

А. Г. Аникович

**ПРОСТРАНСТВЕННАЯ СТРУКТУРА
МИГРАЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНОВ РОССИИ
НА ЛОКАЛЬНОМ УРОВНЕ**

Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград, Россия

Поступила в редакцию 22.01.2025 г.

Принята к публикации 02.03.2025 г.

doi: 10.5922/vestniknat-2025-2-3

37

Для цитирования: Аникович А.Г. Пространственная структура миграционной привлекательности регионов России на локальном уровне // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные науки. 2025. №2. С. 37 – 67. doi: 10.5922/vestniknat-2025-2-3.

Миграционные потоки неоднородны на территории России: в разных частях страны можно найти как отталкивающие депрессивные районы, так и «центры миграции», в которые стекается большое количество населения. Миграционную привлекательность таких «центров» зачастую обуславливают определенные факторы экономико-географического положения, среди которых прежде всего тяготение к крупной агломерации и приморское положение, наличие крупных промышленных и производственных центров и разветвленная транспортная сеть, приграничное положение. Их сочетание в разных частях региона усиливает его миграционную привлекательность, определяет ее устойчивость. Целью данной работы является изучение пространственной структуры миграционной привлекательности трех регионов России с устойчивым миграционным приростом – Калининградской и Ленинградской областей, Краснодарского края – через анализ влияния факторов экономико-географического положения на миграционную обстановку в них с использованием полимасштабного подхода. Информационную базу исследования составили данные Росстата за период 2011–2023 гг. Определено, что самой высокой привлекательностью обладают столичные агломерации региона и приморские муниципалитеты. Также большое влияние на миграционную привлекательность оказывают промышленные и производственные центры (что особенно заметно вдали от столичных агломераций региона), а также кластеры курортно-санаторной индустрии и крупные транспортные узлы. Мореориентированная промышленность сглаживает негативные тенденции миграционных процессов, а приграничное положение и транспортная сеть автомобильных и железных дорог не оказывают серьезного воздействия на привлекательность муниципалитетов.

Ключевые слова: миграция, сальдо миграции, привлекательность, экономико-географическое положение, муниципалитет, пространственная структура

Введение

Миграция — важнейший фактор экономического и социального развития России. В России, как и во многих развитых странах, миграционный прирост компенсирует естественную убыль населения и определяет рост численности населения страны.



Миграционная ситуация в регионах России имеет свои особенности. Дальний Восток и Сибирь формируют зоны оттока населения, в то время как зонами миграционного прироста являются Центральный, Северо-Западный и Южный федеральные округа [1]. Это обусловлено соотношением притягивающих и выталкивающих мигрантов факторов. Среди факторов, повышающих привлекательность региона, могут быть экономические (более высокие зарплаты, пониженная стоимость жилья, продовольствия, благоприятная специализация экономики региона), социальные (более высокий уровень жизни, повышенная обеспеченность врачами, учителями, пониженный уровень преступности, более высокое качество образования, разнообразие культурной жизни), историко-культурные (этнический состав населения, архитектура, культурные особенности региона), экологические (невысокая загрязненность атмосферы, почв, водных источников), географические (благоприятные природно-климатические условия, наличие морей / рек / озер, гор, лесных массивов, близость к центрам развития или более развитым регионам). Многие из этих факторов выступают следствием сочетания особенностей экономико-географического положения (ЭГП) региона.

Подобно тому как миграционная обстановка разнится в разных частях страны в рамках одного федерального округа (например, в Уральском федеральном округе в 2023 г. миграционный рост наблюдался в Свердловской, Челябинской и Тюменской областях, а миграционная убыль населения — в Курганской области и Ямало-Ненецком АО), миграционная обстановка также неоднородна и на локальном уровне в пределах одного региона.

Лишь немногие регионы России характеризуются устойчивым миграционным приростом в течение продолжительного периода времени. Среди них Ленинградская и Калининградская области, Краснодарский край. Регионы перед другими субъектами РФ обладают рядом преимуществ, которые обусловлены особенностями их ЭГП. Это приморские регионы, расположенные в благоприятных природно-климатических условиях, в относительно малой удаленности от экономических центров развития, с хорошей транспортной связанностью, включающей наземный, водный и воздушный транспорт, и граничащие с иностранными государствами.

Вопрос того, как пространственное сочетание подобных факторов на локальном уровне влияет на миграционную привлекательность регионов, определил цель настоящей статьи. Под пространственной структурой миграционной привлекательности региона мы понимаем территориальное соотношение благоприятных факторов ЭГП, которые оказывают решающее влияние на расселение мигрантов в регионе вселения. Пространственная структура миграционной привлекательности региона отображает географическую неоднородность его территории с точки зрения притяжения мигрантов. Изучение пространственной структуры миграционной привлекательности ведется на недостаточно глубоком уровне, и хотя в настоящее время стремительно ведутся исследования влияния конкретных особенностей ЭГП на миграционную



обстановку (на территориях, выделяющихся конкретно одним фактором ЭГП), более сложные с точки зрения особенностей структуры ЭГП районы и муниципалитеты остаются без должного внимания. Гипотеза исследования состоит в том, что устойчивость миграционной привлекательности регионов зависит от ее пространственной структуры, и чем эта структура сложнее и разнообразнее, тем она устойчивее.

Исследованность проблемы

Многие ученые рассматривали влияние различных факторов ЭГП на миграцию населения. Например, Н. В. Мрктчян посвятил несколько работ изучению крупных городских агломераций в России, уровню их влияния на переток населения по территории страны. Он отмечает, что на территории всей страны наиболее распространенным видом миграции населения является внутрирегиональная миграция с периферийных территорий в сторону крупных городов (в основном столиц регионов) [2], за счет этого происходит рост не только этих городов, но и их пригородов. В динамике же межрегиональной миграции населения наблюдается иерархичность — из крупных городов, куда переселяются люди с периферийных территорий, происходит отток в еще более крупные города (и пригороды) других регионов страны [3]. При этом пригороды крупных городов являются более быстроразвивающимися и растущими за счет миграции территориями, чем сами города, вокруг которых они находятся [4], вследствие чего можно сделать вывод, что миграция ведет к концентрации населения в пределах не только ядра агломерации, но и агломерационной зоны [5].

А. В. Лялина в работах, посвященных изучению приморских регионов России, отметила, что с начала 2000-х гг. приморская зона стала демонстрировать более явную миграционную привлекательность в сравнении с континентальной [6], хотя, например, приморская зона Северо-Запада России показывала неоднородную миграционную привлекательность на Балтийском, Баренцевом и Белом морях. Высокая миграционная привлекательность наблюдается в тех приморских районах, в которых приморское положение (а также поддержка на федеральном уровне) привело к появлению совокупности социально значимых факторов притяжения населения (наличие работы, высокий спрос на рабочих, более высокая оплата труда, развитая сеть морской промышленности и / или морского / прибрежного туризма) [7].

При оценке миграции в приграничных регионах России Е. А. Михель и О. С. Крутова заметили, что ведется достаточно подробный учет количества приезжающих мигрантов из других стран (на чем делается акцент общественности), однако сила оттока трудовых мигрантов за пределы РФ изучена крайне мало [8]. В. А. Колосов обнаружил, что в некоторых российских приграничных регионах возникли особые формы регулярных «фронтальерских» миграций. Однако он также отметил, что из-за ужесточения условий пересечений границ и ухудшения политических взаимоотношений между Россией и странами ЕС развитие многих пограничных регионов за счет международного сотрудни-



чества находится на достаточно низком уровне (в сравнении, например, с опытом фронтальерских миграций в странах ЕС) [9]. Миграция между приграничными регионами и соседними странами достаточно слабая и значительно уступает межрегиональной миграции. Например, миграционные процессы в приграничных регионах Северо-Запада России (Ленинградская, Калининградская, Псковская области, Республика Карелия) показали, что международная миграция в 2010-х гг. в них составляла в среднем всего лишь 6–10 % от общего миграционного потока, да и связана была прежде всего с притоком в РФ граждан из государств СНГ, а не из соседних европейских стран [10].

Данное исследование направлено на изучение пространственной структуры миграционной привлекательности трех регионов России – Ленинградской, Калининградской областей и Краснодарского края, а также на обоснование их привлекательности особенностями ЭГП. В отличие от предшествующих исследований, посвященных какому-то конкретному фактору ЭГП, перед нами стоит цель установить влияние совокупности нескольких факторов благоприятного ЭГП, причем впервые анализ проведен на локальном уровне путем сравнения всех муниципалитетов нескольких регионов друг с другом. Среди задач, решаемых в исследовании, основными являются: 1) типологизация муниципалитетов рассматриваемых областей по показателям миграции и динамике изменений этих показателей («центр притяжения мигрантов», «муниципалитеты с околонулевым сальдо миграции» и «ареал оттока мигрантов»); 2) определение особенностей ЭГП каждого из рассматриваемых муниципалитетов Ленинградской и Калининградской областей и Краснодарского края; 3) выявление закономерности расселения мигрантов исходя из особенностей ЭГП самых привлекательных муниципалитетов; 4) определение наиболее значимых факторов ЭГП, повышающих привлекательность территории для мигрантов на локальном уровне.

