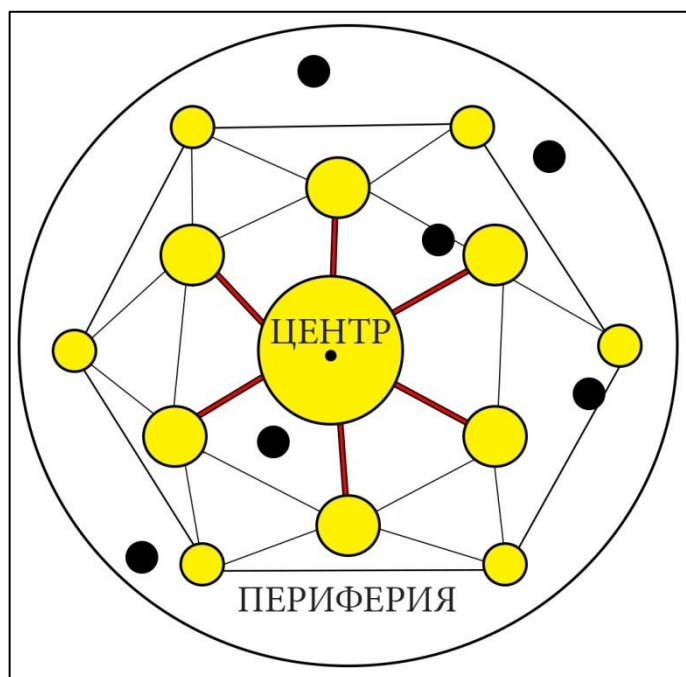


Рисунок 4 – Схема концепции «центр-периферия»

Источник: составлено автором

Согласно И. Валерстайну, ядро эксплуатирует – периферия эксплуатируема, ядро отличается относительно высоким уровнем заработной платы, диверсифицированной структурой экономики, применением прогрессивных технологий, а периферии свойственны низкий уровень заработной платы, более простая экономическая структура и использование более примитивных технологий. При этом полупериферия является промежуточным звеном между ядром и периферией, обладает чертами обоих и развивается достаточно динамично в системе иерархии.

Как дополнение к общим теориям в изучении концепции «центр-периферия» можно отнести «динамические теории», которые учитывают как поляризацию, так и инновационность самого процесса. Механизмы и проявления поляризации были итогом научных исследований в изучении регионов, террито-

риальных систем и взаимосвязей между ними (Баранский, 1980). Изучением явлений пространственных концентраций занимались Б.Б. Родоман (1999), С.Я. Ныммик (1972), Ю.Г. Саушкин (1966, 1975). Исторической эволюцией промышленности, межрегиональными экономическими различиями занимались И.М. Майергойз (1987), А.Г. Гранберг (2000), А.Г. Аганбегян (2014) и др. Моделям размещения производительных сил посвящены работы В.С. Немчинова (1961), Н.Н. Некрасова (1991). Полусредние города в региональной системе расселения «центр-периферия» играют роль полупериферии, то есть ресурсных центров для крупного центра (областного центра), будучи центрами «сервисной экономики» и используют периферию для обеспечения своего функционирования, стягивая ресурсы из поселений с меньшей численностью населения.

Агломерационная модель региональной системы расселения формируется на основе интеграционных взаимодействий хозяйственного, финансового, демографического, инфраструктурного, рекреационного, пространственного, культурно-исторического потенциала городских и сельских поселений в зоне экономической и социальной активности одного или нескольких крупных городов. Формирование агломерации происходит вокруг крупных городов – центров притяжения (рисунок 5).

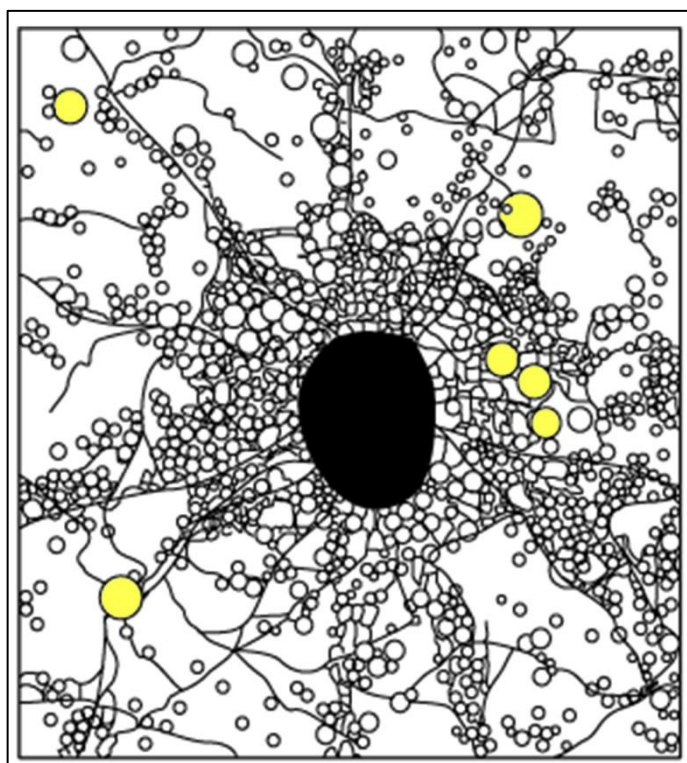


Рисунок 5 – Агломерационная система расселения

Источник: составлено автором

Агломерации, формирующиеся на принципах устойчивого развития, можно считать наиболее перспективными формами, поскольку они позволяют перераспределить (сбалансировать) производственную нагрузку внутри входящих в агломерацию поселений. При формировании агломерационной системы расселения укрупняется рынок сбыта производимой продукции, расширяется рынок труда, появляется больше возможностей культурного и социального характера. Такой формой агломерации можно также считать концепцию групповых систем населенных мест (ГСНМ) (Зуденкова, Карева, 2014).

В социально-экономической географии выделяются агломерации двух видов: моноцентрические, имеющие один центральный город (пример – Московская агломерация), и полицентрические, объединяющие несколько центров (Новокузнецк, Кисилевск, Прокопьевск – Кузбасская). Интенсивность трудовых, культурных и бытовых связей является определяющей при выделении границ агломерации. Как правило, это зона радиусом 50-60 км и время, затрачиваемое от центра до окраины агломерации не должно превышать двух часов. В большинстве агломераций интенсивно маятниковое миграционное движение (к местам работы и обратно). В зависимости от географического положения, моноцентрические агломерации имеют различные формы. В некоторых системах расселения агломерации, объединяясь, формируют гиперурбанизированные территории – мегаполисы (Токайдо в Японии; Атлантический, Тихоокеанский в США; Английский в Великобритании). В развивающихся странах процесс урбанизации и формирования агломераций идет стремительно в основном за счет миграции – притока бедного населения в крупные города и столицы в поисках работы и средств к существованию, происходит так называемая «трущобная урбанизация» (Мехико, Сан-Паулу, Шанхай) (Прилуцкая, 2005).

Полусредние города в агломерационных системах расселения являются городами-спутниками, выполняющих функции промышленных центров с некоторыми административными функциями. В зависимости от географического положения полусредние города в агломерациях могут быть курортными городами

(располагаясь на побережье или в горных районах), центрами образования и науки, выполняя другие функции для обеспечения функционирования агломерационной региональной системы расселения.

Линейная система расселения (часто именуемая полосной или коридорной) ведет начало от концепции линейного города, ее варианты различны и разнообразны. Первым идею полосного расселения развил Н.А. Милютин (1930) в работе, посвященной проекту Сталинграда. Согласно линейной модели системы расселения привлекательность одних территорий для заселения может быть больше других, и благоприятные территории используются раньше. Под понятием линия (коридор, полоса) понимается система городских центров вдоль линий коммуникаций. Коридоры возникают между важнейшими центрами. При таком подходе социально-экономическое пространство складывается из нерегулярных звеньев вдоль дорог (рисунок 6).

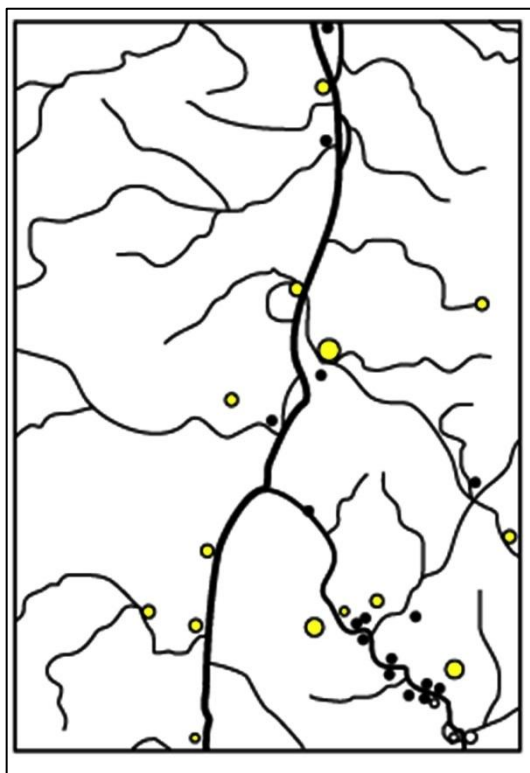


Рисунок 6 – Линейная система расселения

Источник: составлено автором

Благодаря учету обратной связи между развитием городских центров и капиталовложениями в развитие транспортных коммуникаций, концепция линейной

системы расселения объясняет механизм роста городов. В линейной системе расселения полусредние и малые города сосредоточены на транспортных путях и являются своего рода центрами концентрации определенного вида производства, либо выступают значимым транспортным узлом.

Полосно-узловая концепция системы расселения была выдвинута польским эконом-географом Б. Малишем (1971) и представлена на рисунке 7.

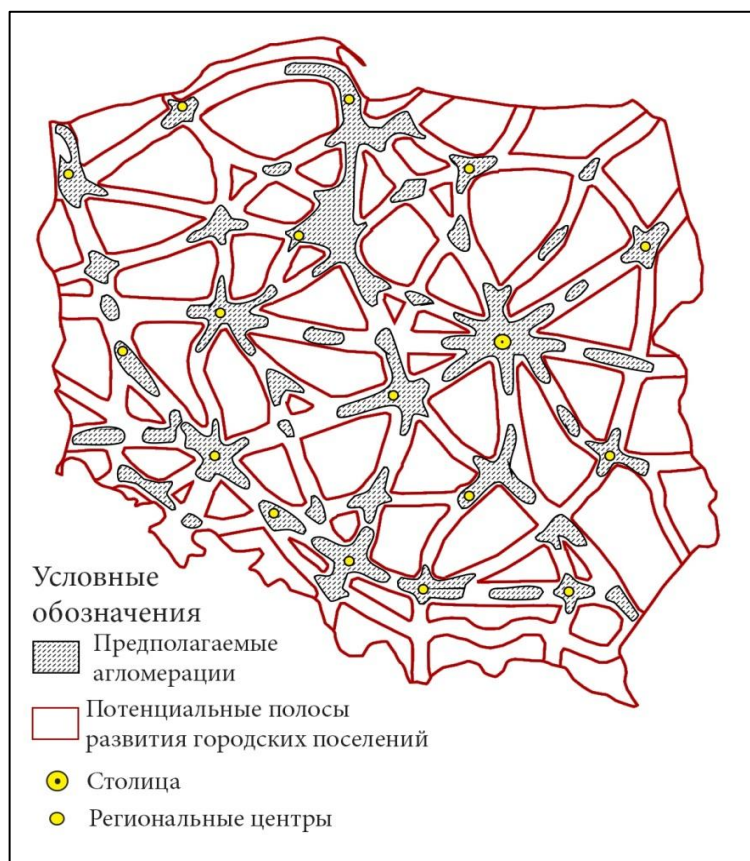


Рисунок 7 – Полосно-узловая концепция системы расселения

Источник: составлено автором по материалам Б. Малиша (1971)

В основу полосно-узловой концепции расселения положено понимание расселения как функционально-пространственной категории, система населенных мест, связанных с характером занятости. Согласно данной концепции выделяются три направления развития системы расселения в зависимости от преобладающей в них функции: добывающей отрасли, обрабатывающих производств и сферы обслуживания. Каждое из этих направлений территориально сосредоточено в наиболее подходящем месте с привязкой к месту жительства, формируя опреде-

ленную модель поездок на работу. Таким образом, системы расселения, связанные с обслуживающими функциями и наукой, удобнее размещать в узлах транспортных путей; системы, связанные с обрабатывающей промышленностью наиболее выгодно размещать на транспортных путях, поскольку они связаны с перевозкой сырья, продукции и рабочих; системы, функции которых связаны с развитием лесного, сельского хозяйства, отдыха и туризма, то есть, отраслей, которым необходимы большие территории – размещают в петлях сети, образованной полосами (Малищ, 1966).

Полосно-узловая модель системы расселения применена в Польше. Под полосами в данной системе расселения авторы концепции понимают железную дорогу и автострады, проходящие параллельно на расстоянии около 5 км. Пересекаясь, эти пути создают основные узлы системы расселения. Тем не менее в данной сети полос применительно к системе расселения Польши существуют своего рода пробелы, появившиеся из-за недостаточных капитальных вложений в развитие этих районов и являющихся давними пограничными линиями. Таким образом, полосы подразделяются на фактические и потенциальные, имеющие только автостраду или железную дорогу, при этом представляющие собой депрессивные территории. При этом установлено, что все промышленные центры Польши находятся в пределах выделенных полос расселения, а линейно-узловая модель отражает закономерности развития сети расселения в Польше.

В полосно-узловых системах расселения полусредние города располагаются, как правило, в пределах линий и являются промышленными центрами. В некоторых случаях они могут находиться в петлях между линиями и выполнять роль туристических и культурных центров. В соответствии с динамикой развития и роста городов в системе расселения полосно-узловой концепции полусредние города могут переходить в категорию средних, когда производственные функции дополняются административными и обслуживающими, и такие города формируют узлы в системе.

Среди всех представленных концепций региональных систем расселения наиболее оптимальной для сбалансированного развития территории является кон-

цепция *Единой системы расселения*. Это основная теоретическая концепция, разработанная в противовес концепции «Центр-периферия» (Шешельгис, 1967). Она была разработана и применена им в рамках создания рациональной единой системы расселения Литовской республики (Хорев, 1972). Основы формирования единой системы расселения отражены в трудах Б. С. Хорева (1975). Согласно этой концепции все типы поселений в рамках определенных региональных и локальных систем расселения должны были развиваться равноправно и скоординировано (Агафонов, Лавров, Хорев, 1982). Концепция Единой системы расселения (ЕСР) есть концепция формирования сети опорных центров расселения разного ранга и «групповых систем населённых мест». ЕСР представляют собой тесную взаимосвязь городских и сельских систем расселения, промышленно-хозяйственный профиль, которые объединяет общая транспортная, производственная, социально-культурная инфраструктура (Ходжаев, Хорев, 1971). Единая система расселения формируется при взаимосвязи населенных мест и прилегающих к ним районов. Взаимосвязи являются важными предпосылками для эффективного развития промышленного производства, развития науки и технологий, повышения уровня жизни населения. Территория, развивающаяся как единая система расселения, при условии развитого транспортного сообщения внутри нее является более эффективной функционирующей структурой, нежели отдельные обособленные населенные пункты. Согласно концепции единой системы расселения регион должен развиваться устойчиво, принимая во внимание решение социально-экономических и экологических проблем, возникающих в границах региональной (локальной, глобальной и др.) системы расселения.

Концепция единой системы расселения не оставляет без внимания крупнейшую социальную и градостроительную проблему расселения – активизацию малых и полусредних городов. В соответствии с данной концепцией, основную часть малых и полусредних городов (с населением до 50 тыс. жителей) необходимо развивать следующим образом:

1) Административные центры местного значения, но занимающие при этом важное место в системе расселения и обслуживающие прилегающие сельскохозяйственные и промышленные территории.

2) Центры размещения узкоспециализированных производственных предприятий и их филиалов (в том числе инновационных), рассчитывающие на имеющиеся трудовые ресурсы, которые легко вписываются в коммунальные системы малых городов.

3) Центры отдыха и туризма и пр.

Так, литовские малые и средние города с середины 60-х гг. в результате целенаправленной политики властей выполняли функции региональных центров, своеобразных «полюсов развития», обеспечивая децентрализацию промышленного производства, распределения трудовых ресурсов, и одновременно всесторонне обслуживали население населенных пунктов низшего ранга, расположенных в зоне их влияния. Двадцатилетний опыт активного внедрения единой системы расселения в Литовской ССР показал высокую социально-экономическую эффективность, где эта схема подтверждена и модифицирована. В немалой мере благодаря этому курсу Литва вышла в число передовых республик Советского Союза.

Говоря о концепции единой системы расселения, необходимо также сказать об *«опорном каркасе расселения»*. Этот термин был введен Б. С. Хоревым (1975), который определил его как важную составную часть предложенной им концепции единой системы расселения и выражает иерархичность построенной совокупности поселений разного уровня. В качестве одного из ключевых понятий каркасный подход использовал в своих работах И. М. Маергойз (1981, 1987). Опорный каркас (ОК) расселения состоит из узловых и линейных элементов. Узлы ОК – это города и агломерации. Они выполняют многообразную роль в территориальной организации общества, в частности в территориальной структуре хозяйства (Лаппо, 1997). Узлы ОК выполняют три основные функции: районообразующая и районоорганизующая роль (узлы выступают в качестве региональных столиц); роль факторов взаимодействия (выступают в качестве фокусов внутрирайонных связей: сбор и переработка продукции, транспортные узлы, и т. д.), от них зависит

рационализация межрайонного взаимодействия; освоенческая роль (очень важна в странах, располагающих огромными, еще не вовлеченными в использование ресурсными территориями). Линейные элементы ОК составляют магистрали (транспортные линии, имеющие высокий технический уровень и большую провозоспособность) и полимагистрали (возникают в результате следования общей трассой нескольких видов транспорта) (Полян, 1988). Развиваясь, ОК рационализирует территориальную структуру хозяйства и расселение, отражает и определяет существенные изменения в расселении: преодолевается аморфность расселения (с линейно-узловой структурой), усиливается системность (оси расселения формируются за счет транспортных линий). Под «каркасным эффектом» понимается совокупность тех положительных результатов экономического и социального характера, которая обусловлена деятельностью ОК как остова территориальной организации жизни общества. Формирование и функционирование ОК вызывает цепную реакцию и дает возможность получить дополнительный экономический, социальный и экологический выигрыш (Лаппо, 1997).

Полусредние города в вышеописанных моделях систем расселения выполняют разные функциональные роли. Это зависит в первую очередь от их экономико-географического положения и специализации. В таблице 4 представлены основные концепции систем расселения и место полусредних городов в них.

Таблица 4

Место полусредних городов в концепциях региональных систем расселения

№ п.п	Тип системы расселения	Место полусредних городов в системах расселения
1	Теория Центральных мест	Центры экономических районов, производственные и промышленные центры
2	Центр-периферия	Центры полупериферии и периферии
3	Агломерационная	Города-спутники
4	Линейная	Промышленные, транспортные центры, центры обслуживания
5	Полосно-узловая	Промышленные центры, транспортные центры, туристические и культурные центры.
6	Единая система расселения	Центры внутриобластных социально-экономических районов, транспортные, промышленные узлы.

Источник: составлено автором.

Несмотря на многообразие моделей систем расселения, не все из них встречаются в чистом виде. Системы расселения в XXI в. получили сильную региональную дифференциацию. На рисунке 8 показаны типы систем расселения в Европе.

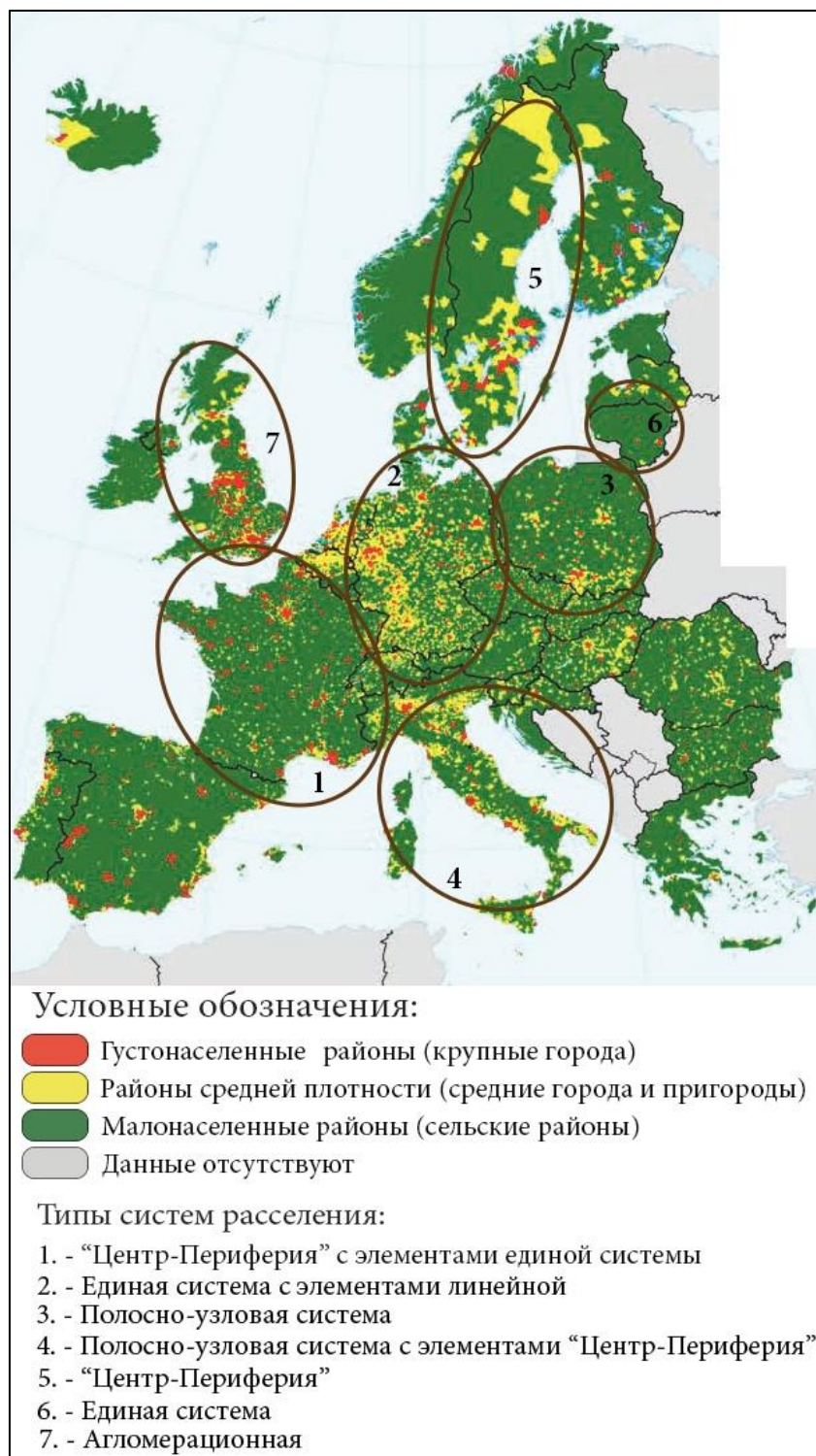


Рисунок 8 – Современные системы расселения в Европе

Источник: модернизировано автором на основе Lewis et al., 2014.

Из рисунка 8 видно, что в странах Европы в современных условиях формируются чаще всего смешанные модели систем расселения.

Концепция системы расселения «центр – периферия» реализуется в полной мере в развивающихся странах и странах третьего мира. В развитых странах концепция «центр – периферия» начинает трансформироваться в концепцию Единой системы расселения через переток определенных групп населения (условный средний класс) и частично промышленного производства из крупных городов в средние и малые города. В сочетании с деурбанизацией в отдельных случаях эта трансформация приводит к формированию условно новой системы расселения, представляющей собой некий симбиоз концепций «центр – периферия» и «единой системы расселения», и в зависимости от развитости территории выделяется преобладание той или другой концепции.

1.3. Полусредние города в системах расселения субъектов Северо-Запада РФ

В теории и практике социально-экономическом микрорайонирования внутриобластные социально-экономические районы являются высшим уровнем микрорайонов, выделяемых в мезорегионах (в России уровень мезорегионов составляют субъекты РФ). Предполагается, что они играют важную роль в культурно-бытовом обслуживании значительных частей мезорегионов (Колотиевский, 1967; Мересте, Ныммик, 1984; Хорев, 1975, 1984; Шарыгин, 1992). Их центрами часто являются не только большие и средние, но и полусредние города.

В качестве характерного примера на рисунке 9 показаны внутриобластные социально-экономические районы, выделенные нами на Северо-Западе России (здесь и далее Северо-Запад понимается «в узком смысле» – в составе Санкт-Петербурга, Ленинградской, Новгородской, Псковской и Калининградской областей). Основанием к их выделению стал анализ внутриобластных транспортных маршрутов и региональных схем территориального планирования субъектов РФ.

Из 18 полусредних городов Северо-Запада только 8 являются центрами внутриобластных социально-экономических районов, которых нами выделено 15.

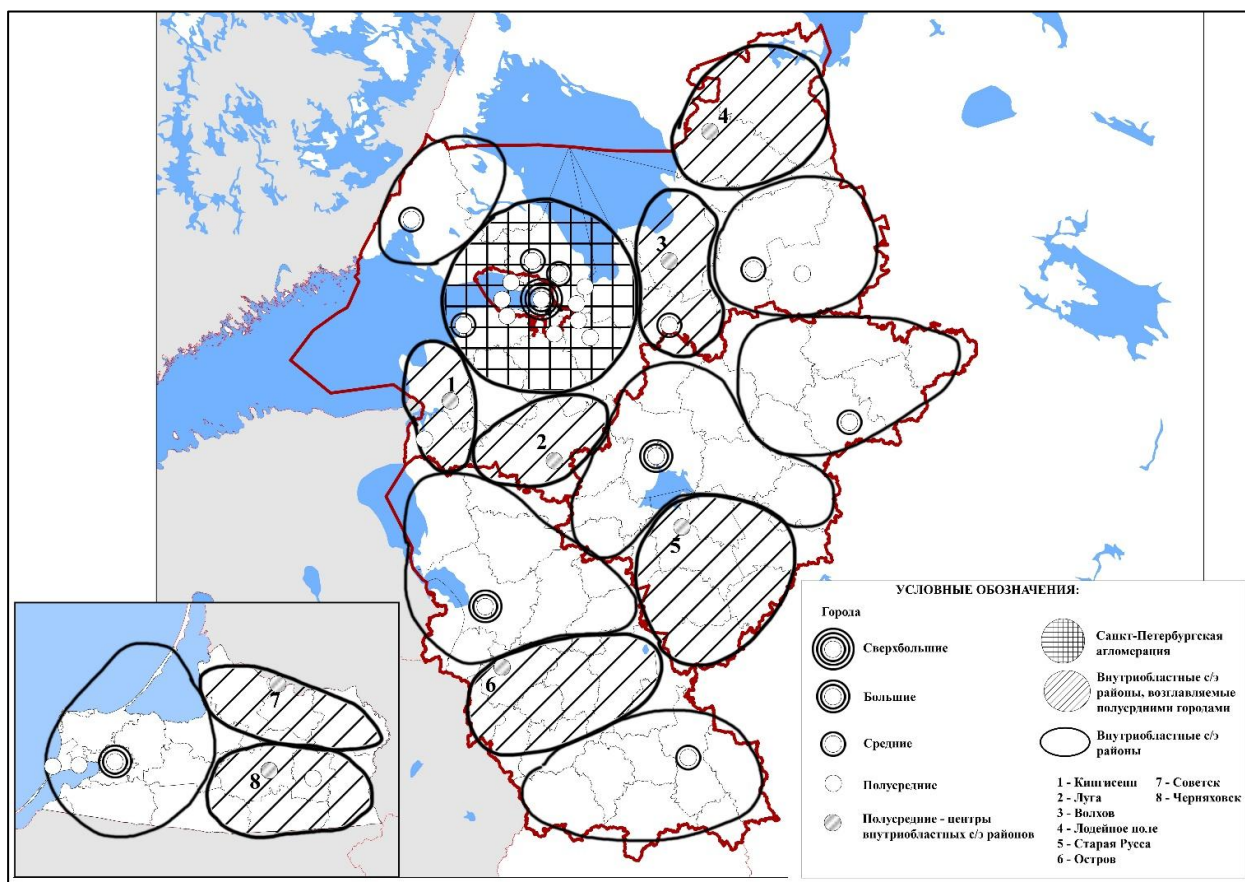


Рисунок 9 – Внутриобластные социально-экономические районы в субъектах Северо-Запада РФ

Источник: составлено автором.

Можно заметить, что в Ленинградской области четыре полусредних города (Кингисепп, Луга, Волхов и Лодейное поле) являются центрами внутриобластных социально-экономических районов. В Калининградской области – два (Черняховск и Советск). В Новгородской области – один (Старая Русса), в Псковской области – также один (Остров).

В четырех внутриобластных районах центрами являются большие города и в трех – средние. Кроме того, окружающая Санкт-Петербург территория, в составе которой насчитывается 4 средних и 5 полусредних, а также ряд малых городов, отнесена к Санкт-Петербургской городской агломерации, которая в определенной мере тоже может рассматриваться как такой район.

К сожалению, во всех полусредних городах, являющихся центрами внутриобластных социально-экономических районов, за 2006 – 2016 гг. численность населения сократилась (таблица 5). Это сильно затрудняет выполнение ими функций культурно-бытовых центров социально-экономических районов, поскольку усложняет комплексное развитие сети предприятий и организаций, обеспечивающих производство рыночных и нерыночных услуг не только для населения города, где они размещаются, но и для всей окружающей территории.

Таблица 5

**Динамика численности населения полусредних (по состоянию на 1.01.2016 г.)
городов Северо-Запада, 2016 – 2016 годы**

Область	№ п/п	Город	Численность населения, тыс. человек			
			01.01.2006	ВПН – 2010*	01.01.2016	2016 в % к 2006
Ленинградская	1	Кингисепп*	50,5	48,7	47,7	94,5
	2	Волхов	45,9	47,3	45,6	99,3
	3	Тосно	37,1	39,1	38,3	103,2
	4	Луга	39,4	36,4	36,1	91,6
	5	Сланцы	35,8	33,6	33	92,2
	6	Кировск	23,6	25,6	25,7	108,9
	7	Отрадное	21,5	23,9	25,2	117,2
	8	Коммунар	17,3	20,3	21,8	126,0
	9	Никольское	17,2	19,3	21,3	123,8
	10	Пикалево	22,4	21,6	20,5	91,5
	11	Лодейное Поле	22,3	21,1	20	89,7
Итого			333	336,9	335,2	100,7
Новгородская	12	Старая Русса	34,2	31,8	29,5	86,3
Псковская	13	Остров	24,3	21,7	20,7	85,2
Калининградская	14	Советск	43,1	41,7	41	95,1
	15	Черняховск	41,7	40,5	37	88,7
	16	Балтийск	33,3	32,7	33,2	99,7
	17	Гусев	28	28,3	28,2	100,7
	18	Светлый	21,8	21,4	22	100,9
Итого			167,9	164,6	161,4	96,1
Всего			559,4	555	546,8	97,7

Примечание: жирным шрифтом выделены центры внутриобластных социально-экономических районов.

Источник: Составлено автором на основе данных: Регионы России. Основные социально-экономические показатели городов // Федеральная служба государственной статистики РФ. URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/region/reg_gor16.pdf

В Псковской и Новгородской областях сократилось население не только полусредних, но и абсолютно всех городов, кроме областных центров, где оно возросло. В Ленинградской области увеличивалось число жителей главным образом в пригородной зоне Санкт-Петербурга и городах, обслуживающих трансграничные связи (Выборг, Приморск). В Калининградской области возрастает население в областном центре и его пригородной зоне (включая курортные города на морском побережье). Но главным центром роста на Северо-Западе России является Санкт-Петербург. Процесс поляризации расселения прослеживается весьма отчетливо.

В областных системах расселения многие полусредние города являются многофункциональными и могут совмещать несколько функций в социально-экономическом обеспечении и обслуживании территории, входящей в зону их влияния (таблица 6). При этом наиболее выраженные функции этих городов определяют тенденции их развития и развития прилегающих территорий.

Все полусредние города Северо-Запада подразделяются на следующие функциональные типы:

1. Центры внутриобластных социально-экономических районов (Кингисепп, Луга, Волхов, Лодейное Поле, Старая Русса, Остров, Советск, Черняховск). Все эти города являются центрами муниципальных образований второго уровня и имеют соответствующую социальную инфраструктуру (учреждения образования, здравоохранения, культуры и т.д.). Некоторые из них имеют также промышленную (Советск, Черняховск) и почти все – важную транспортную функцию, поскольку обладают выгодным экономико-географическим положением. Кингисепп, Советск, Остров выполняют трансграничные функции, Старая Русса – курортно-рекреационные.

2. Города-спутники сверхбольшого города Санкт-Петербурга и больших с промышленными, транспортными и административными функциями (Волхов, Тосно), с промышленными функциями – Кировск, Никольское, Отрадное, а также Светлый с промышленными и транспортными функциями, город-спутник большого города – областного центра Калининграда.

3. Промышленные пункты и центры (Пикалево, Коммунар), то же с административными функциями (Сланцы).

4. Центры инновационного развития (Гусев).

5. Центр оборонного значения – военно-морская база Балтийск.

Таблица 6

**Функции полусредних городов в системах
расселения областей Северо-Запада**

Субъект РФ	Полусредний город	Функции полусредних городов*								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ленинградская область	Кингисепп	+		+			+		+	
	Волхов	+		+	+			+	+	
	Тосно		+	+	+				+	
	Луга	+		+					+	
	Сланцы			+	+					
	Кировск		+	+						
	Отрадное		+							
	Коммунар				+					
	Никольское		+		+					
	Лодейное поле	+		+						
	Пикалево				+					
Калининградская область	Советск	+		+			+		+	
	Черняховск	+		+	+				+	
	Гусев			+	+	+			+	
	Светлый		+		+					
	Балтийск								+	+
Новгородская область	Старая Русса	+		+				+	+	
Псковская область	Остров	+		+			+	+	+	

Источник: составлено автором.

*Условные обозначения:

1 – центры внутриобластных социально-экономических районов;

2 – города-спутники больших и сверхбольших городов;

3 – центры муниципальных образований второго уровня;

4 – промышленные города;

5 – центры инновационного развития;

6 – города, выполняющие функции приграничного и трансграничного взаимодействия;

7 – центры туристско-рекреационных зон;

8 – транспортные узлы;

9 – центры оборонного значения;

+! – наиболее выраженная функция города в системе расселения.

Динамика численности населения полусредних городов зависит от их функционального типа (так, наиболее быстро растет число жителей в промышленных городах-спутниках Санкт-Петербурга: Кировск, Никольское, Отрадное). Но главную роль играет размер и географическое положение населенного пункта. Расположенные на периферии регионов города обычно наиболее быстро теряют население. В целом же во всех полусредних городах Северо-Запада за десятилетие (2006 – 2016 гг.) численность населения сократилась на 2,3%. За то же время в Санкт-Петербурге она возросла на 14%, в больших городах – областных центрах – на 6%, в средних городах – на 4%, в малых городах сократилась на 6%.

В полусредних городах, являющихся центрами внутриобластных социально-экономических районов, численность населения снизилась на 8%. Это связано с их преимущественно периферийным положением (см. рисунок 11). В связи с важной ролью таких центров в социально-культурном развитии территории требуются первоочередные меры по поддержке их развития со стороны как региона, так и Федерального Центра.

1.4. Новые функции и факторы развития полусредних городов в России в конце 20 – начале 21 века

Исследуя небольшие по численности города, в том числе полусредние, целесообразно применять типологию по функциональным признакам, которая отражает значение этих городов в народохозяйственном аспекте, а также определяет градообразующие и градообслуживающие отрасли. Функциональная типология, предложенная Б.С. Хоревым, основана на характере занятости населения. Согласно этой типологии выделяется шесть типов городских поселений: многофункциональные разностороннего развития, промышленные и промышленно-транспортные центры, местные организующие центры, транспортные, оздоровительные и прочие (Хорев, 1975). Полусредние города в своем большинстве являются по типу местными организующими центрами, выполняя функции обслужи-

вания прилегающих территорий, представляют собой так называемые «малые столицы». В своих работах Э. В. Кнобельсдорф (1957), Е. Н. Питюрено (1977) и Б. С. Хорев (1975) проводят типологию городов по функционально-генетическим признакам, учитывая при этом экономические критерии, а также происхождение городов и их современные функции.

Развитие городов и окружающих их территорий происходит в системе, где город выступает в качестве ведущего локомотива развития прилегающей к нему территории. Н. Н. Баранский называет города «командным составом страны», которые являются ее организующими центрами в развитии хозяйства, культуры, политико-административных функций. По транспортным, производственным, культурным, административным, торгово-распределительным и другим функциям осуществляется привязка городов к прилегающей территории, в которой эти города являются центрами тяготения.

Роль городов как районоорганизующих центров напрямую зависит от их величины и наиболее четко выражена в экономических районах низшего ранга. (Дмитриевский, 1990). В отечественной экономико-географической науке в 60-х-70-х гг. появились исследования Э. В. Кнобельсдорфа (1967), Н. И. Коржова (1961), Б. С. Хорева (1971), Г. М. Смидовича (1979), которые рассматривают города как районоорганизующие центры, взаимодействующие со всеми элементами системы расселения, при этом основой взаимодействия являются производственные связи. Таким образом, в современных условиях изучение функциональных особенностей и различий малых и средних городов представляет интерес и является актуальным.

Европейская часть России является высокоурбанизированной территорией, большую часть населенных пунктов которой составляют малые и средние города. В функциональном плане роль административных районообразующих центров (по Б. С. Хореву, муниципальных округов) в России выполняют средние города с численностью населения от 50 до 100 тыс. жителей. В условиях системы расселения эксклавного региона (Калининградская область) и некоторых систем расселе-

ния северных регионов России, города с населением менее 50 тыс. жителей, хоть и являясь де-юре малыми городами, де-факто играют роль средних, поскольку обладают всеми функциональными признаками, присущими средним городам.

В странах Центральной и Северной Европы, преимущественно в регионе Балтийского моря, большинство городов, формирующих системы расселения, насчитывают от 20 до 50 тыс. жителей (Официальная статистика Европейского Союза). Европе эти города называют средними, либо малыми средними (в таких странах, как Германия, Польша, Швеция, и др.). Эти города выполняют все функции, присущие средним городам, являются организующими центрами административных районов второго уровня (Саттервэйте, Таколи, 2003).

Полусредние города в региональных системах расселения Российской Федерации и ряда Европейских стран региона Балтийского моря играют роль средних городов, организующих центров, глав административных районов. В функциональном отношении полусредние города делятся на однофункциональные и многофункциональные (Хорев, 1967). Это зависит от ряда факторов, главным образом от территориального содержания функций и экономико-географического положения города. Как типичные малые города одни однофункциональные полусредние города выполняют функцию промышленных, транспортных центров, а другие являются центрами непроизводственных функций (наукограды, туристические центры). Однако в большинстве своем полусредние города в системах расселения играют роль многофункциональных центров, в том числе глав административных районов, не даром данная категория городов была выделена из разряда малых в разряд полусредних. Кроме того, в ряде регионов полусредние и малые города, являясь приграничными, выполняют функции узлов приграничного сотрудничества (города Калининградской области, Дальнего Востока, и других приграничных регионов России).

Необходимо отметить, что большая часть населения региона Балтийского моря проживает в малых и средних городах или в сельской местности в непосредственной близости от города. В регионе существует лишь незначительное число

больших мегаполисов. Регион Балтийского моря характеризуется также большими по площадям отдалёнными территориями, которые находятся в основном в его северной части. Малые и средние города стран региона Балтийского моря являются двигателями экономического и социального развития, образуют транспортные узлы и развязки, выступают центрами административных районов. Системы расселения стран Западной Европы (Польша, Германия, Швеция, Литва) схожи с системами расселения Северо-Запада России и Калининградской области. И полусредние города в системах расселения этих территорий имеют схожие функциональные назначения. Однако тип систем расселения в странах Западной Европы в отличие от Калининградской области преимущественно отвечает принципам концепции Единой системы расселения, нежели концепции «центр – периферия», преобладающей в России, и в частности в Калининградской области, которая предполагает использование малых и полусредних городов как ресурсных центров для крупных и крупнейших городов и городских агломераций.

В конце XX – начале XXI в. в связи с изменением политической карты мира (распад СССР и образование ряда новых государств) многие города обрели статус приграничных, а границы при этом разделили близкие по культуре и родственным отношениям народы. Приграничные регионы обеспечивают взаимные связи торгово-экономического и социального характера, решают общие проблемы в культурной сфере и сфере охраны окружающей среды. Приграничное сотрудничество использует ресурс различия соседних стран с целью заимствования лучшего практического опыта в различных сферах, а также получения новых знаний в области сотрудничества и регионального развития (Вардомский, 2008).

После распада СССР у России образовались государственные границы с большинством бывших республик, среди которых страны Балтии (Литва, Латвия, Эстония), Украина, Беларусь, Казахстан, и др. Кроме того, в связи с переходом от плановой экономики к рыночной трансформировались цели приграничного сотрудничества России с азиатскими странами, в частности с Китаем. Отдельно следует отметить образование эксклава России – Калининградской области, которая оказалась окружена странами, вошедшими в ЕС и не имеет общей границы с Рос-

сийской Федерацией.

Главными центрами приграничного сотрудничества, несомненно, являются крупные и средние города – центры приграничных регионов, областей. Однако приграничные области, будучи вовлеченными в приграничное сотрудничество, автоматически вовлекают в него малые и полусредние города, находящиеся на приграничной территории. Таким образом, полусредние города, расположенные в приграничных субъектах Российской Федерации, приобретают новые функции в региональных системах расселения – приграничного и трансграничного взаимодействия.

В России функции приграничного и трансграничного взаимодействия выполняют в той или иной мере 26 полусредних городов. Эти города расположены в субъектах РФ, имеющих общие границы с другими государствами. Некоторые субъекты РФ, как, например, Северо-Западный Федеральный округ, имеют границы с пятью соседними государствами (Финляндия, Эстония, Латвия, Литва, Польша). Здесь, соответственно, сосредоточено наибольшее количество полусредних городов с функциями приграничного и трансграничного взаимодействия. В таблице 7 представлены полусредние города России, вовлеченные в приграничное сотрудничество.

Одной из форм приграничного и трансграничного сотрудничества в европейской части России, в рамках которой активно вовлекались полусредние города и муниципальные образования приграничных территорий, являются еврорегионы – сообщества приграничного и трансграничного сотрудничества европейских стран, создаваемые на принципах субсидиарности для решения совместных задач в сфере образования, культуры, экономики, транспорта и др. (Яровой, 2007). Особенности приграничного и трансграничного сотрудничества регионов России подробно рассматривалось в работах В.С. Корнеевца (2007), Г.М. Федорова (2008, 2016), Ю.М. Зверева (2008), Н.М. Межевича (2012), А.В. Беловой (2010) и др. Другим важным инструментом приграничного сотрудничества являются совместные программы добрососедства и партнерства, такие как Интеррег, ТАСИС и другие, усилившие и развившие функции приграничного и трансграничного взаимодействия полусредних городов приграничных регионов России.

Полусредние города России в приграничном сотрудничестве

Полусредний го- род РФ	Субъект РФ	Федеральный округ РФ	Страна-партнер
Костомукша	Республика Карелия	Северо-Западный	Финляндия, Эстония, Польша, Латвия, Литва, Германия, Швеция, Дания, Бе- ларусь.
Кондопога			
Сегежа			
Остров	Псковская область		
Сланцы	Ленинградская об- ласть		
Кингисеп			
Волхов			
Кировск			
Коммунар			
Луга			
Никольское			
Пикалево			
Тосно	Калининградская об- ласть		
Советск			
Черняховск			
Гусев			
Балтийск			
Светлый			
Валуйки	Белгородская область	Центральный	Украина (приоста- новлено с 2014 г.)
Ершов	Саратовская область	Приволжский	Казахстан
Соль-Илецк	Оренбургская область		
Карталы	Челябинская область	Уральский	
Славгород	Алтайский край	Сибирский	
Дальнеречинск	Приморский край	Дальневосточный	КНР
Лесозаводск			

Источник: составлено автором.

Отметим, что не все полусредние города, вовлеченные в приграничное и трансграничное сотрудничество, являются центрами приграничного сотрудничества. Большинство городов выполняют эти функции наряду со своей основной ролью в региональной системе расселения. В большей мере можно говорить о центрах приграничного и трансграничного сотрудничества для тех полусредних городов, которые помимо сотрудничества с соседними государствами в сфере развития экономики, социальных, культурных, образовательных связей, также являются пограничными пунктами пропуска, и в стратегиях развития которых приграничное сотрудничество играет значительную роль.