В рамках работы было проведено исследование 85 муниципалитетов в 3 регионах России: 18 в Ленинградской области, 20 в Калининградской области и 45 в Краснодарском крае.

Методика исследования

Исследование построено с использованием полимасштабного географического подхода, который позволяет изучить предмет исследования на разных масштабных уровнях территориального деления: регионах (субъектах РФ) и муниципалитетах. Полимасштабный подход – новый метод, с помощью которого можно объяснить свойства объектов их положением, пространственными отношениями к другим того же и иного масштаба, а также выявить «стыковые» структуры, выходящие за границы микро-, мезо- или макроуровней [11]. Такой подход позволяет рассмотреть миграционную привлекательность более крупной территориальной единицы (региона) с точки зрения ее пространственной структуры.



В качестве методов исследования выбраны общие научные (сравнение, обобщение и другие), статистические, а также географические методы исследования (группировка).

Оценка муниципалитетов Ленинградской, Калининградской областей и Краснодарского края с точки зрения формирования компонентами ЭПП факторов привлекательности территории для мигрантов была проведена согласно методике Я.Г. Машбица, дополненной Т.И. Герасименко [12] и С.П. Земцовым [13] (табл. 1).

Таблица 1

**Критерии группировки муниципалитетов
Калининградской, Ленинградской областей и Краснодарского края
в зависимости от особенностей ЭПП**

41

Компоненты ЭПП	Показатель
Транспортно-логистическое положение	Сеть наземного транспорта: наличие трасс международного и федерального значения; крупные железные дороги (не учитывались). Воздушный транспорт: наличие международных аэропортов. Сеть водного транспорта: наличие речных (не учитывалось) и морских портов
Промышленно-географическое, инновационно-географическое положение	Наличие на территории муниципалитета крупных промышленных и производственных центров / кластеров. Соседство с муниципалитетами с крупными промышленными и производственными центрами / кластерами (не учитывалось)
Агро-географическое положение	Не учитывалось
Ресурсно-географическое положение	Приморское положение. Наличие полезных ископаемых на территории муниципалитета (не учитывалось)
Рыночно-географическое, финансово-географическое положение	Расстояние от столицы региона (до 50 км, 50–100 км, более 100 км). Расстояние до крупных городов соседних регионов. Приграничное положение муниципалитета: 1) есть пропускной пункт; 2) отсутствие пропускных пунктов
Геодемографическое положение	Расположение муниципалитета относительно городов с крупной концентрацией населения
Рекреационно-географическое положение	Наличие пространственных кластеров санаторно-курортной и туристической индустрии на территории муниципалитета
Агломерационно-географическое положение	Вхождение в состав крупной агломерации

Составлено на основе работ Т.И. Герасименко [12] и С.П. Земцова [13].



В типологии муниципалитетов рассматриваемых регионов были исключены следующие факторы ЭГП. Не учитывалось наличие портов речного транспорта из-за относительно слабой развитости речного транспорта в рассматриваемых регионах. Наличие железной дороги также не рассматривалось, потому что современная система железных дорог в России полностью дублируется системой автомобильных дорог. Исключен анализ наличия полезных ископаемых в связи с тем, что объемы добываемых ископаемых в рассматриваемых регионах заметно уступают регионам — лидерам по добыче (например, в пределах Уральского федерального округа). При оценке рыночно-географического положения по методу Н. В. Мкртчяна [2; 4] муниципалитеты были разделены на 3 группы в зависимости от расстояния от столиц регионов: 1) пригороды (до 50 км); 2) входящие в агломерацию (50–100 км); 3) периферия (более 100 км).

В ходе работы для оценивания миграционной привлекательности применялись относительные показатели миграции (среднегодовое сальдо миграции, динамика изменения показателей миграции) на территории муниципалитетов исследуемых регионов в период с 2011 по 2023 г.

Информационной базой для исследования послужили официальные данные Росстата и его территориальных органов в регионах РФ, содержащиеся в Базе данных показателей муниципальных образований. Данные о пунктах пропуска взяты из карты Министерства транспорта РФ. Для изучения сетей автомобильных дорог федерального значения и муниципалитетов, через которые такие дороги проходят, использовалась карта России от Росавтодора. Для расчета удаленности муниципалитетов от центра агломерации использовались значения Google-карт по автомобильным дорогам. Оценивалось расстояние от ядра агломерации до центра муниципалитета. Выявление специфики морехозяйственной активности на локальном уровне проводилось на основании документов о стратегическом планировании, доступных на официальных сайтах муниципальных образований (МО).

Результаты и их обсуждение

В ходе исследования в зависимости от значений среднегодового сальдо миграции в этот период, а также от динамики миграционного прироста и убыли населения в муниципалитетах рассматриваемые муниципалитеты могут быть разделены на 3 группы (табл. 2): «центр притяжения мигрантов», «муниципалитеты с околонулевым сальдо миграции» и «ареал оттока мигрантов».

При анализе муниципалитетов Калининградской, Ленинградской областей и Краснодарского края было установлено, что в каждом из этих регионов есть муниципалитеты из описываемых групп. Исключение составляет подгруппа «с наиболее выраженным оттоком» — муниципалитеты с максимальной миграционной убылью встречаются только в Калининградской области. И в Калининградской, и в Ленинградской области, и в Краснодарском крае есть очень привлекательные (в среднем — 19,8 % от общего числа муниципалитетов) и очень непривлекательные муниципалитеты (в среднем — 13,2 % от общего числа муниципалитетов).

Таблица 2

Группировка муниципалитетов Калининградской, Ленинградской областей и Краснодарского края в зависимости от значения среднегодового saldo миграции в 2011 – 2023 гг.

Группа муниципалитетов (в скобках даны значения коэффициента saldo миграции)		Калининградская область	Ленинградская область	Краснодарский край
Группа А. Центр притяжения мигрантов	Подгруппа А1. С наиболее высоким миграционным приростом (> 8,6 %)	Светлогорский ГО, Гурьевский МО, Зеленоградский МО, Пионерский ГО, ГО «Г. Калининград»	Всеволжский, Ломоносовский, Волосовский МР	Г.-курорт Анапа, пгт Сириус, г. Горячий Ключ, г.-курорт Геленджик, г. Краснодар, Северский, Темрюкский, Динской МР, г. Новороссийск
	Подгруппа А2. С выраженным миграционным приростом (3,1 – 8,5 %)	Янтарный, Светловский, Балтийский ГО	Кировский, Сланцевский МР, Гагчинский МО	Г.-курорт Сочи, Абинский, Крымский, Красноармейский, Ленинградский, Тимашевский, Славянский, Староминский, Кореновский МР
	Подгруппа Б1. С незначительным приростом населения (1,1 – 3,0 %)	Мамоновский, Ладушкинский ГО	Приозерский, Тихвинский, Тосненский МР	Ейский, Калининский, Приморско-Ахтарский, Туапсинский, Каневской, Апшеронский, Тбилисский, Мостовский, Гулькевичский МР
Группа В. Муниципалитеты с околонулевым saldo миграции	Подгруппа Б2. С неустойчивым знаком saldo миграции (-0,5 – 1,0 %)	Багратионовский МО, Гусевский, Советский ГО	Сосновоборский ГО, Выборгский МР, Бокситогорский, Кингисеппский, Киришский, Лодейнопольский, Волховский МР	Белоглинский, Отраденский, Новопокровский, Курганинский, Кушевский, Белореченский, Крыловский, Новокубанский МР
	Подгруппа Б3. С незначительной миграционной убылью (-3,0 – -0,6 %)	Правдинский, Гвардейский, Полесский МО	Лужский МР	Г. Армавир, Кавказский, Щербиновский, Брюховецкий, Павловский, Выселковский, Тихорецкий МР
Группа В. Ареал оттока мигрантов	Подгруппа В1. С выраженным оттоком (-8,5 – -3,1 %)	Неманский, Черняховский, Нестеровский МО	Подпорожский МР	Усть-Лабинский, Успенский, Лабинский МР
	Подгруппа В2. С наиболее выраженным оттоком (< -8,6 %)	Краснознаменский, Славский, Озёрский МО		

Составлено на основе данных Росстата.