В современных экономических условиях и преимущественного господства системы расселения в соответствии с концепцией «центр – периферия», полусредние и малые города характеризуются тенденцией сокращения промышленного потенциала и, как следствие, оттоком трудоспособного населения в более крупные города. В то же время многие полусредние города играют важную роль в социально-экономической, культурной, политической жизни России. По мнению О.А. Строевой (2014), малые и полусредние города постепенно вновь становятся фундаментом развития промышленной сферы России, и для создания в них благоприятного инвестиционного климата необходимо произвести качественные изменения, которые заключаются в переносе производства из крупных городов в полусредние и малые. Кроме того, для выживания малые и полусредние города вынуждены производить переориентацию промышленного производства, внедрение новых наукоемких технологий. Не все полусредние города характеризуются наличием крупного промышленного сектора, и следовательно, внедрение инновационных технологий и переориентация производственных мощностей как фактор развития характерен не для всех полусредних городов. Однако функции инновационных центров полусредние города могут приобрести и путем создания в них инновационных образовательных и научных центров, технопарков (Сколково), формирования новых технологичных объектов туристской инфраструктуры в городах-курортах и др. Под инновационным развитием полусредних и малых городов мы понимаем использование и внедрение в экономику городов последних до-

стижений в науке и технике, новшеств в управленческой и организационной сферах, которые влияют на развитие производительных сил, воспроизводство и конкурентоспособность продукции, как на региональном уровне, так и на национальном. Формирование в полусредних и малых городах инновационных функций есть «создание нового организационного формата в новый постиндустриальный период развития человеческих экономических взаимоотношений и главный механизм, который призван корректировать недостатки и улучшить развитие региона, в том числе вовремя используя нужные управленческие решения» (Шичкина, 2011, с. 78–82).

Необходимо отметить, что процесс переориентации полусредних городов на инновационную сферу хозяйства должен иметь планово-целевой характер, с учетом специфики положения города и его специализации. Так, например, некоторые полусредние города Московской области, такие как Троицк, имеющие своей специализацией развитие науки, стали центрами развития инноваций в научно-технической сфере, развивая бизнес-инкубаторы. Город Гусев Калининградской области идет по пути развития промышленного инновационного центра и т.д. При этом важно иметь в виду, что город в полной мере становится инновационным через 10 – 15 лет, а не через 2 – 3 года после начала внедрения инноваций, так как требуется время для получения результатов после проведенных мероприятий.

Подводя итоги данного раздела, можно сделать вывод, что новые функции полусредних городов, такие как центры трансграничного и приграничного взаимодействия, инновационные центры характерны в основном для России и частично для постсоветских стран, поскольку в силу смены политического и экономического порядка полностью поменялся курс развития территорий. В странах ЕС такие функции у полусредних городов считаются традиционными наряду с другими функциями, характерными для этой категории городов в региональных системах расселения.

ГЛАВА 2. МЕСТО ПОЛУСРЕДНИХ ГОРОДОВ В СИСТЕМЕ РАССЕЛЕНИЯ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

В данной главе описываются особенности формирования и современного состояния системы расселения Калининградской области и места полусредних городов региона в современной системе расселения. Показаны проблемы, связанные с диспропорцией системы расселения Калининградской области. Кроме того, в данной главе анализируется опыт Литовской республики как пример одного из путей активизации роли малых городов, который может быть реализован в Калининградской области.

2.1. Особенности формирования системы расселения Калининградской области в период с середины XX века до 2016 года

Калининградская область насчитывает 21 город, 2 поселка городского типа и 1071 сельских населенных пунктов. При этом 18 % населения области сосредоточено в полусредних городах. В областном центре городе Калининграде сосредоточено 45 % населения, 14 % – в малых городах и поселках городского типа, и 23 % – в сельских населенных пунктах (рисунок 10).

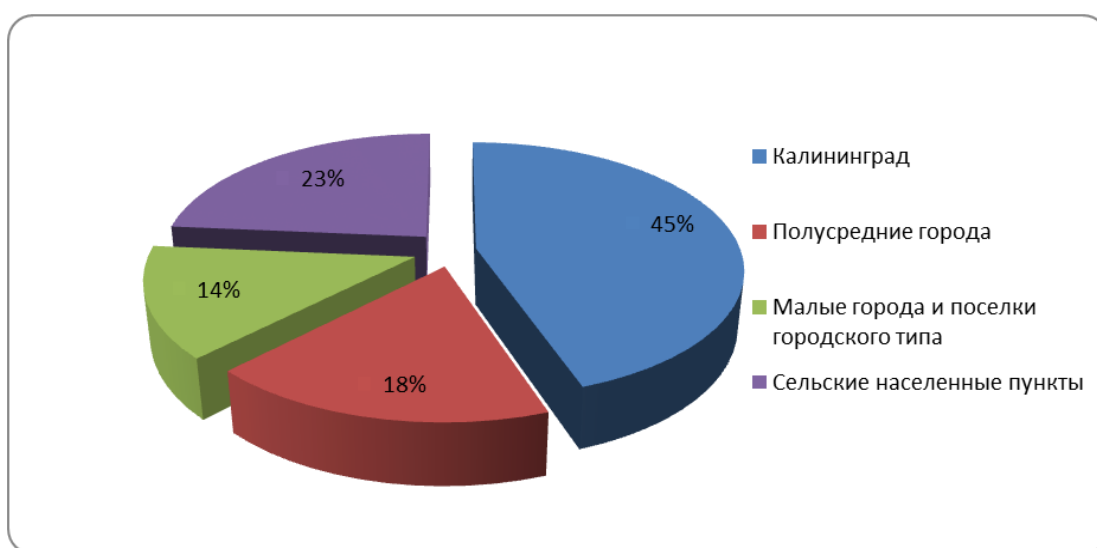


Рисунок 10 – Распределение населения Калининградской области по населенным пунктам разных размеров и типов (на 01.01.2017)

Рассмотренные нами в первой главе концепции региональной системы расселения разрабатывались и апробировались различными авторами применительно к территориям разным по пространственному масштабу и характеру исторического формирования. Для целей нашего исследования, целесообразно проанализировать, какая из рассмотренных выше концепций наиболее четко объясняет особенности формирования системы расселения региона и больше всего подходит для описания современных тенденций в изменении системы расселения Калининградской области. Это позволит сформулировать общие принципы прогноза дальнейшей трансформации региональной системы расселения, что, в свою очередь, является важным условием при пространственном планировании дальнейшего социально-экономического развития Калининградской области.

Система расселения Калининградской области в советский период формировалась в логике концепции единой системы расселения. Отличительными особенностями данной концепции служит скоординированное развитие всей сети населенных пунктов территории, при которой каждый населенный пункт выполняет свои функции в зависимости от размеров, местоположения и собственного социально-экономического потенциала. Скоординированная и, что немаловажно, системная политика развития сети населённых пунктов в духе концепции единой системы расселения на практике находит отражение в одной закономерности. При общем росте численности населения территории расти будет численность подавляющего числа «ключевых» населённых пунктов (и наоборот, при сокращении общей численности территории, будет сокращаться численность большей части населённых пунктов).

В качестве иллюстрации приведем несколько важных фактов. В 1959 г. численность населения Калининградской области составляла 610,8 тыс. человек, при этом в 24 крупнейших населённых пунктах области проживало суммарно 386,2 тыс. человек, что составляло 63,2% от общей численности. Ранжирование населённых пунктов области с указанием численности проживающего в них населения представлены в таблице 8.

**Динамика изменения численности населения крупнейших населённых
пунктов Калининградской области в период 1959 – 1970 годов**

Населённый пункт Калининградской области	1959 год		1970 год		
	Численность населения (тыс. чело- век)	Место	Численность населения (тыс. чело- век)	Изменение численности в 1970 к 1959 году (%)	Место (изменение в рейтинге в 1970 к 1959 году)
Калининград	203,5	1	296,9	145,90	1
Советск	31,9	2	38,5	120,69	2
Черняховск	29	3	33,4	115,17	3
Балтийск	17,3	4	20,3	117,34	5 (-1)
Гусев	14,1	5	22	156,03	4 (+1)
Неман	9,4	6	11,6	123,40	7 (-1)
Пионерский	7,6	7	9,2	121,05	9 (-2)
Гвардейск	7,5	8	10,5	140,00	8
Светлый	7,4	9	14,8	200,00	6 (+3)
Зеленоградский	6,8	10	9,1	133,82	10
Светлогорск	6,7	11	7,7	114,93	11
Мамоново	5,4	12	7,2	133,33	12
Полесск	5,4	13	5,6	103,70	13
Багратионовск	4,4	14	5,5	125,00	14
Янтарный	4,3	15	4,9	113,95	15
Озерск	3,8	16	4,5	118,42	16
Славск	3,8	17	4	105,26	18 (-1)
Железнодорожный	3,3	18	3,6	109,09	20 (-2)
Нестеров	3,2	19	4	125,00	17 (+2)
Краснознаменск	2,8	20	2,9	103,57	22 (-2)
Правдинск	2,7	21	3,3	122,22	21
Гурьевск	2,3	22	3,6	156,52	19 (+3)
Большаково	2	23	2	100,00	24 (-1)
Ладушкин	1,6	24	2,2	137,50	21 (+3)

Источник: составлено автором.

К 1970 г. в данных населённых пунктах суммарно проживало уже 527,3 тыс. человек, что составляло 72% от общей численности населения области. При этом численность населения за это время выросла во всех без исключения населённых пунктах. Средний для данных населённых пунктов рост численности населения за указанный период составил 126,7%. Выше среднеобластного темпы роста в данный период времени характерны для Калининграда, Гусев, Гвардейска, Свет-

лого, Зеленоградска, Мамоново, Гурьевска, Ладушкина. Как видно, значительный рост численности населения был характерен для разных населённых пунктов, обладавших на тот момент различной хозяйственной специализацией, что частично доказывает комплексное развитие региона в тот период времени.

В период с 1970 по 1989 г. население Калининградской области продолжало расти, а система расселения продолжала развиваться в концепции единой системы расселения. Население 23 из 24 населённых пунктов в этот период выросло, сосредоточив к 1989 г. 78,6% численности населения области (527,3 тыс. человек). Единственным населённым пунктом, в котором сократилась численность населения, стал посёлок городского типа Железнодорожный. На наш взгляд, причина произошедшего кроется в изменившихся функциях данного посёлка. До 1963 г. посёлок выполнял функции районного центра одноимённого района. После произошедшего объединения района с Правдинским, часть ранее выполняемых посёлком функций были упразднены, вследствие чего начался процесс оттока населения, приведший к 1989 г. к сокращению численности на 12 % (таблица 9). Примечательно, что средний рост численности населённых пунктов Калининградской области в период с 1970 по 1989 г. сопоставим с показателями прошлого периода и составлял 126,3% (126,7% в период с 1959 по 1970 г.). Выше среднеобластных темпы роста численности населения были характерны для Калининграда, Балтийска, Светлого, Светлогорска, Озерска, Гурьевска, Ладушкина и Краснознаменска. Если сравнивать города - лидеры по росту численности населения за два указанных периода, то можно отметить что из 8 городов только 4 присутствуют и в первой и во второй группе. Этот факт также доказывает комплексность развития сети населённых пунктов Калининградской области в советский период своего формирования, при которой на отдельных этапах развития региона, лидерами становились различные по своей специализации и потенциалу населённые пункты.

**Динамика изменения численности населения крупнейших населённых
пунктов Калининградской области в период 1970 – 1989 годов**

Населённый пункт Калининградской области	1970 год		1989 год		
	Численность населения (тыс. чело- век)	Место	Численность населения (тыс. чело- век)	Изменение численности в 1989 к 1970 го- ду(%)	Место (изменение в рейтинге в 1989 к 1970 году)
Калининград	296,9	1	401,2	135,1	1
Советск	38,5	2	41,8	108,5	2
Черняховск	33,4	3	39,6	118,5	3
Гусев	22	4	27	122,7	5 (-1)
Балтийск	20,3	5	27,07	133,3	4 (+1)
Светлый	14,8	6	21,7	146,6	6
Неман	11,6	7	13,8	118,9	7
Гвардейск	10,5	8	11,9	113,3	8
Пионерский	9,2	9	11,6	126,0	10 (-1)
Зеленоградский	9,1	10	11,5	126,3	11 (-1)
Светлогорск	7,7	11	11,8	153,2	9 (+2)
Мамоново	7,2	12	7,8	108,3	13 (-1)
Полесск	5,6	13	6,8	121,4	14 (-1)
Багратионовск	5,5	14	6,7	121,8	15 (-1)
Янтарный	4,9	15	4,9	100	17(-2)
Озерск	4,5	16	6,2	137,7	16
Нестеров	4	17	4,8	120	18 (-1)
Славск	4	18	4,6	115	19 (-1)
Гурьевск	3,6	19	7,9	219,4	12 (+7)
Железнодорожный	3,6	20	3,2	88,8	22 (-2)
Правдинск	3,3	21	4,1	124,2	20 (+1)
Ладушкин	2,2	21	3,1	140,9	23(-2)
Краснознаменск	2,9	22	3,8	131,0	21(+1)
Большаково	2	24	2	100	24

Источник: составлено автором.

Развитие системы населённых пунктов в рамках концепции единой системы расселения в полной мере эффективно реализовывалась в период планового ведения хозяйства и государственного регулирования всех сфер жизни общества. Это позволяло своевременно менять вектор пространственного развития территории, наделяя те или иные населённые пункты новыми функциями, активизируя различные отрасли экономики или сферы общественной деятельности. В таких условиях происходило более равномерное развитие всей территории, что в полной ме-

ре отражалось и в равномерном росте численность в «ключевых» населенных пунктах.

Переход от планового ведения хозяйства к свободному рынку и частному капиталу в контексте развития системы расселения привел к тому, что на место одних ведущих факторов, влиявших на развитие системы, пришли другие, что нашло прямое отражение на ходе дальнейшего развития системы расселения Калининградской области. С началом рыночных преобразований на систему расселения Калининградской области начали оказывать влияния два важнейших фактора:

- агломерационный фактор с уклоном развития по концепции «Центр-периферия», выраженный в усиленной концентрации ресурсов для развития экономики и общества в крупных городах, при этом более мелкие населенные пункты являются ресурсными центрами для более крупных;

- транспортно-географический фактор, выраженный в усилении фактора выгодного транспортного положения по отношению к ключевым для развития региона транспортным коридорам в силу развития внешних (как международных, так и национальных) экономических и социальных отношений.

Изучение влияния каждого из этих факторов на систему расселения, позволило в свое время сформулировать две концепции развития системы расселения: агломерационная концепция и концепцией поясно-узловой системы расселения.

Агломерационная модель подразумевает, что на первом этапе своего развития активный рост численности населения происходит в центре агломерации (одного или нескольких крупных городов). В последующем вокруг центра также происходит развитие сети населённых пунктов (выраженной как в появлении новых населённых пунктов, так и в росте численности существующих), позволяющие агломерации, с одной стороны, расширять возможности для развития, а с другой – формировать рынки сбыта производимой продукции. Важным результатом развития агломерационной модели становится перераспределение функций внутри важнейших населённых пунктов агломерации, что приводит к последующей специализации населённых пунктов внутри агломерации. При этом специа-

лизироваться населённые пункты могут как на экономических, так и на социальных или институциональных функциях. Применительно к Калининградской области агломерационная модель в силу размеров территории и пространственной организации региона сменилась центр – периферийной моделью. Связано это с тем, что Калининград как единственная крупная агломерация региона оказывает сильное влияние на всю территорию области (выполняет функцию центра). Остальная территория области, различаясь по степени влияния со стороны Калининграда, образует полупериферийные и периферийные пространства. Взаимоотношения между городами и населёнными пунктами формируются таким образом, что более крупные используют меньшие в качестве ресурсов, в том числе внутри агломерации. Таким образом, в границах Калининградской области агломерационная модель развития системы расселения может быть описана и с позиций модели «центр – периферия».

Концепция полосно-узловой системы расселения в ее современном виде была предложена польским географом Б. Малишем, изучавшим в середине прошлого века особенности системы расселения Республики Польша. Как справедливо отмечал сам автор модели, предлагаемая им концепция является, по сути, усовершенствованным вариантом полосной (коридорной) модели системы расселения имеющей давнюю историю¹. Одним из базовых принципов полосно-узловой модели системы расселения является гипотеза о том, что система расселения тесно связана с транспортным каркасом территории, формируемым сетью транспортных коридоров разного уровня. Определенные пространственные функции целесообразно развивать в населённых пунктах занимающих соответствующее положение в полосно-узловой системе расселения. Например, сектора обрабатывающей промышленности лучше развивать в населённых пунктах расположенных на крупнейших транспортных коридорах региона. При этом административные функции, как и весь третичный сектор, целесообразно развивать в населённых

¹ К научным идеям, развивавшим концепцию коридорной модели системы расселения, можно отнести идею линейного города А. Сори-и-Мата (1896), идею динамизированных полос Я. Хмелевского (1936) и идею «полос» городов Уебелла (1969).

пунктах являющихся узлами транспортного каркаса региона, и чем выше уровень развития транспортного узла, тем выше потенциал населенного пункта при прочих равных обеспечивать выполнение административных и управленческих функций.

Если предположить, что система расселения Калининградской области преимущественно развивалась в рамках концепции полосно-узловой модели расселения, то на современном этапе развития (период с 1989 по 2017 г.) наибольший рост численности населения должен был происходить в населённых пунктах, обладающих наилучшей транспортной доступностью.

В связи с этим, прежде чем анализировать, какая из концепций преобладала в процессе развития системы расселения Калининградской области в период после 1991 г., необходимо провести качественную оценку современного транспортного каркаса региона с целью оценки транспортной доступности ключевых населенных пунктов (узлов) Калининградской области.

Оценка транспортного каркаса региона производилась на основе учета всех линейных объектов транспортной инфраструктуры, по которым осуществляется (как на регулярной, так и на не регулярной основе) пассажирское или грузовое сообщение. Линейному объекту в зависимости от категории и степени важности присваивалось определенное количество баллов, а именно:

Автомобильные дороги:

→ Дороги федерального значения или дороги входящие в систему европейских транспортных коридоров – **4 бала.**

→ Дороги регионального значения – **3 бала.**

→ Дороги регионального (муниципального) значения – **2 бала.**

→ Дороги местного значения (с твердым покрытием) – **1 бал.**

Железные дороги:

→ Двухпутные железные дороги – **3 бала.**

→ Однопутные железные дороги, по которым осуществляется регулярное пассажирское сообщение – **2 бала.**

→ Однопутные железные дороги, по которым пассажирское сообщение осуществляется на нерегулярной основе или не осуществляется вовсе – **1 бал.**

Водный транспорт:

→ Морской или внутренний водный порт, осуществляющий регулярное пассажирское сообщение – **3 бала**.

→ Морской или внутренний водный порт, осуществляющий пассажирское сообщение на нерегулярной основе или не осуществляется вовсе – **2 бала**.

→ Прибрежная инфраструктура, дающая возможности для индивидуального плавания (маломерное судоходство) – **1 бал**.

Для ключевых населенных пунктов Калининградской области (районных центров муниципальных образований и крупных поселений) были посчитаны суммы баллов исходя из количества и качества транспортных путей, исходящих из данного населенного пункта. Кроме того, учитывалось какую роль транспортные коридоры играют с точки зрения обеспечения стабильного функционирования базовых отраслей экономики и сфер жизнедеятельности региона. С этих позиций транспортные коридоры можно условно разделить на три класса:

I класс. Транспортные коридоры, обеспечивающие ключевую внешнюю связь региона с основной территорией страны, выход к международным транспортным коридорам, а также связывающие крупнейшие населённые пункты области между собой (обеспечивают основные внутриобластные перевозки населения и грузов).

II класс. Транспортные коридоры, обеспечивающие дополнительные возможности внешней связи региона, а также связывающие крупные населённые пункты области между собой (обеспечивают значимые для региона внутриобластные перевозки населения и грузов).

III класс. Транспортные коридоры, выполняющие исключительно внутриобластную вспомогательную функцию связи между населёнными пунктами области.

Результаты подсчетов представлены на рисунке 11.

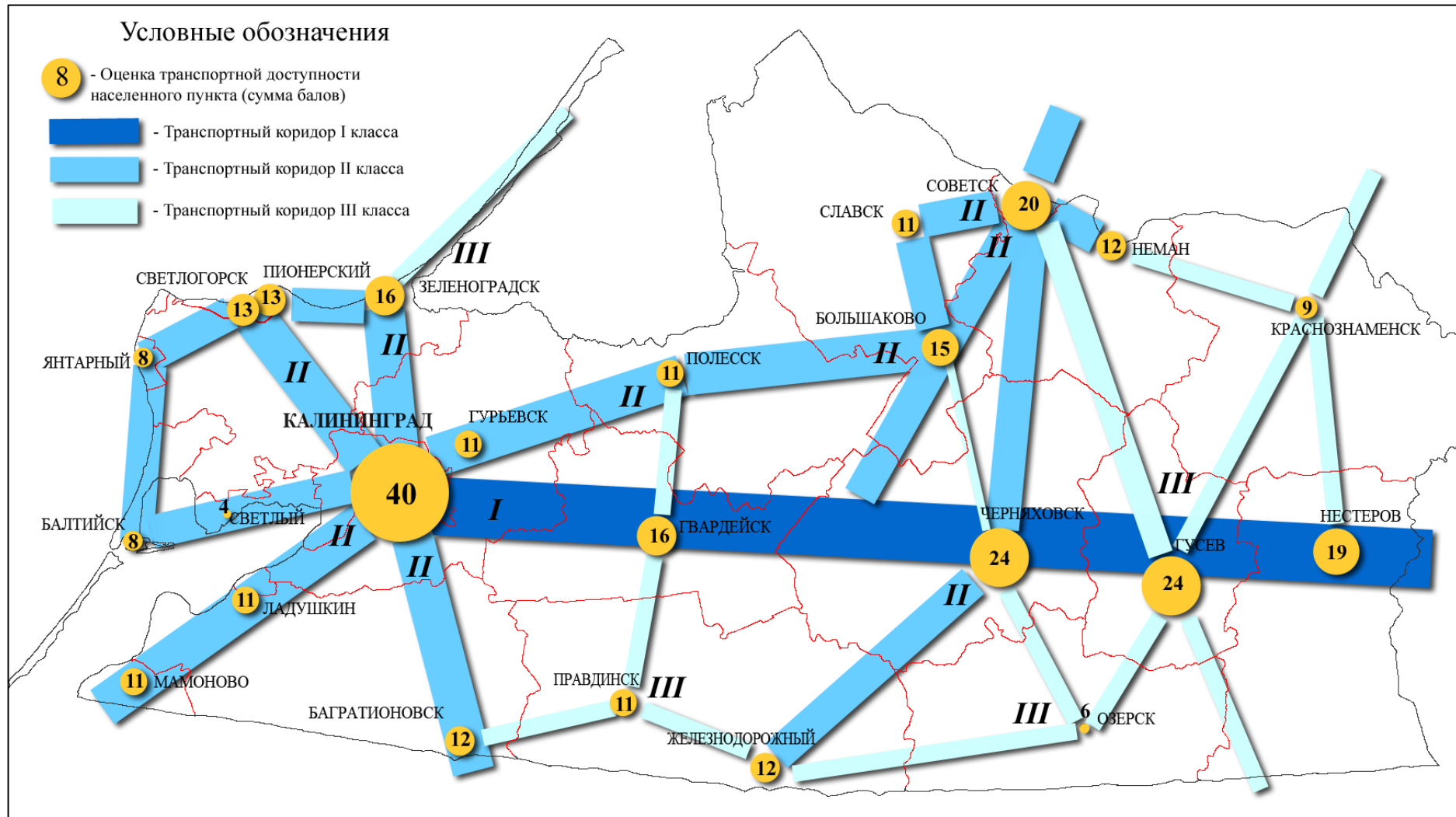


Рисунок 11 – Транспортный каркас и оценка транспортной доступности основных населенных пунктов Калининградской области

Источник: составлено автором.

Наилучшей транспортной доступностью, причём с большим отрывом, обладает административный центр – Калининград (40 баллов), а вот далее можно выделить целую группу городов области, обладающей сопоставимыми результатами, причём полусредние города Черняховск и Гусев имеет равную сумму баллов (24) далее идут города Советск (20 баллов), Нестеров (19 баллов). К третьей группе населённых пунктов, имеющих схожую оценку транспортной доступности, относятся Зеленоградск (16 баллов), Гвардейск (16 баллов) и посёлок Большаково (15 баллов). Почти все остальные населенные пункты региона имеют примерно сопоставимые результаты, в интервале от 13 до 8 баллов. Стоит отдельно отметить, что наихудшая транспортная доступность у города Озерск, имеющего лишь автомобильное сообщение регионального уровня с другими городами области, и города Светлый, имеющего лишь регулярное автомобильное сообщение с городом Калининградом и элементы прибрежной инфраструктуры, позволяющей организовывать прибрежное судоходство. Оценка транспортной доступности всех рассматриваемых населённых пунктов области представлена в таблице 10.

Таблица 10

Оценка транспортной доступности крупнейших населенных пунктов Калининградской области

Населённый пункт	Оценка транспортной доступности (сумма баллов)	Населённый пункт	Численность населения (тыс. человек)	Изменение численности в 2002 к 1989 году(%)	Населённый пункт	Численность населения (тыс. человек)	Изменение численности в 2016 к 1989 году(%)
Калининград	40	Гурьевск	10,9	137,97	Гурьевск	15	189,87
Гусев	24	Балтийск	33,2	122,64	Ладушкин	2,4	129,03
Черняховск	24	Гвардейск	14,5	121,85	Зеленоградский	14,8	128,70
Советск	20	Ладушкин	3,7	119,35	Балтийск	12,4	124,49
Нестеров	19	Черняховск	44,3	111,87	Большаково	4	120,00
Зеленоградск	16	Полесск	7,6	111,76	Калининград	8	114,53
Гвардейск	16	Славск	5,1	110,87	Янтарный	459,5	112,24
Большаково	15	Янтарный	5,4	110,20	Гвардейск	5,5	110,92
Светлогорск	13	Зеленоградский	12,5	108,70	Светлогорск	33,7	105,08
Пионерский	13	Багратионовск	7,2	107,46	Гусев	22	104,44
Неман	12	Правдинск	4,4	107,32	Полесск	28,2	102,94
Железнодорожный	12	Калининград	430	107,18	Мамоново	11,3	102,56
Багратионовский	12	Гусев	28,4	105,19	Правдинск	4,2	102,44
Гурьевск	11	Нестеров	5	104,17	Светлый	40,9	101,38
Ладушкин	11	Советск	43,2	103,35	Советск	2,7	97,85
Мамоново	11	Пионерский	11,8	101,72	Пионерский	7	97,41
Полесск	11	Светлый	21,7	100,00	Черняховск	13,2	93,43
Правдинск	11	Большаково	2	100,00	Славск	11,1	91,30
Славск	11	Краснознаменск	3,7	97,37	Багратионовск	3,2	89,55
Краснознаменск	9	Мамоново	7,4	94,87	Нестеров	4,2	87,50
Янтарный	8	Озерск	5,8	93,55	Железнодорожный	37	84,38
Балтийск	8	Светлогорск	10,9	92,37	Краснознаменск	6	84,21
Озерск	8	Неман	12,7	92,03	Неман	4,2	80,43
Светлый	6	Железнодорожный	2,9	90,63	Озерск	4,2	67,74

Источник: составлено автором.

Возвращаясь к гипотезе о развитии систем расселения Калининградской области в рамках полосно-узловой модели, стоит отметить: если данная гипотеза верна, то начиная с 1991 г. распределение населённых пунктов региона по темпу роста численности населения должно совпадать или иметь прямую корреляцию с распределением населённых пунктов региона по оценке их транспортной доступности. Как наглядно показано в таблице 10, гипотеза о поясно-коридорной модели развития применительно к системе расселения Калининградской области не соответствует действительности. Из десяти городов обладающих наилучшей транспортной доступностью в числе лидеров по росту численности населения по итогам 2002 г. присутствует только Гвардейск, Черняховск и Зеленоградск, а по итогам 2016 г. – только Зеленоградск, Большаково, Калининград и Гвардейск. Лидерами же по росту численности населения среди населённых пунктов области стали города, обладающие средним или низким уровнем транспортной доступности – Гурьевск (11 баллов), Ладушкин (11 баллов), Янтарный (8 баллов), Балтийск (8 баллов).

В связи с этим стоит предположить, что система расселения Калининградской области (особенно в ее западной части) начиная с 1991 г. развивалась в условиях преобладающей агломерационной модели развития, при которой распределение лидеров по росту численности населения прямо коррелируется с удалённостью населённых пунктов от областного центра Калининграда, являющегося безусловным лидером агломерации. В таблице 11 представлено сравнение распределения населённых пунктов региона по удалённости от Калининграда с их распределением по росту численности населения в периоды 1989 – 2002 и 1989 – 2016 гг.

Таблица 11

Распределения крупнейших населенных пунктов региона по удаленности от Калининграда с их распределением по росту численности населения в периоды 1989 – 2002 и 1989 – 2016 годов

Населённый пункт	Расстояние в км.от областного центра	Населённый пункт	Численность населения (тыс. человек)	Изменение численности в 2002 к 1989 году (%)	Населённый пункт	Численность населения (тыс. человек)	Изменение численности в 2016 к 1989 году (%)
Калининград	-	Гурьевск	10,9	137,97	Гурьевск	15	137,61
<i>Гурьевск</i>	<i>7</i>	Балтийск	33,2	122,64	Большаково	2,4	120,00
<i>Гвардейск</i>	<i>26</i>	Гвардейск	14,5	121,85	Зеленоградский	14,8	118,40
<i>Светлый</i>	<i>27</i>	Ладушкин	3,7	119,35	Светлогорск	12,4	113,76
<i>Ладушкин</i>	<i>29</i>	Черняховск	44,3	111,87	Ладушкин	4	108,11
<i>Зеленоградск</i>	<i>32</i>	Полесск	7,6	111,76	Мамоново	8	108,11
<i>Светлогорск</i>	<i>39</i>	Славск	5,1	110,87	Калининград	459,5	106,86
<i>Багратионовск</i>	<i>39</i>	Янтарный	5,4	110,20	Янтарный	5,5	101,85
<i>Балтийск</i>	<i>45</i>	Зеленоградский	12,5	108,70	Балтийск	33,7	101,51
<i>Пионерский</i>	<i>45</i>	Багратионовск	7,2	107,46	Светлый	22	101,38
<i>Полесск</i>	<i>48</i>	Правдинск	4,4	107,32	Гусев	28,2	99,30
Янтарный	50	Калининград	430	107,18	Пионерский	11,3	95,76
Мамоново	53	Гусев	28,4	105,19	Правдинск	4,2	95,45
Правдинск	53	Нестеров	5	104,17	Советск	40,9	94,68
Черняховск	80	Советск	43,2	103,35	Железнодорожный	2,7	93,10
Железнодорожный	89	Пионерский	11,8	101,72	Полесск	7	92,11
Большаково	92	Светлый	21,7	100,00	Гвардейск	13,2	91,03
Славск	106	Большаково	2	100,00	Неман	11,1	87,40
Советск	108	Краснознаменск	3,7	97,37	Краснознаменск	3,2	86,49
Гусев	108	Мамоново	7,4	94,87	Нестеров	4,2	84,00
Неман	120	Озерск	5,8	93,55	Черняховск	37	83,52
Озерск	125	Светлогорск	10,9	92,37	Багратионовск	6	83,33
Нестеров	133	Неман	12,7	92,03	Славск	4,2	82,35
Краснознаменск	154	Железнодорожный	2,9	90,63	Озерск	4,2	72,41

Источник: составлено автором.

Как мы видим, здесь корреляционные связи между показателями значительно выше. Из 10 городов, расположенных в радиусе 50 км от Калининграда, в число лидеров по результатам роста численности населения в период с 1989 по 2020 г. попали сразу 7 городов. При этом самые близкие к Калининграду города демонстрировали и самые высокие темпы роста численности населения, что доказывает агломерационную модель развития системы расселения вокруг города Калининграда в этот период времени. В период с 2002 по 2016 г. лидерами по росту численности населения продолжили оставаться города, расположенные преимущественно вблизи административного центра. В числе городов, которые продемонстрировали рост численности населения в этот период времени, 6 из 11 населенных пунктов расположены в радиусе 50 км от Калининграда.

Как наглядно показывают таблицы 3 и 4, система расселения Калининградской области на современном этапе своего развития (период с 1991 по 2017 г.) формировалась как агломерационная модель с выраженным центр-периферийным влиянием. При этом в период с 2002 по 2017 г. агломерационный эффект Запада области и центра-периферии на востоке только усилился. Если при общем росте численности населения области в период с 1989 по 2002 г. из 24 рассматриваемых нами населённых пунктов сокращение численности населения было характерно только для 6 населенных мест, то по итогам периода 2002 – 2017 г. таких населённых пунктов стало уже больше половины (14). При этом общая численность населения области в этот период времени продолжала расти.

Результаты анализа представленных данных позволяют сделать обоснованный вывод о том, что на своем современном этапе развития (период с 1989 по 2017 г.) система расселения Калининградской области развивается по двум концептуальным моделям расселения: агломерационной на Западе, где центром притяжения является Калининград, и центр-периферийной на востоке и севере, где центрами являются полусредние города Черняховск и Советск, а более мелкие города и населенные пункты формируют ресурсную периферию этих городов. При этом под агломерационное воздействие города Калининграда попадает вся область, в том числе наиболее удаленная восточная часть региона. Все населенные

пункты в пределах Калининградской агломерации «в чистом виде» (на Западе области) развиваются в качестве периферии областного центра, являясь ее ресурсными центрами в том или ином виде. Полусредние города Черняховск, Советск и Гусев, обладая выгодным транспортно-географическим положением, экономическим и социальным потенциалом для развития, на современном этапе своего развития являются периферией Калининградской городской агломерации. Выступая поставщиком многообразных, в том числе трудовых ресурсов для города Калининграда, данные полусредние города слабо используют собственные возможности для социально-экономического развития. В таких условиях перед ними стоит задача поиска новых факторов и возможностей для своего развития, коими могут стать возможности международного сотрудничества, инновационные технологии или локальные экономические зоны, которые будут способствовать развитию сбалансированной системы расселения региона в соответствии с принципами концепции единой системы расселения.

2.2. Роль малых и полусредних городов в системе расселения Калининградской области

Как было наглядно продемонстрировано в предыдущих параграфах, современная система расселения Калининградской области на современном этапе своего функционирования развивается под воздействием концепции «центр – периферия». В таких условиях происходит усиление дисбаланса системы расселения, усиливается роль областного центра – Калининграда и пригородных к центру территорий – и снижается уровень социально-экономического развития периферийных и полупериферийных территорий. Система расселения Калининградской области характеризуется мелкоселенностью и имеет дисбаланс урбанизированных территорий в пользу прибрежных территорий. Для решения проблем регионального развития и сбалансированной социально-экономической ситуации в пределах периферийных территорий Калининградской области более применима концепция единой системы расселения, по которой каждый населенный пункт в рам-

ках системы взаимосвязан, и каждому населенному пункту отводится своя функциональная роль (Белова, 2011).

Система расселения Калининградской области представлена небольшими городскими и сельскими населенными пунктами. В регионе выделяется пять полусредних городов с числом жителей от 20 до 50 тыс. человек, которые выполняют функции средних городов в региональной системе расселения. Это Советск (40,98 тыс. жителей), Черняховск (37,03 тыс. жителей), Балтийск (33,2 тыс. жителей), Гусев (28,2 тысяч жителей) и Светлый (22,01 тыс. жителей) (Калининградская область в цифрах, 2016). Из городов, формирующих урбанизированные зоны, можно выделить три полусредних города (Советск, Черняховск и Гусев) и Калининград, а также Балтийск и Светлый, которые составляют часть Калининградской агломерации и являются своего рода ее «осью» (Федоров, 2008). Доля полусредних городов в общем количестве городов области составляет 23,8 %. Доля полусредних городов в городском населении составляет 21,68 %, а если исключить Калининград, то среди 20 городов Калининградской области – 56,64 % (Калининградская область в цифрах, 2016).

Система расселения Калининградской области не сбалансирована и носит однополярный характер, то есть в западной части области, на территории Калининградской агломерации, занимающей более четверти территории области, сосредоточено 70 % жителей региона. Плотность населения в пределах Калининградской агломерации в среднем составляет от 262 до 512 чел./ км² (рисунок 12).

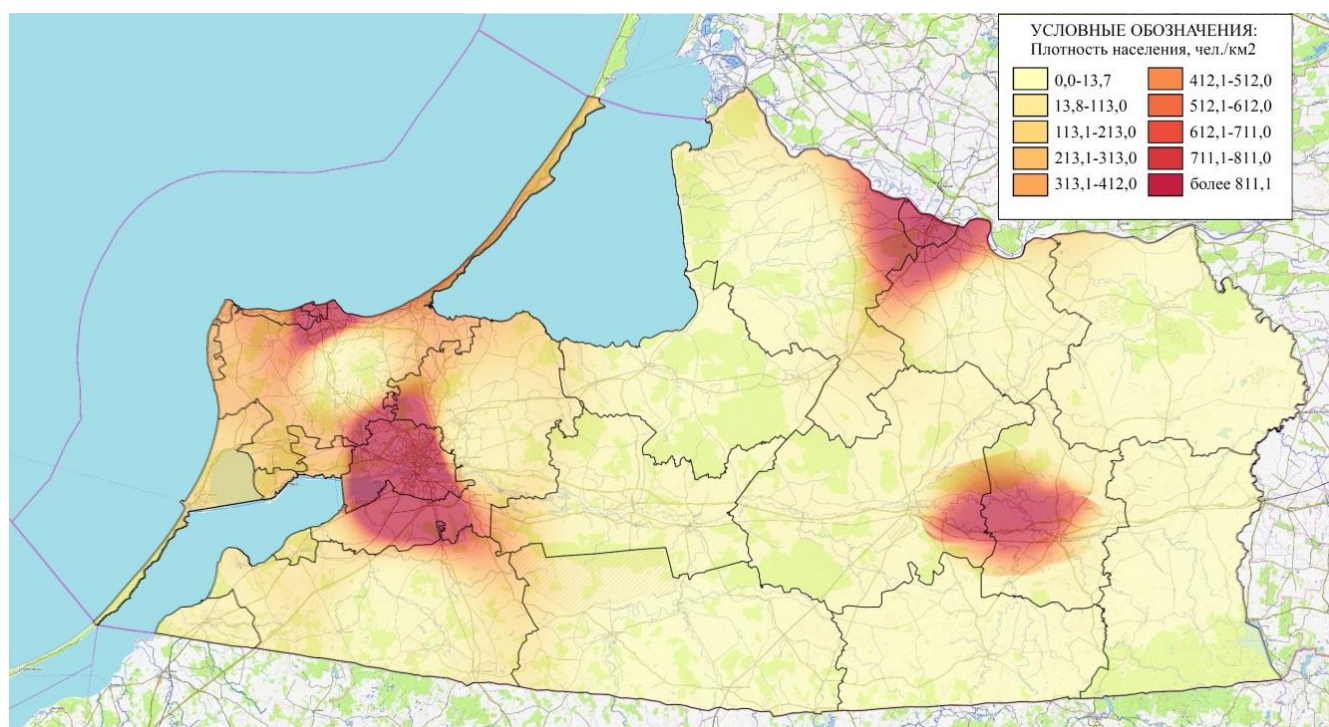


Рисунок 12 – Плотность населения Калининградской области

Источник: составлено автором.

По данным территориального органа Федеральной службы госстатистики по Калининградской области (на 01.01.2017) на западной части территории Калининградской агломерации сосредоточено 695,4 тыс. человек городского населения, в то время как на остальную часть области приходится 281 тыс. человек. На территории области только один крупный город – областной центр Калининград с населением 467,3 тыс. человек (Калининградская область в цифрах, 2017).

Следует отметить, что такая диспропорция населения создает ряд проблем, связанных с увеличением плотности населения и очень высокой антропогенной нагрузкой. Как видно из рисунка 13, Калининградская агломерация является полюсом сосредоточения хозяйства и населения области. Между тем большая часть населенных пунктов Калининградской области – это сельские поселения, малые и полусредние города. Полусредние города (Советск и Черняховск) замыкают на себя обслуживание находящихся в их зоне влияния населенных пунктов. Балтийск и Светлый замыкаются на Калининград.

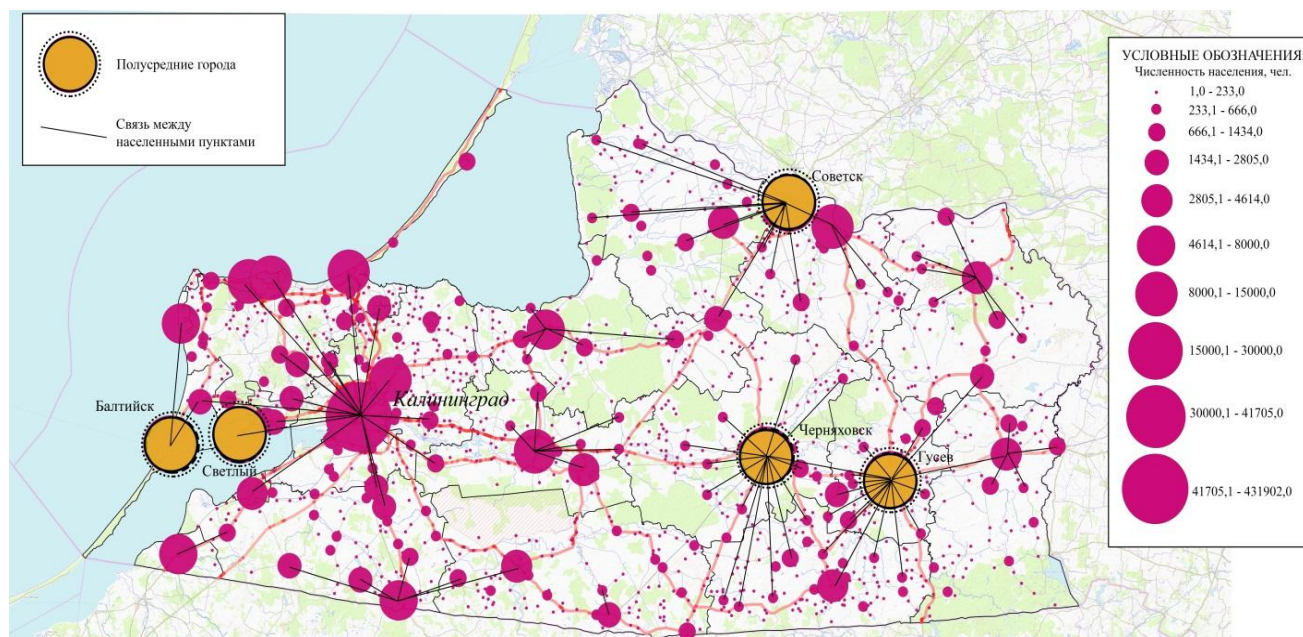


Рисунок 13 – Место полусредних городов в системе расселения

Калининградской области

Источник: составлено автором.

Численность населения городских поселений определяет их качественные характеристики. Малые города области обладают гораздо меньшим набором возможностей, чем средние и крупные. В Калининградской области из 21 города 1 крупный (Калининград), 5 полусредних города и 16 малых – с численностью населения от 3282 чел. (Краснознаменск) до 15 007 жителей (Гурьевск). Малые города выполняют функции небольших центров муниципальных районов, но в отличие от полусредних городов не способны обслужить территорию, выходящую за пределы собственного муниципального района и создать независимую урбанизированную территориальную зону. Как видно из рисунка 14, в системе расселения Калининградской области можно выделить три сформированные урбанизированные зоны («муниципальных района» по фактическому развитию): Север, Юго-Восток и Запад. Северная урбанизированная зона сформирована вокруг Советска, Юго-Восточная – вокруг Черняховска и Гусева, а Западная сосредоточилась вокруг Калининграда и на побережье. Балтийск и Светлый здесь играют роль составных частей Калининградской агломерации.

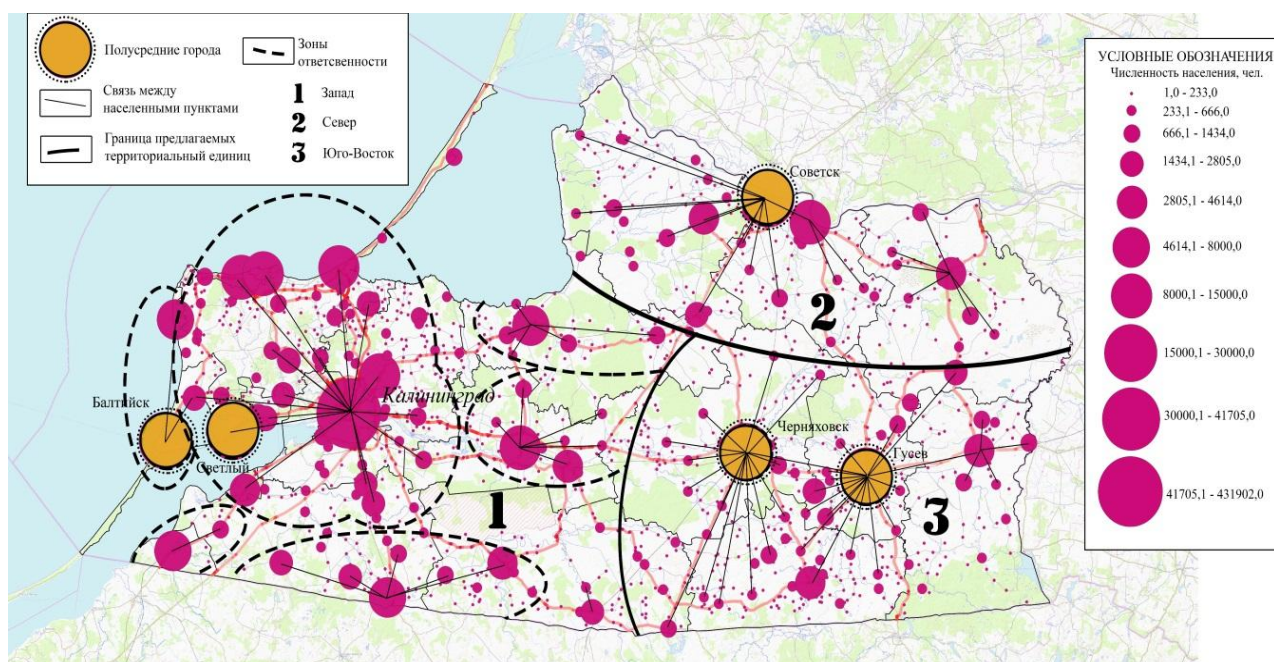


Рисунок 14 – Система расселения Калининградской области
с выделением урбанизированных зон

Источник: составлено автором.

Полусредние города выполняют функции средних городов в условиях Калининградской области. Однако в силу численности населения, а также территориального расположения городов, можно говорить о том, что в полной мере функции средних городов выполняют Черняховск и Советск. Гусев является своего рода дополнением Черняховска, усиливающим Юго-Восточную урбанизированную зону. Балтийск и Светлый, несмотря на то что динамично развиваются и не теряют численность населения, все же относятся к Калининградской агломерации, формируя ее «ось».

По численности населения города Калининградской области можно подразделить по следующим качественным характеристикам:

1) Малые города с численностью населения от 3000 до 10 000 человек: города, сосредоточенные в восточной части области, формирующие муниципалитеты второго уровня, обладающие базовым набором социальных услуг, с низким уровнем развития хозяйства, с потенциалом развития сельского хозяйства. Их можно назвать сверхмалыми.

2) Малые города с численностью населения от 10 000 до 20 000 человек: города, сосредоточенные в западной части области, формирующие муниципалитеты второго уровня, обладающие более высоким уровнем социальных услуг, активно развивающиеся. В основном это курортные города и спутник Калининграда – г. Гурьевск.

3) Полусредние города с численностью населения от 20 000 до 50 000 человек: города, формирующие две функциональные зоны (урбанизированные зоны) – Север и Юго-Восток (Советск, Черняховск + Гусев), а также Балтийск и Светлый, формирующие «ось» Калининградской агломерации.

4) Крупный город с численностью населения от 100 000 до 500 000 человек, являющийся областным центром (Калининград).

В условиях эксклавности города Калининградской области сталкиваются с рядом вызовов и проблем, не специфичных для большинства городов основной части Российской Федерации. Эти особенности выявляются при осуществлении межселенных связей городов Калининградской области с другими российскими городами в первую очередь в торговых и промышленных отношениях. Региональной спецификой населённых пунктов региона становится приграничное взаимодействие с сильным преобладанием транспортно-логистических функций. Одной из особенностей развития связей городов Калининградской области с другими городами России является зависимость от ближайших соседей, которые определяют условия в первую очередь транспортного сообщения городов области с другими регионами России. Эксклавность региона одновременно является и сильной и слабой стороной в функционировании системы расселения. Сильная сторона – возможность и перспективы установления партнерских и добрососедских отношений городов области и соседних стран (Польша и Литва), решение общих проблем территориального и социально-экономического развития. При этом слабой стороной служат дополнительные финансовые издержки, оформление комплекса пограничных (таможенных, фитосанитарных и пр.) процедур, связанных с обеспечением транзита при организации торговых и промышленных взаимоотношений с городами России. Такие полусредние города, как Советск,

Черняховск и Гусев в полной мере ощущают на себе территориальную оторванность при планировании совместных проектов и связей с городами России. В некоторых случаях потенциальные проекты городов Калининградской области с другими городами России становятся экономически нецелесообразными.

Решение проблемы городов и разработка стратегических направлений развития региона невозможны вне рамок научно обоснованного и активно воздействующего на народнохозяйственную практику территориального планирования. Задача научных исследований состоит в том, чтобы определить формы эффективной экономической деятельности небольших городов; способствовать достижению высокого уровня благоустройства, экономичности городского хозяйства, а также совершенствованию социальной организации городской жизни в рамках единой системы расселения (Хорев, 1975). В Калининградской области, несмотря на преобладание концепции «центр – периферия», единая система расселения формируется на исторической основе – системе расселения, действовавшей в Восточной Пруссии до 1945 г., в которой города исполняли роль опорных пунктов и узлов довоенной системы расселения. На сегодня, исходя из сложившейся сети расселения Калининградской области, можно говорить о территориях (новых муниципальных районах), формирующихся в регионе по принципу единой системы расселения. Развитие такой системы будет способствовать повышению организующей роли полусредних городов Калининградской области и, как следствие, формированию тенденций к выравниванию социально-экономической ситуации в Восточной части Калининградской области, не завязанной на областной центр. Как положительный пример такого развития районов с применением концепции единой системы расселения, в основе которой были взяты полусредние и средние города как опорные центры, можно привести опыт Литвы 60 – 70-х гг.

Единая система расселения Литвы формировалась из сети опорных центров разного ранга. Опыт Литвы особенно ценен в силу того, что примененная там схема активизации небольших городов и ограничение роста крупных городов отличается научной обоснованностью размещения производства и развития поселений. Данные разработки были предложены в 1964 г. До этого в течение всего послевоенного периода в Литве вплоть до 1958 г. промышленность была сконцен-

трирована в основном в трех больших городах – Вильнюсе, Каунасе и Клайпеде. Соответственно, и население этих городов увеличивалось за счет сокращения численности населения в небольших городах и селах. В основу Литовской схемы размещения промышленности и развития городов на период генеральной перспективы был положен курс на ограничение нового промышленного строительства в больших городах и активизацию небольших (Белова, 2011). Было решено сосредоточить новое промышленное строительство в ряде малых и средних городов, которые одновременно должны были стать центрами концентрации трудовых ресурсов и комплексного обслуживания населения окружающих их групп низовых населенных пунктов. Так, была предложена концепция создания 10 «региональных центров», своего рода «полюсов развития». Такими центрами уже фактически были столица республики Вильнюс, Каунас и большой портовый город Клайпеда. Далее к ним прибавились города Шауляй и Паневежис в узлах железных дорог, где за пять лет (в период с 1961 по 1965 г.) численность промышленно-производственного персонала возросла на треть, и пять новых региональных центров было создано при внедрении концепции единой системы расселения (Ходжаев, Хорев, 1971). Новые предприятия объединялись в так называемые «промышленные узлы» (по терминологии, принятой в годы СССР Госстроем), которые должны были сооружаться только в региональных центрах. Такое сосредоточение промышленных предприятий различных отраслей в немногих городах на специально выбранных площадках, с общей системой энерго- и теплоснабжения, транспорта, водоснабжения и других коммуникаций, с рядом общих служб позволило снизить капиталовложения на 5 %. Общее количество жителей Литовской Республики увеличилось на 1 млн и составило 3600 тыс. жителей по сравнению с 1959 г – 2600 тыс. Несмотря на политику сдерживания роста крупных городов, таких как Вильнюс и Каунас, все же их население увеличилось в 2 раза. Однако при этом и население других городов, преимущественно малых, которые стали центрами регионов, увеличилось более чем в 3 раза. Так например, в г. Утена количество жителей с 7 тыс. увеличилось до 34 тыс., Тяльшай – с 13 до 33 тыс.,

Таураге – с 12 до 30 тыс., Мариямполе (бывш. Капсукас) с 19 до 51 тыс. жителей.

Опыт Литвы показывает, что строительство «промышленных узлов» вполне по силам тем небольшим городам, которые являются центрами регионов. Однако необходимо учитывать государственную политику и поддержку развития промышленности в таких городах. Важно решать проблему комплексно, с народнохозяйственных позиций. Следует отметить, что в результате создания в Литовских региональных центрах наиболее рациональной территориальной сети всестороннего обслуживания городского и сельского населения республики, экономия на транспортных расходах населения по культурно-бытовым и прочим поездкам в региональные центры составила значительную сумму (Белова, 2011).

К сожалению, после 90-х гг. с распадом СССР демографическая ситуация в Литве изменилась. В силу комплекса причин Литва начала стремительно терять население. Этот процесс усугубился после вступления Литвы в ЕС и открытия границ для населения. На начало 2017 г. из Литвы уехало порядка 40% трудоспособного населения. Население Литвы практически вернулось к уровню 1959 г. и составляет 2,8 млн жителей (2017 г.). Единственный город, наименее пострадавший от демографического кризиса, - Вильнюс. Много трудоспособного населения из меньших по численности городов и поселений переехали в столицу, где существует устойчивая потребность в трудовых ресурсах. Несмотря на потери населения и массовое закрытие производственных предприятий, административное деление, созданное в рамках концепции единой системы расселения, сохраняется и на сегодня. При этом полусредние города сохранили свою категорию и продолжают выполнять функции организующих центров административных районов республиканского уровня.

Для Калининградской области опорными центрами, кроме областного центра, на базе которых можно сформировать социально-экономические районы, отражающие пространственную организацию экономики и расселения, являются полусредние города. Согласно экономико-географическому положению эти полусредние города формируют три потенциальных социально-экономических района.

На западе области полусредние города Балтийск и Светлый, будучи частью Калининградской агломерации, выполняют функции транспортно-промышленной зоны (включающей также Приморск и Янтарный), ориентированной на морской транспорт (Федоров, 2008). Кроме того, Балтийск выполняет оборонную функцию, которая значительно усилилась в 2015 – 2016 гг. На севере области ведущую роль в социально-экономическом развитии территории играет город Советск. Он развивается как многофункциональный центр северной части Калининградской области. Кроме того, Советск играет важную роль в приграничном сотрудничестве области с прилегающими регионами Литвы. На юго-востоке области ведущую роль играют Черняховск и Гусев как перспективные центры для формирования агломерированной системы, поскольку они расположены на транспортном узле Калининградской области. Кроме того, Гусев является транзитным центром на международном транспортном пути из Калининградской области в Польшу. Таким образом, механизм создания единой системы расселения в Литовской республике можно с некоторыми модификациями применить для Калининградской области, поскольку по территориальным и социально-экономическим параметрам в Калининградской области можно выделить три новых укрупненных административных района, схожих с литовскими районами. Схему социально-экономических районов Калининградской области можно сопоставить со схемой районов (уездов) Литвы (сейчас схемой административного деления), сформированной в рамках концепции единой системы расселения (рисунок 15).

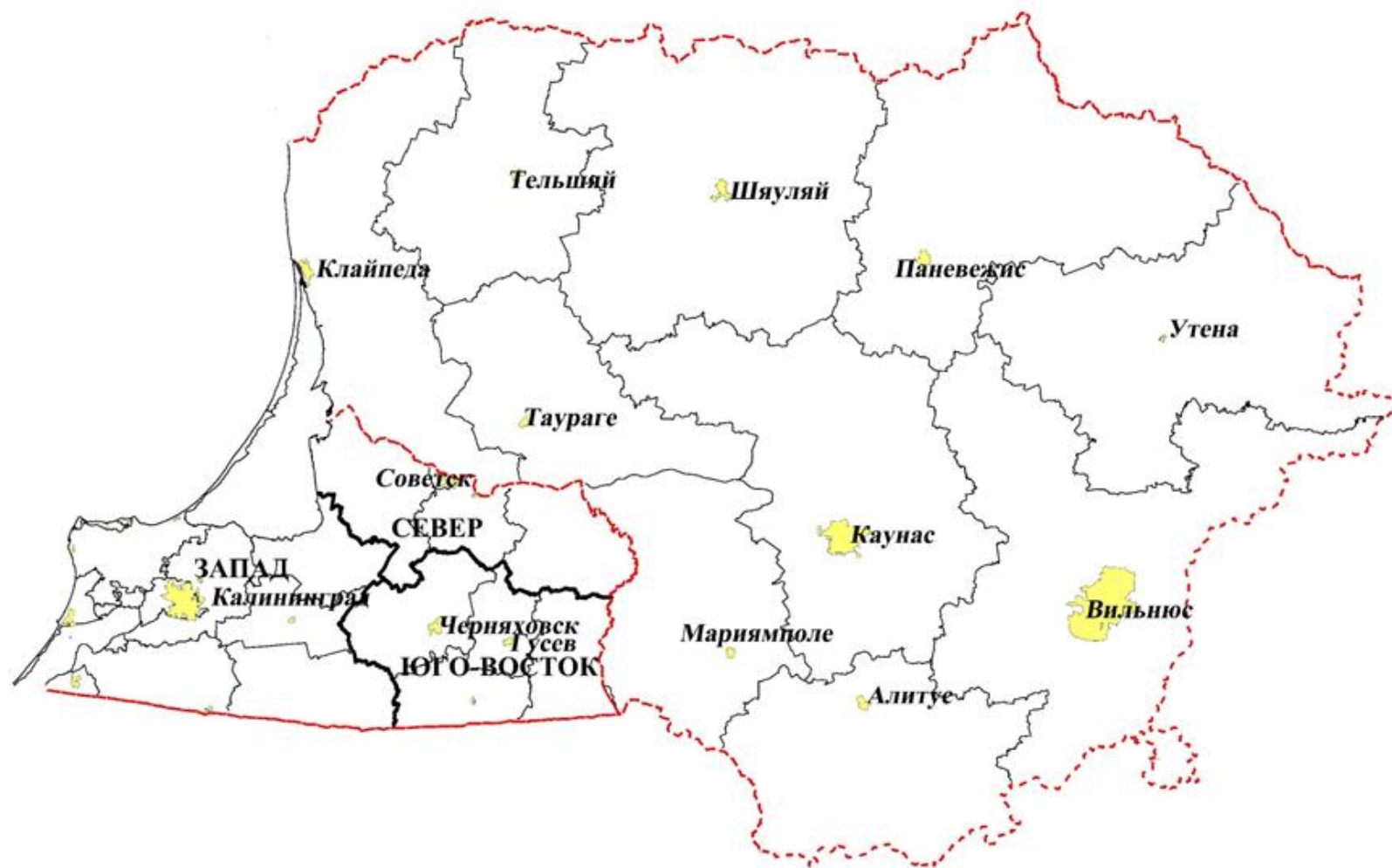


Рисунок 15 – Схема социально-экономических районов Калининградской области и региональных центров (районов, уездов) Литвы

Источник: составлено автором.

Учитывая тот факт, что полусредние города Советск и Черняховск де-факто играют роль социально-экономических районов (центров) для Юго-Востока и Севера области соответственно, считаем целесообразным закрепить такое административное деление региона и развивать территорию, в основном восточную и северную с применением концепции единой системы расселения.

Анализируя существующую систему расселения Калининградской области и применяя концепцию единой системы расселения, можно выделить три социально-экономических (новых муниципальных) района: Запад (Западный внутриобластной социально-экономический район), Север (Советский городской округ, Славский, Неманский и Краснознаменский муниципальные районы) и Юго-Восток (Черняховский, Гусевский, Нестеровский и Озерский муниципальные районы). Для того чтобы данные социально-экономические районы активно развивались, основываясь на концепции единой системы расселения, необходим ряд мер по адаптации данной концепции применительно к современным условиям, поскольку положительный опыт Литвы основывался на плановой экономике.

На сегодня в условиях рыночной экономики, в условиях эксклавного региона необходима активная и скоординированная политика администраций муниципальных образований области и региона в целом, направленная на формирование привлекательного имиджа Калининградской области для российских и иностранных инвестиций для активизации и промышленного развития небольших городов, что, в свою очередь, сбалансирует систему расселения. В дальнейшем возможна перспектива создания нового административного деления Калининградской области: трех субрегионов – Запада, Севера и Юго-Востока, в которых полусредние города будут играть важную организующую роль как в промышленном, так и в социальном аспектах.

2.3. Влияние полусредних городов Калининградской области на прилегающую территорию

Исходя из характера и интенсивности существующих связей между населёнными пунктами, особенностей внутренних и внешних функций, специфики территориальной дифференциации расселения, города Калининградской области обладают потенциал для дальнейшего развития. Кроме того, города оказывают определенное влияние на прилегающие территории, определяя тем самым тенденции развития сопредельных территорий. Учитывая географическое положение Калининградской области, а также численность и характер пространственного расположения населенных пунктов, региона можно условно разделить на 3 функциональные зоны – Запад, Северо-Восток и Юго-Восток (рисунок 16).

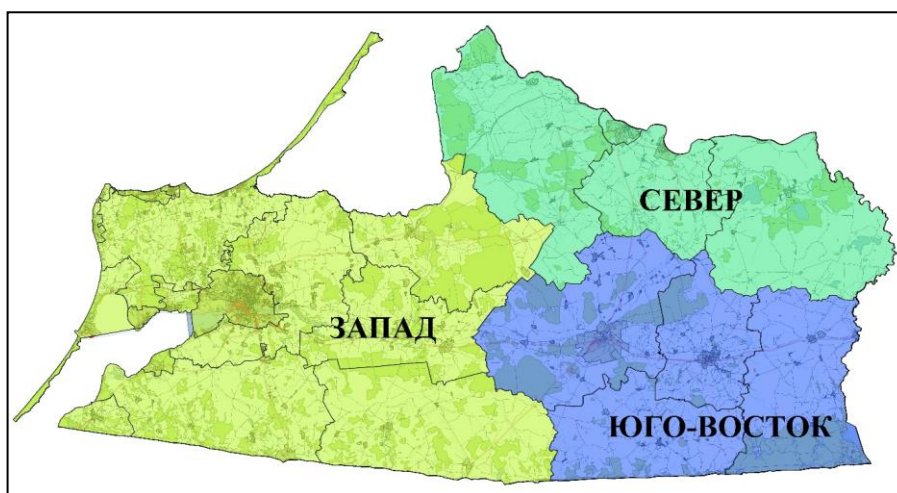


Рисунок 16 – Функциональное зонирование территории Калининградской области

Источник: составлено автором

Для более детального исследования особенностей развития системы расселения области с целью оценки потенциала и прогнозирования роли малых и полусредних городов в социально-экономическом развитии всей Калининградской области целесообразно рассмотреть влияние малых и полусредних городов на прилегающую территорию. Такое влияние характеризуется так называемым *потенциалом поля расселения (ППР)*.

Понятие «потенциала поля расселения», или, как его еще называют, «демографический потенциал» (Изард, 1968; Павлов, 2010, Тикунов, 1985), было введе-

но отечественными учеными О. А. Евстеевым и С. А. Ковалевым (1968). По О. А. Евстееву и С. А. Ковалеву, потенциал поля расселения характеризует «особенности тяготения в пределах поля расселения, обусловленные различиями в размещении населения» (Евстеев, 1969, с. 72). Понятие «демографический потенциал» ввел Дж. Стюарт, основываясь на всемирном законе тяготения, на основе гравитации. В своих работах он показывает, что населенные пункты, прежде всего города, чем ближе друг к другу находятся, тем большее влияние на территорию имеют (Стюарт, 1948). Такая гравитационная модель потенциала развития территории основывается на первом законе географии У. Тоблера, согласно которому всё влияет на всё, но то, что ближе, влияет сильнее (Стюарт, 1948). Потенциал поля расселения измеряется в условных единицах и рассчитывается в основном только для городов. С помощью потенциала поля расселения можно охарактеризовать степень доступности взаимодействия населения, а также показать более обобщенную характеристику системы расселения, в то время как плотность населения имеет в основном локальный характер, показывающий в той или иной степени неравномерность освоения территории. Потенциал поля расселения можно показать как численно, так и наглядно, используя графические методы, например с помощью программы ArcGis. При применении метода расчета потенциала поля расселения города рассматриваются как объекты с определенной численностью населения, а графическое изображение значения ППР показывает степень влияния этих городов и зоны влияния на прилегающую территорию. При этом графически отображаются пересечения потенциалов поля расселения между несколькими городами, однако эти связи не реальные, показывающие лишь потенциальные возможности взаимодействия и связей между населенными пунктами. В связи с особенностями транспортной доступности, функциональным назначением городов, потенциальные возможности связей городов чаще всего не совпадают с реальными.

Существует несколько вариантов расчета потенциала поля расселения. Формулы расчета разрабатывались такими учеными, как П. Тойн и П. Ньюби (1977), разработавшие метод ранговой корреляции; Зипф (Ципф), выдвинувший правило «ранг-размер»; Ю. А. Медведков, модифицировавший формулу Зипфа

для исследования систем городов (К. В. Павлов, 2010). В рамках данного исследования потенциал поля расселения для городов Калининградской области рассчитывался двумя способами.

Первый по формуле, разработанной О. А. Евстеевым, согласно которой ППР города равен его населению, плюс сумме отношений населения всех остальных городов территории к их расстоянию до города, для которого рассчитывается показатель (Евстеев, 1969):

$$PPR_i = Pop_i + SUM (Pop_g / Dist_{ig}), \quad (1)$$

где PPR_i – потенциал поля расселения (ППР) конкретного населенного пункта i ;

Pop_i – численность населения в пункте i ;

SUM – сумма;

Pop_g – численность населения города g ;

$Dist_{ig}$ – расстояние от города i до города g .

Второй расчет производился путем формирования кольцевых буферных зон с шагом в 10 км (минимальное – 10 км, максимальное – 40 км). Цифра 40 была выбрана по двум причинам: во-первых, необходимо было сгладить (смягчить) влияние Калининграда на восток области, во-вторых, 40-километровый буфер близок к середине области (диаметр круга – 80 км, полный диаметр, что и составляет половину области). После этого производилось вычисление всех пересечений буферных зон и построение интерполяционной поверхности.

Исторически сложившаяся система расселения Калининградской области наложилась на систему расселения, существовавшую до 1945 г., и представляет собой высокую концентрацию населения на западе области и совсем малую плотность населения на Востоке. Приграничные территории на Востоке и северо-востоке и юге области также малонаселены. Плотность населения Калининградской области по муниципальным образованиям представлена на рисунке 17.

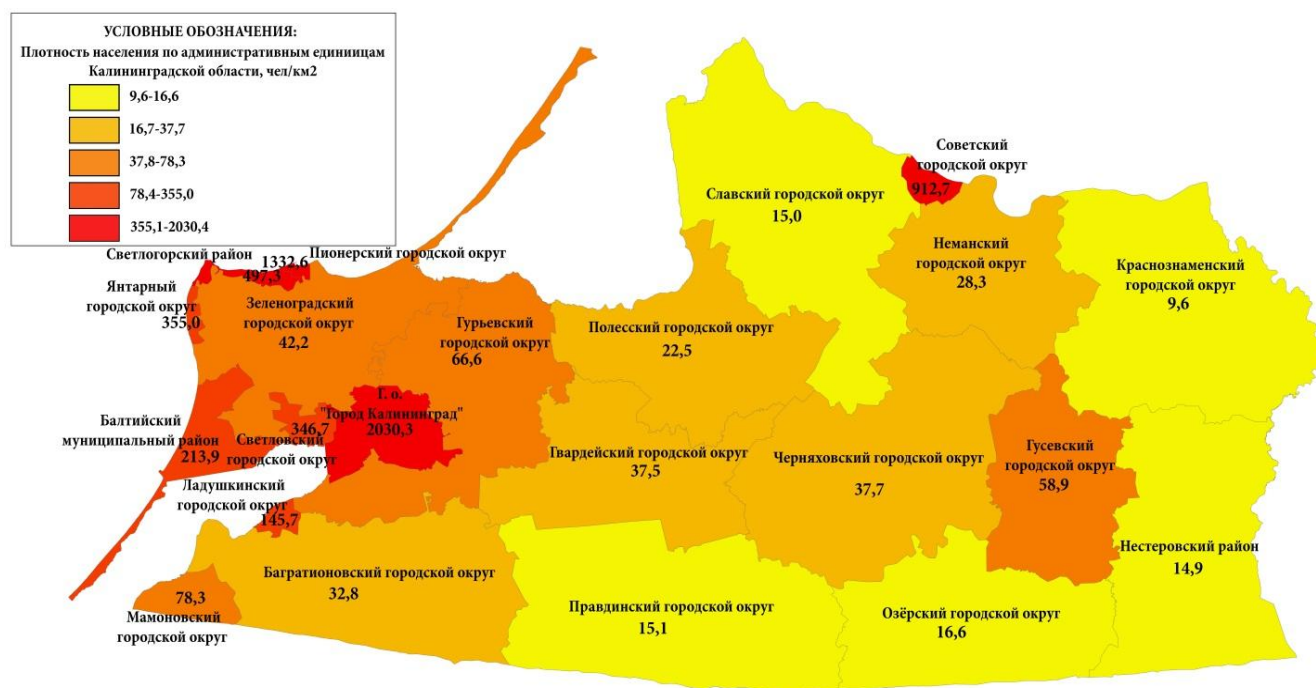


Рисунок 17 – Плотность населения по муниципальным образованиям Калининградской области

Источник: составлено автором на основе статистики «Калининградская область в цифрах», 2016.

Учитывая расположение областного центра, Западная часть области наиболее густо населена, в ней сосредоточено более 75 % населения региона. Остальная часть населения расположена в Юго-восточной и Северной частях области. На рисунке 18 показано взаимное влияние городских населенных пунктов в пределах Калининградской области. Рассчитанный по формуле О. А. Евстеева ППР показывает доминирующую роль областного центра (из-за специфики региона убрать областной центр из расчета нельзя), однако наблюдается четкое формирование восточного центра по линии функциональных зон «Север» – «Юго-Восток», включающий в себя такие полусредние города как Советск, Гусев и Черняховск.

Вместе с тем трудно однозначно определить, какой из полусредних городов имеет наиболее выраженное влияние и, тем самым, является потенциальным ядром (условный центр Востока области). Поэтому в качестве альтернативы был предложен второй способ расчета потенциала поля расселения, позволяющий более наглядно визуализировать степень влияния полусредних городов на прилегающие территории.

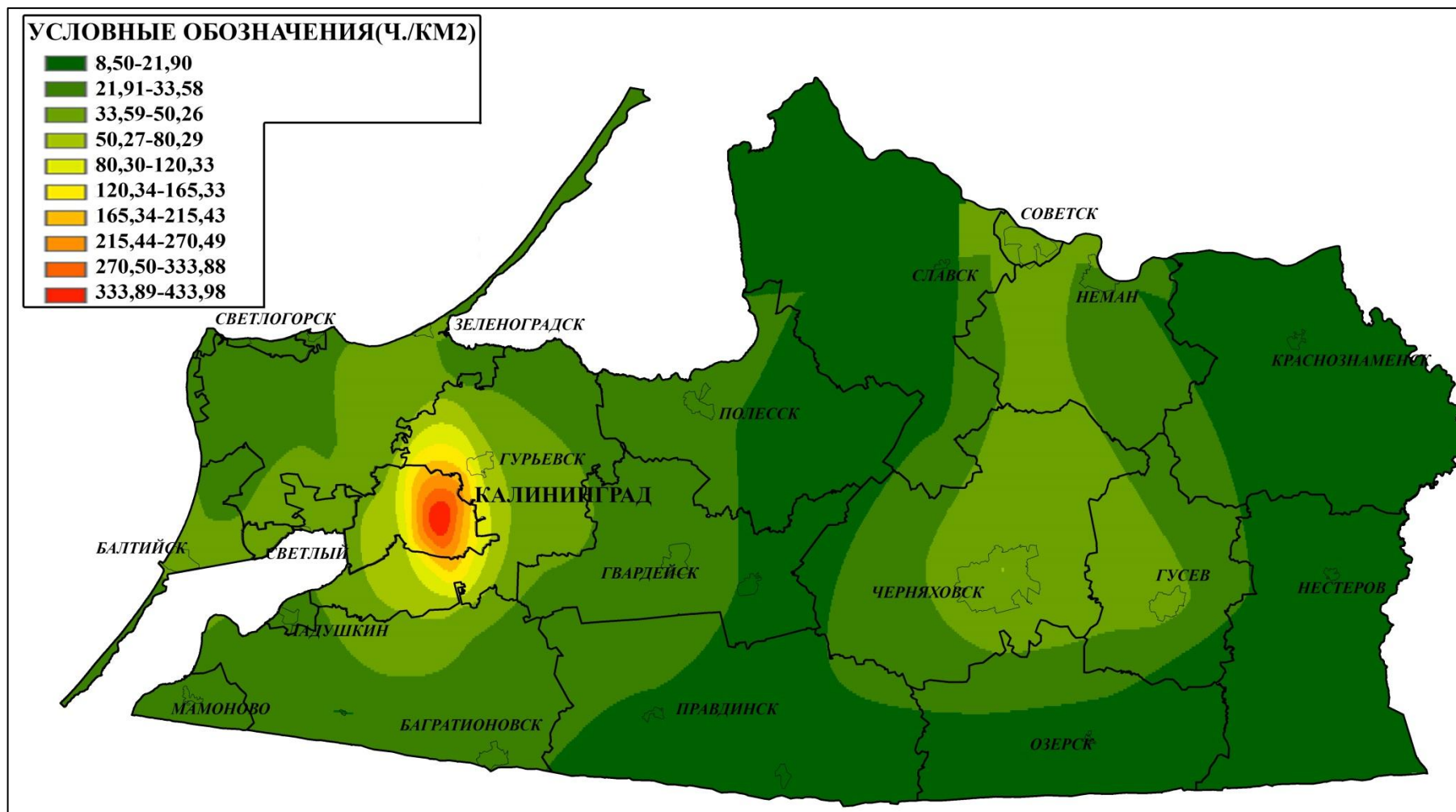


Рисунок 18 – Потенциал поля расселения по формуле О. А. Евстеева

Источник: составлено автором.

Согласно методике расчета (рисунок 19) значения в пересечениях влияния потенциала расселения считались следующим образом: значение в точке 1 получается путем сложения числовых характеристик зон А и Б. Значение в точке 2 получается сложением числовых характеристик зон Б и В. Значение в точке 3 получается путем сложения числовых характеристик зон А и В. Расчет производился на всю область по зонам 10 – 14 км.

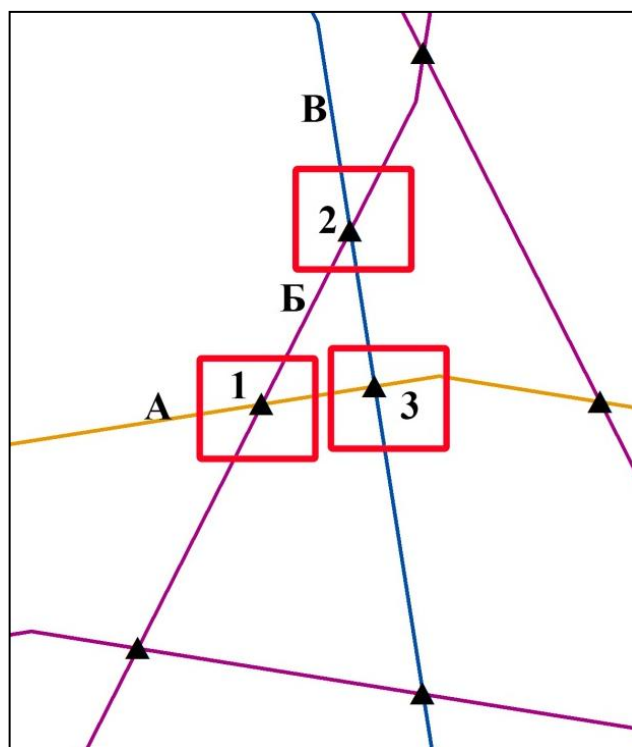


Рисунок 19 – Методика расчета Потенциала поля расселения
для городов Калининградской области

Источник: составлено автором.

Следует отметить, что при расчетах пересечений влияний полей расселения по расстояниям было выявлено 2090 пересечений полей расселения соседних городов Калининградской области. По результатам расчета была составлена карта-диаграмма (рисунки 20, 21). Анализируя карту-диаграмму, можно четко увидеть подавляющее влияние областного центра и сформировавшиеся центры притяжения в виде тандема Черняховск-Гусев и Советск – Неман. Несмотря на то что Неман не является полусредним городом, он оказывает существенное влияние на северную часть территории Калининградской области.

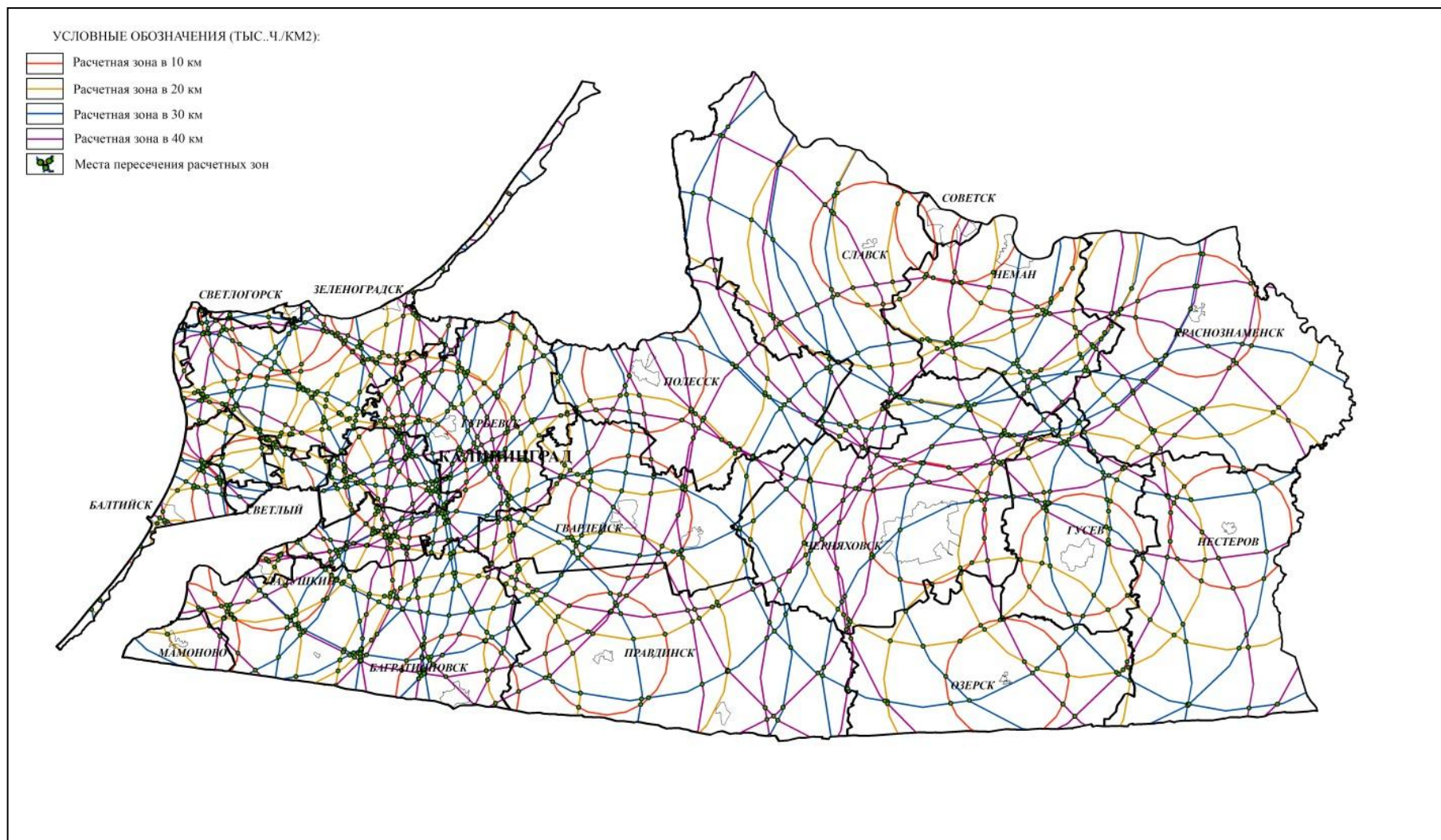


Рисунок 20 – Взаимное влияние городских населенных пунктов в пределах Калининградской области
 Источник: составлено автором.

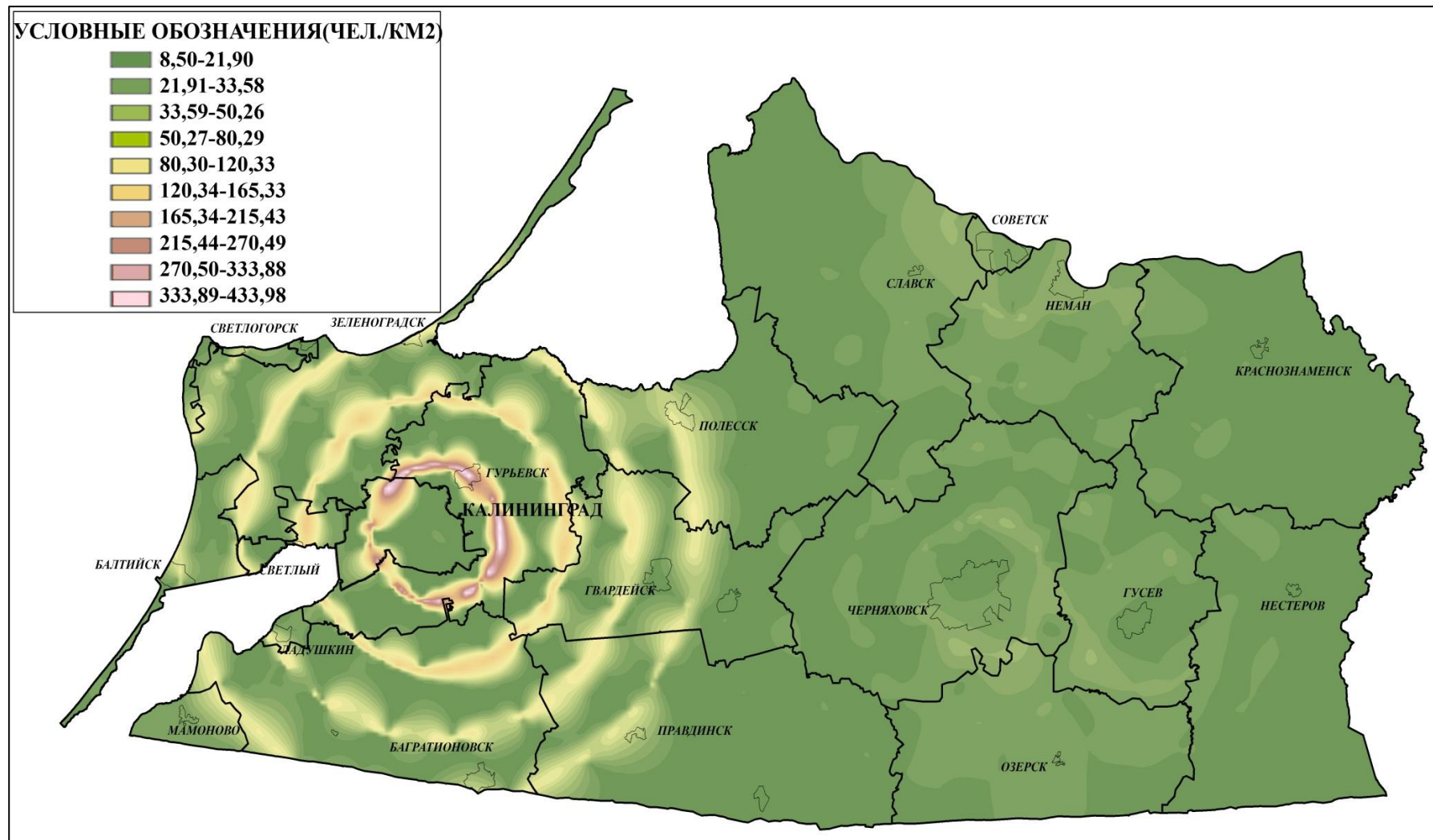


Рисунок 21 – Карта-схема потенциала поля расселения Калининградской области

Источник: составлено автором.

Потенциал поля расселения для городов Калининградской области, несмотря на то что показывает лишь потенциальные связи, все же отражает зонирование Калининградской области на 3 функциональные зоны – Запад, Север и Юго-Восток. Как было отмечено выше, областной центр имеет наибольшее влияние на территорию области, а полусредние города, Советск, Гусев и Черняховск являются ядром развития востока области. Малые же города оказывают совсем незначительное влияние на территорию. Таким образом, метод расчета потенциала поля расселения подтверждает тот факт, что полусредние города выполняют в условиях области функции средних городов. Это в большей степени относится к трем городам на Востоке области – Советску, Черняховску и Гусеву. Кроме того, Гусев и Черняховск образуют так называемый тандем, то есть в паре образуют промышленно-транспортный узел области. В то время как Балтийск и Светлый в большей степени являются центрами обслуживания Калининграда.

Калининградская область – один из самых маленьких субъектов Российской Федерации. При этом плотность населения области достаточно высокая, причем основное сосредоточение населения приходится на западную часть области, прежде всего областной центр – Калининград. Калининград оказывает наибольшее влияние на территорию области, и потенциал поля его расселения имеет наибольшие значения. Остальные города области, хоть и в меньшей степени, но все же оказывают влияние на прилегающие территории.

Каждый город области, в том числе пять полусредних городов, помимо административных, имеет свои собственные внешние функции. Кроме того, все эти города обладают потенциалом для развития, установления новых связей с соседними населенными пунктами как внутри государства, так и на международном уровне с соседними странами Польшей и Литвой в рамках договоров о сотрудничестве, партнерских соглашениях, проектов приграничного сотрудничества и т. д.

Визуализация потенциала поля расселения в Калининградской области обоими способами расчета позволяет проследить два центра развития территории. Первый – Калининград, а второй – на Востоке области – Советск и пара Черняховск – Гусев. Однако, учитывая специфику системы расселения Калининград-

ской области, имеющей только один крупный город и не имеющей средних городов, методика расчета ППР по формуле, предложенной О. А. Евстеевым, не отражает в полной мере деталей влияния городов на прилегающую территорию. Для Калининградской области более наглядно и детально применима вторая методика расчета по буферным зонам и точкам пересечения.

Потенциал поля расселения городов Калининградской области показывает, в каком направлении территориально можно развивать связи малых и полусредних городов. На картосхеме ППР Калининградской области отмечено, где потенциальные связи сильнее, а где совпадают с реальными связями.

В целях социально-экономического развития территории, а также превращения потенциальных связей между городами и прилегающими населенными пунктами в реальные, необходимо совершенствовать транспортную доступность, а также стимулировать развитие совместных предприятий, как промышленной, так и сельскохозяйственной специализации, что в ситуации обострения экономической нестабильности очень актуально для развития региона.

ГЛАВА 3. АНАЛИЗ ВОЗМОЖНОСТЕЙ РАЗВИТИЯ ПОЛУСРЕДНИХ ГОРОДОВ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

3.1. Актуальные проблемы развития полусредних городов

Пространственное отражение социально-экономического развития Калининградской области в настоящее время характеризуется активным смещением ресурсного потенциала в район административного центра Калининграда. Такая ситуация привела к формированию значительной в масштабах региона диспропорции в уровне и темпах социально-экономического развития между западными районами области (образующими так называемую калининградскую агломерацию) и восточными (по факту речь идет не только о восточной части региона, но и о центральной). В таких условиях полусредние города Калининградской области по уровню, темпам и характеру протекания социально-экономического развития можно условно разделить на две группы:

– Первую образуют города Балтийск и Светлый, которые благодаря выгодному приморскому экономико-географическому положению, а также близости к экономическому центру области – Калининграду, по многим параметрам демографического, социального и экономического развития можно отнести к категории городов-лидеров среди населённых пунктов региона. Можно отметить, что в эту категорию попадают и другие малые или полусредние города региона расположенные вблизи Калининграда – Гурьевск, Светлогорск, Зеленоградск.

– Вторую группу полусредних городов образуют Советск, Черняховск и Гусев, которые, как уже отмечалось в предыдущих параграфах диссертационного исследования, расположены в восточных районах области и выступают самостоятельными центрами социально-экономического развития для прилегающих к ним территорий. Вместе с тем в силу небольшой площади и относительно высокой транспортной связности Калининградской области эти города также испытывают

на себе как отрицательное (в большей степени) так и положительное (в меньшей степени) влияние города Калининграда.

Комплексная социально-экономическая характеристика полусредних городов Калининградской области представлена в приложениях А-Д. Вместе с тем, несмотря на разные внутрирегиональные функции, все полусредние города Калининградской области развиваются под воздействием общерегиональных тенденций, которые характерны в целом для всех населенных пунктов области. К числу ключевых негативных тенденций, определяющих характер социально-экономического развития полусредних городов области, можно отнести следующие:

1. *Нехватка трудовых ресурсов для развития города с ярко выраженным ростом числа нетрудоспособного населения.*

Для полусредних городов расположенных на расстоянии от областного центра Калининграда (Советск, Черняховск) характерна существенная нехватка трудоспособного населения в силу существенного оттока данной части населения в район Калининградской городской агломерации. Если по области в целом доля трудоспособного населения составляет 57% от общей численности населения, то для Черняховска и Советска этот показатель по итогам 2016 г. составил 55 и 54% соответственно. Для Гусева такая картина не характерна, доля трудоспособного населения по итогам 2016 г. составила 60%. Это в полной мере связано с активным «рекрутингом» трудоспособного населения из прилегающих территорий (в том числе малых городов Озерска, Нестерова, Краснознаменска) в период активного экономического развития города 2008 – 2014 гг.

В полусредних городах, расположенных вблизи Калининграда (Светлый, Балтийск), доля трудоспособного возраста равна или выше среднеобластных показателей. Для Светлого этот показатель составил 57%, а Балтийск по итогам 2016 г. имеет самую высокую долю трудоспособного населения среди городов области – 63%, что объясняется военной специализацией города и размещением здесь подразделений Балтийского флота РФ. При этом для городов, расположенных

вблизи Калининграда, высокое преобладание трудоспособного населения объясняется концентрацией в этих городах трудовых ресурсов (с остальной территории области или из других регионов России), совершающих суточную трудовую миграцию в областной центр.

Таким образом, несмотря на разную специфику протекания процесса, для всех полусредних городов области характерна нехватка внутренних трудовых ресурсов для диверсифицированного экономического развития. При этом для Черняховска и Советска этот процесс усиливается из-за сокращающейся численности населения, вызванной одновременной естественной и миграционной убылью населения города (рисунок 22).