При анализе самых привлекательных муниципалитетов регионов можно выявить закономерность: в Калининградской области самые привлекательные районы либо расположены на побережье Балтийского моря (Светлогорский, Пионерский ГО), либо являются пригородами Калининграда (Гурьевский МО), либо и то, и другое сразу (Зеленоградский МО); в Ленинградской области это пригороды Санкт-Петербурга (Всеволожский и Ломоносовский МР), часть из них также расположена на берегу Балтийского моря (Ломоносовский МР); в Краснодарском крае самые привлекательные муниципалитеты либо входят в Краснодарскую агломерацию (г. Краснодар и Горячий Ключ, Динской и Северский МР), либо расположены на берегу Чёрного моря (г. Анапа, Геленджик, Новороссийск, пгт Сириус, Темрюкский МР).

По результатам осуществленной группировки определено, что среди факторов ЭГП наиболее значимыми являются а) приморское положение, обуславливающее возможности как морехозяйственной, так и рекреационно-курортной, туристической деятельности; б) близость к столице региона как к центру концентрации различных потоков (торговых, научных, и др.), центру концентрации населения. Рассмотрим, какова миграционная обстановка в муниципалитетах, подверженных влиянию факторов, связанных с особенностями ЭГП.

Приморское положение

Приморскими, согласно А.Г. Дружинину и А.В. Ляпиной [14], считаются 13 муниципалитетов Калининградской области из 22, Ленинградской области — 8 из 18, включая четыре собственно приморских, Краснодарского края — 12 собственно приморских (включая пгт Сириус, образованный в 2020 г.) и 2 тяготеющих к приморской городской агломерации из 45 (табл. 3).

Таблица 3

Миграция и морехозяйственная специализация приморских муниципалитетов Калининградской, Ленинградской областей и Краснодарского края

Муниципалитет	Коэффициент сальдо миграции, ‰					Компонент МА			
	2011	2014	2017	2020	2023	1	2	3	4
Ленинградская область	14,9	12,0	6,8	16,8	11,4				
Ломоносовский МР	2,4	-2,0	10,4	29,1	63,8				
Сосновоборский ГО	20,5	5,4	2,3	-4,8	-5,2		+		
Кингисеппский МР	17,3	4,3	-1,3	-6,9	2,7	+	+	+	
Выборгский МР	7,2	1,9	-0,9	-4,6	2,6	+	+	+	
Всеволожский МР	24,2	40,1	39,1	78,7	32,6				
Кировский МР	18,7	13,9	-1,2	8,8	5,0		+		
Тосненский МР	29,8	13,4	-9,3	-17,2	-12,4		+		
Гатчинский МР	22,5	13,1	3,8	-12,9	3,9		+	+	



Окончание табл. 3

Муниципалитет	Коэффициент сальдо миграции, ‰					Компонент МА			
	2011	2014	2017	2020	2023	1	2	3	4
Калининградская область	6,8	6,7	8,2	10,1	6,0				
ГО «Город Калининград»	6,7	11,9	13,5	12,4	3,9	+	+		
Пионерский ГО	33,3	-7,1	-1,9	38,4	12,5	+	+	+	
Зеленоградский МО	5,9	28,5	17,0	37,9	13,1		+	+	
Светлогорский ГО	14,5	30,8	28,0	56,1	23,8			+	
Гурьевский МО	15,0	33,9	44,7	14,0	27,3		+		
Балтийский ГО	3,3	5,6	2,4	11,0	11,1	+	+	+	+
Янтарный ГО	13,2	8,5	0,6	17,0	1,4			+	
Мамоновский ГО	28,5	-4,7	-0,6	12,9	3,1				
Багратионовский МО	29,0	-32,7	-2,3	-0,1	5,3		+		
Ладужинский ГО	17,6	30,6	-13,6	-11,9	11,3		+		
Светловский ГО	15,1	8,3	6,3	1,1	2,9	+	+		
Полесский МО	3,7	-13,1	-11,3	2,5	-1,7		+		
Славский МО	-2,2	-11,4	-15,5	-4,5	-5,1				
Краснодарский край	14,1	10,8	12,8	7,6	5,6				
ГО «Г.-курорт Сочи»	-0,6	-16,6	22,0	3,0	-4,1	+	+	+	
ГО «П. Сириус»					39,3	+		+	
ГО «Г. Новороссийск»	0,6	17,4	17,5	7,5	8,8	+	+	+	+
ГО «Г.-курорт Геленджик»	42,9	43,0	25,2	-12,6	5,9	+	+	+	
ГО «Г.-курорт Анапа»	39,6	44,6	36,3	37,3	25,0	+	+	+	
Ейский МР	-3,0	2,1	-1,4	11,3	5,9	+	+	+	
Каневской МР	1,2	4,0	6,1	-0,8	5,1				
Приморско-Ахтарский МР	1,9	8,4	6,3	0,4	2,8	+	+	+	
Славянский МР	5,7	5,6	4,1	1,0	-0,1				
Темрюкский МР	12,8	10,2	11,5	5,9	15,6	+	+	+	
Туапсинский МР	7,6	7,8	0,7	4,7	1,7	+	+	+	
Шербиновский МР	0,5	-0,9	3,9	-0,5	1,0			+	
ГО «Г. Краснодар»	-0,4	22,7	22,3	14,2	13,0		+	+	
Динской МР	14,7	19,9	16,7	2,7	0,6				

Примечание: курсивом отмечены муниципалитеты, не имеющие выхода к морю, но отнесенные к приморским по признаку тяготения к приморской агломерации; МА — морехозяйственная активность; 1 — на территории муниципалитета расположены морской порт и логистика; 2 — «приморская» промышленность; 3 — «приморские» рекреация и туризм; 4 — на территории муниципалитета расположен корабельный состав Военно-морского флота РФ.

Фактор моря в рассматриваемых регионах связан прежде всего с их высокой талассоаттрактивностью, то есть благоприятными условиями для проживания в приморской зоне, наличием портовой инфраструктуры и развитием «морских» видов хозяйственной деятельности (рыбохозяйственный комплекс, судостроение, туризм и рекреация и др.).

Талассоаттрактивность трех рассматриваемых регионов различна. Так, Калининградская и Ленинградская области расположены на берегу Балтийского моря, средняя температура верхних слоев воды которо-



го не превышает летом 15–17°C. Краснодарский край омывается водами Черного и Азовского морей со средней температурой летом 23–24°C. Подобные различия характерны и для среднегодовой температуры воздуха в регионах: г. Гатчина — 5,7°C, г. Калининград — 7,9°C, г. Краснодар — 11,9°C.

«Морская» и «мореориентированная» портово-промышленная специализация рассматриваемых регионов следующая [15]: Калининградская область — судостроение, автомобилестроение, пищевая промышленность, портовое хозяйство; Ленинградская область вместе с Санкт-Петербургом — портовое хозяйство, судостроение, автомобилестроение, химия, пищевая промышленность; Краснодарский край — портовое хозяйство, пищевая промышленность. Локализация «мореориентированной» промышленности тяготеет непосредственно к приморской зоне регионов, зачастую входящей в состав крупной агломерации (табл. 3):

- в Калининградской области — это прежде всего областной центр г. Калининград, Светловский и Балтийский ГО;
- в Ленинградской области — главным образом Кингисеппский, Выборгский, Кировский, Тосненский МР, Гатчинский МО;
- в Краснодарском крае — в первую очередь центр морской промышленности на юге России г. Новороссийск, Темрюкский, Туапсинский, Ейский МР, г. Краснодар, г.-курорт Анапа, г.-курорт Геленджик.

Портовая инфраструктура в регионах также развита по-разному. В Калининградской области порты расположены в четырех муниципалитетах — Калининграде, Светлом, Балтийске и Пионерском (первые два — на берегу Калининградского залива). На приморских территориях Ленинградской области морские порты есть в двух муниципалитетах — в Выборгском (в Выборге, Приморске и Высоцке) и Кингисеппском МР. На побережье Азовского моря в Краснодарском крае расположены морские порты в двух муниципалитетах — в Темрюке и Ейске; на побережье Чёрного моря — порты в Новороссийске, Туапсе, Анапе, Геленджике и Сочи. Кроме того, в Темрюкском МР имеются 3 порта на побережье как Чёрного, так и Азовского морей. При этом наиболее крупные портовые мощности по грузообороту расположены в Краснодарском крае — крупнейший порт России Новороссийск, а также в Ленинградской области — второй по грузообороту порт России Усть-Луга. Важно отметить, что, согласно данным Росстата за 2023 г., в Новороссийске транспортировка и хранение обеспечивают 30 % занятости в муниципалитете, а средняя заработная плата на транспорте почти на 35 % превышает среднюю по округу, в Кингисеппском районе, где расположен порт Усть-Луга, на транспорт приходится до 20 % всех занятых в экономике, а уровень оплаты труда на 30 % выше средней по округу. Это может определять факторы притяжения в данные муниципалитеты.