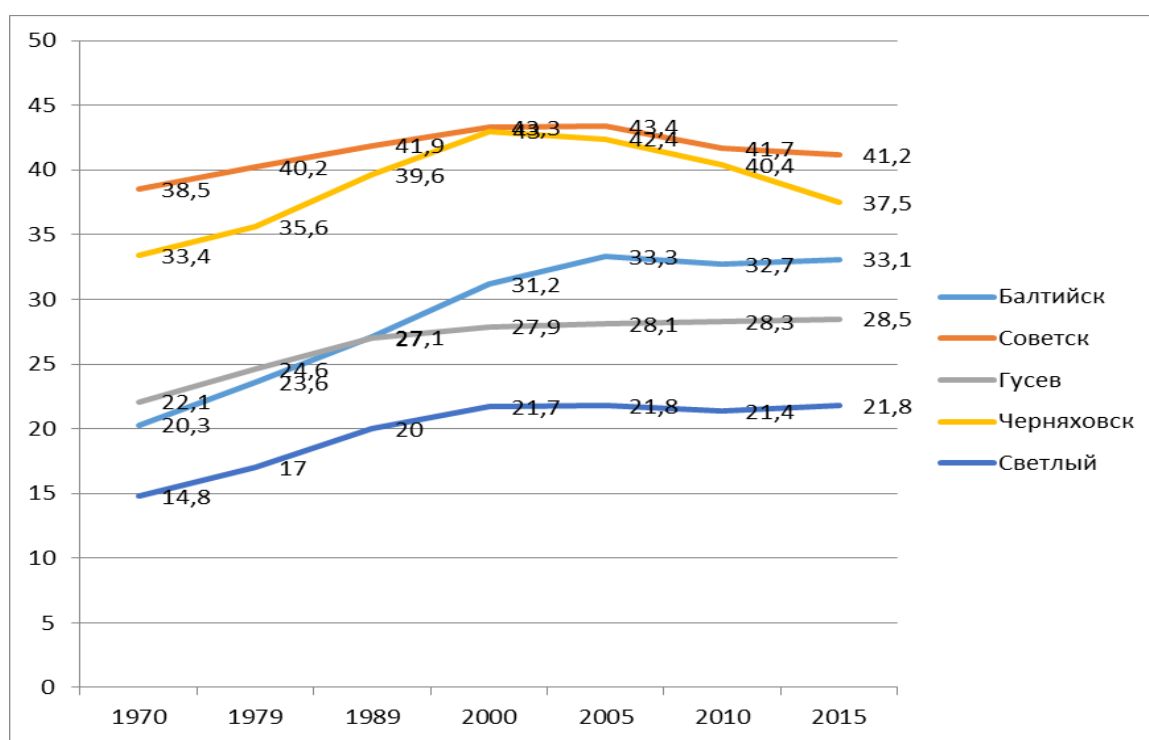


Рисунок 22 – Динамика численности населения городов с численностью населения до 50 тыс. чел. в 1970—2015 гг., тыс. чел.

Источник: составлено автором на основе статистических данных (Муниципальные образования Калининградской области, 2011—2015).

Наряду с нехваткой трудовых ресурсов практически все города области сталкиваются с проблемой несоответствия качества и профиля подготовки трудовых ресурсов запросам региональных секторов экономики. Характер экономического развития Калининградской области в настоящее время формирует устой-

чивый запрос на трудовые ресурсы рабочих специальностей, который не может быть в полной мере удовлетворен образовательной системой региона. В результате практически во всех полусредних городах региона каждый четвертый человек в возрасте до 25 лет официально находится в статусе безработного или периодически ищет работу. Вместе с тем характер личной мотивации, уровень юридической, деловой и финансовой грамотности, а также сложности с получением кредитных средств не позволяют этой категории лиц в настоящее время массово заниматься предпринимательской деятельностью. Все это в полной мере позволяет сделать вывод о неэффективном использовании трудовых ресурсов в полусредних городах области, которые, с одной стороны, в поисках работы перебираются поближе к экономическому центру области, а с другой – активно участвуют в теневом секторе экономики области, тем самым нивелируя возможности для развития полусредних городов области.

2. *Снижение экономического развития городов по причине уменьшения промышленных предприятий и снижения возможности экспорта производимой продукции.*

Второй существенной негативной тенденцией, определяющей характер социально-экономического развития полусредних городов области последних нескольких лет, является тенденция снижения темпов экономического развития. Обусловлено это тем, что развитие среднего и малого бизнеса, составляющих значительную часть экономики малых и полусредних городов области, столкнулось с неясными перспективами экономического развития региона, неопределенностью формата таможенных и налоговых преференций в регионе, финансовым кризисом (сокращение кредитования), сложностью в получении кредитных средств, рядом административных барьеров. На достаточном для выживания уровне пока находятся средние и крупные предприятия, и хотя доля объемов производства и инвестиций растет в муниципальных образованиях полусредних городов, тем не менее, количество убыточных предприятий в этих районах колеблется от 25 % (Балтийский МР, Черняховский МР) до 75 % (Гусевский ГО). (Сравнительная оценка городских округов и муниципальных районов, 2016).

Общее количество хозяйствующих субъектов в сельских поселениях, малых и полусредних городах составляет 16 092 хозяйствующих субъекта, что составляет 31 % от общего количества хозяйствующих субъектов Калининградской области, 30,5 хозяйствующих объекта на 1 тыс. населения полусредних, малых городов, поселков городского типа и сельских поселений. Соответственно, в Калининграде сосредоточено 69 % всех хозяйствующих субъектов области. Динамика изменения количества хозяйствующих субъектов представлена в таблице 12 и на рисунке 23.

Таблица 12

**Количество хозяйствующих субъектов в полусредних городах
Калининградской области с 2010 по 2016 год**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Советск	928	977	1011	1015	1011	1037	1056
Черняховск	1350	1426	1481	1509	1415	1487	1501
Гусев	748	823	852	854	767	716	723
Светлый	965	1027	1081	1147	1199	1210	1180
Балтийск	593	625	644	683	703	724	714

Источник: Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области, 2017.

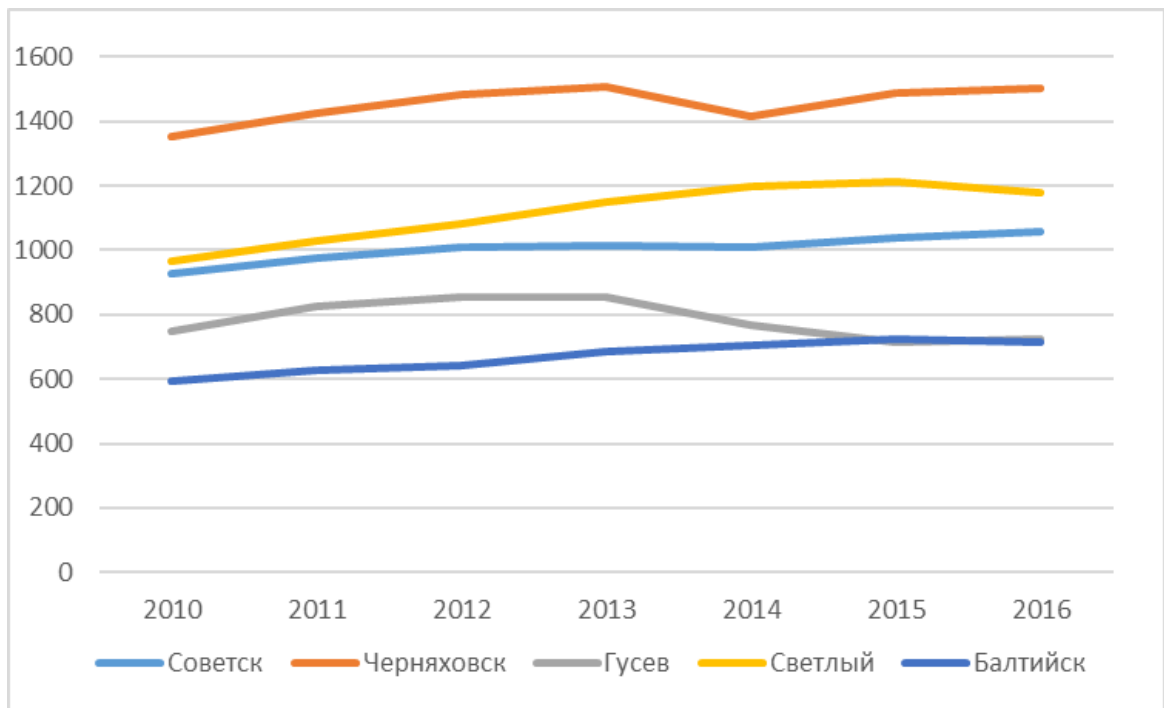


Рисунок 23 – Динамика изменения количества хозяйствующих субъектов в полусредних городах Калининградской области в 2011—2015 гг.

Источник: составлено автором по материалам Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области, 2017.

3. *Ухудшение инвестиционной привлекательности территорий муниципальных образований полусредних городов вследствие инфраструктурных проблем (подключение к сетям, транспортная доступность, административный механизм).*

В отношении привлечения иностранных и российских инвестиций территория области вне Калининградской агломерации имеет значительный потенциал, однако существует немалая проблема в наличии необходимого количества трудовых ресурсов, а также в наличии недостатков законодательной базы, являющиеся причинами для риска, связанного с вложением инвестиций. Кроме того, диспропорции пространственного развития Калининградской области во многом обусловлены сложившимися особенностями промышленно-производственного потенциала. Немаловажный отрицательный эффект оказали санкции и контрсанкции в отношении России и стран Евросоюза с 2015 г. Ряд производственных предприятий (производство мебели, продуктов питания, мясопереработка и др.) вынуждены были закрыть свою деятельность. Динамика инвестиций в основной капи-

тал по муниципальным образованиям полусредних городов Калининградской области за период 2010 – 2015 гг. представлена на рисунке 24.

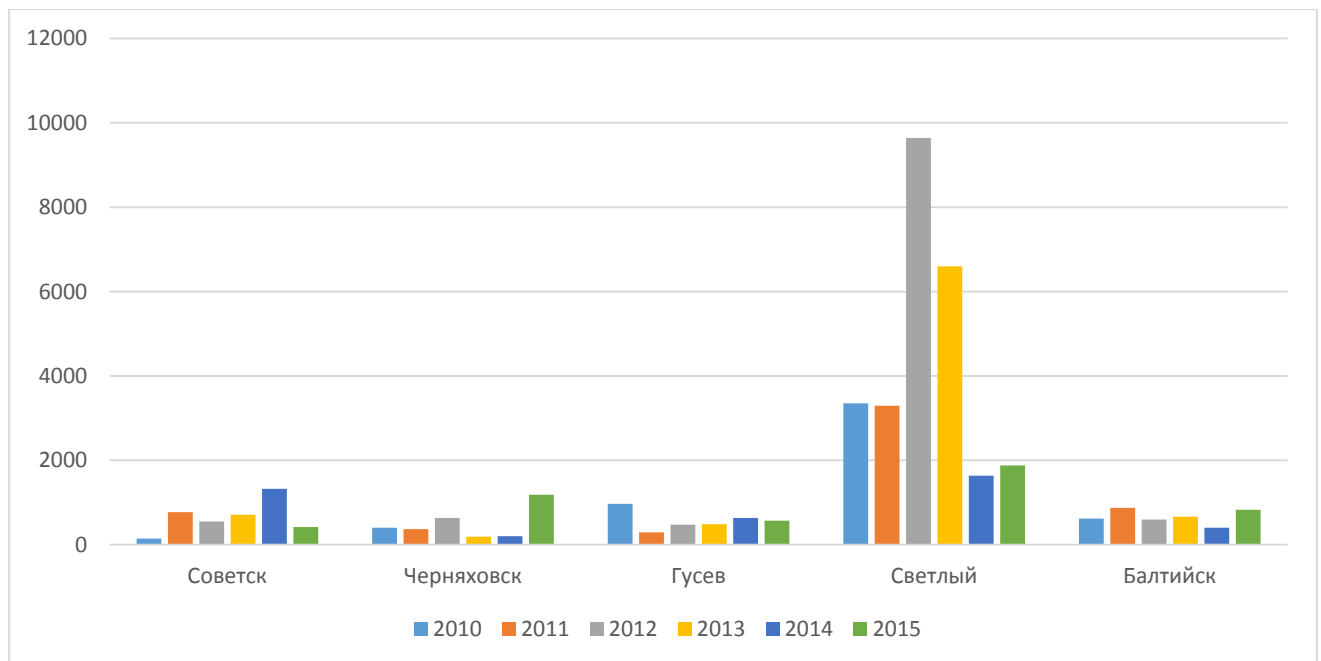


Рисунок 24 – Инвестиции в основной капитал по муниципальным образованиям полусредних городов Калининградской области в 2010—2015 годах (млн руб.)

Источник: составлено автором на основе статистики «Калининградская область в цифрах», 2016.

Вместе с тем, несмотря на то что многие исследователи признают значимость полусредних городов, прежде всего как административных центров, играющих важнейшую роль в формировании человеческого капитала территории, соблюдения демографического баланса, стабилизации социально-политической обстановки, вопросам качества жизни в полусредних городах через оценку населением актуальности проблем практически не уделялось внимание. Между тем очевидно, что срез общественного мнения является ценным инструментом получения прямой информации об исследуемой проблеме. Для этих целей нами в 2016 г. был проведен опрос жителей полусредних городов Калининградской области. Выборка составила 1250 человек: 1000 жителей городов, 250 представителей малого бизнеса и 50 представителей администраций муниципальных образований. При такой численности выборочной совокупности значение доверительной вероятности составляет 97%, значение доверительного интервала составляет

$\pm 3,6\%$. Таким образом, с 97-процентной вероятностью полученные данные не будут отклоняться от абсолютных значений более чем на $3,6\%$.

В ходе исследования, проводившегося методом формализованного личного интервьюирования, были изучены такие темы, как степень участия жителей в жизни города, оценка различных аспектов качества жизни, острота различных проблем, мнение о роли властей в развитии полусредних городов, оценка возможностей для развития бизнеса, а также широкий спектр социально-демографических данных. Среди всего массива опрошенных $46,6\%$ составляют мужчины, $53,4\%$ – женщины, что соответствует гендерной структуре генеральной совокупности. Доля жителей возрастной категории 18 – 24 лет составляет в структуре выборки $17,6\%$; от 25 до 34 лет – $20,3\%$; от 35 до 44 лет – $19,9\%$; от 45 до 54 лет – $18,4\%$; от 55 до 64 лет – 11% ; 65 лет и старше – $12,8\%$.

Высшим образованием обладает около 40% опрошенных: около 27% получили полное высшее профессиональное образование, еще 13% к настоящему моменту имеют незаконченное высшее образование. Примерно такая же доля – 38% – имеют среднее специальное образование. Средним профессиональным обладают 11% , неполным средним – около 9% . Всего 2% респондентов из полусредних городов имеют начальное образование или ниже.

Несмотря на высокий уровень образования, материальное положение респондентов нельзя назвать благополучным. Около 57% респондентов отмечают, что их материальное положение позволяет им покупать только еду и одежду, но на более крупные приобретения приходится копить. Около 25% опрошенных заявляют, что для них не является затруднительной покупка многих товаров длительного пользования. 13% респондентов могут позволить приобрести только необходимые продукты питания, и лишь незначительная доля горожан (около 1%) признается, что не может купить даже еду. В то же время около 2% респондентов заявляют, что ни в чем себе не отказывают.

На полноценной основе в экономике занято около 60% опрошенных респондентов. Из оставшихся 40% почти половина – 17% являются неработающими пенсионерами, 2% – работающими пенсионерами, 8% временно нигде не ра-

ботают (3 % ищут подходящую работу в настоящее время), 9 % учатся (при этом 3,5 % совмещают работу и учебу), по 2 % занимаются домашним хозяйством или находятся в отпуске по уходу за ребенком.

Среди занятого населения полусредних городов почти половину составляют следующие категории занятых: 19,5 % – квалифицированные рабочие, 14,5 % – специалисты в коммерческой сфере, 10,7 % – неквалифицированные рабочие, разнорабочие, обслуживающий персонал, 10 % – специалисты-техники со средним специальным образованием, занятые в материальном производстве.

Около 7-8 % занятых являются служащими со средним специальным или профессиональным образованием, занятые в нематериальной сфере, специалисты с высшим образованием в бюджетной сфере, инженеры и другие специалисты (кроме главных) в материальном производстве, руководители среднего звена. Менее 5 % насчитывают категории частных предпринимателей, руководителей высшего звена, служащие-неспециалисты и другие категории работников.

Более половины (55,4 %) опрошенных проживают в Калининградской области с рождения, еще треть (33 %) приехали в нее до 90-го г. Таким образом, только малая часть населения полусредних городов является вновь прибывшими. Среди тех, кто не является уроженцами региона, около трети прибыли из других российских регионов, еще треть – из Украины, Беларуси или Молдавии. Доля выходцев из бывших азиатских республик СССР составила 16,5 %, из Прибалтийских – 12,2 %, из закавказских – 3,5 %. Среди всех опрошенных жителей полусредних городов лишь малая часть не интересуется судьбой своего города – всего 9,3 % (рисунок 25). Подавляющее большинство горожан (около 70 %) проявляют значительный интерес к жизни города. Отметим, что данный интерес сочетается с позитивной самоидентификацией как жителя своего города: также около 70 % заявляют, что испытывают чувство гордости от того, что живут в своем городе. Вместе с тем доля тех, кто не гордится своей принадлежностью к числу горожан, также значительна – более 20 %.

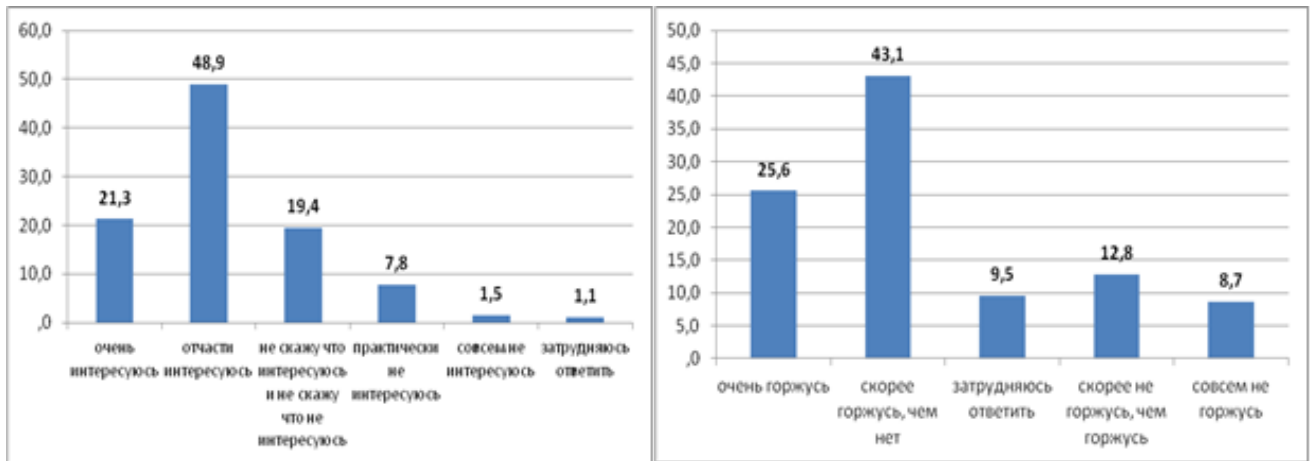


Рисунок 25 – Степень самоидентификации жителей полусредних городов

Источник: составлено автором.

Оценки горожанами ситуации, сложившейся в их городах в целом, смещены в негативную сторону (рисунок 26), хотя большинство жителей все же оценивают ее на среднем уровне.

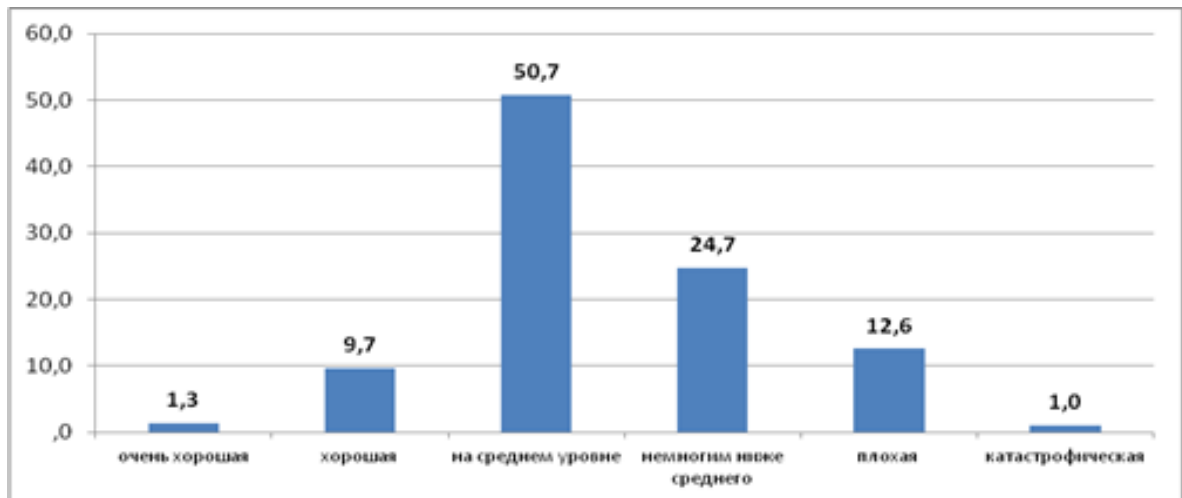


Рисунок 26 – Оценка текущей ситуации

Источник: составлено автором.

Несколько хуже выглядит оценка горожанами своего качества жизни: незначительная доля респондентов считает его «очень хорошим». В то же время около двух третей опрошенных оценивают его как «удовлетворительное».

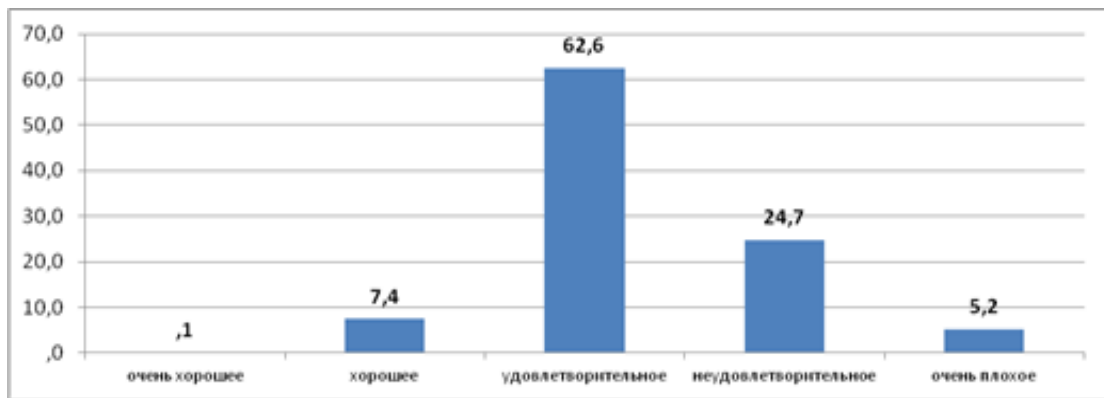


Рисунок 27 – Оценка качества жизни

Источник: составлено автором.

Для оценки основных проблем полусредних городов было измерено в ходе опроса несколько десятков различных параметров, характеризующих социально-экономические, экологические, инфраструктурные и иные условия городской и социальной среды респондентов. Получившийся объем неструктурированных данных с трудом поддается содержательной интерпретации, поэтому был проведен факторный анализ 42 переменных для выявления структуры взаимосвязей между ними и определения более общих блоков проблем, волнующих горожан. Анализ проведен методом главных компонент с нормализацией Кайзера. Мера выборочной адекватности Кайзера-Майера-Олкина составила 0,890 (при $p < 0,000$), что означает высокую эффективность применимости факторного анализа к данной выборке, при этом вероятность того, что данный результат случаен, составляет 0,0 % (Енюкова, 1989; Brown, Timothy, 2006).

Жителям предлагалось оценить степень собственной обеспокоенности рядом проблем (от «очень сильно обеспокоен» до «вообще не обеспокоен»). Факторный анализ оценок показал, что все 42 параметра можно разделить на 9 групп, объясняющих около двух третей всей дисперсии (64 %). Таким образом, с точки зрения респондентов все представленные проблемы разделяются на девять устойчивых блоков, и оценка конкретных переменных внутри этих блоков взаимосвязана. Далее приведены все факторы и входящие в них переменные, дана содержательная оценка каждому из факторов, а также приведены средние значения степени обеспокоенности горожан каждым из факторов.

Фактор 1. «Социальная среда» (средняя оценка обеспокоенности — 2,08 «сильно обеспокоен»).

Данный фактор образуют переменные, связанные с социальным благополучием, соблюдением основными участниками общественных отношений социальных норм, уровнем социального комфорта и доверием к основным общественным и политическим институтам. К таким переменным относятся уровень наркомании, алкоголизма, преступности, наличие административных и бюрократических барьеров, уровень безработицы, нехватка рабочих мест, уровень медицинского обслуживания населения, некомпетентность муниципальных и городских властей, загрязнение окружающей среды, экология. Жители полусредних городов в среднем выражают сильную обеспокоенность указанными проблемами (в особенности — уровнем преступности, качеством медицинского обслуживания населения, и наличием существенных административных и бюрократических барьеров), что означает, что степень их социального комфорта, защищенности и удовлетворения социальной средой крайне невысока. Это порождает социальное напряжение, снижает мотивацию жителей к участию в жизни общественных институтов, порождает социальную изоляцию и абсентеизм.

Фактор 2. «Городская среда» (2,82 — «обеспокоен на среднем уровне»).

В данный фактор вошли переменные, характеризующие городскую среду проживания, отражающие архитектурные, эстетические и инфраструктурные аспекты развития города. Среди переменных можно отметить следующие: характер застройки города современными жилыми постройками, модернизация и реконструкция жилого фонда, развитие малого и среднего предпринимательства, взаимоотношения между жителями, межнациональные отношения в городе, ликвидация ветхого жилья, благоустройство, чистота города, проблема жилья для молодежи. Респонденты указывают на свою среднюю обеспокоенность данной группой проблем, причем наиболее высокие оценки (высокий уровень обеспокоенности) получили благоустройство и чистота городов, проблема жилья для молодежи. Таким образом, в целом городская среда представляется жителям полусредних городов удовлетворительной, решение одной из наиболее острых проблем — бла-

гоустройства – является вполне достижимым. В то же время, жилищные проблемы молодежи требуют особого внимания, так как способствуют формированию миграционных установок у наиболее активной и трудоспособной части населения, подрывают демографический потенциал городов.

Фактор 3. «Энергетика» (2,69 — «обеспокоен на среднем уровне»).

Третий фактор составляют проблемы, связанные со снабжением населения городов различными ресурсами: энерго- и газоснабжение, теплоснабжение, водоснабжение. Ни один из данных аспектов не вызывает серьезного беспокойства у населения, обеспокоенность находится на среднем уровне. Между тем это можно трактовать и как среднюю степень напряженности общественных ожиданий: в случае любых перебоев с поставкой этих важнейших ресурсов оценки данного фактора моментально станут намного острее.

Фактор 4. «Уровень жизни» (1,93 – «сильно обеспокоен»).

В эту группу включены параметры, отражающие наиболее актуальные аспекты производства, потребления и повседневной экономической реальности населения, а именно рост цен на продукты питания и товары первой необходимости, повышение цен на услуги ЖКХ, качество медобслуживания в поликлиниках, состояние и качество дорог, доступность медобслуживания для малоимущих слоев общества, падение производства и закрытие предприятий. В данной группе жителями наиболее остро воспринимаются проблемы, затрагивающие их непосредственно – в частности, повышение цен на услуги ЖКХ и рост цен на продукты и товары первой необходимости, в то время как такие проблемы, как доступность медобслуживания для малоимущих или падение производства, оцениваются менее остро. Отметим, что данные результаты в целом согласуются с ответами респондентов о росте доли обязательных платежей в структуре их расходов и указывают на серьезную обеспокоенность населения этой проблемой. Именно в этом факторе сосредоточены потенциальные источники социальной напряженности и конфликтов, а также мощный сдерживающий фактор для развития полусредних городов.

Фактор 5. «Пространство рекреации» (2,36 – «сильно обеспокоен»).

Данную группу составили такие переменные, как отсутствие или нехватка спортивных площадок, спортивных секций и залов для молодежи, отсутствие или нехватка детских игровых площадок, отсутствие или нехватка мест общественного, культурного отдыха для горожан, уровень и качество коммунального обслуживания домов и дворов. Все переменные этого фактора воспринимаются примерно одинаково по своей остроте, что свидетельствует о комплексном характере проблемы. Данная сфера также требует к себе особого внимания, поскольку если в плане экономической привлекательности полусредние города вряд ли могут в ближайшей перспективе сравниться с областным центром, то наличие более развитой социальной и рекреационной инфраструктуры, благоприятных и более здоровых условий для жизни и отдыха, могло бы сформировать собственную, отдельную нишу для полусредних городов, обеспечив им привлекательность в том числе и для молодого трудоспособного населения.

Фактор 6. «Социализация» (2,47 – «сильно обеспокоен»).

Данный фактор включает в себя проблемы, связанные с функционированием институтов социализации, в частности доступность образования, качество образования в школах и в целом проблемы молодежи, подрастающего поколения. Последняя, обобщающая категория, оценивается заметно более остро, чем предыдущие, связанные конкретно с институтом образования. Таким образом, проблема социализации молодежи, как мы видим, в меньшей степени связана с работой образовательных организаций, и в значительно большей степени зависит от успешности решения жилищной проблемы молодежи и создания спортивных, игровых и рекреационных площадок для детей и молодежи.

Фактор 7. «Общественные службы» (2,59 – «обеспокоен на среднем уровне»).

В данный фактор вошли проблемы, связанные с работой социальных служб, обслуживающих нужды населения: работа коммунальных служб, работа общественного транспорта, состояние системы образования и уровень социальной защиты населения. Примечательно, что система образования воспринимается населением скорее как социальная служба, нежели сугубо образовательный институт, что указывает на ее важную социальную роль в полусредних городах. В це-

лом острота всех переменных данного фактора находится на среднем уровне, за исключением работы коммунальных служб; этим аспектом горожане обеспокоены значительно сильнее, чем остальными, особенно на фоне роста коммунальных платежей и расходов на содержание системы ЖКХ. Неэффективность жилищно-коммунальной системы также значительно влияет на привлекательность полусредних городов как точек притяжения населения.

Фактор 8. «Выплаты» (2,54 – «обеспокоен на среднем уровне»).

Примерно на таком же уровне население обеспокоено проблемами выплат различного рода: уровнем пенсий, задержкой выплат пенсий и зарплат. В этом направлении население, очевидно, ощущает некоторое улучшение по сравнению с предыдущими периодами. В меньшей степени это связано с уровнем пенсий, обеспокоенность которым близка к высокой. Состояние данного параметра можно отметить как удовлетворительное, и если бы не финансовый кризис конца 2014 года и введение санкций и контрсанкций, что привело к фактическому уменьшению доходов населения, то можно было бы говорить об экономической стабильности населения полусредних городов области.

Фактор 9. «Прожиточный минимум» (2,02 – «сильно обеспокоен»).

Данный фактор также является довольно острым для опрошенного населения полусредних городов, учитывая его ключевую роль в обеспечении материального и социального благополучия населения. В него вошли всего две переменные – отсутствие нормального жилья и уровень заработной платы населения, причем последний сам по себе имеет наиболее высокое значение остроты для населения из всех 42 переменных (1,66, что близко к «очень сильно обеспокоен»). Обеспокоенность в социальной сфере у населения вызывает также и факт случившегося в конце 2014 г. финансового кризиса и наложения эмбарго на импорт продуктов, что привело к серьезному скачку цен на продовольственные товары, тем самым фактически снизив уровень благополучия жизни населения не только полусредних городов Калининградской области, но и всего региона в целом. Комплекс проблем, выявленных нами в результате социологического опроса можно представить в таблице 13.

**Проблемы в полусредних городах Калининградской области
по оценке местных жителей**

Фактор	Оценка обеспокоенности респондентов	Ключевые проблемы
Социальная среда	2,08 «сильно обеспокоен»	уровень наркомании
		уровень алкоголизма
		Уровень преступности
		Высокая степень административных и бюрократических барьеров
		Уровень безработицы
		Нехватка рабочих мест в городе
		Уровень медицинского обслуживания населения
		Низкая профессиональная компетенция муниципальных и городских властей
		Загрязнение окружающей среды
		Экологическая ситуация в городе
Городская среда	2,82 «обеспокоен на среднем уровне»	Характер современной жилой застройки города
		Модернизация и реконструкция жилого фонда
		Развитие малого и среднего предпринимательства
		Взаимоотношения между жителями
		Межнациональные отношения в городе
		Ликвидация ветхого жилья
		Благоустройство города
		Поддержание чистоты в города
Энергетика	2,69 «обеспокоен на среднем уровне»	Энерго- и газоснабжение
		Теплоснабжение
		Водоснабжение
Уровень жизни	1,93 «сильно обеспокоен»	Рост цен на продукты питания и товары первой необходимости
		Повышение цен на услуги ЖКХ
		Качество медобслуживания в поликлиниках
		Обустройство и качество автомобильных дорог
		Доступность медобслуживания для малоимущих слоев общества
		Падение производства и сокращение числа предприятий в городе

Фактор	Оценка обеспокоенности респондентов	Ключевые проблемы
Пространство рекреации	2,36 «сильно обеспокоен»	Отсутствие или нехватка спортивных площадок
		Отсутствие или нехватка спортивных секций и залов для молодежи
		Отсутствие или нехватка детских игровых площадок
		Отсутствие или нехватка в городе мест для общественного, культурного отдыха
		Уровень и качество коммунального обслуживания домов и дворов
Социализация	2,47 «сильно обеспокоен»	Доступность образования
		Качество образования в школах
		Проблемы молодежи, подрастающего поколения
Общественные службы	2,59 «обеспокоен на среднем уровне»	Работа коммунальных служб
		Работа общественного транспорта
		Состояние системы образования и уровень социальной защиты населения
Выплаты	2,54 «обеспокоен на среднем уровне»	Уровень пенсий
		Задержка выплат пенсий и зарплат
Прожиточный минимум	2,02 «сильно обеспокоен»	Отсутствие качественного жилья
		Уровень заработной платы населения

Источник: составлено автором.

Кроме выявления наиболее важных для населения полусредних городов проблем также было изучено отношение населения к успехам и перспективам в их решении, а также ответственности властей различных уровней. В частности, при ответе на вопрос «в решении каких проблем местным властям удалось достичь успехов на сегодняшний день?» большинство жителей указывают проблемы с задержкой выплаты пенсий (33,7 %) и зарплат (23,1 %). Также значительных успехов, по мнению жителей, удалось достичь в повышении уровня заработной платы (18,1 %), обеспечении энерго- и газоснабжения (17,1 %), водоснабжения (16,1 %) и ликвидации ветхого жилья (15,5 %). Таким образом, можно отметить,

что по ряду направлений развития инфраструктуры и решения ключевых экономических проблем власти добились существенных успехов, по мнению населения.

В то же время ответы на вопрос «в отношении решения каких проблем местные власти по-прежнему бездействуют?» показывают, что решение острых социальных и административных проблем удастся властям значительно хуже. В частности, жители отмечают бездействие властей в отношении повышения цен на услуги ЖКХ (29,5 %), состояния и качества дорог (28 %), бюрократического произвола чиновников (24,1 %), уровня преступности (20 %), уровня алкоголизма (17,4 %), роста цен на продукты питания и товары первой необходимости (17,2 %), уровня заработной платы (16,2 %).

Между тем именно проблема уровня заработной платы, по мнению жителей полусредних городов, наиболее существенно влияет на их качество жизни (так считают 43,3 % опрошенных). Значительное влияние на повышение качества жизни, по мнению респондентов, также окажут снижение уровня безработицы и решение проблемы нехватки рабочих мест (24,1 %), бюрократического произвола чиновников (18,3 %), повышения уровня пенсий (16,3 %) и уровня медицинского обслуживания населения (15,4 %), состояния и качества дорог (15,4 %).

Кроме того, если повышение качества жизни и его субъективная оценка подвержены социальной инерции восприятия и оценивания, то некоторые аспекты жизни полусреднего города заметны значительно быстрее и могут оказать сильное воздействие на улучшение имиджа города и его привлекательности для населения. Для выявления перечня таких переменных респондентам был задан следующий вопрос: «Первоочередное решение каких проблем позволит улучшить качество жизни населения города?»

Полученные ответы показывают, что наиболее быстрый эффект повышения качества жизни в городе может быть достигнут при решении проблемы состояния и качества дорог (37,7 %), которая является одной из самых острых инфраструктурных проблем, и в то же время одной из самых показательных. Также к числу проблем, способных оказать наиболее сильное влияние на имидж города,

респонденты отметили благоустройство и чистоту города (22,9 %), уровень зарплат горожан (21,1 %), снижение уровня безработицы и создание рабочих мест (19,5 %), решение проблемы падения производства и сокращения числа предприятий (16 %).

Вместе с тем ответы на другие вопросы показывают, что хотя жители отмечают некоторые успехи властей в решении ряда важных проблем полусредних городов Калининградской области, в целом уровень удовлетворенности деятельностью муниципалитетов довольно низок: только 1,8 % опрошенных вполне удовлетворены деятельностью городских администраций; еще 45,3 % оценивают свою удовлетворенность на среднем уровне. Доля тех жителей, кто категорически не удовлетворён работой местной администрации, превышает половину опрошенных — 52,8 %. И такая тенденция распространяется и на другие населенные пункты региона. Высокий уровень критичности отношения связан, прежде всего, с оценкой жителями активности самих властей. Около трети населения полагает, что власти вообще не занимаются решением наиболее волнующих жителей проблем (30,5 %), еще почти две трети опрошенных (61,1 %) считают, что власти пытаются их решать время от времени, и только 2,6 % респондентов уверены, что власти прилагают для этого регулярные усилия.

Эффективность принимаемых мер также оценивается населением полусредних городов невысоко: треть опрошенных (33 %) считают, что местным властям не удастся решать указанные жителями наиболее острые проблемы, чуть более половины (55 %) считают, что действия властей эффективны только в некоторой степени, и только 3,8 % полагают, что местные власти успешно решают указанные проблемы. Невысокая, по мнению жителей, эффективность деятельности муниципалитетов в решении наиболее важных проблем полусредних городов, может объясняться и тем, что решаемые вопросы находятся за пределами их компетенции — только 12,5 % опрошенных считают, что указанные проблемы должны решаться только на уровне местных властей. Большинство (чуть более половины — 51,6 %) уверены, что, если муниципальные власти не могут справиться с важными проблемами, они должны прибегать к помощи региональных властей. Не-

большое количество жителей (7,1 %) считают, что в тех случаях, когда региональное правительство не справляется с решением проблем, оно должно обращаться на федеральный уровень. Примерно одинаковое количество опрошенных (14,3 – 14,4 %) уверены, что все указанные острые проблемы должны решаться исключительно на региональном или федеральном уровне.

Таким образом, обобщая итоги проведенного исследования, можно сделать следующие выводы. Население полусредних городов в основном состоит из оседлой части, проживающей там с рождения или прибывшей на место проживания еще при Советском Союзе; отличается высокой образованностью и относительно низким уровнем материального благополучия. Несмотря на то что сами жители несколько лучше оценивают свое экономическое благосостояние, чем в предыдущие годы, фактически в структуре их расходов доля обязательных платежей значительно возросла, что не могло не повлиять негативным образом на материальное положение горожан. Также респонденты особо отмечают негативное влияние финансового кризиса конца 2014 г. и связанное с этим резкое повышение цен в первую очередь на продукты питания.

На основе проведенного социологического обследования можно также выделить проблемы полусредних городов (преимущественно в социальной сфере), составляющие общий список проблем, требующих разрешения для положительного социально-экономического развития территории и повышения уровня жизни населения:

1 проблемы, связанные с уровнем жизни (рост цен на продукты питания и товары первой необходимости, повышение цен на услуги ЖКХ, низкое качество медобслуживания и его доступность для малоимущих слоев населения, падение производства и развал предприятий);

2 проблемы социальной среды обитания (проблема наркомании, алкоголизма, преступности, высокий уровень административных и бюрократических барьеров, высокий уровень безработицы, нехватка рабочих мест, загрязнение окружающей среды и уровень заработной платы);

3 проблемы инфраструктуры (качество дорог и транспортная доступность, ветхость жилья, некомфортная городская среда: нехватка мест для культурного проведения свободного времени, неэстетичность городских территорий).

Оценка жителями работы местных органов власти носит критический характер. Признавая успехи муниципальных властей в решении проблемы задержки выплат, ликвидации ветхого жилья, обеспечении городов важными ресурсами, жители все же отмечают их бездействие в таких вопросах, как рост тарифов ЖКХ, состояние и качества дорог, бюрократический произвол, уровень преступности и алкоголизма, рост цен на продукты питания и товары первой необходимости. От властей ожидается прежде всего создание условий для повышения самими жителями своего уровня жизни: создание рабочих мест, повышение заработной платы, борьба с коррупцией и бюрократизмом. Считая, что власти не предпринимают достаточных, регулярных и эффективных усилий для решения этих проблем, жители в то же время в основном не считают, что муниципалитеты в состоянии решить все проблемы самостоятельно; более эффективным видится взаимодействие с региональной властью.

В системе административного управления регионом и муниципальными образованияами главной и определяющей задержку развития полусредних городов, является инертность в восприятии комплексного потенциала городов области на уровне региональных властей. Таким образом, полусредние города, обладая значительным потенциалом для выполнения роли «точек роста» в территориальном развитии региона, не развиваются в нужном для них и региона направлении.

В целом в силу специфики области, эксклавности региона, полусредние города развиваются неравномерно, выполняя разные функции помимо административных центров. В целях повышения уровня развития полусредних городов, необходимо активно принимать участие в трансграничном сотрудничестве, используя границу как ресурс, позволяющий перенимать европейский опыт и делиться своим.

Проанализировав проблемы полусредних городов, нами были предложены рекомендации по их решению, исходя из генезиса проблем. Суммарно проблемы и рекомендации по их решению представлены в таблице 14.

Таблица 14

Проблемы полусредних городов и рекомендации по их решению

Генезис	Проблемы полусредних городов	Рекомендации по решению проблем
Внутренний	Отток населения и его старение	Стимулирующие мероприятия по увеличению рождаемости; привлечение специалистов из России и стран СНГ по программе переселения.
	Проблемы, связанные с уровнем жизни населения (рост цен, низкое качество медобслуживания и т.д.)	Мероприятия по поддержке малого и среднего бизнеса, налоговые льготы, внедрение инновационных предприятий
	Проблемы социальной среды обитания и инфраструктуры	Развитие инфраструктуры, инженерных сетей; активное участие в программах Правительства КО по развитию муниципальных образований
	Недоверие населения властям	Мероприятия по взаимодействию с населением на регулярной основе
Внешний	Снижение экономического развития (уменьшение количества промышленных предприятий)	Стимулирование местных производителей с целью сдерживания розничных цен; привлечение в муниципалитеты медицинских специалистов и обеспечение их всем необходимым для жизни. Внедрение инновационных производств и технологий; переориентация производства в соответствии с потребностями региона и страны
	Ухудшение инвестиционной привлекательности территорий	Контроль за деятельностью управляющих компаний, реализация региональных программ по социальному развитию; обеспечение функционирования муниципальной инфраструктуры; взаимодействие властей, бизнеса и научно-образовательного сектора
	Инертность в восприятии комплексного потенциала городов области на уровне региональных властей	Скоординированные мероприятия по управлению муниципальными образованиями; взаимодействие; Формирование инвестиционных паспортов территорий, участие в программах приграничного и трансграничного сотрудничества, применение лучшего опыта по развитию муниципалитетов (отечественного и зарубежного)

Источник: составлено автором.

Исходя из анализа социально-экономической ситуации в полусредних городах, можно сделать вывод о том, что одним из важных инструментов возрождения таких городов является создание инновационных структур, задачей которых стало возрождение базовых отраслей промышленности на новом технологическом уровне. Необходимо развивать инновационную сферу, стимулировать развитие малых и средних предприятий и информатизировать города. В Калининградской

области делается акцент на создание условий для динамичного инновационного развития промышленности региона и решение на этой основе социальных вопросов. Развитие промышленных кластеров и импортозамещающих производств, поддержка наукоемких направлений и высоких технологий, производств с высокой степенью переработки, в том числе на базе развития кооперационных связей с иностранными компаниями. Особое значение уделяется переносу «центра тяжести» развития промышленной инфраструктуры из Калининграда в муниципальные образования, развитию промзон на основе государственно-частного партнерства и, как следствие, возникновению новых возможностей для трудовой занятости населения.

3.2. Перспективные функции полусредних городов

В Калининградской области, исходя из географических размеров региона и численности населения, полусредние города обладают набором определенных функций и исполняют роль средних городов, при этом некоторые из них формируют социально-экономические районы нового уровня по территориальному и функциональному признакам. Исходя из территориальных и административных данных, полусредние города и тяготеющие к ним территории могут развиваться в определенных направлениях. Далее более детально рассмотрим перспективные функции каждого полусреднего города Калининградской области

Советск. Перспективы развития города связаны с развитием его как крупного административного центра на севере области, формирующего городской округ и по степени своего влияния формирующего вместе с Неманом и Краснознаменском Север области. Советск определяет характер и направление развития и обслуживает весь север области, поскольку имеет гораздо больше экономических, социальных и институциональных возможностей, чем районные центры Неман и Краснознаменск. Это прежде всего система образования, медицинское обслуживание, культурные мероприятия, промышленные предприятия, обеспечивающие занятость населения. Город имеет перспективы промышленного развития, в 2016 г. заложено строительство Талаховской ТЭС, что создаст в потенци-

альном социально-экономическом районе «Север» резервные электроэнергетические мощности и позволит развивать новые производства и модернизировать существующие. Также перспективы развития Советска связаны с реализацией его возможностей как крупного транспортно-логистического узла. К лету 2018 г. должен быть введен в эксплуатацию новый автомобильный грузопассажирский пункт пропуска Дубки – Рамбинас, с пропускной способностью 4 тыс. автомобилей в сутки (действующий в настоящее время пункт пропуска Советск-Панемуне имеет пропускную способность 2 тыс. автомобилей в сутки). Также Советск является важным железнодорожным узлом области, здесь сходятся относящиеся к Калининградской железной дороге железнодорожные линии из Черняховска, Полеска, Калининграда и Немана (служебная линия, используется только для перевозок продукции завода строительных материалов, пассажирского движения нет) и Литвы (только грузовое движение). Осуществляется пассажирское железнодорожное сообщение с Калининградом и городом Черняховском (на нерегулярной основе). Советск обладает потенциалом для развития и как речной порт на р. Неман. В настоящее время в связи с пограничным положением реки осуществление судоходства оказалось в затруднительном положении, однако перспектива развития международных совместных водных маршрутов имеется. В рамках развития приграничной территории администрация города разрабатывает совместную с литовскими городами концепцию развития речного туризма по Неману. Город обладает рядом объектов историко-культурного наследия, архитектурный фонд насчитывает 166 памятников истории и культуры, представляет интерес для туристов, в том числе из Калининграда. Обобщенная схема перспективных функций Советска представлена на рисунке 28.

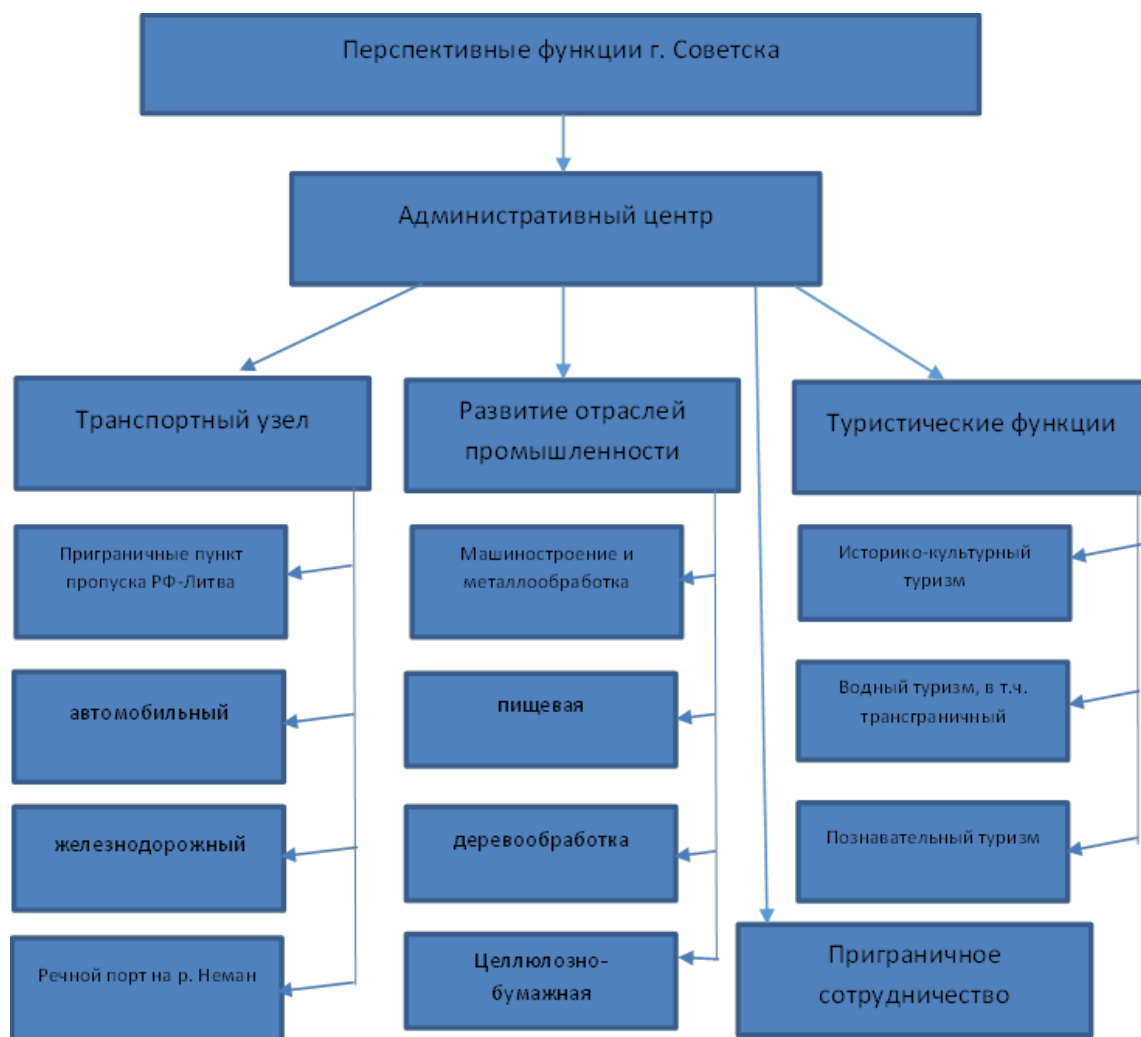


Рисунок 28 – Перспективные функции г. Советска

Источник: составлено автором.

Помимо производственной, административной и транспортной функций целесообразно отметить еще одну перспективную функцию города Советска как центра развития трансграничного сотрудничества. На сегодня Советск является единственным крупным связующим звеном Калининградской области и Европейского союза на севере и стратегически призван обеспечивать обслуживание севера региона. Советск активно принимает участие в различных программах приграничного и трансграничного сотрудничества совместно с государствами Европейского Союза, на территории города проводятся совместные культурные мероприятия с приграничными регионами Литвы. Помимо культурных связей в Советске успешно развивается промышленность. Одним из самых крупных и успешных предприятий является совместное предприятие «Вичюнай Рус», на котором тру-

дятся более 1500 человек, в том числе граждане Литвы. С Российскими городами связи г. Советска выражены в меньшей степени в силу эксклавности региона, и межселенные связи Советска с городами России связаны также с трансграничным сотрудничеством и преодолением государственных границ.

Черняховск. Черняховск, как и Советск, выступает крупным административным многофункциональным центром, сформировавшим городской округ. Это второй по численности населения полусредний город Калининградской области. Как и Советск, Черняховск выполняет и будет в дальнейшем выполнять функцию среднего города, обслуживающего Юго-Восточные поселения области, образуя тандем с г. Гусевом, будет формировать транспортно-промышленный территориальный кластер в Восточной части региона.

Центральное положение города в области создает предпосылки для формирования здесь крупного транспортно-логистического узла. Из Калининграда через Черняховск проходит ключевой железнодорожный маршрут связывающий область с Москвой и другими крупными городами России и стран ЕврАзЭС. Кроме того, Черняховск имеет железнодорожную связь с польскими регионами, по средствам железной дороги с европейской шириной колеи. Черняховск расположен на автомобильной дороге А-229 Калининград – Минск, и далее на Москву, что помимо железнодорожного транспортного узла, делает его также автомобильным, обслуживающим ежедневные международные грузовые (в большей степени) и пассажирские потоки. По семи автомобильным дорогам можно уехать в города Прибалтики и Беларуси (Демографический ежегодник, 2016). Кроме того, Черняховск это и внутренний транспортный узел в центре Калининградской области, который связывает дорожной сетью все направления региона. Географическое положение города предопределяет большие потенциальные возможности для активного развития транспортно-промышленного комплекса города и роста численности его населения.

В Черняховске расположен речной порт на реке Преголя, который практически не используется, но в перспективе может быть использован для организации водного внутреннего и международного туризма. На северной окраине Чер-

няховска располагается конезавод, носящий имя замка «Георгенбург», город богат объектами историко-культурного наследия, включенных в туристические маршруты по Калининградской области. В настоящее время промышленность представлена заводами технологического машиностроения, кожевенным, керамическим. Также развивается деревообрабатывающий комбинат (производство мебели и паркета), предприятия пищевой промышленности.

На рисунке 29 схематически представлены перспективные функции города Черняховска.

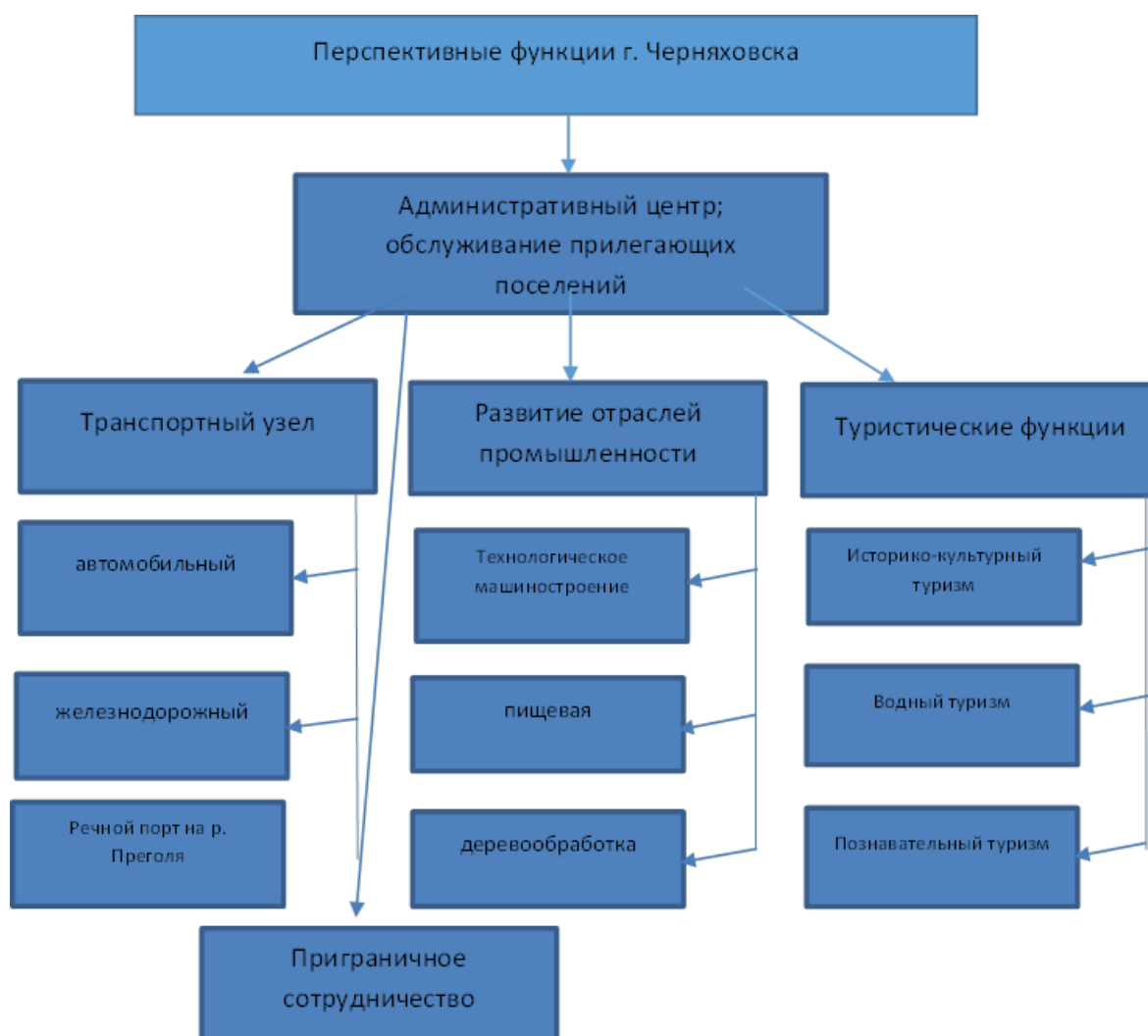


Рисунок 29 – Перспективные функции г. Черняховска

Источник: составлено автором.

Гусев в советский период развивался как крупный промышленный центр, однако после перестройки многие промышленные центры пришли в упадок, и только к началу 2000-х гг. началось медленное восстановление промышленности. В партнерстве с Евросоюзом в городе строится завод по очистке сточных вод, планируется ряд новых международных проектов по развитию туризма, сохранению историко-культурного наследия, охране окружающей среды. Строится Маяковская ТЭС, которая позволит расшириться существующим промышленным предприятиям и обеспечить энергетическую безопасность социально-экономического района «Юго-Восток». В Гусеве расположена одноимённая станция Калининградской железной дороги. Эта станция относится к железнодорожной линии Калининград – Черняховск – Чернышевское (литовская граница). Город Гусев отнесен к числу исторических городов России категории «ценное наследие», так как на его территории сохранились особо ценные исторические и архитектурные достопримечательности, свидетельствующие о культуре народа, ранее населявшего Восточную Пруссию.

Город Гусев совместно с Черняховском, образует своего рода тандем (кластер) социально-экономического развития прилегающей территории и оказывает влияние практически на всю юго-восточную часть Калининградской области, формируя так называемый территориальный регион области «Юго-Восток». Одним из важнейших промышленных комплексов, расположенных в Гусеве, является инновационно-промышленный кластер «Технополис GS». Это частный российский технопарк, объединяющий шесть различных производств инновационного оборудования, бизнес-инкубатор и образовательный научно-исследовательский центр, сотрудничающий с основными вузами региона, в том числе с БФУ им. И. Канта. Располагаясь в Гусеве, технополис формирует развитие города как инновационного центра, апробируя модель инновационного развития малых городов России

На рисунке 30 схематически представлены существующие и перспективные функции города Гусева.

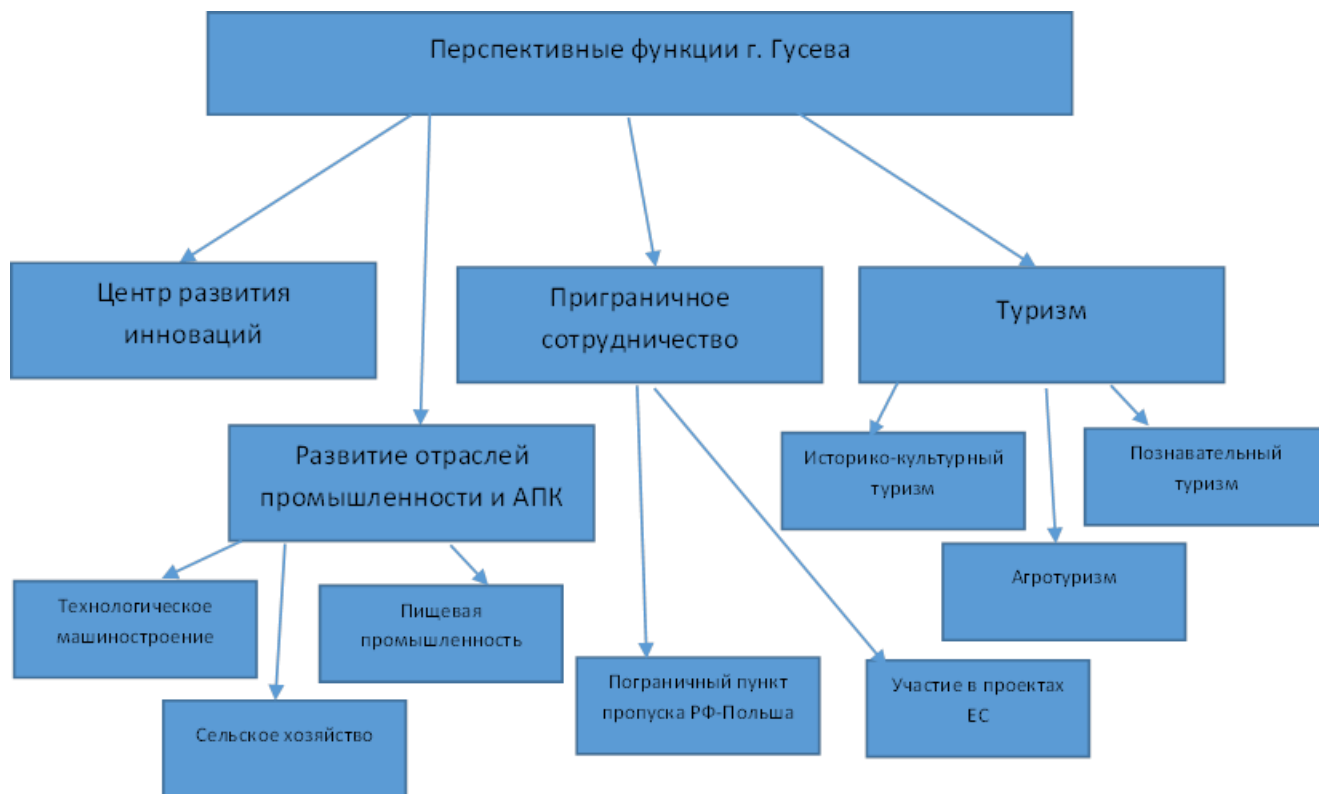


Рисунок 30 – Перспективные функции г. Гусева

Источник: составлено автором.

Светлый является административным, деловым и культурным центром Светловского городского округа, расположен на берегу Калининградского морского судоходного канала. Здесь расположена станция Балтийский Лес Калининградской железной дороги. Эта станция относится к тупиковой ветке, ответвляющейся от железнодорожной линии Калининград – Балтийск. По состоянию на 2017 г. Светлый не обслуживается пассажирскими поездами. Перспективы в сфере транспорта могут быть связаны со строящейся автомагистралью Приморское кольцо, ответвление которой планируется сделать к г. Светлому. Развитие транспорта как перспективное направление может быть реализовано в Светлом, принимая во внимание тот положительный факт, что город находится на побережье Калининградского морского канала. И помимо водного грузового транспорта, который находится в начале развития, можно также на перспективу говорить о раз-

витии водного туризма, используя морской канал для малого судоходства с выходом в Вислинский / Калининградский залив.

Перспективные функции города Светлого схематически показаны на рисунке 31.

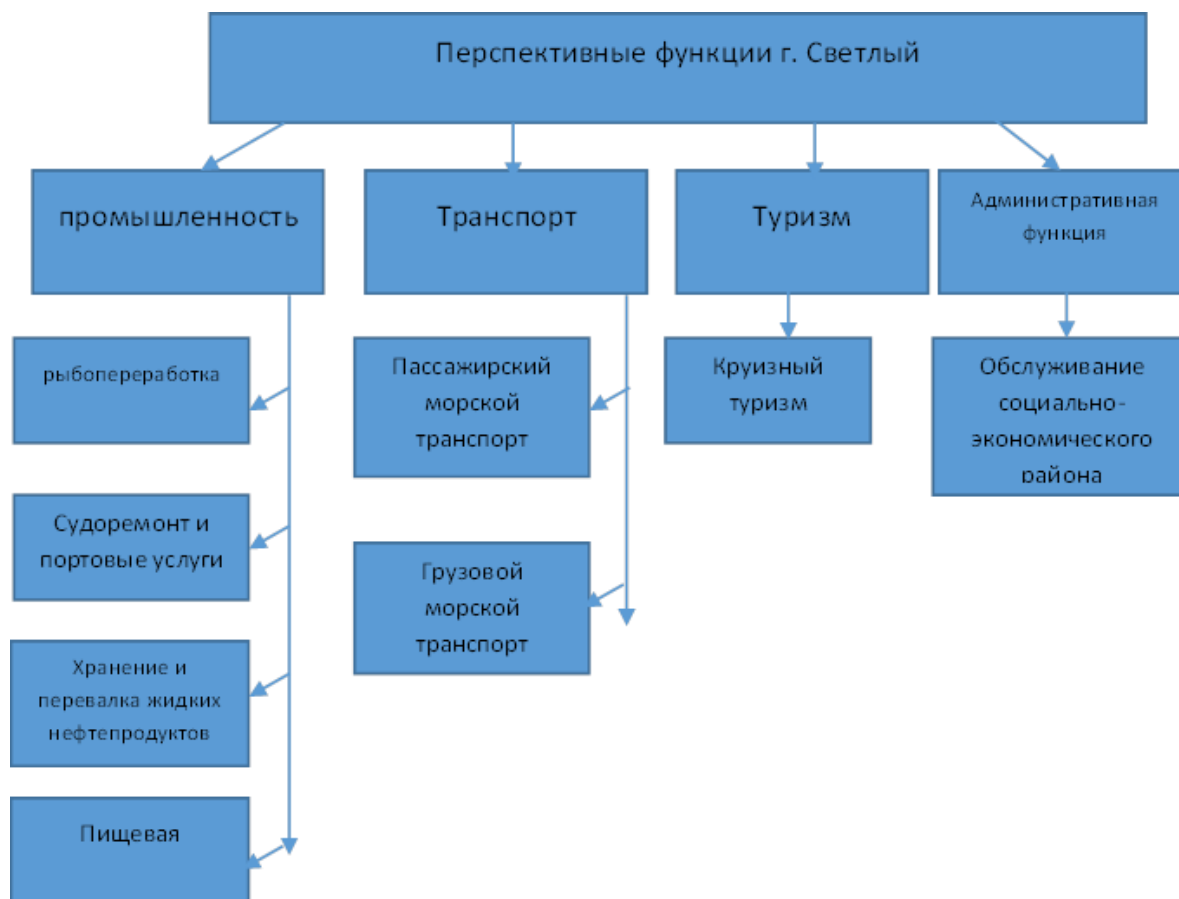


Рисунок 31 – Перспективные функции г. Светлого

Источник: составлено автором.

В большей степени перспективы развития города связаны почти исключительно с промышленностью. В первую очередь это пищевая промышленность (рыбообработка и изготовление рыбных консервов) и нефтеперевалка и нефтепереработка. Рыбообработка и добыча рыбы были изначально ключевым фактором образования и развития поселка Циммербуде (ныне город Светлый) в восточно-прусский период своего развития, так что наличие крупнейшего в регионе рыбоперерабатывающего предприятия в Светлом – это историческая преемственность.

Вблизи Светлого расположено также крупное производство по переработке сои и изготовлению различного сырья, которое в дальнейшем идет на экспорт и на территорию Российской Федерации. Кроме того, в Светлом строится новая электростанция, которая призвана обеспечить электроэнергией существующие и потенциальные промышленные мощности городского округа.

Балтийск (бывший Пиллау) был привлекательным портом для торговли и стратегическим важным местом базирования военного флота Германии до 1901 г., пока не был углублен Кёнигсбергский канал и по нему начали проходить корабли до Кёнигсберга, не имевшего другого выхода в море (Федоров, 2001).

Город имеет большие перспективы в курортно-туристском направлении развития. В нем располагаются несколько гостиниц, спортивных сооружений, баз отдыха и аквапарк. Город Балтийск достаточно богат историко-культурными и архитектурными достопримечательностями, входящими в перечень объектов историко-культурного наследия и включенных в туристические маршруты Калининградской области. В административные границы Балтийского муниципального района входит территория Балтийской, отделяющей Калининградский и Вислинский заливы от Балтийского моря. Коса вытянута от устья реки Вислы до юго-западной оконечности Калининградского полуострова, имеет значительный туристический потенциал, но слабо используется в силу ограниченности транспортной доступности. По косе проходит государственная граница с Польшей. В районе Балтийска коса прорезана проливом, искусственно углублённым и расширенным, образующим начало канала, соединяющего Калининградский порт с Балтийским морем. Сообщение осуществляется пассажирскими катерами и паромными переправами (Информационный сайт г. Балтийска).

На рисунке 32 схематически представлены существующие и перспективные функции города Балтийска.

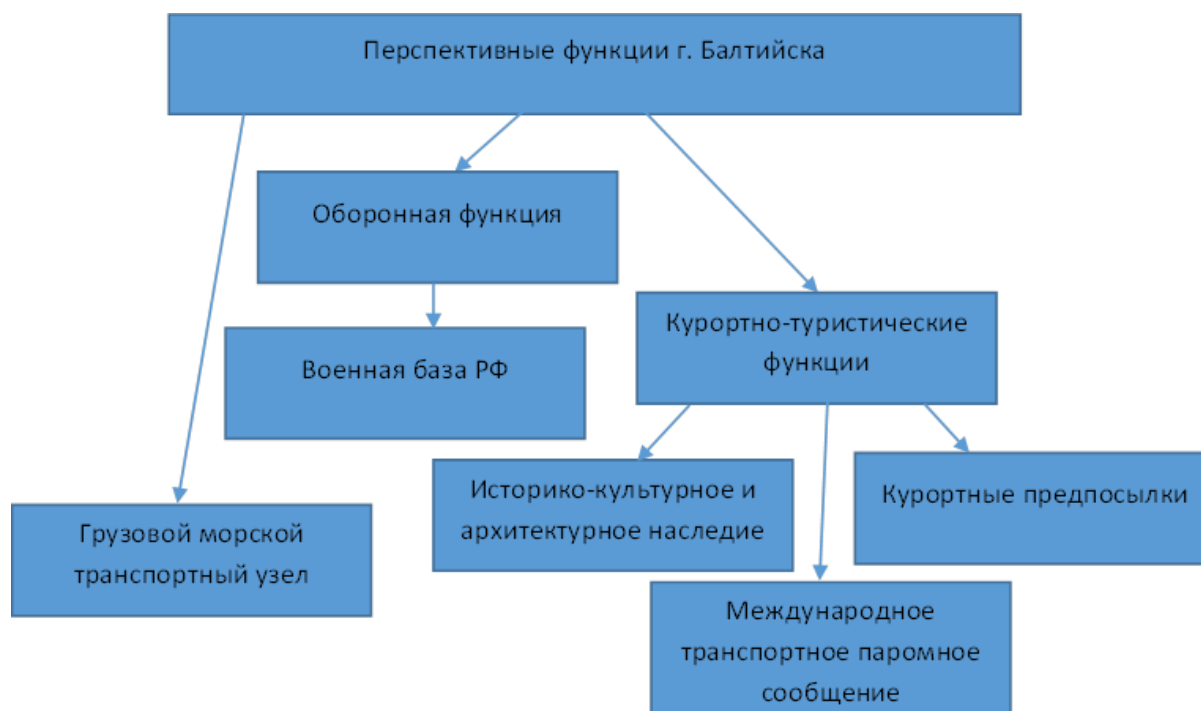


Рисунок 32 – Перспективные функции г. Балтийска

Источник: составлено автором.

Вследствие сложившейся с начала 2015 г. внешнеполитической обстановки Балтийск вновь усилил оборонную функцию России на Западе. Город является главной базой Дважды Краснознаменного Балтийского Флота, военно-морским форпостом самой западной точки России. Несмотря на то что контрольно-пропускной режим в городе больше не действует, военный потенциал города снова набрал силу и в перспективе не снизится. Однако, несмотря на усиление оборонной функции, Балтийск продолжает оставаться перспективным муниципалитетом для реализации совместных проектов приграничного сотрудничества с соседними районами Польши в сфере развития туризма, развития транспорта, охраны окружающей среды, охраны и использования Балтийского моря, сохранения и использования историко-культурного наследия. Также в Балтийске расположено российское отделение Секретариата Еврорегиона «Балтика».

Подводя итог проделанному анализу перспективных функций полусредних городов Калининградской области, мы можем отметить несколько общих предпосылок и закономерностей: во многом перспективы развития рассматриваемых в

данной работе населенных пунктов обусловлены такими факторами, как «наследие» советского периода и географическое положение. Под первым фактором понимается и сложившийся за период советской власти экономический профиль, и наличие крупных предприятий, оставшихся функционировать после распада СССР, и созданная в тот период транспортная инфраструктура, а также культурные, исторически и социальные объекты. Развитие указанных аспектов в 90-е и 2000-е гг. по известным причинам осуществлялось более медленными темпами, чем при предыдущем режиме, поэтому во многом потенциал развития полусредних городов по-прежнему зависит от того задела, который был создан в советский период развития.

Второй фактор включает в себя особенности локализации населенных пунктов – их географическое положение, наличие морских и речных портов, близость к городской агломерации Калининграда, к границам с другими государствами. Как было показано, в условиях, когда институциональные инструменты развития – государственные или частные – не обладают достаточной силой для оказания существенного эффекта, либо не реализуются вовсе, именно географическое положение и сложившиеся инфраструктурные условия его использования могут в течение некоторого времени обеспечивать поддержание экономической и социальной жизни в населенных пунктах.

На основе сложившихся условий помимо административных функций можно выделить три основных направления развития полусредних городов Калининградской области: туристическое (курортно-туристическое в случае Балтийска и познавательно-туристическое – в случае Гусева), транспортное (данная конфигурация реализуется в Черняховске и Советске, причем дополнительным преимуществом последнего является наличие пограничного пункта) и промышленное (данный профиль реализуется Светлым, который фактически тесно интегрирован в транспортную сеть калининградской агломерации). Также необходимо принимать во внимание усилившуюся оборонную функцию (Балтийск). Основные и наиболее выраженные функции полусредних городов представлены на рисунке 33.

функции городов											
полусредние города Калининградс- кой области	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Советск											
Черняховск											
Гусев											
Светлый											
Балтийск											

1 — функции внутриобластного центра (социально-экономического района)
 2 — функции промышленного центра
 3 — функции транспортного узла (сухопутный транспорт)
 4 — инновационные функции
 5 — туристические функции (историко-культурный туризм)
 6 — функции курортно-рекреационного центра

7 — функции города-спутника в составе агломерации
 8 — оборонно-военные функции
 9 — функции центра приграничного и трансграничного сотрудничества
 10 — портовые функции (стивидорные)
 11 — портовые функции (перевозка по внутренним водным путям)

Рисунок 33 – Функции полусредних городов Калининградской области
 (фиолетовым выделены наиболее выраженные функции)

Анализ показывает, что имеющиеся в распоряжении рассматриваемых нами полусредних городов природные, экономические, демографические, социокультурные, инфраструктурные ресурсы позволяют им реализовывать указанные модели развития. Однако сужение потенциала развития и возможных его направлений только до того диапазона, который может быть обеспечен исключительно имеющимися мощностями, неизбежно обрекает полусредние города на инерционный сценарий, без расширения их экономического, технологического и человеческого потенциала. Таким образом, преодоление естественных ограничений развития, на наш взгляд, может лежать в трех основных плоскостях: развитие человеческого капитала, развитие инновационных отраслей и трансграничное сотрудничество. Развитие всех трех направлений должно происходить согласованно, и только при обеспечении детального предварительного анализа возможных проблем и разработки рекомендаций по их преодолению.

3.3. Роль инновационной экономики в развитии полусредних городов

В настоящее время в научной литературе мы не находим четкого и ясного ответа на вопрос о значении и способности инновационных центров, технопарков и других инновационных институтов, размещаемых вне пределов крупных городов, оказать влияние на социально-экономический уровень окружающей территории. До недавнего времени понятия «инновации» и «территориальное развитие» связывались в первую очередь с устойчивым развитием территорий или с возможным применением инновационных технологий непосредственно в промышленности и сельском хозяйстве (Белова, Левченков, 2011). Применительно к российским условиям инновационные области, имеющие наибольшие шансы для формирования в сельской местности, могут включать в себя значительное количество разнообразных задач (рисунок 34).



Рисунок 34 – Области действий для инновационного развития сельской местности

Источник: составлено автором.

В случаях прямого воздействия инноваций (особенно в сельском хозяйстве и промышленном производстве) их эффект на макроэкономическом уровне мож-

но подсчитать и увидеть, при этом оценить непосредственное или косвенное влияние размещённых инновационных центров на ситуацию в малых городах и прилегающих территориях несколько сложнее.

Например, в разрабатываемых неагломерационными муниципальными образованиями стратегиях развития мы практически не находим упоминание об инновациях и их влиянии на развитие (Сергеев, Алексеенкова, 2012). Н. Бекетов, отмечая процессы отрыва центров проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок (НИОКР) и инновационной деятельности от центров образования и традиционных промышленных ареалов, замечает, что совершенно не исследованными остаются проблемы оценки влияния на территориальную структуру хозяйства центров НИОКР и инноваций, т. е. непосредственными носителями научно-технического прогресса. Из выделяемых двух типов территориальных инновационно-технологических формирований оказать влияние на территорию может только один тип, а именно специально создаваемые центры технологического развития (научные, технологические, исследовательские парки, «инкубаторы бизнеса», инновационные центры и пр.) (Белова, 2011).

Если рассматривать периферийные муниципалитеты, где центрами инноваций часто выступают именно города, то в современных особенностях размещения промышленности можно выделить два процесса. Первый из них – размещение новых и перенос старых производств из центров крупных городов на их периферию (особенно этот процесс характерен для Западной Европы, но и в России достаточно примеров). В данных случаях предприятия используют такие преимущества, как низкие производственные затраты, возможности покупки (аренды) участков, имеющиеся возможности для расширения предприятия и т. п. (Паспорт социально-экономического положения городов России за 2015 год). Данная тенденция перемещения малых и средних предприятий в области наблюдается уже на протяжении довольно длительного времени (производство мебели, стройматериалов, сборка теле- и радиоаппаратуры и др.).

Второй процесс относительно молодой и связан с размещением инновационных центров, особенно в старопромышленных центрах микроуровня (районные

центры, малые города). В этом случае инновации выступают заменой старых, часто ликвидированных или испытывающих стагнацию отраслей промышленности (машиностроение, добывающая, химическая и др.). При наличии сохранившегося трудового потенциала (в малых и средних городах) и переизбытка рабочей силы (в сельской местности) это дает шанс для развития и повышает конкурентоспособность этих территорий.

Примерами в данном случае могут служить страны Балтийского региона, осуществляющие данные мероприятия несколько раньше России. Так, в Литве вне крупных городов создаются так называемые «промпарки», которые создаются в основном на базе устаревших производственных или сельскохозяйственных предприятий. Такого рода промпарки есть в Таураге, Шауляйском районе, Паневежисе и его окрестностях. Данные структуры, располагаясь в небольших городах и сельской местности, обеспечивают сотни рабочих мест для сельских жителей, населения малых и средних городов, улучшают инфраструктуру и инвестиционную привлекательность территории. Инвесторами в основном выступают местные и зарубежные предприниматели. Более высокотехнологичные производства, требующие немалых интеллектуальных ресурсов, располагаются в крупных городах Литвы, в непосредственной близости от высших учебных заведений (Скрипов, 2014).

В Латвии развитие сети технопарков или индустриальных парков идет довольно медленно. Три крупных индустриальных парка расположены в крупных городах (два в Риге и один в Даугавпилсе), еще пять технологических парков строятся в разных регионах Латвии. Такое развитие также положительно влияет на социально-экономические условия для жителей сельской местности и малых городов (будь это малые города – спутники крупных, либо самостоятельные многофункциональные города). Инвесторами в латвийские технопарки выступают в основном северные страны. Так, исландский концерн «НордикИндастриалПропетиз» является лидером в инвестировании технологических парков в Латвии. Местные власти, заинтересованные в появлении промышленных предприятий на

своей территории, охотно сотрудничают с компанией, сдавая в аренду землю, а также обеспечивая парки коммуникациями и инфраструктурой (Белова, 2011).

В России сейчас создано и действует более 75 технопарков различных видов и направлений (Пленарное заседание «Вызовы нового десятилетия», 2014). Основной целью концепции технопарков в России является «создание качественно новых организационных и экономических условий эффективного использования научно-технического потенциала страны в рамках, интегрированных в технопарки наукоемких предприятий» (Бильдина, 2007). На начало 2015 г. число инновационно-активных предприятий в Калининградской области составило 14 единиц (расположенных как правило в Калининграде или в его агломерационной зоне) при общем объеме инновационных товаров, работ и услуг в 376,6 млн руб. Затраты на технологические инновации промышленных предприятий составили 249,3 млн руб. (Регионы России. Социально-экономические показатели, 2015). То есть уровень технологического развития промышленности области достаточно низок и отстает не только от среднероссийского показателя, но и является наименьшим значением среди всех регионов СЗФО (таблица 15).

Инновационная активность предприятий Северо-Запада

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
РФ	9,2	10,0	9,4	9,3	9,5	10,4	10,3	10,1	9,9
Северо-Западный ФО	11,0	9,8	8,9	9,5	9,4	11,2	11,0	10,7	10,3
Карелия	5,6	5,8	6,1	5,3	6,6	9,2	10,9	8,1	7,7
Коми	8,1	8,1	9,7	6,3	7,5	6,1	7,6	8,8	8,9
Архангельская обл.	8,6	9,9	8,0	8,8	9,0	9,3	8,2	5,4	5,0
Вологодская обл.	8,9	8,3	9,8	7,6	7,4	9,3	7,3	7,8	5,6
Калининградская обл.	14,1	10,1	5,1	5,5	3,2	3,3	5,1	5,1	2,4
Ленинградская обл.	8,8	6,7	5,6	8,6	9,4	9,1	10,1	10,5	8,7
Мурманская обл.	12,3	8,0	7,9	7,6	9,7	8,5	9,0	13,5	10,02
Новгородская обл.	10,2	8,9	10,3	9,7	8,7	7,5	7,5	6,6	7,7
Псковская обл.	10,6	9,8	6,2	8,7	9,6	10,0	8,1	7,3	9,2
С.-Петербург	14,1	13,1	12,5	14,0	13,0	18,9	18,8	18,0	18,9

Источник: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2015 : стат. сб. / Росстат. М., 2015. С. 1011 – 1016.

Косвенным показателем общего, если не инновационного, то технологического уровня развития промышленности полусредних и малых городов могут служить размеры инвестиций в основной капитал. Данные на примере Калининградской области показывают не только сильное отставание полусредних городов по этому показателю от областного центра, но и общий уровень технологического состояния промышленных предприятий (рисунок 35).

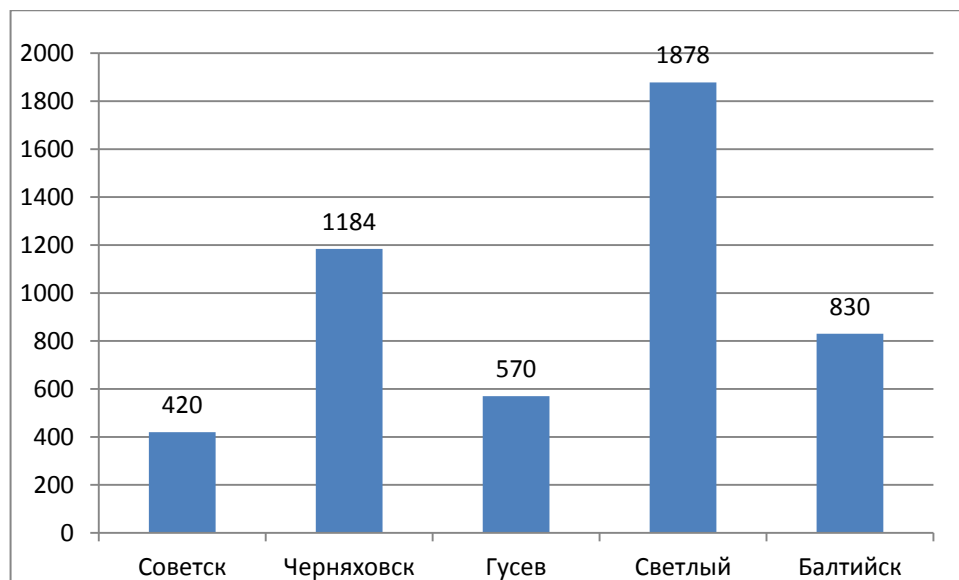


Рисунок 35 – Инвестиции в основной капитал полусредних городов Калининградской области, тыс. руб.

Источник: Паспорт социально-экономического положения городов России за 2015 год. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. Калининград, 2016. — 181 с.

Исходя из анализа социально-экономической ситуации в полусредних городах, можно сделать вывод о том, что одним из инструментов комплексного развития таких городов является создание инновационных структур, задачей которых служит реорганизация базовых отраслей промышленности на новом технологическом уровне. Необходимо развивать инновационную сферу, стимулировать развитие малых и средних предприятий и информатизировать города (Шилов, 2008). Этот путь можно назвать оптимальным, поскольку в связи с инициативой создания инновационных центров в рамках программы «Малые города России – инновационные центры» некоторыми субъектами федерации и административно-территориальными образованиями (Свердловская область, Комсомольск-Амурск-Солнечный, Ямало-Ненецкий АО, города Ноябрьск, Заречный и др.) наметились предпосылки для такого решения. Кроме того, отдельные разновидности технопарков уже созданы или создаются в ряде малых и полусредних городов России (Бильдина, 2007). При создании технопарков, технополисов и других инновационных структур необходимо учитывать специализацию региона, которая, с одной

стороны, должна соответствовать хозяйственной деятельности всего государства, а с другой – отвечать полноценному экономическому развитию конкретного региона. Технопарки, созданные в малых городах, выводят социально-экономическое развитие данных поселений на новый уровень: создаются новые рабочие места, повышаются показатели промышленного производства, развивается инфраструктура как следствие повышается уровень жизни населения (Белова, 2011).

В Калининградской области делается акцент на создание условий для динамичного инновационного развития промышленности региона и решение на этой основе социальных вопросов. Развитие промышленных кластеров и импортозамещающих производств, поддержка наукоемких отраслей экономики и высоких технологий, производств с высокой степенью переработки, в том числе на базе развития кооперационных связей с иностранными компаниями. Особое значение уделяется переносу «центра тяжести» развития промышленной инфраструктуры из Калининграда в муниципальные образования, развитию промзон на основе государственно-частного партнерства и, как следствие, возникновению новых возможностей для трудовой занятости населения (Белова, 2013).

Размещение технопарков в малых и полусредних городах выгодно в силу ряда конкурентных преимуществ. Это в первую очередь низкая арендная плата для размещения производств, наличие свободных участков территории для технопарков, а также относительно недорогая рабочая сила (Бекетов, 2002). Инновационные предприятия преимущественно пищевой, перерабатывающей, легкой промышленности, а также электротехническое производство имеют реальные перспективы для развития в полусредних городах России, как точки роста для окружающей сельской местности. Некоторые регионы России имеют выгодные условия для российских и иностранных инвестиций, выступая особыми экономическими зонами, на территории которых действуют специальные льготы для развития бизнеса. Таким регионом является Калининградская область, где потенциал полусредних городов для развития наукоемких производств значителен, поскольку эти

города занимают выгодное экономико-географическое положение, а также имеют сложившийся задел промышленного производства (Белова, 2011).

Например, в одном из полусредних городов Калининградской области, в Гусеве, создан технополис, основой производства которого является современная радиоэлектронная промышленность. Начало создания гусевского технополиса было положено открытием корпорацией «Дженерал Сателлайт» в 2007 г. производства ресиверов для приема спутникового и эфирного телевидения. Через короткое время данная корпорация начала строительство завода по производству радиоэлектронных изделий бытового назначения, а уже в 2008 г. было подписано соглашение о создании в Гусеве современного технопарка (www.technopolis-gusev.ru). Решение разместить новые высокотехнологичные производства в Гусеве было принято по трем причинам: во-первых, корпорация «Дженерал Сателлайт» воспользовалась льготами, действующими на территории особой экономической зоны Калининградской области (получило статус резидента ОЭЗ), во-вторых, для начала запуска производства в Гусеве и районе было набрано достаточное количество свободной рабочей силы необходимой квалификации, и в-третьих, городские власти, будучи заинтересованными в развитии своего округа, поддерживали данный проект. Цель проекта по созданию в Гусеве технополиса – «создание в Гусеве эффективного полюса инновационного развития России» (Программа социально-экономического развития муниципального образования «Гусевский муниципальный район» на 2009 – 2016 годы). Кроме того, можно выделить следующие задачи данного проекта:

- комплексное развитие экономики г. Гусев, совершенствование его социально-бытовой инфраструктуры, создание условий для развития в городе инновационной деятельности и превращение Гусева в технополис;
- создание в Гусеве кластера радиоэлектронной промышленности. Проектом предусмотрено строительство пяти высокотехнологичных производств, из которых три уже запущено;
- апробация модели инновационного развития малого города России, которую по результатам проекта можно будет применять для развития других ма-

лых городов страны».

Территория технополиса занимает 400 га. Объем инвестиций на 5 лет составляет 5 млрд руб. На 1 января 2017 г. Технополис объединяет 6 производственных предприятий, производящих наукоемкую продукцию с применением инновационных технологий. Технополис GS является частным инновационно-промышленным кластером, значительной составляющей которого можно отметить научную и образовательную деятельность. В состав технополиса входит помимо производства жилая зона, бизнес-инкубатор и научно-исследовательский центр. Деятельность технополиса развивается успешно и неоднократно отмечается различными наградами за создание рабочих мест, развития инфраструктуры и содействие кластерному развитию регионов. Инвестиционные проекты, планируемые и реализуемые Технополисов в Гусевском городском округе, в том числе инфраструктурные, являются приоритетными и отмечаются в стратегиях развития муниципалитета.