Рекреация и туризм, в том числе приморской специализации, наиболее развиты в Краснодарском крае, однако по темпам развития этой сферы Калининградская область уже выступает очевидным конкурентом. Наиболее крупные санаторно-курортные кластеры расположены



на территории четырех курортов федерального значения Краснодарского края в приморской зоне Черного моря — Сочи и пгт Сириус, Анапа и Геленджик. Кроме них выделяется зона курортов краевого значения в западной части Главного Кавказского хребта — на территории г. Горячий Ключ, Туапсинского и Апшеронского МР, а также на побережье Азовского моря в Ейском МР. В Калининградской области роль центров развития приморского туризма и отдыха выполняют два курортных города федерального значения — Зеленоградск и Светлогорск. В Ленинградской области туристско-рекреационный комплекс развит заметно менее выражено.

Миграционная обстановка в приморских муниципалитетах отличается от внутриконтинентальных более благоприятным характером (табл. 3) — практически повсеместно отмечается миграционный прирост. Наиболее ярко он выражен в пристольном Ломоносовском МР Ленинградской области — более 60 %, пристольном Гурьевском МО, курортно-рекреационных Зеленоградском МО, Светлогорском ГО Калининградской области (более 20 %) и в г. Анапе Краснодарского края (более 20 %).

В портовых муниципалитетах на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края (г. Новороссийск, Темрюкский, Туапсинский, Ейский МР), а также на побережье Балтийского моря (г. Калининград, Светловский, Балтийский ГО Калининградской области; Кингисеппский, Выборгский МР Ленинградской области) наличие морского порта способствует предупреждению или снижению оттока населения, благодаря чему в них миграционная обстановка лучше, чем в соседних неприморских муниципалитетах (кроме Кингисеппского МР с около-нулевым оттоком населения). Кроме того, отмечается высокий миграционный прирост в муниципалитетах, на территории которых расположены крупнейшие порты в Азово-Черноморском морском бассейне. Это ГО «Новороссийск» и Темрюкский МР.

Очевидно, что для трех регионов приморский фактор играет свою роль по-разному. В Калининградской области, равно как и в Краснодарском крае, он повышает миграционную привлекательность прежде всего курортных туристско-рекреационных муниципалитетов (в Краснодарском крае — только расположенных на черноморском побережье). Значение имеет и разнообразие: сочетание санаторных предприятий пассивного и активного отдыха в горах Кавказа привлекает людей даже сильнее, чем побережье Чёрного моря, вследствие чего по показателям сальдо миграции Горячий Ключ опережает федеральные курорты Сочи и Геленджик. В то же время отмечается и обратный процесс — из-за переизбытка объектов санаторно-курортной и туристической промышленности на территории региона в таких районах миграционная привлекательность может быть даже ниже, чем в соседних муниципалитетах без курортной специализации (Ейский и Туапсинский районы). Это актуализирует изучение демографической емкости территорий.

В Краснодарском крае значение имеет также и портовая деятельность, в приморской зоне как Чёрного моря, так и Азовского. В Кали-



нинградской области портово-промышленная специализация играет скорее вспомогательную роль, создавая предпосылки для закрепления населения и противодействия оттоку.

В Ленинградской области приморский фактор не оказывает явного существенного влияния на миграционную привлекательность. Так, в наиболее быстро растущем за счет миграции Ломоносовском районе ключевую роль играет близость к Санкт-Петербургу. Это пригородный район, который находится в составе Санкт-Петербургской агломерации и восток которого входит в первый пояс поселения спутников. Ленинградские приморские муниципалитеты проигрывают конкуренцию Северной столице по многим параметрам развития морехозяйственной деятельности и сферы туризма и рекреации. Поэтому морской фактор в большинстве случаев играет исключительно вспомогательную роль, уступая действию агломерационных факторов. Он выполняет компенсаторную функцию, сдерживая отток населения в приморских муниципалитетах, кроме Тосненского МР.

Среди приморских муниципалитетов явно прослеживается зависимость между показателями миграционного прироста и расположением относительно центра близлежащей агломерации.

Тяготение к крупной городской агломерации

Территории рассматриваемых регионов расположены в зоне влияния нескольких крупных городских агломераций: Санкт-Петербургской (7,0 млн чел.) [16], Краснодарской (2,0 млн чел.) [17], Новороссийской (1,0 млн чел.) [17], Калининградской (0,8 млн чел.) [17; 18], Сочинской (0,7 млн чел.) [17] (табл. 4).

Отмечаются следующие закономерности в знаке сальдо миграции в зависимости от расположения относительно агломерации.

Во-первых, для муниципалитетов, входящих в состав агломерации, присущ миграционный прирост, при этом чем ближе к ядру агломерации — тем выше сальдо миграции. В связи с этим самое высокое сальдо миграции отмечается в пригородах Санкт-Петербурга (Всеволожский, Ломоносовский, Кировский МР) и Калининграда (Гурьевский, Зеленоградский МО), причем оно даже выше, чем у столиц регионов (Гатчинского МО и ГО «Г. Калининград»). У дальнего пригорода (Янтарный, Балтийский и Мамоновский ГО в Калининградской области; Тосненский, Выборгский МР и Сосновоборский ГО в Ленинградской области; Калининский, Красноармейский, Кореновский и Тимашёвский МР Краснодарского края) сохраняется миграционный прирост, однако сальдо миграции в этих муниципалитетах уже ниже, чем в столицах регионов. Исключением являются курортные города дальнего пригорода: Светлогорск (Калининградская агломерация), Горячий Ключ (Краснодарская агломерация), пгт Сириус (Сочинская агломерация), Анапа и Геленджик (Новороссийская агломерация). В этих курортных округах Калининградской области и Краснодарского края показатели миграции даже выше, чем у пригородов столиц регионов.

Таблица 4

Миграция и пространственное положение привлекательных и непривлекательных муниципальных муниципалитетов Калининградской и Ленинградской областей, Краснодарского края относительно столиц и крупных городских агломераций регионов

Муниципальное образование	Регион	Столица региона	Удаленность от ядра агломерации, км				Агломерация	Коэффициент сальдо миграции*
			< 50	50 – 100	100 – 150	> 150		
Всеволожский МР	ЛО		+				Санкт-Петербургская	59,21
Ломоносовский МР			+					26,97
Волосовский МР				+				9,04
Кировский МР			+				Санкт-Петербургская	7,93
Станцевский МР					+			6,69
Гатчинский МО		+		+			Санкт-Петербургская	4,56
Тосненский МР				+				2,46
Сосновоборский ГО				+				0,97
Выборгский МР					+			0,40
Лодейнопольский МР						+		- 0,44
Волховский МР	КО				+			- 0,44
Лужский МР					+			- 1,40
Подпорожский МР						+		- 4,77
Светлогорский ГО			+				Калининградская	34,38
Гурьевский МО			+					27,54
Зеленоградский МО			+					23,44
Пионерский ГО			+					17,89
ГО «Г. Калининград»		+						13,16
Янтарный ГО			+					6,01
Светловский ГО			+					5,84
Балтийский ГО			+					5,43
Мамоновский ГО				+				4,71
Правдинский МО				+				- 2,23
Гвардейский МО			+					- 2,25
Полесский МО				+				- 2,60

Окончание табл. 4

Муниципальное образование	Регион	Столица региона	Удаленность от ядра агломерации, км			Агломерация	Коэффициент сальдо миграций*
			< 50	50–100	100–150		
Краснознаменский МО	КК				+		-8,81
Славский МО					+		-9,57
Озёрский МО					+		-10,59
МО «Г. Горячий Ключ»				+		Краснодарская	22,38
ГО «Г. Краснодар»		+					14,54
Северский МР			+				11,25
Динской МР			+				10,57
Красноармейский МР				+			4,45
Тимашёвский МР				+			3,84
Кореновский МР				+		Новороссийская	3,36
Усть-Лабинский МР				+			-3,80
МО «Г.-курорт Анапа»				+			29,66
ГО «Г.-курорт Геленджик»			+				17,32
Темрюкский МР				+			10,68
ГО «Г. Новороссийск»			+				9,57
Абинский МР				+		Сочинская	7,21
Крымский МР			+				4,59
ГО «П. Сирiuс»			+				29,24
ГО «Г.-курорт Сочи»			+				8,04
Туапсинский МР					+		1,84
Выселковский МР	Л			+			-2,45
Тихорецкий МР					+		-2,48
Успенский МР					+		-3,90
Лабинский МР						+	-5,33

Примечание: жирным шрифтом выделены столицы регионов, курсивом — нестоличные центры агломераций; здесь и далее в таблицах: * Среднегодовое значение коэффициента сальдо миграции населения (2011–2023), ‰, КО — Калининградская область, КК — Краснодарский край, ЛО — Ленинградская область.