В Технополисе GS создаются и обеспечиваются благоприятные условия для развития перспективного бизнеса в сфере телекоммуникаций и инновационных производств. С 2013 г. в бизнес-инкубаторе Технополиса функционирует венчурный фонд, поддерживающий и оказывающий всестороннюю поддержку российским и зарубежным командам с идеями развития наукоемких технологий. В Технополисе GS активно функционирует научно-исследовательский центр, партнерами которого являются вузы, школы и научные команды региона. В кооперации с БФУ им. И. Канта с 2011 г. успешно внедрена и действует совместная магистерская программа «Физика наноматериалов и наноструктур в электронных системах», а также действуют программы по направлениям «Разработчики печатных плат» и «Разработчики интегральных схем на кристалле». В состав наблюдательного Совета университета включены представители Технополиса GS, студенты и магистранты проходят научную и производственную практику на предприятиях Технополиса. Также со множеством школ региона в Технополисе проводятся различные профориентационные мероприятия, организуются научные конкурсы, и другие образовательные мероприятия.

Пример Гусева наглядно доказывает, что инновационные центры могут стать новым шансом для социально-экономического развития территории полусредних городов. Новые технологические центры следует размещать по возможности в периферийных районах, вдали от центра как инструмент поддержки территории, как некоторые «точки роста». Таким районом с точки зрения развития территории региона является как раз тандем «Черняховск-Гусев», формирующие территориальный район «Юго-Восток» и имеющий все предпосылки для создания транспортно-промышленного кластера Калининградской области и активно развивающимся агропромышленным комплексом.

3.4. Приграничное и трансграничное сотрудничество как инструмент развития полусредних городов

Неоднократно отмечалось, какую важную роль в развитии приграничных территорий играет транспортное сообщение. Не составляют исключение и полусредние города Калининградской области, развитое и интенсивное приграничное сообщение в которых открывает дополнительные возможности для интенсивного социального, культурного и экономического обмена, расширяет спектр возможных хозяйственных практик для жителей полусредних городов, открывает новые рынки для предпринимателей. В настоящее время на территории Калининградской области установлено 22 международных пункта пропуска, из них функционирует только 16, в том числе 8 автомобильных, 5 железнодорожных, один морской, один речной и один воздушный (рисунок 36). Не функционируют 6 пунктов пропуска, в том числе 3 автомобильных (Крылово-Перлы, Железнодорожный-Михалково и Дубки-Рамбинас), один железнодорожный пункт пропуска (Багратионовск-Гломно) и два речных (Советск-Русне и Советск-Юрбаркас).

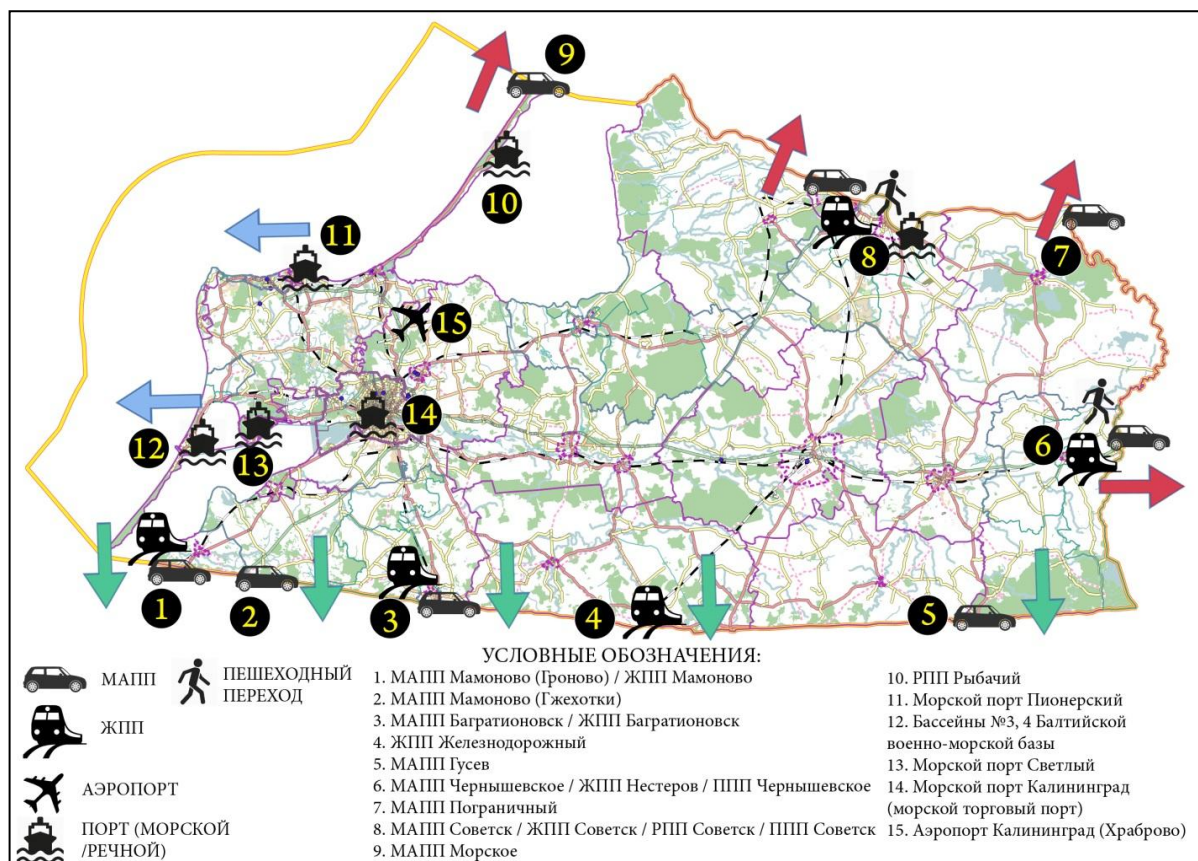


Рисунок 36 – Пункты пограничного пропуска РФ в Калининградской области

Источник: составлено автором.

Условия работы пунктов пропуска через государственную границу являются одним из существенных элементов в обеспечении требуемого уровня сервиса при международных перевозках. Ежегодно через пункты пропуска на границе Калининградской области Российской Федерации и сопредельных государств Европейского союза следует около 8 млн человек и свыше 3 млн транспортных средств, в том числе до 15 тыс. поездов и свыше 20 тыс. различных судов с общим объемом грузов порядка 30 млн тонн. В среднем каждый десятый человек и каждое четвертое транспортное средство, пересекающие границу Российской Федерации, оформляются в пунктах пропуска, расположенных на территории Калининградской области (Белова, 2008).

На территории самого крупного полусреднего города Калининградской области, Советска, расположен автомобильный пункт пропуска РФ и Литовской Республики «Советск – Панемуне». Пункт пропуска находится в центре города,

осуществляется через реку Неман по мосту Королевы Луизы. Это является положительным стимулом развития инфраструктуры города, способствует развитию обслуживающей транспорт инфраструктуры, улучшению качества дорожной сети, расположению в городе объектов обслуживания туризма. Данный пограничный пункт пропуска действует не только для легкового, но и для грузового транспорта, что негативно сказывается на состоянии окружающей среды города и состоянии объекта историко-культурного наследия, коим является мост Королевы Луизы. В 2015 г. была проведена реставрация моста, однако он все еще нуждается в разгрузке. В целом действующий порядок транзита через территорию Литовской Республики позволяет осуществлять перевозки грузов между Калининградской областью и остальной территорией Российской Федерации без существенных трудностей. Однако низкая пропускная способность автомобильных пунктов пропуска негативно сказывается на использовании транспортного и транзитного потенциала России. В первую очередь это связано с недостаточной обеспеченностью пограничных таможенных органов квалификационным персоналом, множественностью контрольных и регистрационных операций, проводимых сотрудниками таможенных органов на приграничных пунктах пропуска, а также с практикой экстренного введения новых таможенных правил, в том числе региональными таможенными органами, без предварительного уведомления. Указанная проблема приводит к возникновению длительных, зачастую многодневных простоев российского и иностранного автомобильного транспорта в ожидании пересечения российской границы (Белова, 2011).

Применительно к Калининградской области есть настоятельная необходимость в объединении совместных усилий России и сопредельных стран Европейского союза по сокращению простоев транспорта на сухопутных пограничных переходах, более равномерному распределению приграничных транспортных потоков и увеличению пропускной способности пунктов пропуска. В этой связи в рамках проектов по приграничному сотрудничеству было бы целесообразно финансировать работы по реконструкции и строительству новых погранпереходов

на российско-польской границе, что будет способствовать увеличению грузопотоков и развитию международного туризма. В рамках одного из крупномасштабных проектов Программы приграничного сотрудничества «Литва – Польша – Россия 2007 – 2013» было профинансировано строительство нового моста через реку Неман для расширения возможностей погранперехода Советск – Панемуне. Работы по строительству моста планируется завершить в 2018 г.

Поддерживая усилия государств Европы по созданию единого европейского экономического пространства, следует отметить, что жесткость требований к операторам автотранспортных перевозок в отношении виз для профессиональных водителей, обслуживающих Калининградский регион, не может не сказаться отрицательно на развитии международного товарообмена. Усложненная система выдачи виз профессиональным водителям идет вразрез с принципами свободного передвижения через границы товаров, услуг и рабочей силы, равенства торгово-экономических условий и прочими устоями европейского и мирового экономического сообщества. С середины 2015 г. в связи с изменением политической обстановки в мире диалог России и Европейского союза по упрощению прохождения границы был приостановлен. Негативным фактором, влияющим на добрососедские отношения Калининградской области РФ и, в частности, развития культурных связей и туризма в полусредних и других городах региона, стала приостановка действия Соглашения о местном приграничном передвижении с Польшей. Приостановление данного соглашения негативно сказалось на экономическом развитии приграничных регионов России и Польши, оборот совместного производства и торговли снизился. В туристическом бизнесе также образовался значительный провал, поскольку снизилось в разы количество туристов из Калининградской области, выезжающих на краткосрочные экскурсии (2 – 3 дня) из-за приостановления Соглашения о МПП, а также из-за резкого удешевления российской валюты в конце 2014 г.

Полусредние города Калининградской области, в особенности Советск, Черняховск и Гусев, являются узловыми городами трансграничных железнодорожных маршрутов, связывающих Калининградскую область с соседними госу-

дарствами (Польшей и Литвой) и остальной территорией России. Калининградская железная дорога на сегодня, к сожалению, используется не в полной мере, ряд маршрутов ограничен и переориентирован на автомобильный транспорт (грузовой). Однако, железнодорожный транспорт остается наиболее экологичным и в современных условиях может и должен составить конкуренцию автомобильному транспорту, увеличить объёмы грузооборота Калининградской области с соседними государствами, а также с Латвией, Эстонией.

Приграничное и трансграничное сотрудничество Калининградской области отмечено в Стратегии социально-экономического развития Калининградской области до 2020 г. как один из приоритетов обеспечения жизнедеятельности региона, позволяющий эффективно и комплексно решать экологические, культурные и общественные проблемы развития приграничных территорий области. Помимо важной роли в социально-экономическом развитии области, а также в расселении, полусредние города играют немаловажную роль в международном (приграничном и трансграничном) сотрудничестве Калининградской области в Балтийском регионе.

Одной из форм реализации такого сотрудничества является создание неправительственных международных организаций – еврорегионов, сообщества приграничного и трансграничного сотрудничества европейских стран, создаваемые на принципах субсидиарности для решения совместных задач в сфере образования, культуры, экономики, транспорта и др. С участием полусредних городов Калининградская область является членом пяти еврорегионов: «Балтика» с секретариатом в городе Балтийске, «Неман», «Лына-Лава», «Шешупе» и «Сауле» (рисунки 37 – 41).

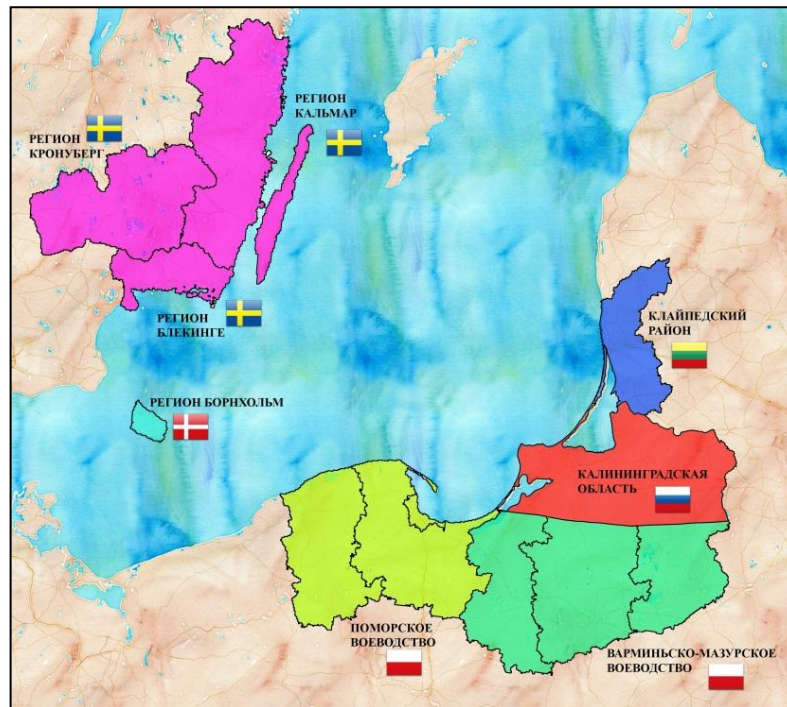


Рисунок 37 – Еврорегион «Балтика». Еврорегион «Балтика»
(российские участники – все муниципалитеты Калининградской области через АМОКО,
российский секретариат размещен в Балтийске)

Источник: составлено автором.



Рисунок 38 – Еврорегион «Неман» (российские участники — муниципалитеты
Черняховска (российский секретариат), Краснознаменска, Гусева, Озерска, Нестерова)

Источник: составлено автором.

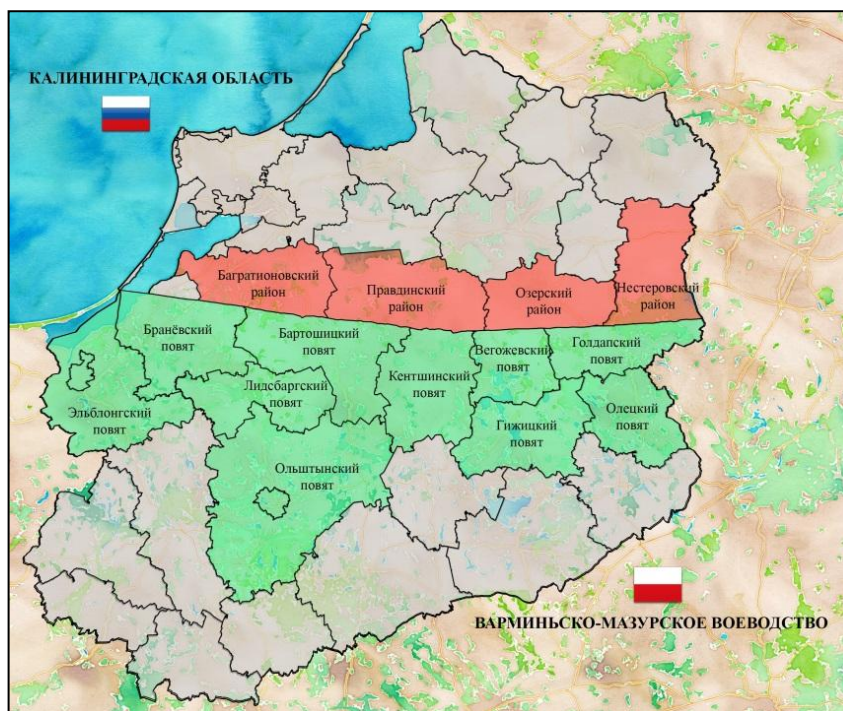


Рисунок 39 – Еврорегион «Лына-Лава» (российские участники – Озерский, Гусевский, Багратионовский и Мамоновский городские округа и Правдинский район (российский секретариат)

Источник: составлено автором.

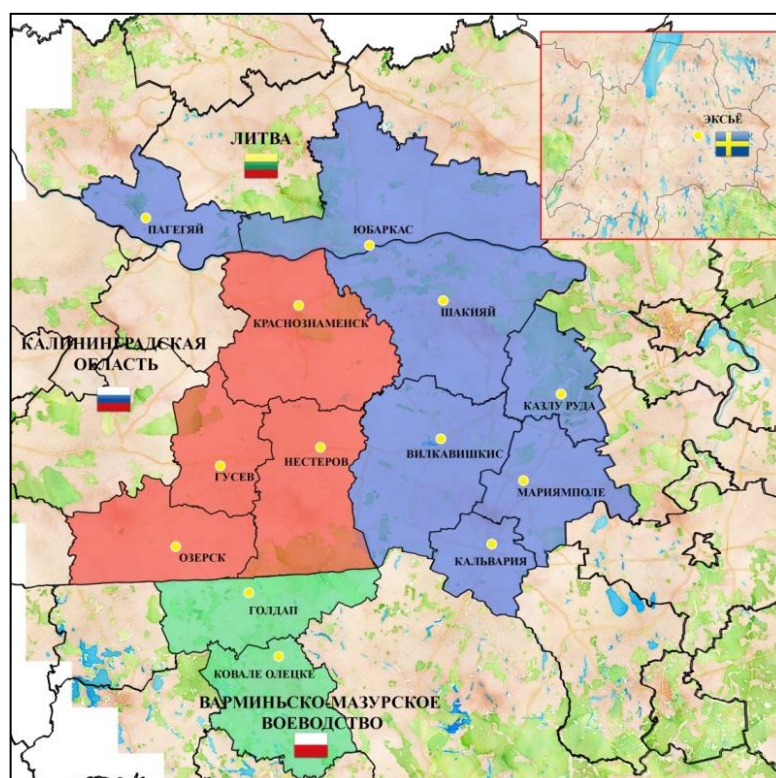


Рисунок 40 – Еврорегион «Шешупе» (российские участники – Гусевский, Краснознаменский (российский секретариат), Нестеровский, Озерский районы

Источник: составлено автором.

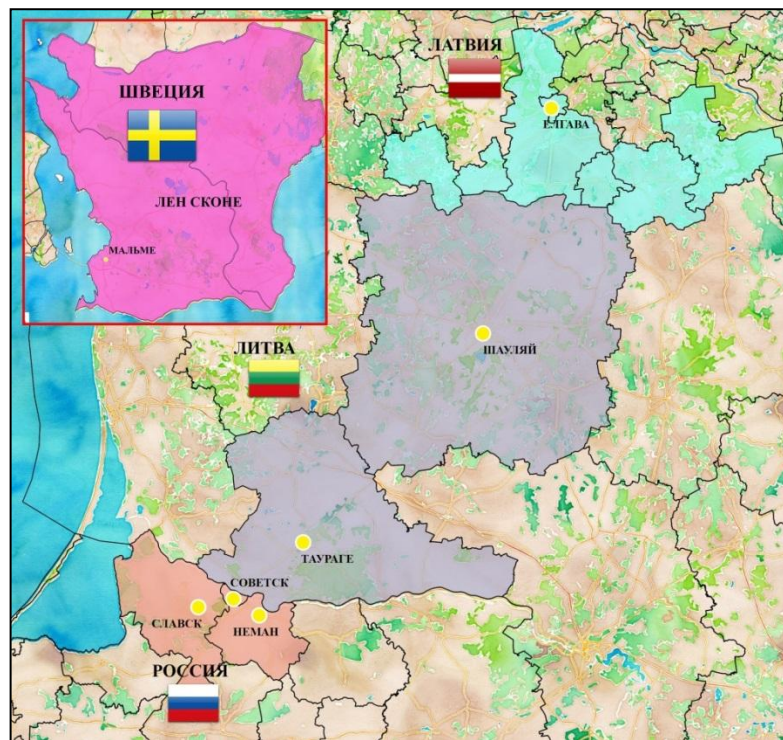


Рисунок 41 – Еврорегион «Сауле» (российские участники – Неманский и Славский районы, г. Советск (российский секретариат))

Источник: составлено автором.

Роль еврорегионов в развитии муниципальных образований была существенно усилена после подписания Протокола № 3 к Европейской рамочной конвенции о приграничном сотрудничестве территориальных сообществ и властей, касающегося европейских региональных объединений сотрудничества, от 16 ноября 2009 г. В подписанном соглашении была определена единообразная основа создания и функционирования еврорегионов как организаций «европейских объединений регионального сотрудничества», имеющих гражданско-правовую форму некоммерческого объединения в статусе юридического лица. Сотрудничество муниципальных образований Калининградской области в рамках еврорегионов позволило в полной мере вовлечь их в международную проектную деятельность с приграничными муниципалитетами, проводить дополнительные мероприятия по укреплению культурных связей и связей на уровне администраций. Секретариаты пяти еврорегионов, в которые вовлечена Калининградская область, организуют инициативные группы для подготовки и реализации совместных проектов. Калининградская область при поддержке еврорегионов реализовала с 2005 по 2016 г.

23 проекта, основными результатами которых были: разработка и одобрение муниципальными властями трех стран совместной стратегии по охране и продвижению объектов историко-культурного наследия приграничного региона; парк активного отдыха в г. Озерске, подписание совместного договора о сотрудничестве между польским г. Бартошице и российским г. Правдинск; строительство грузопассажирского паромного терминала в г. Балтийск; а также создано 2 совместных российско-немецких предприятия в сфере архитектуры и строительства; создан комплекс по управлению ТБО в Гусеве.

Важной составляющей приграничного сотрудничества является участие полусредних городов Калининградской области в международных программах, позволяющих без привлечения кредитов обеспечить поступление внебюджетных средств для решения актуальных социально-экономических проблем. В рамках реализованной программы «Соседство» – «Польша, Литва, Калининградская область 2004 – 2006» по линии Interreg 3-A-TACIS с участием калининградских партнеров подготовлено и одобрено 46 проектов на сумму 8,5 млн евро.

В 22 проектах партнерами выступили муниципальные образования области, что составляет 64 % от общего числа реализованных проектов. В числе основных результатов действия подобных проектов для полусредних городов нужно отметить:

- создание комплекса по управлению твердыми отходами в Гусеве;
- развитие музейного дела в Советске;
- организация семинаров и экспедиций с участием специалистов средних школ и учреждений дополнительного образования по тематике речных бассейнов;
- рекомендации по итогам научно-исследовательской работы по повышению эффективности проектирования польдерных систем и эксплуатации польдерных земель сельхозпроизводителями в едином регионе, охватываемом программой Соседства;
- проведение полноценного исследования потенциала развития ветро- и гидроэнергетики;

- организация постоянных контактов в сфере науки, культуры, здравоохранения, туризма.

С 2010 г. ключевым финансовым инструментом для развития приграничного сотрудничества стал Европейский инструмент Соседства и Партнерства (ЕИСП), который позволил вести серьезную работу по достижению более устойчивого развития экономики и социальной сферы в регионах, граничащих с Европейским Союзом на основе усиления регионального сотрудничества и кооперации. Программа приграничного сотрудничества ЕИСП «Литва, Польша, Россия» 2007 – 2013 предназначена для решения четырех основных целей:

- содействие экономическому и социальному развитию регионов программ;
- сотрудничество по преодолению общих вызовов;
- обеспечение эффективных и безопасных границ;
- содействие приграничному сотрудничеству.

Общие цели сконцентрированы в двух приоритетах:

- вклад в решение общих проблем и ответ на общие вызовы;
- содействие социальному, экономическому и пространственному развитию.

В числе основных проблем, на решение которых были направлены главные усилия в проектах Программы, отмечается дальнейшее совершенствование инфраструктуры (в том числе погранпереходов и трансъевропейских транспортных коридоров, проходящих по территории муниципальных образований), согласование вопросов охраны окружающей среды, социальных вопросов с приграничными партнерами, администрациями муниципальных образований.

Важным перспективным инструментом расширения приграничного сотрудничества рассматривается формат новых программ приграничного сотрудничества «Польша-Россия» и «Литва-Россия» 2014 – 2020.

Среди приоритетных отраслей экономики в международном сотрудничестве области стратегия отмечает следующие: транспортно-логистический комплекс, энергетический комплекс, АПК и пищевая промышленность (включая рыбопереработку), туристско-рекреационный комплекс, машиностроение и металлообработка. Особым образом подчеркивается развитие туристско-рекреационного ком-

плекса в контексте международного приграничного сотрудничества. Именно с данными процессами связываются перспективы развития туризма в Балтийском макрорегионе. При этом перед Калининградской областью ставится задача участия в процессе формирования единого туристско-рекреационного пространства с регионами Польши и Литвы; активизации приграничного и международного сотрудничества со странами, история которых тесно связана с историей области (в том числе с Германией, Швецией, Финляндией и др.).

Вместе с тем для области по-прежнему актуальны задачи модернизации систем управления и формирования экономической политики, адекватной макро-региональным экономическим процессам, что позволит интегрировать областные ресурсы Балтийский макрорегион и его экономику. Таким образом, мы можем отметить, что происходит интеграция Калининградской области в пространственную систему Балтийского региона, и, как необходимое условие для этой интеграции, это необходимость решения следующих стратегических вопросов: обеспечение продуктивной интеграции Калининградской области в базовые социально-экономические процессы, разворачивающиеся на Балтике, требующей синхронизации развития с регионами стран – ближайших соседей области; определение базового сценария развития взаимоотношений Российской Федерации и Европейского Союза и места Калининградской области в реализации данного сценария. Наиболее позитивным сценарием является следующий: формирование общего рынка, включая рынок труда и капитала, что предполагает гармонизацию российского законодательства с европейским. Однако сценарий (сотрудничество в нескольких стратегически значимых сферах, или, другими словами, стратегическое партнерство) представляется наиболее вероятным, позволяющим обеспечивать интересы, как самой Калининградской области, так и России в целом.

Помимо Стратегии социально-экономического развития Калининградской области, каждый муниципалитет области имеет свои собственные стратегии социально-экономического развития на долгосрочную перспективу. Так, например, в Стратегии социально-экономического развития Балтийского городского округа отмечается миссия территории, в которой четко отражена трансграничная про-

блематика: «...морские ворота России на Балтике и ее форпост на западе; ключевой округ в развитии Калининградской области Российской Федерации на пересечении торговых путей «Восток-Запад», «Север-Юг»; центр международного сотрудничества, образования, рекреации, оздоровления и притяжения туризма» (Стратегии развития муниципальных образований Калининградской области). Балтийский городской округ играет особую роль в развитии трансграничного сотрудничества. Именно в Балтийске расположен национальный секретариат евро-региона «Балтика», из этого города осуществляется координация российского участия во многих наиболее значимых проектах трансграничного сотрудничества в рамках территории Балтийского региона. Кроме того, в Балтийске расположен грузопассажирский паромный терминал, открывающий Калининградской области новые возможности для экономического развития (Белова, 2009).

Светловский городской округ в своей Стратегии социально-экономического развития на долгосрочную перспективу нацелен на качественное развитие своей специализации как городского индустриального центра с доминирующей ролью промышленно-торгового и транспортно-грузоперевалочного комплекса. Кроме того, рассматривается социально-экономическая кооперация Светловского городского округа с польскими населенными пунктами территории Вислинского залива (Белова, 2015).

Советский городской округ в своей Стратегии социально-экономического развития отмечает сильные внутренние и внешние положительные факторы, способствующие развитию международного сотрудничества: близость границы, наличие пограничного перехода и доступность внешних ресурсов, участие в евро-регионе «Сауле» и международных проектах по различным проблемам и вопросам, географическое положение в транспортной системе Калининградской области и перспективных международных коридорах, возрастание контактной функции границы и трансграничного сотрудничества, расположение на левом берегу реки Неман (международный водный путь) и др. В Стратегии Советского городского округа также подчеркивается, что уже сегодня город фактически выполняет неформальную роль межрайонного центра по приграничной, международной и

внешнеэкономической, а также внутриэкономической, социальной и культурной деятельности для близлежащих районов. Кроме того, следует отметить, что в Советске располагается совместное Литовско-Российское предприятие, на котором занято население как Калининградской области, так и приграничной территории Литвы. Такому тандему трудовых ресурсов способствует наличие пешеходного погранперехода «Советск – Панемуне».

В Стратегии социально-экономического развития Черняховского муниципального района на долгосрочную перспективу международные связи являются одной из важнейших задач, решение которых направлено на обеспечение достижения цели по созданию благоприятной среды жизнедеятельности и улучшения качества жизни населения данного муниципального образования. Перспективы своего развития округ связывает с созданием международного транспортно-логистического центра.

Что касается Гусевского муниципального района, то это муниципальное образование в своей Стратегии социально-экономического развития на долгосрочную перспективу связывает перспективы своего развития с развитием железнодорожной и автомобильной транспортной инфраструктуры и погранперехода «Гусев – Голдап». Округ активно участвует в еврорегионе «Неман», а также ведет активную работу по привлечению инвестиций в перерабатывающую промышленность (на основе местных ресурсов) и сельское хозяйство, ставит целью развитие приграничного и трансграничного культурно-исторического туризма и защиту окружающей среды.

Полусредние города Калининградской области имеют ряд партнерских и побратимских связей с другими городами Балтийского региона. Так, например, Балтийск и Карлскруна (Швеция) являются городами-побратимами, а Черняховск и вовсе – рекордсменом среди пяти полусредних городов Калининградской области по наличию побратимских соглашений с городами стран Европейского союза. Городами-побратимами Черняховска являются Венгожево (Польша), Кирххайм-боланден (Германия), Безье (Франция), Бжег-Дольны (Польша) и Марьямполье (Литва) (Белова, 2015).

Важнейшими инструментами приграничного и трансграничного сотрудничества Калининградской области и Европейского союза в Балтийском регионе являются программы Соседства и программы приграничного сотрудничества Калининградской области и соседних государств – Литвы и Польши, софинансируемые Европейским союзом. Это Программа Соседства ИНТЕРРЕГ III В, в рамках которой осуществлялось приграничное и трансграничное сотрудничество приграничных регионов России, входящих в Регион Балтийского моря и 11 стран региона Балтийского моря; Программа Соседства Литва – Польша – Калининградская область Российской Федерации (ИНТЕРРЕГ III А), а также Программа Приграничного сотрудничества «Литва – Польша – Россия» 2007 – 2013, в рамках которой также осуществлялось приграничное сотрудничество Калининградской области РФ с Польшей и Литвой. Финансирование проектов, реализуемых на территории Российской Федерации, осуществлялось из средств фонда Тасис (до 2009 г.) и средств Европейского инструмента соседства и партнерства (ЕИСП) (после 2009 г.).

Полусредние города Калининградской области являются активными участниками проектов, реализуемых в рамках вышеперечисленных программ сотрудничества. Программа Соседства региона Балтийского моря ИНТЕРРЕГ III В была инструментом поддержки стран Балтийского региона с целью достижения более высокого уровня пространственной интеграции и конкурентоспособности этих стран и регионов за счет усиления регионального, экономического и социального взаимодействия. Кроме того, целью данной программы было усиление экономического и социального выравнивания, сопряженность в Европейском союзе за счет развития приграничного, транснационального и межрегионального сотрудничества и сбалансированного развития европейской территории. Участие полусредних городов Калининградской области в проектах Программы Соседства региона Балтийского моря ИНТЕРРЕГ III В в период с 2004 по 2007 г. представлено в приложении Е и на рисунке 42.

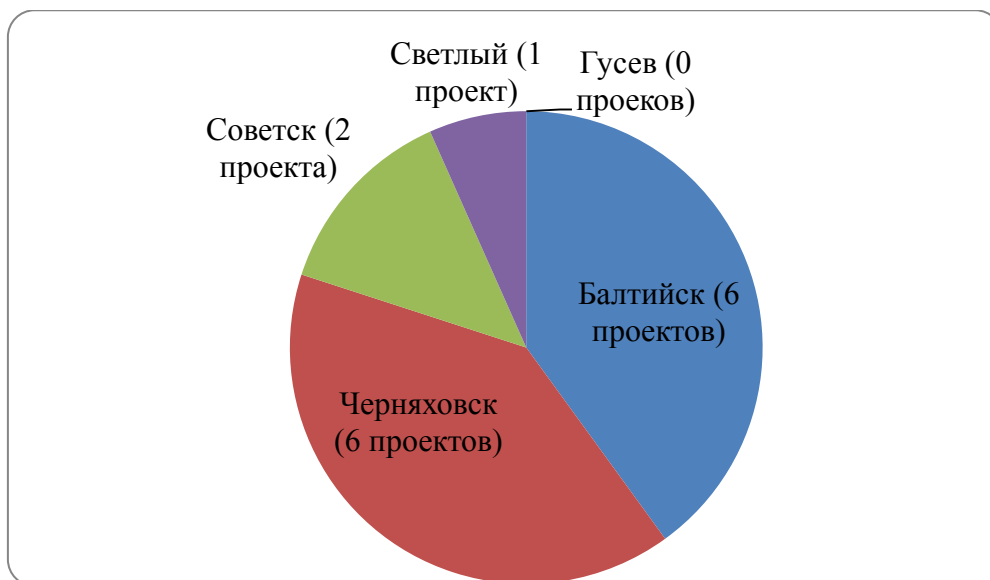


Рисунок 42 – Участие полусредних городов Калининградской области в проектах программы ИНТЕРРЕГ III В в период с 2004 по 2007 г.

Источник: составлено автором

Программа Соседства Литва – Польша – Калининградская область Российской Федерации ИНТЕРРЕГ III А – это программа приграничного сотрудничества, которая была направлена на решение общих социально-экономических и экологических проблем сопредельных территорий. Она способствовала встраиванию Калининградской области в поток глобализационных изменений, характерных как для Балтийского макрорегиона, так и для всего европейского континента. Проекты данной программы были направлены на региональное развитие, стимулирование сотрудничества муниципалитетов, укрепление социальной и культурной интеграции и стимулирование развития бизнеса. В результате реализации проектов, финансируемых программой Соседства Литва – Польша – Калининградская область Российской Федерации, возникают своеобразные «сетевые кластеры» с участием полусредних городов и других участников, способные достаточно эффективно использовать финансовые средства Европейского союза и собственные ресурсы на цели территориальной, инфраструктурной, технологической и культурной связанности региона Балтийского моря (TripleJump, 2008).

Участие полусредних городов Калининградской области в проектах программы Соседства Литва – Польша – Калининградская область Российской Федерации за период с 2004 по 2009 г. представлено в Приложении Ж и на рисунке 43.

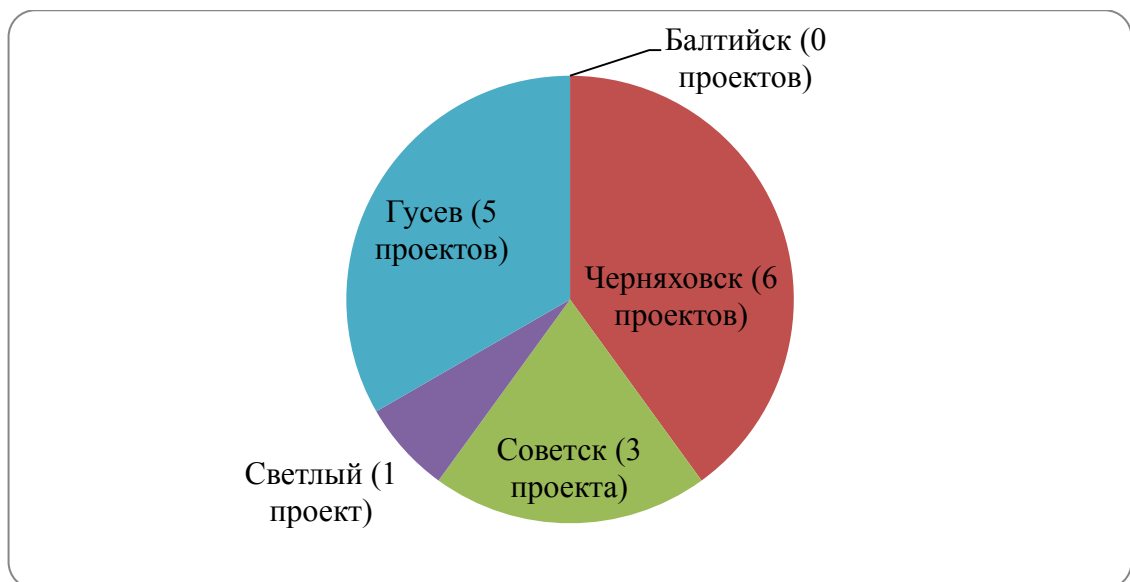


Рисунок 43 – Участие полусредних городов Калининградской области в проектах программы Соседства Литва – Польша – Калининградская область Российской Федерации в период с 2004 по 2009 г.

Программа приграничного сотрудничества «Литва – Польша – Россия 2007 – 2013» была направлена на укрепление отношений между Польшей, Россией и Литвой посредством развития двусторонних и трёхсторонних связей путем оказания содействия, стимулирующего социально-экономическое развитие и повышение качества жизни населения всего региона Программы. По приоритетам Программа выделяла охрану окружающей среды, развитие транспорта, туризм и историко-культурное наследие, здравоохранение в приграничном регионе.

В рамках Программы с участием полусредних городов Калининградской области было реализовано с 2012 по 2016 г. 13 проектов различной направленности. Практически все проекты имели инфраструктурную составляющую, то есть строительство новых или реконструкцию существующих объектов инфраструктуры. Так, например, в Советске построен новый мост через р. Неман, соединяющий Литву и Россию, который позволит снять огромную нагрузку на мост Королевы Луизы, который сейчас используется как единственная возможность пересечения Российско-Литовской границы в Советске для автомобильного транспорта, включая грузовой.

Участие полусредних городов в проектах программ приграничного и трансграничного сотрудничества с 2005 до 2015 г. позволило наладить связи, установить партнерские отношения с 27 городами 6 стран Балтийского региона. В общей

сложности полусредними городами за 10 лет реализовано 43 проекта на общую сумму 8 557 000,00 евро (рисунок 44, 45).

Анализируя участие полусредних городов Калининградской области в проектах международных программ совместно с ЕС, наблюдается наиболее активное участие Черняховска (15 проектов) и Советска (9 проектов). Советск привлёк большее количество финансов из международных фондов за счет реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов, в то время как в Черняховске в большей степени реализовывались так называемые «мягкие» проекты, направленные на решение не менее актуальных социально-экономических проблем. В результате приграничного и трансграничного сотрудничества полусредних городов Калининградской области установились устойчивые связи со странами Балтийского региона (рисунок 46).

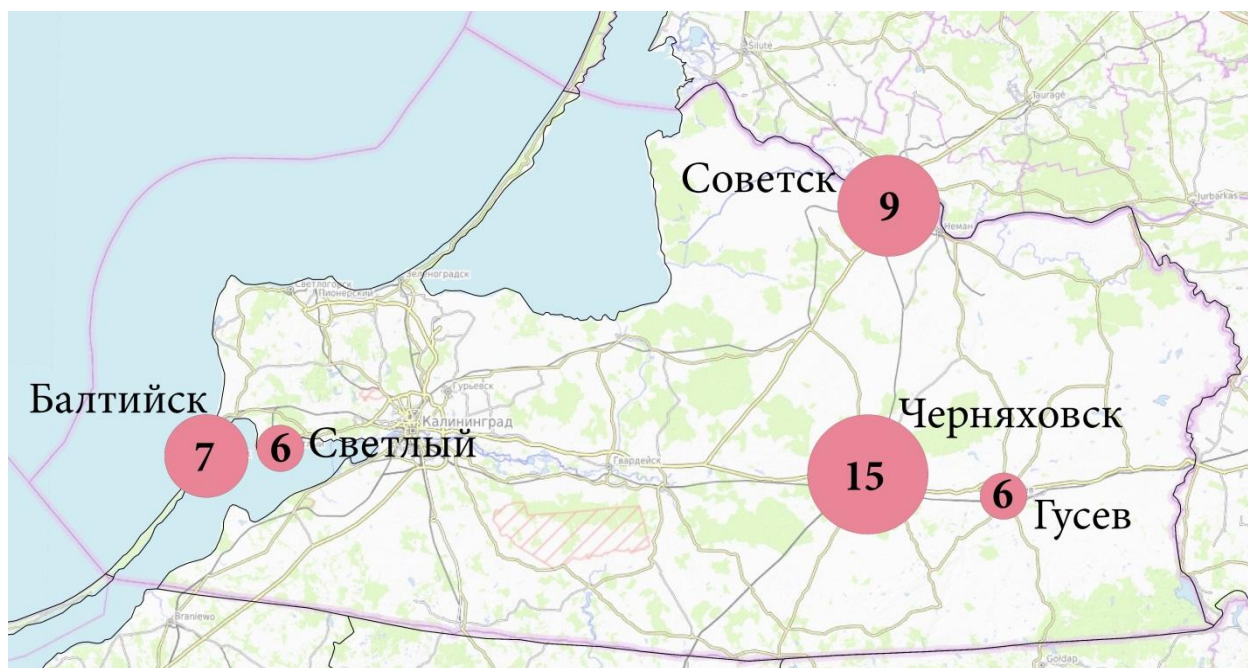


Рисунок 44 – Количество международных проектов с партнерами из стран ЕС, реализованных с участием полусредних городов Калининградской области в 2005 – 2015 гг.

Источник: составлено автором.

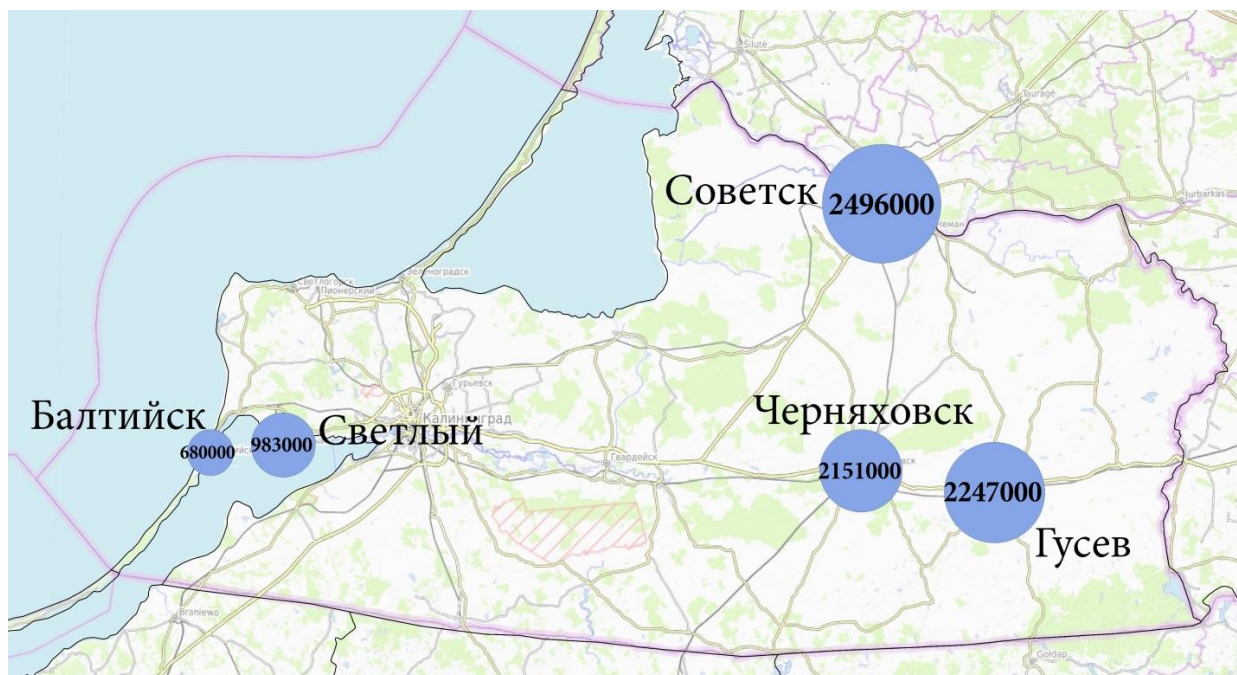


Рисунок 45 – Общая сумма (в евро) реализованных международных проектов с участием полусредних городов Калининградской области 2005 – 2015 гг.

Источник: составлено автором.

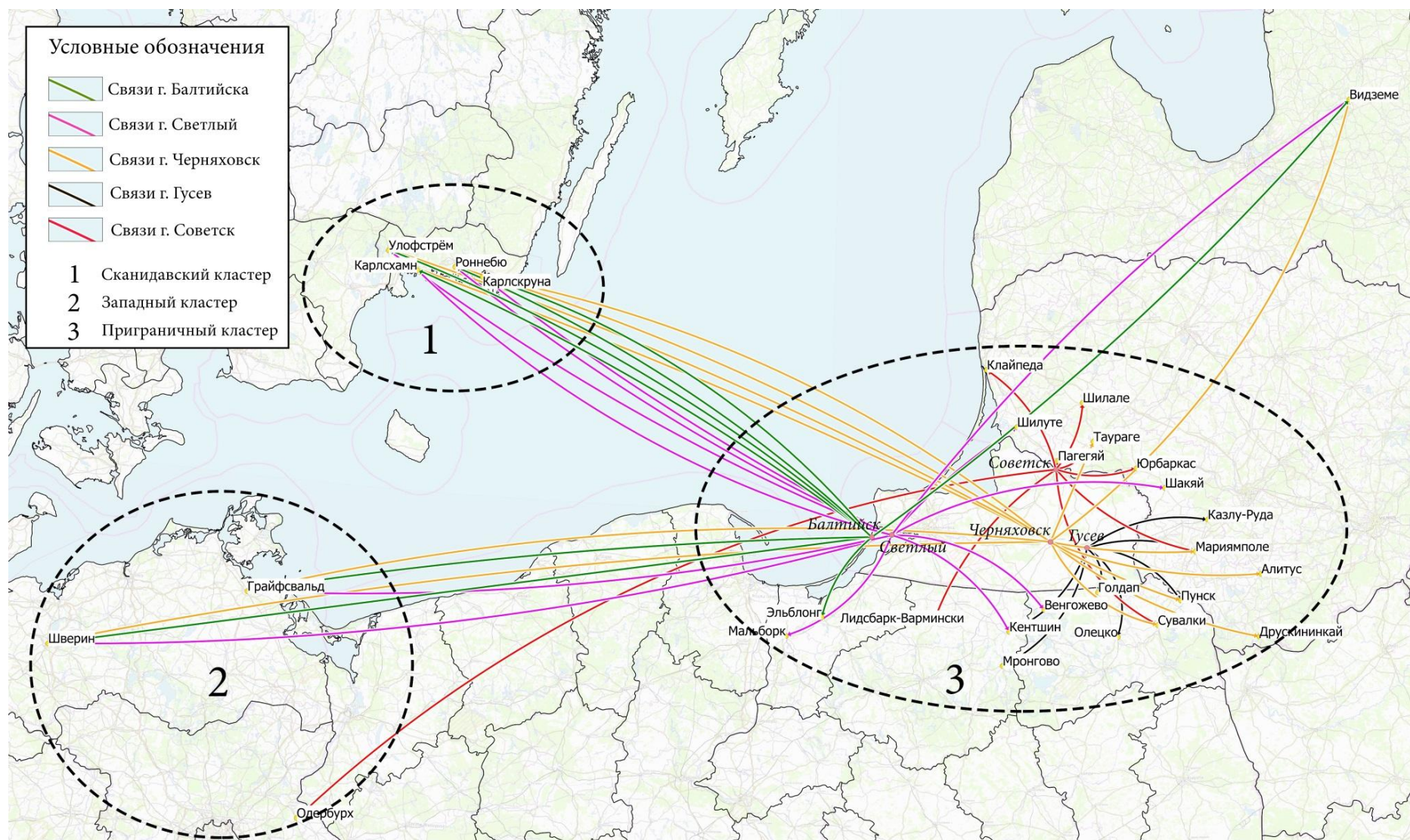


Рисунок 46 – Связи, установленные полусредними городами Калининградской области в результате реализации международных проектов в 2005—2015 гг.