Составлено на основе данных Росстата.



Во-вторых, миграционная убыль в основном характерна для муниципалитетов за пределами городской агломерации, удаленных на более чем 100 км от столицы региона. Однако в редких случаях миграционная убыль имеет место и в муниципалитетах, входящих в столичную агломерацию, — это муниципалитеты дальнего пригорода столиц регионов вдали от морского побережья (Гвардейский [19], Полесский и Правдинский МО Калининградской области; Усть-Лабинский МР Краснодарского края). На расстоянии до 100 км от столицы региона присутствует зависимость между сальдо миграции и удаленностью от ядра агломерации, однако по мере удаления на более чем 100 км фактор расстояния уже не играет заметную роль. Связано это с тем, что удаленные от столичной агломерации муниципалитеты могут попасть в сферу влияния других крупных городов региона (например, в Краснодарском крае помимо столичной агломерации свою агломерацию образуют г. Сочи и Новороссийск) или соседнего субъекта РФ. Именно поэтому, по-видимому, самыми депрессивными муниципалитетами из рассматриваемых регионов являются расположенные на востоке Калининградской области Славский, Неманский, Черняховский, Краснознаменский, Нестеровский и Озёрский МО анклава России без общих границ с другими субъектами РФ, в котором нет крупных городов, сопоставимых по влиянию со столицей региона. К ареалам оттока населения также относятся юг (Лужский МР) и северо-восток (Подпорожский МР) Ленинградской области, а также северо-восток (Выселковский и Тихорецкий МР) и восток (Успенский и Лабинский МР) Краснодарского края.

Влияние близости к столицам соседних регионов на миграцию в муниципалитетах рассматриваемых регионов менее заметно и отличается в зависимости от города. У северных районов Краснодарского края в пределах 130 км от Ростова-на-Дону либо околонулевой миграционный прирост (Крыловский, Куцевский МР), либо заметный миграционный прирост (Староминский, Ленинградский МР); аналогично слабый миграционный прирост отмечается у Отрадненского МР, находящегося в 70 км от Черкесска, столицы Карачаево-Черкессии. Обратные примеры — муниципалитеты Краснодарского края в пределах 120 км от Ставрополя (ГО «Армавир», Успенский, Новокубанский МР) и районы Ленинградской области в пределах 130 км от Великого Новгорода (Киришский и Лужский МР) с заметной миграционной убылью населения. Влияние других крупных городов соседних регионов (Череповец, Петрозаводск, Псков) незаметно, потому что они удалены на расстояние, превышающее 150 км от ближайших районов Ленинградской области. Влияние Майкопа также незаметно: в соседних с Республикой Адыгея муниципалитетах Краснодарского края (Белореченский, Апшеронский, Курганинский и Лабинский МР) знак сальдо миграции



варьируется от заметно отрицательного до слабого положительного, при этом сальдо миграции не меняется линейно в зависимости от удаленности столицы Адыгеи (табл. 5).

Таблица 5

**Миграция и пространственное положение отдельных муниципалитетов
Калининградской и Ленинградской областей, Краснодарского края,
граничащих с другими субъектами РФ,
относительно столиц соседних регионов**

52

Муниципальное образование	Регион	Удаленность от столицы региона, км	Столица соседнего региона	Расстояние до столицы соседнего региона, км	Коэффициент сальдо миграции
Ленинградский МР	Краснодарский край	180	Ростов-на-Дону	130	4,09
Староминский МР		190		120	3,48
Апшеронский МР		120	Майкоп	45	1,42
Отрадненский МР		270	Ставрополь; Черкесск	120; 75	0,7
Курганинский МР		170	Майкоп	70	0,52
Кушевский МР		205	Ростов-на-Дону	85	0,49
Белореченский МР		105	Майкоп	30	0,26
Крыловский МР		180	Ростов-на-Дону	125	0,21
Новокубанский МР		210	Ставрополь	140	–0,30
ГО «Г. Армавир»		220		115	–0,72
Павловский МР		150	Ростов-на-Дону	140	–1,98
Успенский МР		215	Ставрополь	85	–3,90
Лабинский МР		190	Майкоп	60	–5,33
Киришский МР	Ленинградская область	160	Великий Новгород	125	–0,29
Лужский МР		150		95	–1,40

Примечание: обоснование выбранных МО — по расстоянию от административного центра до столиц соседних регионов (не более 150 км).

Рассчитано на основе данных Росстата.



Приграничное положение

Функция сухопутной границы в трех регионах значительно изменилась после 2011 г. В Калининградской и Ленинградской областях прежде контактная граница после 2014 г. (вхождение Крыма и Севастополя в состав России, пандемия COVID-19, затем начало СВО России на Украине) с европейскими странами стала характеризоваться барьерностью [20]. Так, привлекательность регионов с точки зрения возможностей международного туризма и отдыха, занятости и обучения в европейских столицах сменилась рисками военно-политической и геополитической напряженности с вхождением Финляндии и Швеции в НАТО [21], наращиванием военной группировки НАТО в Польше и странах Прибалтики [22]. В приграничье рассматриваемых областей отмечается сворачивание ориентированной на обслуживание контактной функции границы хозяйственной деятельности [23] (приграничная торговля, например). В Краснодарском крае столь очевидных изменений не было — функция границы остается контактной [20], однако внешнеэкономическое взаимодействие с Абхазией существенно ограничено, в том числе по причине спорной государственной принадлежности Абхазии (которую не признают как государство большинство стран мира) [24], а также из-за отсутствия соглашения об избежании двойного налогообложения и очень узкого коридора транспортного сообщения с Россией (зажатого между морем и горами) [20].

В соответствии с произошедшими изменениями функций границ изменилось и влияние этого фактора на миграционную привлекательность приграничных муниципалитетов рассматриваемых регионов. В Калининградской и Ленинградской областях усилилась периферийность приграничья, что снижает миграционные показатели тех приграничных муниципалитетов, которые были вовлечены в активную внешнеэкономическую деятельность, а в приграничье Краснодарского края, несмотря на сохраняющуюся контактную функцию границы, миграционная обстановка не претерпела значительных изменений.

В Калининградской области миграционная обстановка лучше в муниципалитетах, которые входят в состав Калининградской агломерации и на территории которых расположены наиболее активно используемые пограничные переходы с Польшей. Приграничье с Литвой более удалено от областного центра, поэтому барьерность границы с Литвой накладывается на удаленность от центра [25]. Подобные различия проявляются и в приграничье с Финляндией и Эстонией в Ленинградской области. В Краснодарском крае приграничным с Абхазией муниципалитетом является ГО «Г. Сочи», большая часть Сочинской агломерации. Поэтому здесь, так же как и в приморских приграничных муниципалитетах или в столице Калининградской области, для кото-



рых гораздо большую роль играют внутристрановые потоки, приграничное положение оказывает, вероятно, вторичное влияние на миграционные процессы (табл. 6).

Таблица 6

Миграция в приграничных муниципалитетах Калининградской и Ленинградской областей, Краснодарского края

Муниципальное образование	Регион	Соседнее государство	Пропускной пункт	Коэффициент сальдо миграции
Зеленоградский МО	Калининградская область	Литва	МАПП «Морское – Нида» РПП «Рыбачий – Нида»	23,44
Балтийский ГО		Польша		5,43
Мамоновский ГО			МАПП «Мамоново – Гроново» МАПП «Мамоново-2 – Гжехотки» ЖдПП «Мамоново – Бранёво»	4,71
Багратионовский МО			МАПП «Багратионовск – Безледы»	0,89
Советский ГО		Литва	МАПП «Советск – Панемуне» ЖдПП «Советск – Пагегяй»	-0,11
Правдинский МО		Польша	ЖдПП «Железнодорожный – Скандава»*	-2,23
Неманский МО		Литва	МАПП «Дубки – Рамбинас»	-4,27
Нестеровский МО			МАПП «Чернышевское – Кибартай» ЖдПП «Нестеров – Кибартай»	-6,12
Краснознаменский МО			ДАПП «Пограничный – Рамонишкяй»	-8,81
Славский МО				-9,57
Озёрский МО		Польша	МАПП «Гусев – Голдап»	-10,59
Сланцевский МР	Ленинградская область	Эстония		6,69
Выборгский МР		Финляндия	МАПП и ЖдПП «Светогорск – Иматра» МАПП «Брусничное – Нуйямаа» МАПП «Торфяновка – Ваалимаа» ЖдПП «Бусловская – Вайниккала»	0,48



Окончание табл. 6

Муниципальное образование	Регион	Соседнее государство	Пропускной пункт	Коэффициент сальдо миграции
Кингисеппский МР		Эстония	МАПП, ЖдПП и ППП «Иваногород – Нарва»	-0,19
ГО «П. Сириус»	Краснодарский край	Абхазия / Грузия		29,24
ГО «Г.-курорт Сочи»			МАПП и ЖдПП «Адлер – Псоу»	8,04
Мостовский МР				1,19

55

Примечание: МАПП – многосторонний автомобильный пункт пропуска; РПП – речной пункт пропуска; ЖдПП – железнодорожный пункт пропуска; ППП – пешеходный пункт пропуска; ДАПП – двусторонний автомобильный пункт пропуска. *«Железнодорожный – Скандав» – грузовой ПП (остальные – грузопассажиры).

Рассчитано на основе данных Росстата.

Фактор приграничного положения без наличия пропускных пунктов не играет заметной роли в миграционной привлекательности муниципальных образований, и сальдо миграции в них может быть как выше, чем в соседних неприграничных муниципальных образованиях (Сланцевский МР Ленинградской области, Мостовский МР Краснодарского края), так и ниже (Славский МО Калининградской области), а может не отличаться вовсе (Правдинский МО Калининградской области).

Наличие пропускного пункта в муниципалитете за пределами крупных агломераций само по себе не является привлекательным для мигрантов, но сокращает отток населения, что видно на границе с Литвой (Советский ГО, Неманский и Нестеровский МО Калининградской области). Однако на удаленной границе с Эстонией (Кингисеппский МР Ленинградской области) и с Польшей (Озёрский МО Калининградской области), наоборот, отток населения только усиливается. Вероятной причиной может быть наличие более близких и удобных пограничных пунктов с этими странами.

Таким образом, приграничное положение не оказывает значимого влияния на миграционную привлекательность муниципальных образований. Более того, характер этого влияния сильно меняется в зависимости от наличия крупного рынка сбыта рядом: если внутри городской агломерации приграничные муниципалитеты с пунктом пропуска имеют привлекательность (но заметно меньшую, чем само ядро агломерации), то за пределами более 100 км от крупного города фактор приграничья может оказывать сдерживающее влияние, уменьшающее отток населения, и наоборот, усиливать миграционный отток по причине нарастающей периферийности.



Крупные производственные кластеры (кроме приморских)

Кластеры производственной деятельности, как правило, находятся в крупных городах — столицах регионов и других центрах городских агломераций. К таким городам в Краснодарском крае и Калининградской области относятся Краснодар и Калининград, а также крупный причерноморский промышленный город Новороссийск. В Ленинградской области крупнейшие промышленные кластеры расположены не в столичном муниципалитете, а тяготеют к центру городской агломерации, Санкт-Петербургу, являющемуся отдельным субъектом РФ.

Чем крупнее кластер промышленности в городе, тем больше в нем рабочих мест и тем выше привлекательность города для мигрантов, что объясняет высокий миграционный прирост населения в крупных промышленных городах. Стоит отметить, что меньший по размеру город может быть более крупным промышленным центром, что видно на примере Новороссийска, который меньше курортного Сочи, но более привлекателен для экономических мигрантов (табл. 7). В пределах крупных городских агломераций также могут находиться другие, «вторичные» производственные кластеры (например, Сосновый Бор — моногород, построенный для обслуживания Ленинградской АЭС, находится в пределах Санкт-Петербургской агломерации), которые тоже могут вносить заметный вклад в экономику региона. Однако привлекательность таких муниципалитетов заметно ниже, чем столиц региона с более крупным кластером промышленности. Тем не менее благодаря наличию кластера производственной деятельности, вносящего заметный вклад в экономику региона, удаленный от ядра агломерации муниципалитет может иметь большую миграционную привлекательность, чем пригород столицы (Северский МР Краснодарского края) или даже агломерационный центр (Темрюкский МР Краснодарского края).

За пределами городских агломераций, в муниципалитетах с крупными производственными кластерами миграционный приток населения может либо сохраняться (Гусевский МО Калининградской области, Тихвинский МР Ленинградской области, Славянский МР Краснодарского края), либо быть ниже, чем в соседних муниципалитетах, и стремиться к нулю (Советский ГО Калининградской области, Кингисеппский, Киришский, Волховский и Бокситогорский МР Ленинградской области, Белореченский МР и Армавирский ГО Краснодарского края).

Стоит отметить, что в этом случае нет прямой зависимости между размером производственного кластера и сальдо миграции, особенно если муниципалитеты с крупными промышленными кластерами находятся по соседству (Черняховский МО и Гусевский ГО Калининградской области, Волховский, Киришский и Тихвинский МР Ленинградской области).

Таблица 7

Промышленные кластеры внутри и за пределами городских агломераций
Калининградской и Ленинградской областей, Краснодарского края

Муниципальное образование	Регион	Агломерация	Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами, 2023 г.		Коэффициент сальдо миграции
			Млрд руб.	% по региону	
Гурьевский МО	Калининградская область	Калининградская	75,05	10,17	27,54
ГО «Г. Калининград»			287,67	38,99	13,16
Светловский ГО			201,89	27,36	5,84
Гусевский ГО			12,72	1,72	0,8
Советский ГО			30,46	4,13	- 0,11
Черняховский МО	Ленинградская область	Санкт-Петербургская	29,01	3,93	- 6,08
Всеволожский МР			303,85	12,95	59,21
Ломоносовский МР			305,8	13,03	26,97
Выборгский МР			254,11	10,83	0,48
Тихвинский МР			96,3	4,10	2,67
Бокситогорский МР			38,14	1,62	0,15
Кингисеппский МР			611,13	26,04	- 0,19
Киришский МР			99,58	4,24	- 0,29
Волховский МР			77,24	3,29	- 0,44

Муниципальное образование	Регион	Агломерация	Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами, 2023 г.		Коэффициент сальдо миграции
			Млрд руб.	% по региону	
ГО «Г. Краснодар»	Краснодарский край	Краснодарская	640,25	19,27	14,54
Северский МР			243,39	7,32	11,25
Темрюкский МР		Новороссийская	272,08	8,19	10,68
ГО «Г. Новороссийск»			496,47	14,94	9,57
Абинский МР			119,74	3,60	7,21
ГО «Г.-курорт Сочи»		Сочинская	186,45	5,61	8,04
Славянский МР		—	211,47	6,36	3,67
Белореченский МР		—	51,97	1,56	0,26
ГО «Г. Армавир»		—	58,22	1,75	-0,72
Выселковский МР		—	67,27	2,02	-2,45

Примечание: обоснование выбранных МО — по отгрузке (больше 1,5% от региональных показателей).
 Рассчитано на основе данных Росстата.



Транспортная сеть (федеральные и международные автомобильные трассы, международные аэропорты)

Транспортная доступность создает условия для миграционных потоков. Чем больше и разнообразнее эта доступность (наличие инфраструктуры наземного, воздушного и водного транспорта), тем выше вероятность, что потоки будут интенсивные. Транспортная инфраструктура в рассматриваемых регионах сосредоточена в столицах, они же демонстрируют высокое сальдо миграции. Также крупнейшие транспортные узлы причерноморского побережья с высоким сальдо миграции находятся в Новороссийске (крупнейший морской порт России, ж/д узел) и Темрюкском МР (морской и речной порты, ж/д узел, соединяющий Краснодарский край с Крымом), в которых доля занятости населения в сфере «Транспортировка и хранение», согласно данным Росстата, составляет 29 % от общей занятости в муниципалитете.

На территории Калининградской, Ленинградской областей и Краснодарского края протекает 21 федеральная автомобильная трасса, часть из которой входит в международные европейские и азиатские маршруты, проходящие через 57 муниципалитетов (из 85) рассматриваемых регионов. Само по себе наличие крупной федеральной трассы не всегда оказывает положительное влияние на миграцию — привлекательность муниципалитетов, через которые проложены крупные автомобильные дороги, зависит от популярности трассы. Самой большой популярностью пользуются дороги вокруг крупных рынков сбыта (например, кольцевые дороги вокруг Санкт-Петербурга и Калининграда), а также соединяющие крупные рынки — как в пределах одного региона (дороги между Краснодаром и Новороссийском), так и между разными субъектами РФ (трассы А-289 и А-290, соединяющие Краснодарский край с Крымом). Сальдо миграции в муниципалитетах, через которые эти трассы проходят, выше, чем в соседних без трасс федерального значения. К федеральным трассам, проходящим через муниципалитеты с миграционным оттоком, относятся в основном европейские маршруты: Е-28 и Е-77 в Калининградской области, Е-50 в Краснодарском крае, Е-105 и Е-95 в Ленинградской области (табл. 8).