Источник: составлено автором.

Анализируя связи полусредних городов с городами-партнерами стран-участниц проектов, можно говорить о формировании трех кластеров сотрудничества: Скандинавского и Западного трансграничных кластеров и одного приграничного кластера, наиболее активного и стратегически важного для современного развития территории региона и формирования устойчивых комплексных связей полусредних городов Калининградской области с соседними регионами Польши и Литвы.

Международное сотрудничество является одним из важнейших инструментов активизации потенциала развития полусредних городов Калининградской области; в данной сфере полусредними городами Калининградской области накоплен значительный опыт. В результате реализации различных проектов сотрудничества в полусредних городах были созданы промышленные объекты, сельскохозяйственные предприятия, налажены образовательные и культурные связи, внедрены новые технологии управления и организации хозяйства. Для развития данного потенциала необходима реализация комплекса мер, включающего в себя разработку пространственных моделей и реализацию пилотных проектов сотрудничества между полусредними городами Калининградской области и Балтийского региона, развитие промышленных зон и модернизацию транспортных сетей, создание международной сети поддержки малых и средних предприятий, заинтересованных в выходе на зарубежные рынки.

Таким образом, подводя итоги третьей главе, можно отметить следующие ключевые выводы.

Основные проблемы развития полусредних городов в настоящее время определяются сложностями экономического развития. Вопросы низкой заработной платы, роста доли обязательных платежей в структуре расходов населения, сопутствующее снижение покупательной способности жителей полусредних городов, ряд институциональных барьеров, мешающих экономическому развитию территорий, по-прежнему остаются наиболее актуальными для населения. Отмечается также ограниченность возможностей муниципальных властей и недостаточность прилагаемых ими для решения актуальных проблем

усилий. Кроме того, одной из важных проблем в ближайшее время видится привлечение и закрепление на территориях молодых кадров, создание для них необходимой социальной инфраструктуры. Возможно, именно позиционирование полусредних городов как экономически развитых, но экологически благоприятных мест для проживания, представляет собой наиболее перспективную нишу с точки зрения экономических и демографических результатов.

Хорошо с этим согласуется и перспектива развития полусредних городов за счет размещения в них инновационных производств: организации технопарков, технополисов, инновационных центров, бизнес-инкубаторов и иных организационных форм инновационной экономики обеспечит приток в регион молодых кадров, нормализует демографический баланс, позволит сформировать рыночную нишу, обеспечить устойчивость развития муниципальной экономики. Отметим достаточно высокий уровень образования населения полусредних городов, что значительно снижает потенциальные затраты на обеспечение развивающейся инновационной экономики квалифицированными кадрами.

Важным инструментом развития полусредних городов является трансграничное сотрудничество. Несмотря на недостаточную на данный момент инфраструктурную обеспеченность международного транспортного сообщения полусредних городов с соседними иностранными территориями, нельзя не отметить уже сложившиеся транспортные потоки, хозяйственные отношения, устойчивые трансграничные экономические практики населения и предприятий. Существующие программы трансграничного сотрудничества позволяют существенно улучшить инфраструктуру полусредних городов, сформировать новые модели сотрудничества и устойчивые международные связи. Практически все полусредние города уже имеют успешный опыт реализации совместных трансграничных проектов, и именно в использовании этих возможностей нам в первую очередь видится перспектива развития полусредних городов в ближней и среднесрочной перспективе.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Целью проведенного диссертационного исследования было выявление роли полусредних городов в региональной системе расселения и территориальном социально-экономическом развитии Калининградской области. Полусредние города области не только выступают важными элементами региональной системы расселения, но и выполняют особую роль в структуре регионального обмена демографическими, экономическими и интеллектуальными ресурсами. Анализ разнообразных статистических, аналитических, стратегических, картографических и социологических данных позволил выявлять ключевые особенности современного социально-экономического развития полусредних городов, обосновать ключевые проблемы и тенденции их развития с учетом ограничений и возможностей, предоставляемых как внутренним, так и внешними условиями.

В результате проведенного исследования можно сформулировать следующие выводы:

1. Полусредние города – населенные пункты с численностью населения от 20 до 50 тыс. человек, представляют собой особый тип городов. Специфика развития таких городов связана с тем, что, относясь по внешним признакам (географическому положению, занимаемой площади, численности населения) к категории малых городов, они, как правило, выполняют функции средних городов. В первую очередь это характерно для староосвоенных густонаселённых регионов, где система расселения прошла исторически длительный эволюционный путь развития. Например, среди стран ЕС лидерами по числу полусредних городов являются страны так называемой старой Европы: Великобритания, Германия, Италия. В современной системе расселения Российской Федерации повышенное число полусредних городов характерно для территорий исторически традиционного сплошного проживания: Европейская часть и Поволжье.

2. В различных моделях развития системы расселения полусредние города могут занимать различное иерархическое место, определяющее их функции. В системе расселения, развивающейся в духе концепции центральных мест В.

Кристаллера, полусредние города чаще всего становятся центрами экономических районов второго порядка, выполняя функции специализированных или комплексных производственных и промышленных центров. В системах расселения, развивающихся согласно центр-периферийной модели, полусредние города, как правило, становятся центрами полпериферии и периферии, обеспечивая взаимные потоки между центром и прилегающими территориями. В агломерационных моделях системы расселения полусредние города чаще всего формируются вблизи крупных городских агломераций, выполняя функции городов-спутников. В полосно-узловых и линейной моделях расселения, полусредние города становятся важными транспортными узлами, промышленными центрами, точками социального, культурного или туристического обслуживания населения. В модели единой системы расселения полусредние города выполняют функции центров внутриобластных социально-экономических районов.

3. На Северо-Западе России (Северо-Запад понимается «в узком смысле» - в составе Санкт-Петербурга, Ленинградской, Новгородской, Псковской и Калининградской областей) в настоящее время насчитывается 18 полусредних городов, из которых только 8 являются центрами внутриобластных социально-экономических районов. Все полусредние города Северо-Запада можно условно разделить на 5 функциональных типов:

1) Центры внутриобластных социально-экономических районов (Кингисепп, Луга, Волхов, Лодейное Поле, Старая Русса, Остров, Советск, Черняховск). Все эти города являются центрами муниципальных образований второго уровня и имеют соответствующую социальную инфраструктуру (учреждения образования, здравоохранения, культуры и т.д.). Некоторые из них имеют также промышленную (Советск, Черняховск) и почти все – важную транспортную функцию, поскольку обладают выгодным экономико-географическим положением. Кингисепп, Советск, Остров выполняют трансграничные функции, Старая Русса – курортно-рекреационные.

2) Города-спутники сверхбольшого города Санкт-Петербурга и больших с промышленными, транспортными и административными функциями (Волхов, Тосно), с промышленными функциями – Кировск, Никольское, Отрадное, а также Светлый с промышленными и транспортными функциями, город-спутник большого города – областного центра Калининграда.

3) Промышленные пункты и центры (Пикалево, Коммунар), то же с административными функциями (Сланцы).

4) Центры инновационного развития (Гусев).

5) Центр оборонного значения – военно-морская база Балтийск.

Анализ особенностей современного развития полусредних городов Северо-Запада России позволяет сделать вывод, что в современных социально-экономических условиях развития, в том числе в силу усиления роли международного сотрудничества как фактора конкурентоспособности региона, полусредние города России могут получать новые функции: центры международного (приграничного и трансграничного сотрудничества) сотрудничества и инновационные центры. При этом для российских городов (как в целом для всех постсоветских стран) такие функции являются относительно новыми, в то время как для стран ЕС такие функции у полусредних городов считаются традиционными наряду с другими функциями, характерными для этой категории городов в региональных системах расселения.

4. Система расселения эклавного региона России – Калининградской области – специфична с точки зрения истории своего формирования и современной пространственной архитектуры. В советский период своего развития система расселения региона формировалась в логике концепции единой системы расселения. Отличительными особенностями данной концепции того времени являлась скоординированное развитие всей сети населенных пунктов территории, при которой каждый населенный пункт выполнял свои функции в зависимости от размеров, местоположения и собственного социально-экономического потенциала. На своем современном этапе развития (период с 1989 по 2017 г.) система расселения Калининградской области развивается исключительно в рам-

ках агломерационной модели. Специфика системы расселения Калининградской области обладает рядом уникальных особенностей:

– В региональной системе расселения нет средних городов, в результате чего два полусредних города (Советск и Черняховск) в ней выполняют функцию средних – центры внутриобластных социально-экономических районов.

– В силу небольших размеров Калининградской области под агломерационное воздействие города Калининграда попадает вся область, в том числе наиболее удаленная восточная часть региона. По сути, полусредние города Черняховск, Советск и Гусев, обладая выгодным транспортно-географическим положением, экономическим и социальным потенциалом для развития, на современном этапе своего развития являются периферией Калининградской городской агломерации. Выступая поставщиком многообразных, в том числе трудовых ресурсов для города Калининграда, данные полусредние города слабо используют собственные возможности для социально-экономического развития.

5. Несмотря на уникальный характер развития и особенности современного функционирования системы расселения Калининградской области полусредние города области, выполняющие функции центров внутриобластных социально-экономических районов (Советск и Черняховск), испытывают на себе негативные тенденции характерные для всех полусредних городов Северо-Запада такого же функционального типа. Происходящее на Северо-Западе во всех восьми полусредних городах, являющихся центрами внутриобластных социально-экономических районов, сокращение численности населения сильно затрудняет выполнение ими обслуживания прилегающих территорий, так как усложняется комплексное развитие сети культурно-бытовых объектов, используемых населением всего района. Такое сокращение происходит и в Советске и Черняховске, расположенных в Калининградской области. Часть функций, выполнявшихся ранее этими городами в сфере образования, здравоохранения, торговли и бытового обслуживания, финансов и страхования, территориального управления, переходит к областному центру – Калининграду. Его территори-

альная доступность для населения восточной и северной частей области намного хуже, чем соответственно до Черняховска и Советска.

В Схеме территориального планирования Калининградской области предусмотрено развитие Черняховска как центра обслуживания восточной части области, но необходимая для этого финансовая поддержка не оказывается. Между тем реальным центром обслуживаний трех северных муниципалитетов области (Краснознаменского, Неманского, Славского) является Советск, который, как и Черняховск, требует дополнительного субсидирования в рамках региональной бюджетной политики области, а также региональных отраслевых программ развития. Это предлагается учесть при разработке новой Схемы территориального планирования региона. Для Советска и Черняховска целесообразно также предусмотреть специальное финансирование социальной и производственной инфраструктуры за счет Федеральной целевой программы развития Калининградской области.

6. Несмотря на разные внутрирегиональные функции все полусредние города Калининградской области развиваются под воздействием общерегиональных тенденций, которые характерны в целом для всех населенных пунктов области. Комплексный анализ особенностей современно развития полусредних городов региона с использованием методов статистического и картографического анализа, а также с применением инструментов социологического исследования позволяет выделить ключевые негативные тенденции в развитии полусредних городов:

- Нехватка трудовых ресурсов для развития города с ярко выраженным ростом числа нетрудоспособного населения.
- Снижение экономического развития городов по причине уменьшения промышленных предприятий и снижения возможности экспорта производимой продукции.
- Ухудшение инвестиционной привлекательности территорий муниципальных образований полусредних городов вследствие инфраструктурных проблем (подключение к сетям, транспортная доступность, административный механизм).

Проведённое социологическое исследование позволило дополнить данный перечень ключевых проблем в современном развитии полусредних городов области с точки зрения местного, а именно:

– проблемы, связанные с уровнем жизни (рост цен на продукты питания и товары первой необходимости, повышение цен на услуги ЖКХ, низкое качество медобслуживания и его доступность для малоимущих слоев населения, падение производства и развал предприятий);

– проблемы социальной среды обитания (проблема наркомании, алкоголизма, преступности, высокий уровень административных и бюрократических барьеров, высокий уровень безработицы, нехватка рабочих мест, загрязнение окружающей среды и уровень заработной платы);

– проблемы инфраструктуры (качество дорог и транспортная доступность, ветхость жилья, некомфортная городская среда: нехватка мест для культурного проведения свободного времени, неэстетичность городских территорий).

7. Потенциал развития полусредних городов Калининградской области в первую очередь заключается в развитии их перспективных функций, обусловленных их географическим положением и промышленными специализациями. Так, Советск и Черняховск являются многофункциональными центрами административных районов, формируя два социально-экономических района области — Север и Юго-Восток. Гусев в будущем планируется сделать инновационным центром развития Восточной части региона. Балтийск и Светлый как спутники Калининграда, формируют «ось» Калининградской агломерации. Балтийск помимо функции, обслуживающей Калининградскую агломерацию, выполняет функцию оборонного форпоста России на Западе.

Кроме того, для эффективного социально-экономического развития последних городов региона целесообразно, на взгляд автора, активно развивать в полусредних городах новые функции, приоритетными из которых для эксклавного региона России являются: функции инновационных центров и центров международного (трансграничного и приграничного) сотрудничества.

Пример Гусева (создание технополиса корпорацией «Дженерал Сателайт») наглядно доказывает, что инновационные центры могут стать новым шансом для социально-экономического развития территории полусредних городов. Новые технологические центры следует размещать по возможности в периферийных районах, вдали от центра, как инструмент поддержки территории, как некоторые «точки роста». Таким районом с точки зрения развития территории региона является как раз тандем «Черняховск-Гусев», формирующие территориальный район «Юго-Восток» и имеющий все предпосылки для создания транспортно-промышленного кластера Калининградской области и активно развивающимся агропромышленным комплексом.

Функции международного сотрудничества полусредних городов Калининградской области в последние годы развивается в нескольких успешных форматах:

- Полусредние города вовлечены в деятельность такой формы трансграничного сотрудничества как еврорегионы. УС участием полусредних городов Калининградской области функционирует 5 еврорегионов: «Балтика», «Неман», «Лына-Лава», «Шешупе» и «Сауле». Калининградская область при поддержке еврорегионов реализовала с 2005 по 2016 г. 23 проекта разнообразной направленности.

- Вторая форма международного сотрудничества подразумевает активное участие полусредних городов области в реализации проектов в рамках программ приграничного и трансграничного сотрудничества. Участие полусредних городов в проектах в период с 2005 до 2015 г. позволило наладить связи, установить партнерские отношения с 27 городами 6 стран Балтийского региона. В общей сложности полусредними городами за 10 лет реализовано 43 проекта на общую сумму 8,5 млн евро. Наибольшее количество проектов у Черняховска, при этом Советск получил наибольшую сумму грантовых средств (реализуя несколько больших инфраструктурных проектов). В других городах в меньшей степени наблюдалась активность участия в проектах по причине слабой активности потенциальных акторов приграничного сотрудничества в качестве партнеров.

В целом стоит подчеркнуть, что несмотря на комплекс проблем на современном этапе своего социально-экономического развития, полусредние города Калининградской области выполняют разнообразные функции в региональной системе расселения и обладают потенциалом для своего развития, выраженным как в усилении уже имеющихся, так и в развитии новых функций полусредних городов. Современная, в целом не контролируемая агломерационная модель пространственного развития Калининградской области, должна быть изменена на новую, теоретически обоснованную и ресурсно содержательную модель комплексного пространственного развития Калининградской области, в которой полусредним городам будет отводиться важное значение как центрам внутрорегионального развития.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аверкиева К.В. Малые города меж двух столиц // Трансформация промышленной специализации и проблемы сохранения индустриального наследия : сб. ст. / отв. ред. Н. И. Быков, Д. А. Дирин. Барнаул, 2014. Т. 1. С. 71–81.
2. Аганбегян А.Г. Об условиях и факторах социально-экономического развития страны // Экономическая теория. 2014. №3.
3. Агафонов Н. Т., Лавров С. Б., Хорев Б. С. О некоторых ошибочных концепциях в урбанистике // Известия ВГО. 1982. Т. 114, вып. 6. С. 533–539.
4. Агафонов И. Т., Лавров С. Б., Литовка О. П. О современной урбанизации и целесообразных размерах советских городов // Известия ВГО. 1979. Т. 110, вып. 3.
5. Актуальные проблемы развития полусредних городов Калининградской области: научное издание / Программа Соседства региона Балтийского моря. Интеррег ИИБ/ТАСИС, СЕБко – «Сотрудничество между городскими и сельскими территориями как двигатель регионального развития в Юго-Восточной Балтике» по гранту 2006/123-006 ; под ред. Г. М. Федорова. Калининград, 2008. 272 с.
6. Алаев Э.Б. Социально-экономическая география : понятийно терминологический словарь. М., 1983. 358 с.
7. Алексеев А. И., Ковалев С. А., Ткаченко А. А. География сферы обслуживания: основные понятия и методы : учебное пособие. Тверь, 1991. 117 с.
8. Андреев Ю.В. Ранние формы урбанизации // Вестник древней истории. 1987. № 1. С. 3–18.
9. Анисимов А. П. Актуальные проблемы правового режима земель населенных пунктов в Российской Федерации : монография. М., 2010. 456 с.
10. Аницев В. П. Возрождение и развитие малых городов России // Государство и право. 1995. № 9. С. 156–157.
11. Анохин А. А. Подход и метод в социально-экономической географии // Известия ВГО. 1984. Т. 116, вып. 6. С. 500–506.
12. Анохин А.А., Житин Д.В., Краснов А.И., Лачининский С.С. Современные тенденции динамики численности населения городов России // Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. 7: Геология. География. 2014. № 4. С. 167–179.

13. Архипов Ю. Р., Блажко Н. И. Подходы к моделированию динамики территориальных систем расселения // Математико-географическое моделирование территориальных систем. Казань, 1984. С. 126–134.
14. Архипов Ю. Р., Блажко Н. И., Григорьев С. В. и др. Математические методы в географии. Казань, 1976. 352 с.
15. Баранский Н. Н. Об экономико-географическом изучении городов // Экономическая география. Экономическая картография. М., 1956. С. 171–191.
16. Баранский Н. Н. Экономико-географическое положение // Становление советской экономической географии. М., 1980. С. 128–159.
17. Баранский Н. Н. Экономическая география. Экономическая картография. М., 1960. 452 с.
18. Бекетов Н. В. Научно-инновационные системы регионов: проблемы формирования и развития // Инновации в регионе. 2002. № 9. С. 8–15.
19. Белова А. В. «Совершенствование инфраструктуры трансграничного транзита» // Актуальные проблемы развития полусредних городов Калининградской области. Калининград, 2008
20. Белова А. В. Полусредние города в системе расселения Калининградской области // Вестник Института Балтийского региона РГУ им. И. Канта. Калининград, 2009. Вып. 2.
21. Белова А. В. Приграничное и трансграничное сотрудничество полусредних городов Калининградской области в Балтийском регионе // Вестник РГУ им. И. Канта. 2009. Вып. 3.
22. Белова А. В. Роль малых и полусредних городов в решении проблем регионального развития // Балтийский регион. 2011. № 1(7).
23. Белова А. В., Левченков А. В. Инновационные центры как точки роста для малых городов и сельской местности // Балтийский регион. 2012. № 3(13).
24. Белова А. В., Федина-Журбина И. В. Возможности для развития экотуризма в Калининградской области (с акцентом на пилотный район российской части территории, прилегающей к Вислинскому (Калининградскому) и Куршскому заливам) // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2016. № 1. С. 64–74.

25. Берри Б., Гаррисон У. Функциональные основы иерархии центральных мест // География городов : сб. статей / под ред. М. Майера, Ф. Кона. М., 1965. С. 187–201.
26. Берталанфи Л. Общая теория систем. М., 1969.
27. Бильдина О. В. Роль технопарков в процессе коммерциализации технологических инноваций // Интеграл. 2007. № 4. С. 68–69.
28. Блажко Н. И. Количественные методы изучения городских поселений // География населения и населенных пунктов СССР. Л., 1967. С. 175–214.
29. Богорад Е. Д. О некоторых подходах к прогнозированию развития городов в районной планировке // Вопросы географии. 1980. № 113. С. 145–153.
30. Боже-Гарнье Ж., Шабо Ж. Очерки по географии городов. М., 1967. 424 с.
31. Боровская М. А., Налесная Я. А. Управление социально-экономическими процессами развития города. Таганрог, 2006. 104 с.
32. Борщевский М. В. Комплексная многомерная типологизация городов: междисциплинарная методология // Социальная география СССР. Л., 1984. С. 84–96.
33. Бунге В. Теоретическая география. М., 1967. 279 с.
34. Валлерстайн И. Анализ мировых систем и ситуация в современном мире / пер с англ. П. М. Кудюкина ; под общ. ред. Б. Ю. Кагарлицкого. СПб., 2001. 416 с.
35. Вардомский Л. Б. «Приграничное сотрудничество на «новых и старых» границах России» // Евразийская экономическая интеграция. 2008. № 1. С. 90–108.
36. Велихов Л. А. Основы городского хозяйства. М. ; Л., 1928.
37. Вендина О. И. Невидимые сдвиги в развитии городов / Географическое положение и территориальные структуры. Памяти И. М. Маергойза. М., 2012. С. 780–812.
38. Визгалов, Д. В. Российским муниципалитетам необходимо осваивать маркетинговые технологии, 15 февраля 2007 г. URL: <http://gtmarket.ru>. (дата обращения: 30.06. 2017).
39. Владимиров В. В., Наймарк Н. И. Проблемы развития теории расселения в России. М., 2002. 197 с.
40. Глазырин М. В. Управление социально-экономическим развитием города. Новосибирск, 1983. 194 с.
41. Голд Дж. Психология и география: Основы поведенческой географии / пер. с англ. М., 1990. 304 с.
42. Голенкова З. Т. Основные тенденции трансформации социальных неравенств

// Россия: трансформирующееся общество ; под ред. В. А. Ядова. М., 2001. С. 90–103.

43. Голубчиков О.Ю., Махрова А.Г. Факторы неравномерного развития российских городов // Вестник Московского университета. Сер. 5: География, 2013. № 2. С. 54–60.

44. Гольц Г. А. Стадии развития, структурные уровни и константы территориальных общностей расселения и хозяйства // Изв. АН СССР. Сер. геогр. 1986. № 2. С. 34–48.

45. Город как социокультурное явление исторического процесса / отв. ред. Э. В. Сайко. — М. : Наука, 1995. — 351 с.

46. Город: Проблемы социального развития / под ред. А. В. Дмитриева, М. Н. Межевича. — Л., 1982. 173 с.

47. Города России. М., 2008. 397 с.

48. Города России : энциклопедия / под ред. Г. М. Лаппо. М., 1994. 552 с.

49. Гохман В. М., Родоман Б. Б. Некоторые направления развития теоретической географии в СССР // Перспективы географии. М., 1976.

50. Градостроительный кодекс Российской Федерации. М., 1998. 90 с.

51. Гранберг А. Г. Основы региональной экономики. М., 2000. 248 с.

52. Груза И. Теория города / сокр. пер. с нем. Л. Б. Мостовой. М., 1972. 247 с.

53. Гужин Г. С. Охрана окружающей среды: опыт, результаты, перспективы // Проблемы изучения и использования природных ресурсов Северо-Западного Кавказа : сб. науч. трудов. Л., 1989.

54. Гунько М. С. Малые города центральной полосы Европейской России: социально-экономическое состояние и роль в организации пространства // Известия РАН. Серия географическая. 2014. № 2. С. 42–52.

55. Давидович В. Г. Величина городских поселений СССР // Вопросы географии. 1962. Сб. 56. С. 5–30.

56. Давидович В. Г. О типологии расселения в группах городов и поселков СССР // Вопросы географии. 1956. Сб. 38. С. 27–28.

57. Давидович В. Г. Расселение в промышленных узлах. М. : Госстройиздат, 1960. 149 с.

58. Давидович В. Г. Величина городских поселений в СССР // Вопросы географии. 1962. Сб. 56. С. 5–29.

59. Давидович В. Г. Процессы урбанизации и их регулирование // Вопросы географии. 1974. Сб. 96. С. 85–98.
60. Давлетьярова Г. Ш., Аннакулиева Г. А. Пространственные формы расселения: взаимосвязи и развитие / Институт экономических исследований. Астана, 2009.
61. Дедков В. П., Федоров Г. М. Пространственное, территориальное и ландшафтное планирование в Калининградской области. Калининград, 2006. 185 с.
62. Демографический ежегодник : Статистический сборник 2015. Калининград, 2016.
63. Дмитриевский Ю. Д. Очерки социально-экономической географии. Л., 1990. С. 168–176.
64. Дмитриевский Ю. Д., Ланцов В. А., Песоцкая Е. В. Ресурсный потенциал и типология малых и средних городов // Регионоведение. 1996. № 2. С. 121–128.
65. Долгосрочная Стратегия социально-экономического развития Калининградской области. Калининград, 2006.
66. Дубровин П. П. Агломерация городов (генезис, экономика, морфология) // Вопросы географии. 1959. Сб. 45.
67. Дышин А. В. Мировой опыт свободных экономических зон и проблемы развития малых городов Российской Федерации : монография. Владивосток, 2012. 200 с.
68. Евстегнеев Д. В., Ледащева Т. Н. Использование когнитивных моделей при построении комплексной оценки состояния территории. URL: <http://zhurnal.ape.relarn.ru/articles/2003/135.pdf> (дата обращения: 25.04.2016).
69. Евтеев О. А. Карта потенциала поля расселения как особый вид изображения населенности территории // Вестник Моск. ун-та. Сер. геогр. 1969. № 2. С. 72–76.
70. Евтеев О. А., Ковалев С. А. Карты населения // Социально-экономические карты в комплексных региональных атласах. М., 1968.
71. Жеребин В. М., Ермакова Н. А. Уровень жизни населения как он понимается сегодня // Вопросы статистики. 2000. № 8. С. 3–11.
72. Замятина Н. Ю., Пилясов А. Н. Россия, которую мы обрели: Исследуя пространство на микроуровне. М., 2013. 548 с.
73. Зайончковская Ж. А., Иоффе Г. В. Динамика расселения в Московском регионе как отражение постсоветских трансформаций // Вопросы географии / отв. ред. А. И. Алексеев, А. А. Ткаченко. М., 2013. Сб. 135 : География населения и социальная география. С. 188–223.

74. Зубаревич Н.В. Регионы России: неравенство, кризис, модернизация. М., 2010. 160 с.
75. Зубаревич Н.В. Города как центры модернизации экономики и человеческого капитала // Общественные науки и современность. 2010. № 5. С. 5–19.
76. Зуденкова С.А., Карева А.В. Проблемы устойчивого развития регионов Российской Федерации // «Сервис plus». 2014. № 1. С. 49–51.
77. Изард У. Методы регионального анализа: введение в науку о регионах / сокр. пер. с англ. М., 1968. 659 с.
78. Инвестиционно-девелоперский проект «Территория научно-технического развития – Технополис Гусев». URL: <http://www.tehnpolis-gusev.ru/> (дата обращения: 26.09.2016).
79. Информационный портал г. Советска Калининградской области. URL: <http://www.sovetsk39.ru> (дата обращения: 09.06.2016).
80. Информационный сайт администрации Гусевского городского округа. URL: www.admgusev.ru (дата обращения: 09.06.2016).
81. Информационный сайт города Балтийск. URL: <http://baltiysk.org> (дата обращения: 09.06.2016).
82. Информационный сайт города Черняховска. URL: <http://www.chernyahovsk.com> (дата обращения: 09.06.2016).
83. Иоффе Г. В. Управление расселением: возможности и ограничения // Методы изучения расселения / под ред. Г. М. Лаппо, В. А. Шупера. М., 1987. С. 181–196.
84. Каганский В. Л., Полян П. М., Родоман Б. Б. «Район и страна» В. П. Семенова-Тян-Шанского: современное звучание и значение // Изв. АН СССР. Сер. геогр. 1979. № 3. С. 123–129.
85. Калининградская область в цифрах. 2016 : краткий статистический сборник / Калининградстат. Калининград, 2016. 137 с.
86. Карачурина Л.Б. Российские города в эпоху депопуляции. Демоскоп Weekly. 2012. С. 519–520.
87. Клемешев А. П., Федоров Г. М. От изолированного эксклава – к «коридору развития»: альтернативы российского эксклава на Балтике. Калининград : Изд-во Калинингр. гос. ун-та, 2004. 250 с.

88. Кнобельсдорф Э.В. К вопросу о типах советских городов // Географический сборник XI. М., 1957. С. 95–105.
89. Ковалев С. А., Ковальская Н. Я. География населения СССР. М., 1980. 285 с.
90. Ковалев С. А. Сельское расселение (географическое исследование). М., 1963. 371 с.
91. Колосовский Н.Н. Теория экономического районирования. М., 1969. 136 с.
92. Константинов О. А. Типология и классификация городских поселений в советской экономико-географической науке // Материалы по географии населения. Л., 1963. Вып. 2.
93. Коржов Н. И. О районообразующей роли городов Воронежской области // Изв. Воронеж. отд. ГО СССР. 1961. Вып. 3. С. 45–52.
94. Корнеевец В. С. Международная регионализация на Балтике. СПб., 2010. 207 с.
95. Кропинова Е.Г., Белова А.В., Афанасьева Э.П. Устойчивый туризм – альтернатива развития прибрежных городов (на примере малых городов Калининградской области) // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2015. № 7. С. 104-113.
96. Крупко А. Э. Проблемы развития и территориального управления региональных общественных систем ЦЧР. Воронеж, 2009. 232 с.
97. Кудрявцев О.К. Каркас расселения в СССР: генезис и форма // Известия АН СССР. Сер. географическая. 1982. № 2. С. 12–23.
98. Кузнецов А. Еврорегионы: полвека малой интеграции // Современная Европа. 2008. № 3. С. 48–59.
99. Култышева Т. А. Классификация малых городов районных центров по их районоорганизующему значению // Предплановые и проектные исследования расселения (экономико-географические аспекты). М., 1987. С. 46–55.
100. Леш А. Географическое размещение хозяйства. М., 1959.
101. Лаппо Г. М. Города России. Взгляд географа. М., 2012. 504 с.
102. Лаппо Г. М. Города на пути в будущее. М., 1987. 236 с.
103. Лаппо Г.М. Формирование сети городов на территории России // Проблемы урбанизации на рубеже веков. Смоленск, 2002. С. 19–33.

104. Лаппо Г. М., Листенгурт Ф. М. О путях развития в СССР городов разных типов // Научные проблемы географии населения. М., 1967. С. 113–125.
105. Лаппо Г. М. География городов с основами градостроительства. М., 1969. 184 с.
106. Лаппо Г. М. География городов. М., 1997. 480 с.
107. Лаппо Г. М. Города в моей жизни // Проблемы расселения: история и современность. М., 1997. С. 5–15.
108. Лаппо Г. М. Малые города России // География. 1995. № 37.
109. Лаппо Г. М. Проблемы малых городов // Народонаселение и экономика. М., 1967. С. 170–186.
110. Лаппо Г. М. Развитие городских агломераций в СССР. М., 1978. 152 с.
111. Лейзерович Е. Е., Типология местностей России (экономические микрорайоны России: сетка и типология) // Социальная реальность. 2007. № 7. С. 84–106.
112. Листенгурт Ф. М., Смоляр И. М. О разграничении понятий «малые» и «средние» города (по материалам изучения городов Центрального экономического района) // Вестник Моск. ун-та. Сер. геогр. 1965. № 5. С. 74–76.
113. Литовка О. П., Новиков Э. А. Природно-ресурсный потенциал региональных социально-экономических комплексов. Л., 1991. 128 с.
114. Лычкина Н. Н. Моделирование социально-экономического развития регионов // Материалы научно-практического семинара кафедры информационных систем / под ред. Ю. М. Черкасова. М., 2000.
115. Маергойз И. М. Географическое учение о городах. М., 1987. 116 с.
116. Маергойз И. М. Методика мелкомасштабных экономико-географических исследований. М., 1981. 137 с.
117. Малый город. Социально-демографическое исследование небольшого города / отв. ред. Б. С. Хорев. М., 1972. 247 с.
118. Марков Е. М., Бутузова В. П., Таратынов В. А. Малые города в системах расселения. М., 1980. 196 с.
119. Медведева Л. Н. Средний город: миф и реальность. Совершенствование управления городами в городскую эпоху // Городское управление. 2011. № 12. С. 53–59.
120. Межевич М. Н. Город: проблемы социального развития. Л., 1982. 173 с.

121. Модели в географии / под ред. П. Хаггета, Дж. Чорли. М., 1971. 384 с.
122. Муниципальные образования Калининградской области. Социально-экономическое развитие в 2011–2015 годах : статистический сборник / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области (Калининградстат). Калининград, 2016. 226 с.
123. Некрасов Д. О. Развитие экономических методов территориального управления (на примере области) : автореф. дис. ... канд. экон. наук. М., 1991.
124. Немчинов В. С. Теоретические вопросы рационального размещения производительных сил // Вопросы экономики. 1961. № 6.
125. Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И. Города и сельская местность: состояние и соотношение в пространстве России // Региональные исследования. 2010. № 2. С. 42–57.
126. Николаев М. Стратегический резерв России – инновация сельских территорий // АПК: экономика, управление. 2010. № 2. С. 3–7.
127. Ныммик С.Я. О ядрах районообразования // Вестник МГУ. Сер. геогр. 1970. № 1. С. 47–53.
128. Ныммик С.Я. Региональные системы поселений как каркас районообразования // Вестник МГУ. Сер. геогр. 1969. № 3. С. 35–45.
129. Ныммик С.Я. Пространственная концентрация и социально-экономическая география // Актуальные вопросы советской географической науки. М., 1972.
130. Общая география (вопросы теории и методологии) : монография / А. М. Трофимов, М. Д. Шарыгин. Пермь, 2007. 494 с.
131. Официальный портал Правительства калининградской области. URL: <http://gov39.ru/novosti-2/zakon-o-promyshlennoj-politike-rasshiryayet-obyazannosti-i-uvelichivaet-zonu-otvetstvennosti-regionalnoj-vlasti-2528972311/> (дата обращения: 20.04.2012).
132. Оценка численности населения Калининградской области по состоянию на 1 января 2014 года. URL: http://kaliningrad.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kaliningrad/ru/statistics/population/ (дата обращения: 09.06.2014).
133. Очерки истории Восточной Пруссии / Г.В. Кретинин, В.Н. Брюшинкин, В.И. Гальцов [и др.]. Калининград, 2002. 536 с.
134. Павлов К. В. Использование методов теории поля при анализе региональных проблем // Региональная экономика: теория и практика. 2010. № 44. С. 2–7.

135. Паспорт социально-экономического положения городов России за 2010 год / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. Калининград, 2011. 181 с.
136. Перцик Е. Н. География городов (геоурбанистика). М., 1991. 320 с.
137. Перцик Е. Н. Геоурбанистика и районная планировка: взаимосвязи и проблемы // Вопросы географии. М., 1980. № 113. С. 47–59.
138. Перцик Е. Н., Питерский Д. С. Оценка потенциала развития городов России // Вестник МГУ. Сер. 5: География. 2000. № 1. С. 12–17.
139. Пивоваров Ю. Л. Основы геоурбанистики: урбанизация и городские системы. М., 1999. 232 с.
140. Пивоваров Ю. Л. Урбанизация в России как феномен цивилизации: Новая парадигма // Российские регионы в новых экономических условиях : сб. ст. / под ред. Ю. Г. Липеца. М., 1996. С. 65–68.
141. Питюренько Е. И. Системы расселения и территориальная организация народного хозяйства. Киев, 1983. 140 с.
142. Пленарное заседание «Вызовы нового десятилетия: построение региональной инновационной экосистемы». URL: <http://gosman.ru/electron?news=3619> (дата обращения: 24.10.2011).
143. С. В. Прилуцкая Демографические и психографические особенности населения мира. Гомель, 2005
144. Покшишевский В. В. Население и география. Теоретические очерки. М., 1978. 315 с.
145. Полян П. М. Методика выделения и анализа опорного каркаса расселения. М., 1988. 220 с.
146. Полян П. М., Трейвиш А. И. Территориальные структуры в науке и практике. М., 1988. 48 с.
147. Преображенский В. С. Территориальная рекреационная система как объект изучения географических наук / В. С. Преображенский, Ю. А. Веденин, И. В. Зорин [и др.]. // Изв. АН СССР. Сер. геогр. 1984. № 2. С. 34–42.
148. Программа социально-экономического развития муниципального образования «Гусевский муниципальный район» на 2009–2016 годы. Гусев, 2009.
149. Проекты стратегий социально-экономического развития муниципальных образований по материалам Министерства по развитию территорий и взаимодействию с

органами местного самоуправления Правительства Калининградской области, 2007.
URL: <http://www.gov39.ru> (дата обращения: 07.04.2012).

150. Промышленные парки Латвии // Внешмаркет. Портал информационной поддержки внешнеэкономической деятельности. URL: http://www.vneshmarket.ru/content/document_r_E5CD085C-3A3A-48BE-AC58-BCC88981CC20.html (дата обращения: 07.04.2012).

151. Пчелинцев О. С. Экономическое обоснование размещения производства. Методы, применяемые в капиталистических странах. — М. : Наука, 1966.

152. Развитие сети опорных центров расселения РСФСР (вопросы методики) / под ред. С. Г. Смидовича. — М. : Статистика, 1979. — 158 с.

153. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2011 : стат. сб. / Росстат. — М., 2011.

154. Регионы России. Основные социально-экономические показатели. P32 городов. 2016: Стат. сб. / Росстат. - М., 2016. — 442. URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/region/reg_gor16.pdf

155. Реймерс Н. Ф. Методология научной (эколого-социально-экономической) экспертизы проектов и хозяйственных начинаний (Общие принципы). — М. : Б. и., 1990. — 24 с.

156. Родоман Б. Б. Территориальные ареалы и сети. Очерки теоретической географии. — Смоленск : Ойкумена, 1999. — 256 с.

157. Розанова Л. Н. Устойчивость территориальных социо-эколого-экономических систем: оценка и управление. — Казань : Академия управления «ТИСБИ», 2004. — 152 с.

158. Савоскул М. С., Мозгунов Н. А., Пивовар Г. А. Социально-экономическая трансформация малых городов Нечерноземья (на примере Калужской области) // Вестн. Моск. ун-та, сер. геогр. 2014. № 2. С. 62–67.

159. Сараев Д. С. Районные центры в системах расселения административных районов // Опорные центры расселения. — Горький, 1983. — С. 9—16.

160. Саушкин Ю. Г. Комплексное развитие народного хозяйства СССР. — М. : Знание, 1966. — 40 с.

161. Саушкин Ю. Г. Сопоставление основных экономических и тектонических районов СССР // Вопросы географии. — 1975. — № 47.

162. Сергеев В. М., Алексеенкова Е. С. Становление государства и модели инновационного развития // Информационный портал Московского государственного института международных отношений МИД России. URL: <http://www.mgimo.ru/study/faculty/politics/ksp/docs/34538/document34545.phtml> (дата обращения: 16.04.2012).

163. Скрипов В. «Силиконовая долина» по-литовски // Деловой журнал «Эксперт». URL: http://www.realprice.ru/SYSTEM/ART_PAGE/iddh.htm (дата обращения: 06.04.2012).

164. Сочава Б. В. Введение в учение о геосистемах. Новосибирск, 1978. 319 с.

165. Сравнительная оценка городских округов и муниципальных районов Калининградской области за 2014 год : статистический буклет. Калининград, 2015. С. 44.

166. Строева О. А. Роль малых городов в экономике России. Режим доступа в Интернете: http://fostu.ucoz.ru/publ/socialno_ekonomicheskie_aspekty_razvitija_gorodov/1_investicionnoe_i_innovacionnoe_razvitie_malykh_gorodov/rol_malykh_gorodov_v_ekonomike_rossii/12-1-0-105 (дата обращения: 16.09.2015).

167. 100 балтийских городов : краткий энциклопедический справочник. Калининград, 2002. 104 с.

168. Терещенко О. В. Потенциал городов (методы статистического изучения). Новосибирск, 1991. 176 с.

169. Территориальные системы природопользования. Анализ и синтез : сборник научных трудов / отв. ред. чл.-кор. А. П. Капица. М., 2001. 224 с.

170. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области, 2017. URL: http://kaliningrad.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kaliningrad/ru/municipal_statistics/main_indicators/ (дата обращения: 26.01.2017).

171. Тикунов В. С. Моделирование в картографии. М., 1997. 405 с.

172. Тикунов В. С. Моделирование в социально-экономической картографии. М., 1985. 280 с.

173. Трофимов А. М., Шарыгин М. Д. Экономико-географическое прогнозирование. Пермь, 1988. 143 с.

174. Трубе Л. Л. О количественных критериях образования городских поселений. Ташкент, 1971. 51 с.

175. Трубе Л. Л. Типы городов Центрально-Промышленного района // География в школе. 1955. № 5. С. 10–14.
176. Трубе Л. Л. О путях развития полусредних городов // Материалы Второго междугосударственного совещания по географии населения. М., 1968. Вып. 1.
177. Тюнен И. Изолированное государство. М., 1926.
178. Факторный, дискриминантный и кластерный анализ : сборник работ / под ред. И. С. Енюкова. М., 1989. 215 с.
179. Федоров Г. М. Население Калининградской области. Калининград, 2001. 111 с.
180. Федоров Г. М., Корнеевец В. С. Трансграничные регионы в иерархической системе регионов: системный подход // Балтийский регион. 2009. № 2. С. 32–42.
181. Федоров Г. М., Зверев Ю. М., Корнеевец В. С. Россия на Балтике: 1990—2012 годы. Калининград, 2013. 252 с.
182. Федоров Г. М., Зверев Ю. М. Поле взаимодействия России и Европейского союза // Вестник Воронежского государственного университета. Сер. География, геоэкология. 2009. № 2. С. 97–100.
183. Ханин С. Е. Географические проблемы прогноза функций городов // Географические основы формирования народно-хозяйственных комплексов и систем расселения : тез. докл. VIII съезда Геогр. о-ва СССР. Л., 1980. С. 117–120.
184. Харвей Д. Научное объяснение в географии: Общая методология науки и методология географии / пер. с англ. М., 1974. 502 с.
185. Ходжаев Д. Г., Хорев Б. С. Концепция единой системы расселения и плановое регулирование роста городов в СССР // Проблемы урбанизации в СССР. М., 1971. С. 19–31.
186. Хорев Б. С. Проблемы городов (Урбанизация и единая система расселения в СССР). М., 1975. С. 144–151.
187. Хорев Б. С., Хорева О. Б. Прогнозы роста мирового населения // География в школе. 1999. № 2. С. 3–7.
188. Хорев Б. С. Пути развития малых и средних городов центральных экономических районов СССР. М., 1967. 284 с.
189. Хорев Б. С. Территориальная организация общества. М., 1987. 320 с.

190. Хорев Б. С., Смидович С. Г. Расселение населения: Основные понятия и методология. М., 1981. 192 с.
191. Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2013 года. М., 2013. 528 с.
192. Чистобаев А. И., Красовская О. В., Скатерщиков С. В. Территориальное планирование на уровне субъектов России. СПб., 2010. 296 с.
193. Чистобаев А. И., Шарыгин М. Д. Экономическая и социальная география: новый этап. Л., 1990. 319 с.
194. Чорли Дж. Р., Хаггет П. Модели в географии / пер. с англ. М., 1971. 384 с.
195. Шарыгин М. Д., Свисткова А. М. Методика комплексного экономико-географического исследования территориальных социально-экономических систем : учебное пособие по спецкурсу. Пермь, 1978. 96 с.
196. Шилов С. Е. Электронный институционализм – стратегия инновационного развития России // Информационное общество. 2008. Вып. 5 – 6. С. 115–121.
197. Шичкина М. И. Инновационное развитие районов и городов // Инновации. 2011. № 8(154). С. 78–82.
198. Шишов С. С. Экономическая география и регионалистика : учебное пособие для вузов. М., 1999. 185 с.
199. Шувалов Е. Л. География населения. М., 1977. 160 с.
200. Шупер В. А. Самоорганизация городского расселения. М., 1995.
201. Шупер В. А. Региональные исследования: неизвестное наследие М. К. Петрова // Региональные исследования. 2014. №2. С. 151–155.
202. Эколого-экономические районы (теоретико-методологические аспекты развития) / под ред. М. Д. Шарыгина. Пермь, 1995.
203. Экономическая и социальная география России / под ред. проф. А. Т. Хрущева. М., 2001. 672 с.
204. Anderberg S., Well L., Ruotsalainen A. Sustainable development in MECIBS cities, KTH (Royal Institute of Technology). Stockholm, 2005.
205. Avraham E. Media strategies for improving an unfavourable city image // Cities. 2004. Vol. 21, № 6.
206. Belova A. V., Kropinova E. G. New Forms of Innovative Tourism Products as a Result of the Interaction of History, Culture and Tourism // Mediterranean Journal of Social Sciences ISSN 2039-9340(Print) ISSN 2039-2117 (online).