Помимо наземных дорог положительную роль на миграцию муниципалитетов оказывают морские порты (что тоже объясняет большую привлекательность морского побережья в сравнении с континентальными муниципалитетами) и аэропорты. Аэропорты среди рассматриваемых регионов расположены в 5 муниципалитетах — Гурьевском МО Калининградской области, ГО «Г. Краснодар», «Г. Геленджик», «Г. Сочи» и МО «Анапа» Краснодарского края. В этих муниципалитетах большой миграционный приток: 4 из них входят в топ-10 муниципалитетов по показателям сальдо миграции.

Таблица 8

Основные федеральные автомобильные трассы Калининградской и Ленинградской областей, Краснодарского края

Муниципальное образование	Регион	Федеральные трассы, проходящие через муниципалитет	Коэффициент сальдо миграции
Светлогорский ГО	Калининградская область	A-217	34,38
Гурьевский МО		A-217, E-28/A-229	27,54
Зеленоградский МО		A-217	23,44
Пионерский ГО			17,89
Правдинский МО		E-28/A-229, E-77/A-216	-2,23
Гвардейский МО			-2,25
Полесский МО			-2,60
Неманский МО		E-77/A-216	-4,27
Черняховский МО		E-28/A-229	-6,08
Нестеровский МО			-6,12
Краснознаменский МО		E-77/A-216	-8,81
Славский МО			-9,57
Озёрский МО			-10,59
Всеволожский МР	Ленинградская область	A-118, A-181, A-121 «Сортавала», E-105/P-21 «Кола»	59,21
Ломоносовский МР		E-20/A-180 «Нарва», A-118, A-120	26,97
Волосовский МР		E-20/A-180 «Нарва»	9,04
Кировский МР		E-105/P-21 «Кола», A-120	7,93
Гатчинский МО		E-95/P-23 «Псков», A-120, E-20/A-180 «Нарва»	4,56
Киришский МР		E-105/P-21 «Кола», A-215	-0,29
Лодейнополюский МР			-0,44
Волховский МР			-0,44
Лужский МР			-1,40
Подпорожский МР			-4,77

МО «Г. -курорт Анапа»	Краснодарский край	А-290	29,66
МО «Г. Горячий Ключ»			22,38
ГО «Г. -курорт Геленджик»		М-4 «Дон»	17,32
Северский МР		Е-115/А-146	11,25
Темрюкский МР		А-289, А-290	10,68
Абинский МР		Е-115/А-146	7,21
Крымский МР			4,59
Красноармейский МР		А-289	4,45
Славянский МР			3,67
Новокубанский МР		Е-50/Р-217 «Кавказ»	-0,30
ГО «Г. Армавир»			-0,72
Кавказский МР			-0,78
Щербиновский МР			-1,47
Брюховецкий МР			-1,72
Павловский МР			-1,98
Выселковский МР	Е-115/М-4 «Дон», Е-50/Р-217 «Кавказ»	Е-115/М-4 «Дон»	-2,45
Тихорецкий МР		Е-50/Р-217 «Кавказ»	-2,48
Усть-Лабинский МР		А-160	-3,80
Успенский МР			-3,90
Лабинский МР	Е-50/Р-217 «Кавказ»		-5,33

Рассчитано на основе данных Росстата.



Таким образом, можно сделать вывод, что наибольшую привлекательность имеют муниципалитеты, входящие в состав крупных городских агломераций (чем больше город и ближе пригород — тем более привлекателен для мигрантов район), расположенные на берегу моря и имеющие развитый кластер санаторно-курортной деятельности и туристической, а также аэропорт. В рассматриваемых регионах таких муниципалитетов, в которых сочетаются все 4 фактора, нет — максимум 3 фактора совпадают у курортных городов Краснодарского края (однако Анапа, Геленджик и Сочи не входят в столичную агломерацию) и Калининградской области (однако в Светлогорском ГО и Зеленоградском МО нет аэропорта). В рассматриваемых трех регионах фактор городских агломераций наиболее influential из всех 4 — поэтому 6 из 8 муниципалитетов со среднегодовым значением сальдо миграции $> 20,0\%$ за период 2014—2023 гг. входят в состав столичных агломераций, а самый высокий показатель сальдо миграции — у пригорода крупнейшего города, вокруг которого образовалась агломерация, — Санкт-Петербурга.

Заключение

Исследование показало, что самыми привлекательными для мигрантов являются территории, расположенные вблизи крупной столичной агломерации, и/или приморские территории, обладающие высокой талассоаттрактивностью.

Пространственная структура миграционной привлекательности рассмотренных регионов сложная, комплексная, опирается на разные факторы, это обуславливает устойчивость этой привлекательности, что отражают данные статистики. В рассмотренных регионах миграционная привлекательность имеет следующую пространственную структуру: 13,2 % — доля непривлекательных муниципалитетов: они расположены на расстоянии более 100 км от столиц регионов (восток Калининградской области; юго-запад, северо-восток и восток Ленинградской области; восток, северо-восток и север Краснодарского края); 36,6 % — доля привлекательных: приморские (в среднем 10,5 % от всех муниципалитетов региона), пристольные (в среднем 9 % от всех муниципалитетов региона) и муниципалитеты смешанного типа, в частности приморско-пристольные и приморско-пограничные (в среднем 4,1 % от всех муниципалитетов региона).

Чем крупнее агломерация, тем более привлекательны пригородные территории, расположенные у ядра агломерации. Иллюстрацией этого является тот факт, что пригородный Всеволожский МР, находящийся рядом с Санкт-Петербургом, по относительным показателям сальдо миграции заметно превышает все остальные муниципалитеты рассматриваемых регионов, в том числе курортные города Калининградской области и Краснодарского края. В то же время значимость фактора моря, по-видимому, уменьшается по мере увеличения размера агломерации.



По мере удаления от ядра агломерации показатели миграции уменьшаются, однако значения сальдо миграции столиц регионов могут быть меньше, чем у пригородов, расположенных к морю ближе (Гурьевский и Зеленоградский МО Калининградской области, город Горячий Ключ Краснодарского края) или у приморских курортных городов (Светлогорск, Пионерский и Зеленоградск Калининградской области; Анапа, Геленджик и пгт Сириус Краснодарского края). В Ленинградской области в связи с тем, что Санкт-Петербург — очень крупный город и расположен на берегу Финского залива, прибрежные муниципалитеты области уже не имеют более высоких показателей миграции в сравнении с неприморскими районами. Наличие крупной городской агломерации в соседнем регионе также может положительно влиять на миграцию (северные муниципалитеты Краснодарского края, расположенные в пределах 130 км от Ростова-на-Дону).

Наличие морских портов у прибрежных муниципалитетов, а также промышленных кластеров также привлекает мигрантов. Чем крупнее кластер, тем привлекательнее муниципалитет, в котором он расположен, чем отчасти объясняется высокое сальдо миграции в столицах регионов — в большинстве случаев крупнейших производственных центрах регионов. Однако еще большую привлекательность имеют кластеры санаторно-курортной индустрии — у курортов миграция выше, чем у промышленных городов. Если в муниципалитете сочетаются крупные предприятия и курортная индустрия (г. Новороссийск и Пионерский), то привлекательность такого муниципалитета будет ниже, чем у «чистых» курортов.

Наличие крупных федеральных и международных трасс на территории муниципалитетов является фактором, который может как привлекать мигрантов, так и отталкивать. В муниципалитетах, через которые пролегают популярные крупные трассы (А-146 и А-289 в Краснодарском крае и А-217 в Калининградской области), миграция выше, чем у соседних муниципалитетов без крупных дорог. Однако в некоторых периферийных муниципалитетах, через которые проходят удаленные от крупных городов международные трассы, сальдо миграции может быть ниже, чем в соседних муниципалитетах, где таких крупных трасс нет (например, Е-50/Р-217 «Кавказ» в Краснодарском крае, Е-105/Р-21 «Кола» и Е-95/Р-23 «Псков» в Ленинградской области).

Наличие аэропортов имеет положительное влияние на миграцию в муниципалитете.