207. Belova A. Analysis of the problems related to the work and control organization on the border crossings of Kaliningrad region // Actual issues for development of semi-medium sized cities in Kaliningrad region. Kaliningrad, 2008.
208. Belova A. Significance of small and semi-medium towns in optimization of the settlement system of the Kaliningrad region taking to account experience of Lithuania // Human resources – the main factor of regional development. Journal of Social Sciences. 2010. № 2.
209. Belova A. Cross-border and Trans-border Cooperation of Semi-medium-sized Towns of the Kaliningrad Region in the Baltic Sea Region // Tiltai. 2010. № 2.
210. Belova A.. International Cooperation of Border Settlements in Strategies for Development of Small and Semi-Medium Cities: Case-Study of Kaliningrad Region (Russian Federation) // Regional Formation and Development studies. journal of Social Sciences. 2012. № 1(6).
211. Boddy M. Geographical Economics and Urban Competitiveness: A Critique. in Urban Studies. 1999. Vol. 36, № 5 – 6. P. 811–842.
212. Brown T.A. Confirmatory factor analysis for applied research. Guilford Press, 2006.
213. Capello R., Camagni R. Beyond Optimal City Size: An Evaluation of Alternative Urban Growth Patterns, Urban Studies. 2000. 37. P. 1479–1496.
214. Castells M. The rise of the Network Society. Blackwell ; Oxford, 1996.
215. Cheshire P., Hay D. Urban Problems in western Europe: An Economic Analysis, Unwin Hyman, 1989.
216. Chmielewski J. i Syrkys S. Warszawa Funkcjonalna, SARP. Warszawa, 1936
217. Christaller W. Central Places in Southern Germany / transl. by C.W. Baskin. N. Y., 1967.
218. Dijkstra Lewis, Hugo Poelman. “A Harmonised Definition of Cities and Rural Areas: The New Degree of Urbanization.” Regional Working Paper 01/2014, European Commission, Directorate-General for Regional and Urban Policy, Brussels, 2014.
219. Fedorov G.M., Belova A. V, Osmolovskaya L.G.. On the Future Role of Kaliningrad Oblast of Russia as an “International Development Corridor”// Eurolimes. Vol. 19. 2015.
220. Friedman J. The World City Hypothesis, Development and Change. 1986. 17. P. 69–83.

221. Friedmann J. Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela. MIT Press, 1966.
222. Friedmann J., Alonso W. Regional Development as a Policy Issue // Regional Development and Planning. Cambridge (Mass.), 1964.
223. Fritz R. Barran. Stadte – Atlas Ostpreussen. Rautenberg, 1994.
224. Groth N. B., Lang T., Johansson M. et al. Restructuring of Medium Sized Cities. Lessons from the Baltic Sea Region, By- og landsplanserien nr. 26—2005. Danish Centre for Forest, Landscape and Planning, KVL, Frederiksberg. 288 p. III.
225. Groth N. B., Smidt-Jensen S., Kanninen V. Business and Development Strategies. Lessons from medium sized cities in the Baltic Sea Region, A brief presentation of a case-study of the Interreg IIIB project Medium Sized Cities in Dialogue around the Baltic Sea, Danish Centre for Forest, Landscape and Planning, KVL, Frederiksberg, 2005. 6 p. III.
226. Groth N. B., Smidt-Jensen S., Kanninen V. et al. Profiles of Medium Sized Cities in the Baltic Sea Region, Danish Centre for Forest, Landscape and Planning, KVL, Frederiksberg, 2005. 138 p. III.
227. Hägerstrand T. Time-Geography: Focus on the corporeality of man, society, and environment, The Science and Praxis of Complexity. The United Nations University, 1985.
228. Hall P. Towards a General Urban Theory: Cities in Competition. Longman, 1995.
229. Hanell T., Neubauer J. Cities of the Baltic Sea Region – Development Trends at the Turn of Millenium, Nordregio Report 2005:1. Nordregio, Stockholm.
230. Hardoy J. E., Satterthwaite D. Government policies and small and intermediate urban centres // J. E. Hardoy and D. Satterthwaite (eds). Small and Intermediate Urban Centres: Their Role in National and Regional Development in the Third World. L. ; Westview Press (USA) : Hodder and Stoughton, 1986.
231. Lang T. Socio-Economic Regeneration. Lessons from medium sized cities in the Baltic Sea Region, A brief presentation of a case-study of the Interreg IIIB project Medium Sized Cities in Dialogue around the Baltic Sea, Danish Centre for Forest, Landscape and Planning, KVL, Frederiksberg, 2005. 6 p. III.
232. Lang T., Sonntag M., Tenz E. Small and medium-sized cities in the Baltic Sea Region. Socio-economic and cultural approaches to urban development, EKF Leipzig. Berlin, 2005.

233. Lang T., Tenz E. Von der schrumpfenden Stadt zur Lean City. Prozesse und Auswirkungen der Stadtschrumpfung in Ostdeutschland und deren Bewältigung. Dortmund, 2003.
234. McGregor A., McConnachie M., Social Exclusion, Urban Regeneration and Economic Reintegration // *Urban Studies*. 1995. Vol. 32, № 10. P. 1587–1600.
235. Meijers E. J., Romein A., Hoppenbrouwer E. C. Planning polycentric urban regions in NorthWest Europe, value, feasibility and design. Delft : DUP Science, 2003.
236. On the classification of cities into equal size categories. Clifford e. Tiedemann. *Annals of the Association of American Geographers*. December 1968. Vol. 58, Iss. 4. P. 775–786.
237. Owens E. J. The city in the Greek and Roman world. L., 1991.
238. Quigley J.M. Urban diversity and economic growth, *Journal of Economic Perspectives*. 1998. 12. P. 127–138.
239. Rikkinen Kalevi. The Baltic's urban systems. 1980. *Ambio*, 9. P. 138–144.
240. Roberts P., The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration // *The Handbook of Urban Regeneration.*, Roberts P., Stage. L., 2000. P. 9–36.
241. Satterthwaite D., Tacoli C. The urban part of rural development: the role of small and intermediate urban centres in rural and regional development and poverty reduction. Working Paper 9, published by International Institute for Environment and Development. 2003.
242. Schönert M. Städteranking und Imagebildung: Die 20 größten Städte in Nachrichten-Und Wirtschaftsmagazinen // *BAW Monatsbericht* 2/03. 2003. S. 1–8.
243. Scott A., Storper M., Regions, Globalisation, Development // *Regional Studies*. 2003. Vol. 37, 6; 7. P. 579—593.
244. Soria y Mata, La Ciudad Lineal, Madrid. 1896.
245. Stewart J.Q. Demographic Gravitation: Evidence and Application // *Sociometry*. 1948. № 11. P. 31–58.
246. Triple Jump. Projects of Lithuania, Poland and Kaliningrad Region of Russian Federation Neighbourhood Programme, 2008.
247. Walter Christaller. Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der

Siedlungen mit städtischer Funktion. Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt, 1980 (Repr. d. Ausg. Jena 1933).

248. Whebell C.F.J. Corridors: a Theory of Urban Systems, *Erkisiks*. vol 28. № 168. November, 1969.

249. Weber G. Globalisierung und ländlicher Raum — eine spannungsgeladene Beziehung // *Ländlicher Raum*. 2002. № 3. S. 3–14.

250. Wirth P. Zukunftsorientierte Entwicklungsstrategien im ländlichen Raum der neuen Bundesländer // *ProRegio*. 1997. № 20–21. S. 53–57.

Комплексная социально-экономическая характеристика полусреднего города Советск

Город Советск (прежнее название Тильзит) расположен на севере Калининградской области на реке Неман и насчитывает 40 486 жителей на 1 января 2017 г. Площадь земель в административных границах составляет 43,8 км² (на 2015 г.), плотность населения 942 чел./км² (Муниципальные образования Калининградской области, 2015). Советск – второй по численности населения и экономическому развитию город области после Калининграда, расположен в 123 км к северо-востоку от областного центра – Калининграда. На севере граничит с Литвой, на юго-востоке – с Неманским районом Калининградской области, на северо-западе – со Славским районом. На расстоянии 40 км расположен город Краснознаменск – центр третьего района, находящегося в тесных экономических контактах с Советском. Город Советск, имея многофункциональную экономическую базу, развитую социально-культурную сферу (высшие и средние учебные заведения, театр, спортивные сооружения), пограничные переходы с одним из основных внешнеэкономических партнеров – Литвой, и являясь транспортным узлом (железнодорожная станция, автомобильный и железнодорожный мост через реку Неман), выполняет роль неформального межрайонного центра. На конец 2015 г. функционировало 11 дошкольных образовательных учреждений, в них числилось 1,7 тыс. детей. На каждые 10 000 человек населения на конец 2015 г. приходилось 63 больничных койки и 26 врачей всех специальностей.

С областным центром город связан железной и автомобильными дорогами. В центре Советска расположен автомобильный и железнодорожный пункты пропуска, соединяющие Калининградскую область с Литовской Республикой.

Наиболее развиты отрасли промышленности: машиностроение и металлообработка, пищевая промышленность, легкая, мебельное производство, транспортные услуги и другое.

Среди программ, направленных на развитие социально-экономического уровня Советска, город участвует в двух федеральных программах (Расчистка русла р. Тыльжа в г. Советске на период с 2016 по 2018 г. и строительство ТЭС «Талаховская» в г. Советске) и в 27 адресных и муниципальных программах.

Основные численные показатели социально-экономического развития г. Советска представлены в таблице А.1.

Таблица А.1

Численные социально-экономические показатели г. Советска на 2015 год

Расстояние до г. Калининграда	123 км
Количество учреждений социальной инфраструктуры	19
Количество работников крупных и средних предприятий	7,4 тыс.
Размер среднемесячной зарплаты	22618 руб.
Оборот розничной торговли	926980 тыс. руб.
Объем инвестиций в основной капитал	1366 млн. руб.
Предприятия сферы ЖКХ	6
Предприятия индивидуальных предпринимателей	1359
Количество объектов культурного наследия	121
Количество федеральных программ	2
Количество адресных и муниципальных инвестиционных программ	27
Число субъектов хозяйственной деятельности	2396

Источник: составлено автором по материалам Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области.

Основными конкурентными преимуществами города для российских и зарубежных инвесторов являются:

- выгодное географическое расположение на границе с Литвой – Евросоюзом;
 - наличие крупного железнодорожного узла;
 - развитая сеть автомагистралей;
 - высокая плотность населения, наличие высококвалифицированных кадров;
- приверженность местных органов власти курсу реформ

Основные предприятия города Советска

Среди промышленных предприятий преобладают следующие отрасли промышленности: переработка и консервирование рыбо- и морепродуктов, машиностроение и металлообработка, лесная, деревообрабатывающая и мебельная промышленность, а также пищевая и легкая отрасли.

На предприятиях города в 2015 г. производилась радиоаппаратура и электро-

бытовые приборы, шланги высокого давления, путевые машины, абразивные круги, металлоконструкции, траловое снаряжение, мебель, продукция из сурими, рыбные пресервы, хлебобулочные изделия, мясные консервы и многое другое.

Крупнейшим предприятием нашего муниципального образования является ООО «Вичюнай – Русь». Общество занимается переработкой и консервированием рыбо- и морепродуктов. Среднесписочная численность работников на предприятии составляет – 1458 человек.

Пищевая промышленность

ЗАО Мясной комбинат «Советский»

ЗАО «Типек»

ООО «Совлит»

ООО «Вичюнай – Русь»

ООО «Советский продукт»

ООО «Глобус»

Лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность

ООО «Балтийская картонная компания»

ОАО «Советский ЦБЗ»

ООО «Атлас – Маркет»

Легкая промышленность

ООО «Швитис» Датский капитал.

ООО «Спортстайл плюс» Российский капитал

ООО «Дружба – 3».

ООО «Крабро – Русь».

ООО «Гивия».

ООО «Эвелина».

ООО «Дана».

ООО «Таис плюс»

ООО «Окато»

Сельское хозяйство не ведется

Основные виды малого бизнеса: торговля и общественное питание

Федеральные, региональные и муниципальные программы и стратегические проекты для развития г. Советск

	Федеральные программы
1	Расчистка русла реки Тыльжа в г. Советске на 2016—2018 годы
2	Строительство ТЭС «Талаховская» в г. Советске на 2016—2018 годы
	Муниципальные программы
1	Программа поддержки и развития субъектов малого и среднего предпринимательства на территории МО «Советский городской округ» на 2012—2015 годы
2	Программа «Проведение капитального ремонта жилищного фонда муниципального образования "Советский городской округ", закрепленного за детьми-сиротами и детьми, оставшимися без попечения родителей, лицами из числа детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, на 2013—2015 годы»
3	Муниципальная программа «Комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры муниципального образования "Советский городской округ" на 2012—2017 годы»
4	Программа «Предоставление молодым семьям социальных выплат на приобретение жилого помещения или создание объекта индивидуального жилищного строительства с участием средств федерального, областного и местных бюджетов в Советском городском округе на 2011—2015 годы»
5	Программа «Формирование среды жизнедеятельности, доступной для инвалидов и других маломобильных групп населения на 2015—2017 годы»
6	Программа «Ремонт дорог и мостов в муниципальном образовании "Советский городской округ" на 2014—2018 годы»
7	Программа конкретных дел «Благоустройство территории муниципального образования "Советский городской округ" на 2014—2016 годы»
8	Муниципальная программа «Молодежь» на 2012—2016 годы
9	Программа «Ведение геоинформационной системы на базе информационной системы обеспечения градостроительной деятельности на территории Советского городского округа на 2015—2020 годы»
10	Программа «Газификация муниципального образования "Советский городской округ" на 2015—2017 год»
11	Программа «Проведение капитального ремонта общего имущества многоквартирного жилищного фонда муниципального образования "Советский городской округ" на 2012—2016 годы»
12	Муниципальная адресная программа «Проведение капитального ремонта многоквартирных домов» на 2013—2015 годы
13	Программа «Энергосбережение и повышение энергетической эффективности муниципального образования "Советский городской округ" на 2010—2015 годы»
14	Программа природоохранных мероприятий на территории муниципального образования "Советский городской округ" на 2016—2025 годы»
15	Программа «Повышение эффективности управления муниципальными финансами муниципального образования "Советский городской округ" на период до 2018 года»
16	Программа «Переселение граждан из аварийного жилищного фонда на 2013—2015 годы»
17	Программа «Развитие культуры в муниципальном образовании "Советский городской округ" на 2014—2018 годы»

	Федеральные программы
18	Программа «Развитие физической культуры и массового спорта в муниципальном образовании "Советский городской округ" на 2015—2017 годы»
19	Муниципальная программа «Комплексное благоустройство территории муниципального образования "Советского городского округа" на 2012—2016 годы»
20	Программа «Обеспечение эффективного использования муниципального имущества и земельных ресурсов Советского городского округа на 2016—2018 гг.»
21	Муниципальная программа «Развитие образования в Советском городском округе на 2015—2017 годы»
22	Программа «Социальная поддержка отдельных категорий граждан МО "Советский городской округ" на 2016—2018 годы»
23	ЦП КО «Развитие детского отдыха в Калининградской области в 2011—2016 годах, создание в детских оздоровительных лагерях условий для отдыха детей и подростков всех групп здоровья»
24	Программа «Развитие туризма в муниципальном образовании "Советский городской округ" на 2012—2016 годы»

ПРИЛОЖЕНИЕ Б**Комплексная социально-экономическая характеристика****полусреднего города Черняховск**

Черняховск (прежнее название – Инстербург) находится в 80 км к востоку от Калининграда, у истока реки Преголи, является административным центром Черняховского района и городского поселения; площадь города составляет 58 км². Черняховск располагается в «глубине» области и отличается более выраженным континентальным положением и климатом, переходным от морского к умеренно-континентальному.

Население города имеет тенденцию к убыванию: если до 2002 г. численность населения росла (44 323), то начиная с этого момента численность населения Черняховска постепенно ежегодно убывает, достигнув 36 423 человек в 2017 г. (Калининградская область в цифрах, 2017). Тем не менее Черняховск остается третьим по численности городом в регионе после регионального центра и Советска.

Черняховск является важным транспортным узлом, соединяя региональные и международные транспортные потоки. В частности, через станцию «Черняховск» проходит железнодорожная линия «Калининград – Чернышевское», по которой поезда следуют в Литву, Беларусь, Россию; также Черняховск соединяется путем железнодорожного сообщения с Советском (далее – в Литву), и Железнодорожным (далее – Польша). Именно в Черняховске осуществляется соединение узкоколейной европейской и российской железной дороге, что также предоставляет городу дополнительные преимущества в обеспечении транспортного сообщения. Кроме того, в Черняховске расположен речной порт (р. Преголя).

Экономический профиль Черняховска формирует в первую очередь промышленное производство. Так, можно отметить предприятия по авторемонту, по сборке сложной бытовой техники, пищевые производства, мебельные предприятия, предприятия по производству алкогольной продукции. Растут обороты сферы услуг, розничной торговли. Город обладает значительным туристиче-

ским потенциалом, в том числе для развития конноспортивного и конно-экологического прогулочного туризма. Следует отметить и военную составляющую Черняховска в обеспечении безопасности Калининградской области, на территории которого расположена авиабаза и ракетная бригада.

Город обладает развитой социальной инфраструктурой: дошкольные, средние школьные общеобразовательные учреждения, учреждения дополнительного образования (однако отмечается нехватка дошкольных учреждений), медицинские организации (на каждые 10 000 человек населения на конец 2016 г. приходилось 114 больничных коек и 23 врача всех специальностей), учреждения культуры (в городе функционируют библиотека, дом культуры, музыкальная и художественная школы).

Основные численные показатели социально-экономического развития г. Черняховска представлены в таблице Б.1.

Таблица Б.1

Численные социально-экономические показатели г. Черняховска на 2015 год

Расстояние до г. Калининграда	80 км
Количество учреждений социальной инфраструктуры	19
Количество работников крупных и средних предприятий	5,6 тыс.
Размер среднемесячной зарплаты	23705 руб.
Оборот розничной торговли	992,7 млн. руб.
Объем инвестиций в основной капитал	144487 тыс. руб.
Предприятия сферы ЖКХ	14
Предприятия индивидуальных предпринимателей	1255
Количество объектов культурного наследия	78
Количество федеральных программ	2
Количество адресных и муниципальных инвестиционных программ	16
Число субъектов хозяйственной деятельности	1506

Источник: составлено автором по материалам Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области.

Основные предприятия города Черняховск

Распределение организаций по основным видам экономической деятельности:

- сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство – 95, или 6,4 %;
- оптовая и розничная торговля, ремонт автотранспортных средств – 409, или 27,5 %;

- операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг – 231, или 15,5 %;
- транспорт и связь – 228, или 15,3 %;
- обрабатывающие производства – 154, или 10,4 %;
- строительство – 120, или 8,1 %;
- предложение прочих коммунальных, социальных и прочих услуг – 93, или 6,3 %;
- гостиницы и рестораны – 25, или 1,7 %;
- производство и распределение электроэнергии, газа и воды – 15, или 1 %;
- добыча полезных ископаемых – 8, или 0,5 %;
- образование – 41, или 2,8 %;
- здравоохранение – 23, или 1,6 %;
- государственное управление и обеспечение военной безопасности – 33, или 2,2 %;
- финансовая деятельность – 9, или 0,7 %.

Таблица Б.2

Основные бюджетообразующие предприятия города Черняховска

№ пп	Название предприятия	Вид деятельности
1	Черняховская дистанция пути — СП КДИ ФЛ ОАО «РЖД»	Деятельность магистрального пассажирского ж/д транспорта
2	ООО «Балтийский консервный завод»	Переработка и консервирование рыбо- и морепродуктов
3	ООО «Виноконьячный завод "Альянс-1892"»	Производство дистиллированных алкогольных напитков, коньяков
4	ОАО «Черняховский авторемонтный завод»	Производство трубопроводной арматуры, выработка и реализация теплоэнергии
5	МУП «Теплоэнергетика»	Производство пара и горячей воды (тепловой энергии) котельными
6	ООО «Вест-Алко»	Производство дистиллированных алкогольных напитков
7	ОАО «Черняховский «Райавтодор»	Эксплуатация автомобильных дорог
8	ООО «Хлебушек»	Деятельность ресторанов и кафе
9	ОАО «Карьероуправление»	Разработка гравийных и песчаных карьеров
10	ООО «РМУК-Интеграл» (Интердизайн)	Производство мебели
11	ООО «АРВИ НПК»	Производство минеральных удобрений
12	ООО «Торфо»	Добыча торфа
13	ООО «Мебельная фабрика Феникс»	Производство мебели
14	ООО «Орион» (Интердизайн)	Производство мебели
15	ООО «Бела-Плюс»	Производство аппаратуры
16	ООО «Пластикат-Сервис»	Производство пластиковых изделий
17	ОПК «Черняховские мясные деликатесы»	Переработка мяса и птицы

Источник: паспорт муниципального образования «Черняховский городской округ».

Таблица Б.3

Федеральные, региональные и муниципальные программы и стратегические проекты для развития г. Черняховск

№ п/п	Программа
1	Комплексная программа «Развитие сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия в Калининградской области» на 2013—2020 годы
2	Эффективное муниципальное управление на 2016—2021 годы
3	Развитие образования на 2016—2021 годы
4	Содействие занятости населения муниципального образования «Черняховский муниципальный район» на 2015—2020 годы
5	Организация отдыха, оздоровления и занятости детей и подростков на 2015—2020 годы
6	Обеспечение жильем молодых семей Черняховского муниципального района на 2015—2020 годы
7	Развитие культуры на 2015—2020 годы
8	Физическая культура и спорт для всех на 2016—2021 годы
9	Развитие и поддержка жилищно-коммунального хозяйства на 2016—2021 годы
10	Безопасность на 2015—2020 годы
11	Повышение безопасности дорожного движения на 2015—2020 годы
12	Модернизация экономики на 2015—2020 годы
13	Развитие сельского хозяйства на 2016—2021 годы
14	Эффективные финансы на 2015—2020 годы
15	Молодежь на 2015—2020 годы
16	Программа конкретных дел благоустройства территории МО «Черняховский муниципальный район» на 2015—2020 годы
17	Программа газификации МО «Черняховский муниципальный район» на 2015—2020 годы
18	Создание благоприятных условий для развития рынка недвижимости на 2016—2021 годы
19	Ввод в оборот неиспользуемых сельскохозяйственных угодий на 2016—2020 годы на 2016—2021 годы

ПРИЛОЖЕНИЕ В**Комплексная социально-экономическая характеристика****полусреднего города Гусев**

Гусев (прежнее название – Гумбиннен) располагается в восточной части Калининградской области в 112 км от Калининграда. Площадь города составляет 16,3 км². На протяжении последних двадцати лет численность населения города остается практически неизменной, колеблясь в диапазоне 27–28,5 тысяч населения. По состоянию на 2017 г. население составляет 28,2 тыс. человек (Калининградская область в цифрах, 2017). Как и Черняховск, Гусев характеризуется переходным климатом – от морского к умеренному континентальному.

Гусев является развитым транспортным узлом: располагаясь на пересечении железнодорожных магистральных путей, город имеет прямое железнодорожное сообщение с Москвой, Санкт-Петербургом, Челябинском, Гомелем (Беларусь), Харьковом (Украина). Автомобильные дороги, проходящие через город, соединяют его с Калининградом, городами Литвы и Беларуси (трасса Гусев – Каунас – Вильнюс – Минск – Москва), Польши (трасса Гусев – Голдап – Сувалки – Гродно). Значительную роль в развитии города играет действующий круглосуточный пограничный переход Гусев – Голдап (Польша), обеспечивающий не только пассажирское, но и грузовое сообщение.

Ключевую роль в экономике города играют промышленные предприятия, в том числе действующие в сфере производства и распределение энергии и воды, обрабатывающей промышленности. С 2014 г. в Гусевском городском округе активно развивается сельское хозяйство. На 1 января 2017 г. в округе насчитывается 1500 фермерских хозяйств и 12 крупных предприятий по производству сельскохозяйственной продукции. В 2009 г. в г. Гусеве открыто предприятие ОАО НПО «Цифровые телевизионные системы», выполняющее производство телевизионных абонентских приставок. В городе очень успешно реализуется проект «Технополис GS» компании General Satellite (Дженерал Сателайт), который положил начало развития Гусева как инновационного центра Калининградской области. В 2016 г. в Гусевском городском округе приступили к

строительству Маяковской ТЭС мощностью 160 мВт, которая обеспечит дополнительно существующие и будущие промышленные предприятия в округе.

Социальная инфраструктура в городе хорошо развита, в городе достаточное количество школ, детских садов, лечебных учреждений, хотя жителями города отмечается неудовлетворенность медицинским обслуживанием, что в большей степени зависит от нехватки квалифицированного медицинского персонала. Основные численные показатели социально-экономического развития г. Гусева представлены в таблице В.1.

Таблица В.1

Численные социально-экономические показатели г. Гусева на 2015 год

Расстояние до г. Калининграда	115 км
Количество учреждений социальной инфраструктуры	18
Количество работников крупных и средних предприятий	5,2 тыс.
Размер среднемесячной зарплаты	20947 руб.
Оборот розничной торговли	811,6 млн. руб.
Объем инвестиций в основной капитал	570000 тыс. руб.
Предприятия сельского хозяйства	1512
Предприятия индивидуальных предпринимателей	795
Количество объектов культурного наследия	59
Количество федеральных программ	2
Количество адресных и муниципальных инвестиционных программ	14
Число субъектов хозяйственной деятельности	767

Источник: составлено автором по материалам Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области.

Таблица В.2

Основные предприятия города Гусева

Наименование предприятия	Основные выпускаемые продукты/услуги
ОАО НПО «Цифровые телевизионные системы»	Производство радиоэлектронного оборудования
ООО «Пранкор»	Производство спутниковых антенн, корпусов приемников
ООО «Гусевский консервный комбинат»	Производство мясных консервов
ООО «Первая картонажная фабрика»	Производство картона
ООО «Гусевский хлеб»	Производство хлебобулочных кондитерских изделий
Гусевская ТЭЦ	Производство электрической и тепловой энергии
ОАО «Гусевский райавтодор»	Обслуживание и ремонт дорог
ООО «Продкооп»	Розничная торговля, общественное питание
ЗАО «Техносервис»	Производство пара и горячей воды (тепловой энергии) котельными

Наименование предприятия	Основные выпускаемые продукты/услуги
ОАО «Автоколонна 1802»	Пассажирские перевозки
ООО «Домостроительный комбинат «Белый ключ»	Производство сборных строительных конструкций
ОАО «Управляющая компания»	Обслуживание жилищного фонда, вывоз бытовых отходов
ОАО «Гусев водоканал»	Водоснабжение
ООО «ТПП «Аматэл»	Производство швейных изделий
ООО «Только для Вас»	Розничная торговля
ООО «Транс плюс»	Транспортные услуги
ООО «Гусев Сухие Строительные Смес-си»	Производства сыпучих строительных материалов и смесей
ООО «Кассиопея»	Производство швейных и трикотажных изделий
«Гусевскоерайпо»	Розничная торговля, общественное питание
МУП «Гусевтеплосеть»	Распределение и сбыт тепловой энергии
ООО «Рокишкский хлеб плюс»	Производство хлебобулочных кондитерских изделий
ООО «Эдиль-карьер»	Добыча песка и ГПС
МУП «Столовых учебных заведений»	Общественное питание
ООО «Гусевский хлеб плюс»	Розничная торговля
ООО «Гусевмолоко»	Производство молочных продуктов, в т. ч. сыров
ОАО «Гусев- КОС»	Водоотведения и очистка сточных вод
ООО «Электрокабель»	Производство силовых кабелей

Источник: паспорт МО «Гусевский городской округ».

Таблица В.3

Реализуемые и планируемые к реализации инвестиционные проекты г. Гусев

№ п/п	Организация инициатора проекта	Краткое описание проекта	Дата реализации проекта, год
	ООО «Цифровые телевизионные системы» (GS GROUP)	Создание на базе арендуемых у ЗАО «НПО ЦТС» площадях производство Smart и Sim карт. Проект в стадии завершения. С 2015г. — создание производства пользовательского телевизионного оборудования на собственных площадях	2014 2017—2018
	ООО «Меркурий-Гусев»	Строительство комплекса по переработке мяса птицы и производству полуфабрикатов	2006—2016
	ИП Мишин	Строительство гостиничного комплекса на 40 мест	2015

ПРИЛОЖЕНИЕ Г**Комплексная социально-экономическая характеристика****полусреднего города Светлый**

Светлый (прежнее название – Циммербуде) является центром Светловского городского округа, занимая площадь около 26 км². Город находится на берегу Калининградского морского судоходного канала, относительно близко к областному центру – в 30 км от Калининграда. Численность населения на 1 января 2017 г. составила 22,1 тыс. человек (Калининградская область в цифрах, 2017).

Как и в случае с большинством приморских малых и полусредних городов, социально-экономический профиль Светлого в основном определяется его ролью портового города. Большинство крупных предприятий города связаны с обслуживанием судоходного транспорта, морских грузоперевозок, рыболовецкой отрасли.

Среди ключевых предприятий города нужно в первую очередь отметить предприятия по нефтеперевалке, по добыче и переработке рыбной продукции, предприятие по переработке маслосодержащих культур ЗАО «Содружество-Соя».

Железнодорожное сообщение города ограничивается грузовыми линиями (ветка железной дороги «Калининград – Балтийск»), при этом город осуществляет активное пассажирское автомобильное сообщение с Калининградом, участок трассы «Калининград-Светлый» включен в состав высокоскоростной автомагистрали «Приморское кольцо». Основные численные показатели социально-экономического развития г. Светлый представлены в таблице Г.1.

Численные социально-экономические показатели г. Светлый на 2015 год

Расстояние до г. Калининграда	28 км
Количество учреждений социальной инфраструктуры	18
Количество работников крупных и средних предприятий	5,2 тыс.
Размер среднемесячной зарплаты	33708 руб.
Оборот розничной торговли	960,0 млн. руб.
Объем инвестиций в основной капитал	1878 млн. руб.
Предприятия сферы ЖКХ	15
Предприятия индивидуальных предпринимателей	744
Количество объектов культурного наследия	46
Количество федеральных программ	2
Количество адресных и муниципальных инвестиционных программ	10
Число субъектов хозяйственной деятельности	1180

Источник: составлено автором по материалам Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области.

Основные инвестиционные проекты и предприятия города Светлый***Инвестиционные проекты:***

- Строительство судовой верфи в п. Взморье;
- Строительство угольной электростанции, мощностью 195 МВт, в районе п. Взморье;
- Строительство Маслоэкстракционного завода мощностью 5000 тонн в сутки в г. Светлый Калининградской области;
- Строительство Сельскохозяйственного терминала в г. Светлый Калининградской области;
- Строительство завода по производству МЭРМ («биодизель») в районе п. Волочаевское;
- Создание промышленной зоны в пос. Люблино Светловского городского округа;
- Развитие сельского хозяйства.

Основные промышленные предприятия:

- ООО «Судоремонт – Запад» – судостроение и судоремонт;
- ООО «Мясокомбинат № 1» – мясопереработка;
- ООО «Запмебель плюс» – производство мебели;
- ООО «Кливер» – производство металлоконструкций;
- ООО «Лукойл – КНТ», – портовая деятельность, нефтеперевалка;
- ООО «Глобал – Флот» – портовая деятельность;
- ООО «Светловский комбинат мясопродуктов» – мясопереработка;

- ЗАО «Содружество-Соя» – производство и перевалка маслосодержащей продукции; портовая деятельность, грузоперевалка;
- СПК «Рыбколхоз «За Родину» – производство рыбных консервов и рыбопродукции;
- ООО «Оптимкран» – производство металлоконструкций;
- ООО «Регио-Экспресс» – пассажирские перевозки;
- ОАО «150-АРЗ» – авиаремонт;
- ООО «ТермоизолаБалт» – производство строительных материалов;
- ООО «Светловский рынок» – торговля;
- ООО «Ремжилфонд» – жилищное строительство;
- АО «Балтнафта» – портовая деятельность, нефтеперевалка;
- СПК «Флор» – цветоводство;
- ООО «Таганрог» – лесоводство, лесозаготовки, рыболовство;
- ООО «Русфарш» – производство шоколадной глазури;
- ООО «Западная судоверфь» – строительство судоверфи;
- ООО «Марфиш» – производство рыбных консервов и рыбопродукции;
- ООО «Балтфиштрейд» – производство рыбных консервов и рыбопродукции;
- ООО «Посейдон» – производство рыбных консервов и рыбопродукции.

ПРИЛОЖЕНИЕ Д

Комплексная социально-экономическая характеристика

полусреднего города Балтийск

Балтийск (прежнее название – Пиллау) расположен на берегу Балтийского пролива, соединяющего Калининградский залив с Гданьским заливом, а затем Балтийским морем, что делает его самым западным городом России. Численность населения Балтийска на 1 января 2017 г. составляет 33,2 тыс. человек (Калининградская область в цифрах, 2016). Площадь города – 49,1 км², плотность населения – 356 чел./км². Город Балтийск расположен на 50 км западнее Калининграда. Большая его часть находится на берегу Приморской бухты, Калининградского и Гданьского залива, который отделяет Балтийск от Балтийского моря. Сам город занимает около пяти километров прибрежной территории, а длина пляжей – около 42 км. В территорию города также входит участок Балтийской косы.

Балтийск играет роль важного военно-стратегического пункта, размещая у себя российскую военно-морскую базу. В середине 2000-х гг., Балтийск получил возможность диверсифицировать функции морского порта, после того как часть военно-морской базы была переподчинена Министерству транспорта РФ для развития морской торговли. Однако с конца 2014 г. Балтийск вновь усилил роль военного форпоста России на Западе. Основные виды экономической деятельности города также в основном тем или иным образом связаны с работой морского порта, его хозяйством, судоремонтом и т. д. Также выделяется сельскохозяйственная деятельность (общая площадь сельскохозяйственных угодий составляет 2,2 тыс. га, где крестьянские хозяйства составляют четвертую часть).

Крупнейшим промышленным предприятием города является Судоремонтный завод № 33, осуществляющий обслуживание военных и торговых судов, как отечественных, так и иностранных. Для обеспечения транспортировки нефтепродуктов в городе действует «Балтийская нефтеперевалочная компания», обеспечивающая хранение и транспортировку до 2,7 млн тонн в год.

Важную роль в хозяйстве города играет транспортная отрасль, которая включает в себя автомобильные, железнодорожные и морские перевозки, тесно связанные между собой: развитие морского порта привело к увеличению железнодорожных перевозок; действует паромная линия. После того как город перестал быть «закрытым», появились перспективы развития туристической отрасли, проекты по развитию экологического туризма (в первую очередь на Балтийской косе). Развитие автотранспортного сообщения, которое требует существенной интенсификации в связи с развитием морской торговли в городе, связывается прежде всего с включением трассы Калининград – Балтийск в «Приморское кольцо». Однако военная роль Балтийска на сегодняшний день достаточно сильна. Город является главной базой Дважды Краснознаменного Балтийского флота РФ.

Балтийск обладает развитой социальной инфраструктурой, в городе работает ряд культурных учреждений, в том числе музеи и библиотеки.

Основные численные показатели социально-экономического развития г. Балтийск представлены в таблице Д.

Таблица Д.1

Численные социально-экономические показатели г. Балтийск на 2015 год

Расстояние до г. Калининграда	50 км
Количество учреждений социальной инфраструктуры	20
Количество работников крупных и средних предприятий	5,2 тыс.
Размер среднемесячной зарплаты	26644 руб.
Оборот розничной торговли	830 млн. руб.
Объем инвестиций в основной капитал	871,1 млн. руб.
Предприятия сферы ЖКХ	8
Предприятия индивидуальных предпринимателей	744
Количество объектов культурного наследия	24
Количество федеральных программ	2
Количество адресных и муниципальных инвестиционных программ	20
Число субъектов хозяйственной деятельности	723

Источник: составлено автором по материалам Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области.

Таблица Д.2

Основные предприятия города Балтийск

№ п/п	Предприятие	Специализация
1	Судоремонтный завод № 33	Судоремонт военных и гражданских судов
2	ЗАО «Балтийская нефтеперевалочная компания»	нефтеперевалка
3	ЯНТА	Швейная фабрика
4	Морской порт Балтийска	Портовая деятельность
5	ООО «Балтийский хлеб»	Производство хлебобулочных и кондитерских изделий
6	РЕДИА ПЛЮС	судоремонт
7	772 РЕМОНТНЫЙ ЗАВОД СРЕДСТВ СВЯЗИ	Ремонт телекоммуникационного оборудования
8	ГЕННИАН СПК	Производство сельхозпродукции
9	АВЕЛЛИНО, фабрика мебели	Производство мебели
10	ФЕНИКСЪ	Производство мебели
11	ФЛОТ-ВЕСТ	Производство электронных компонентов
12	БАЛТИК СТРОЙ-ТРЕСТ, СТРОИТЕЛЬНЫЙ СОЮЗ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ	строительство
13	МОРЕ, строительная компания	строительство
14	АРСТРЭМ СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ	Строительство и инженерия

Таблица Д.3

**Реализуемые и планируемые к реализации
инвестиционные проекты г. Балтийск**

	Федеральные программы
1	Реконструкция ВНС-2 и станции обезжелезивания с увеличением мощности до 12 500 куб. м/сутки г. Балтийск
	Муниципальные программы
1	«Развитие дошкольного образования в Балтийском муниципальном районе на 2015—2020 годы»
2	«Развитие общего образования в Балтийском муниципальном районе на 2015—2020 годы»
3	«Развитие дополнительного образования в Балтийском муниципальном районе на 2015—2020 годы»
4	«Социальная поддержка по Балтийскому муниципальному району на 2016—2020 годы»
5	«Создание инфраструктуры, доступной для жизнедеятельности и инвалидов на 2013—2017 годы»
6	«Оздоровление, отдых и занятость детей и подростков в Балтийском муниципальном районе на 2014—2018 годы»
7	«Доступное и комфортное жилье в Балтийском муниципальном районе на 2016—2020 годы»
8	«Модернизация и обновление коммунальных объектов и инженерной инфраструктуры на 2016—2020 годы»

	Федеральные программы
9	«Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, улиц, территорий в муниципальном образовании «Сельское поселение Дивное» на 2016—2020 годы»
10	«Обеспечение жильем молодых семей на 2015—2020 годы»
11	«Безопасность Балтийского муниципального района на 2016—2020 годы»
12	«Развитие автоматизированной информационной системы обеспечения градостроительной деятельности на 2014—2016 годы»
13	«Развитие малого и среднего предпринимательства в Балтийском муниципальном районе» на 2016—2020 годы»
14	«Молодежь Балтийского муниципального района на 2013—2017 годы»
15	«Эффективное муниципальное управление» на 2016—2020 годы»
16	«Управление муниципальными финансами Балтийского муниципального района на 2016—2020 годы»
17	«Повышение качества предоставления государственных и муниципальных услуг на базе МКУ «Многофункциональный центр предоставления государственных и муниципальных услуг Балтийского муниципального района» на 2015—2020 годы
18	«Управление муниципальным имуществом Балтийского муниципального района на 2016—2020 года»
19	«Культура Балтийского муниципального района на 2015—2020 годы»
20	«Развитие физической культуры и спорта на территории Балтийского муниципального района на 2017—2020 годы

ПРИЛОЖЕНИЕ Е

Участие полусредних городов Калининградской области в проектах программы Интеррег III В в период с 2004 по 2007 год

Проект	Меры / Приоритеты	Главный партнер	Страна	Балтийск	Черняховск	Советск	Светлый	Гусев
Ворота Балтики+: План действий по реализации программы "Ворота Балтики"	Мера 2.2. Создание устойчивых коммуникационных связей для улучшения пространственной интеграции	Регион <u>Блекинге</u>	Швеция	x	—	—	—	—
Транснациональный транспортный коридор Восток-Запад в южной части Балтийского региона		<<	<<	x	—	—	—	—
Интеграция морских путей Южной Балтики в панъевропейскую транспортную систему		<<	<<	x	—	—	—	—
Транспортный коридор в Юго-восточной Балтике		Муниципалитет <u>Вэкипе</u>	<<	x	—	—	—	—
Развитие замков и усадеб в Балтийском регионе как объектов культурного наследия и городских центров в сельской местности	Мера 2.3. Улучшение качества управления культурным и природным наследием и природными ресурсами	Районный совет <u>Ливани</u>	Латвия	—	x	—	—	—
Балтийская <u>еврорегиональная</u> сеть	Мера 3.1. Содействие транснациональному институциональному сотрудничеству	Офис Совета министров Северных стран в Литве	Литва	—	x	X	—	—
Использование внутренних водных путей в целях регионального развития		<u>Гданьский</u> технологический университет	Польша	x	—	—	—	—
Изучение возможностей транснационального развития для малого и среднего бизнеса внутренних районов Балтики, Белоруссии и России		Муниципалитет <u>Барним-Одербрух</u>	Германия	—	—	X	—	—
Чайка 2 — усиление институциональной структуры и возможностей пространственного развития в <u>еврорегионе</u> «Балтика»		Ассоциация сообществ Республики Польша <u>еврорегиона «Балтика»</u>	Польша	x	—	—	—	—
Устойчивое управление энергетикой на муниципальном уровне	Мера 3.2. Двустороннее сотрудничество вдоль морских границ Балтийского моря	Федеральное министерство финансов (Германия)	Германия	—	—	—	x	—

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж

Участие полусредних городов Калининградской области в проектах программы Соседства Литва – Польша – Калининградская область Российской Федерации за период с 2004 по 2009 год

Проект	Направления / Приоритеты	Главный партнер	Страна	Балтийск	Черняховск	Советск	Светлый	Гусев
Развитие промышленных зон еврорегиона «Неман» в Калининградской области (март 2007-февраль 2009)	Приор.1. Рост конкурентоспособности и в регионе сотрудничества через	Мариямпольское бюро еврорегиона «Неман»	Литва	-	x	-	-	x
Развитие бизнес-партнерства приграничных регионов Калининградской области и Литвы (апрель 2007-декабрь 2008)	развитие приграничной инфраструктуры и повышение пограничной безопасности	Литовский деловой клуб в Калининградской области	Россия	-	x	x	-	-
Бизнес-партнерство приграничных регионов Литвы и Калининградской области (январь 2007-декабрь 2007)	экономических и научно-технических связей. Напр. 1.1. Стимулирование экономического и научно-технического сотрудничества.	Мариямпольское бюро еврорегиона «Неман»	Литва	-	x	-	-	-
Подготовка инвестиций для улучшения качества воды в приграничном районе Голдапа и Гусева (март 2007-март 2008)	Напр. 1.3. Охрана окружающей среды, повышение энергоэффективности и пропаганда использования возобновляемых источников энергии.	Администрация города Голдапа	Польша	-	-	-	-	x
Участие средних школ и учреждений дополнительного образования в разработке и реализации планов мероприятий по речным бассейнам (апрель 2007-апрель 2009)		Смалининкайская основная школа имени Лидии Мепкайтис, Юрбаркский район	Литва	-	-	x	-	-
Создание комплекса по управлению твердыми бытовыми отходами в Гусевском городском округе. (июль 2007-июль 2009)		Администрация муниципального образования «Гусевский городской округ»	Россия	-	-	-	-	x
Расширение инфраструктуры культурного туризма посредством создания нового культурно-образовательного учреждения. (март 2006-декабрь 2007)	Напр. 1.4. Развитие приграничного туризма и отдыха, модернизация инфраструктуры, сохранение объектов культуры приграничного значения	Администрация города Голдапа	Польша	-	-	-	-	x
Улучшение видения Еврорегиона «Неман» и распространение информации о нем. (сентябрь 2006-сентябрь 2008)	Приор.2. Вклад в сотрудничество среди населения, социально-культурную	Мариямпольское бюро еврорегиона «Неман»	Литва	-	x	-	-	-
Развитие средств коммуникации между академической молодежью приграничного региона. (апрель 2007-октябрь 2008)	интеграцию и развитие рынка труда. Напр. 2.1. Поддержка инициатив местных сообществ	Мариямпольское бюро еврорегиона «Неман»	Литва	-	x	-	-	-
«Война и мир» - 200 лет со дня битвы при Хельсберге и заключения Тильзитского мира. Начало Европейского дома. (сентябрь 2006-сентябрь 2007)	Напр. 2.2. Культурная самобытность и культурное наследие региона.	Дом культуры в Лидсбарке	Польша	-	-	x	-	-
Танец объединяет. (февраль 2007-октябрь 2007)		Ассоциация «Черемон», Вегоржево	Польша	-	-	-	x	-
Развитие общего культурного пространства в еврорегионе «Неман». (апрель 2007-март 2009)		Администрация города Гунек	Польша	-	x	-	-	x