Фактор границы привлекателен для мигрантов только в случае расположения приграничного муниципалитета в пределах крупной городской агломерации (Мамоновский и Багратионовский ГО Калининградской области, ГО «Г. Сочи», который сам по себе является крупной агломерацией) в связи с тем, что наличие крупного города означает рынок сбыта для продукции, привезенной из-за границы. Такие муниципалитеты выполняют обслуживающую функцию, формируя потоки, проходящие через муниципалитет, в сторону границы из



крупного города (из Калининграда в Польшу через Мамоново, из Сочи в Абхазию через Адлер). Однако при удаленности на 100 и более км от крупных городов наличие границы и пограничного пункта является выталкивающим фактором для мигрантов и определяет периферийность территории. В связи с этим самые низкие показатели миграции среди всех муниципалитетов рассматриваемых регионов — у восточных приграничных муниципалитетов Калининградской области.

Миграционной привлекательность рассматриваемых регионов имеет сложную пространственную структуру, и даже в связи с потерей привлекательности какого-либо фактора ЭГП (например, фактора границы, которая в Северо-Западном федеральном округе утратила контактную функцию и нарастила барьерную) эти регионы продолжают сохранять миграционный прирост. Однако большое количество факторов ЭГП имеет не только положительную сторону: если рядом с приграничным районом находится крупный рынок сбыта (например, столичная агломерация), который еще и соединен с границей крупной федеральной трассой, то такой муниципалитет будет привлекательным для экономических мигрантов, однако если пограничный пункт находится в городе за пределами городской агломерации, то такой город не станет по-настоящему привлекательным, если большинство людей будут рассматривать его как транзитную территорию для путешествия за границу. Изучение подобных «комбинаций» ЭГП на территории муниципалитетов и то, как они усиливают или, наоборот, уменьшают миграционную привлекательность, может стать перспективным направлением для дальнейших исследований, в том числе в тех регионах, привлекательность которых связана с факторами ЭГП, не рассмотренными в этой работе (например, речной транспорт и добыча полезных ископаемых). Необходимо активнее использовать факторы благоприятного ЭГП в муниципалитетах, чтобы эти факторы оказывали благоприятное воздействие на привлекательность не только отдельных муниципалитетов, но и всего региона для мигрантов.

Список литературы

1. *Население России 2019 : двадцать седьмой ежегодный демографический доклад (монография) / под ред. С. В. Захарова. М., 2022. doi: 10.17323/978-5-7598-2554-8.*
2. *Мкртчян Н. В. Стягивание населения России в крупные города и их пригороды // Журнал Новой экономической ассоциации. 2024. №2 (63). С. 241–248. doi: 10.31737/22212264_2024_2_241-248.*
3. *Мкртчян Н. В. Пространственная картина центрo-периферийных миграционных взаимодействий в России // Региональные исследования. 2024. №1 (83). С. 19–33. doi: 10.5922/1994-5280-2024-1-2.*
4. *Мкртчян Н. В., Гильманов Р. И. Крупные города России и их пригороды как центры притяжения внутренних мигрантов // Вестник Санкт-Петербургского университета. Науки о Земле. 2023. Т. 68, №1. С. 44–63. doi: 10.21638/spbu07.2023.103.*



5. Карачурина Л.Б., Мкртчян Н.В. Внутрирегиональная миграция населения в России: пригороды выигрывают у столиц // Известия РАН. Сер. географическая. 2021. Т. 85, №1. С. 24–38. doi: 10.31857/S2587556621010076.

6. Лялина А.В. Типология миграционных процессов в приморских регионах России // Вестник БФУ им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2021. №3. С. 42–59. EDN: XKYEER.

7. Соколова Ф.Х., Лялина А.В. Миграционная привлекательность приморской зоны Северо-Запада России: локальные градиенты // Балтийский регион. 2021. Т. 13, №4. С. 54–78. doi: 10.5922/2079-8555-2021-4-4.

8. Михель Е.А., Крутова О.С. Миграционные процессы в зеркале трансформаций: приграничные регионы России // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2011. №2 (14). С. 86–95. EDN: NRCNXL.

9. Колосов В.А. Трансграничная регионализация и фронтальерские миграции: европейский опыт для России? // Региональные исследования. 2016. №3 (53). С. 83–93. EDN: XCNYVB.

10. Житин Д.В., Лялина А.В. Миграционные процессы в регионах Балтийского бассейна Западного порубежья России // Миграционные процессы в формировании трудового потенциала приграничных регионов России: 2011–2021 / под ред. А.П. Клемешева, А.В. Лялиной. Калининград, 2023. С. 121–159. EDN: DEFLFW.

11. Трейвиш А.И. Географическая полимасштабность развития России: город, район, страна и мир : дис. ... д-ра геогр. наук. М., 2006.

12. Герасименко Т.И., Семёнов Е.А. Экономико-географическое и геополитическое положение как интегральная пространственная категория // Вестник Оренбургского государственного университета. 2015. Т. 176, №1. С. 156–161. EDN: TWQYFN.

13. Земцов С.П., Бабурин В.Л. Оценка потенциала экономико-географического положения регионов России // Экономика Региона. 2016. Т. 12, №1. С. 117–138. doi: 10.17059/2016-1-9.

14. Дружинин А.Г., Лялина А.В. Приморские муниципалитеты России: концептуализация, идентификация, типологизация // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2020. №2-1 (2). С. 20–35. EDN: LPVNCG.

15. Дружинин А.Г. Реиндустриализация приморских регионов России в новом геополитическом и геоэкономическом контексте: потенциал портово-промышленного комплексобразования // Россия: тенденции и перспективы развития. 2022. №17–2. С. 60–63/ EDN: QPBQKO.

16. Лачининский С.С., Сорокин И.С. Пространственная структура и особенности развития поселений Санкт-Петербургской агломерации // Балтийский регион. 2021. Т. 13, №1. С. 48–69. doi: 10.5922/2079-8555-2021-1-3.

17. Михайлов А.С., Хвалей Д.В. Приоритеты инновационного развития ведущих приморских агломераций европейской части России // Вестник БФУ им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2020. №4. С. 45–58. EDN: CNMGKL

18. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Калининградской городской агломерации на период до 2025 года. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

19. Горина А.И. Проблемы развития приагломерационных муниципалитетов на примере Гвардейского городского округа Калининградской области // Вестник БФУ им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2018. №4. С. 75–86. EDN: NFQPNX.



20. Приграничное сотрудничество вдоль государственной границы России. Т. 2. Регионы Западного и Юго-Западного порубежья России : монография / под ред. А.П. Клемешева, Я.А. Ворожейной, И.С. Гуменюка, Г.М. Федорова. Калининград, 2022. EDN: KWYVPC.

21. Зверев Ю.М. Три российских региона на Балтике в условиях противостояния России и Запада // Балтийский регион. 2023. Т. 15, №4. С. 24–41. doi: 10.5922/2079-8555-2023-4-2.

22. Зверев Ю.М. Наращивание и модернизация вооруженных сил Польши, Литвы и других стран НАТО вокруг Калининградской области : информационно-аналитический доклад. Калининград, 2024. EDN: VXANVZ.

23. Федоров Г.М., Новикова А.А. Реструктуризация внешних торговых связей Калининградской области (2014–2022) : информационно-аналитический доклад. Калининград, 2023. EDN: LSWHIS.

24. Колосов В.А., Себенцов А.Б., Морачевская К.А. Формальные границы и трансграничные взаимодействия: страна – регион – муниципалитет // Балтийский регион. 2024. Т. 16, №3. С. 21–41. doi: 10.5922/2079-8555-2024-3-2.

25. Колосов В.А., Зотова М.В., Себенцов А.Б. Барьерная функция российских границ // Известия Российской академии наук. Сер. географическая. 2016. №5. С. 8–20. doi: 10.15356/0373-2444-2016-5-8-20.

Об авторе

Алексей Георгиевич Аникович — аспирант, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: dog-200@mail.ru

SPIN-код: 1277-6861

A. G. Anikovich

SPATIAL STRUCTURE OF MIGRATION ATTRACTIVENESS OF RUSSIAN REGIONS AT THE LOCAL LEVEL

Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad, Russia

Received 22 January 2025

Accepted 02 March 2025

doi: 10.5922/vestniknat-2025-2-3

To cite this article: Anikovich A. G., 2025, Spatial structure of migration attractiveness of Russian regions at the local level, *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Natural Sciences*, №2. P. 37–67. doi: 10.5922/vestnik nat-2025-2-3.

Migration flows across Russia are highly heterogeneous: some areas are characterized as depressed, repelling population outflows, while others serve as "migration centers" that attract large numbers of residents. The migration appeal of such centers is often determined by specific factors related to their economic and geographical position, including proximity to major urban agglomerations and coastal locations, the presence of large industrial and production hubs, extensive transportation networks, and borderland positions. The combination of these factors in different parts of a region enhances its migration attractiveness and determines its sustainability. The aim of this study is to examine the spatial structure of migration attractiveness in three Russian regions with stable migration growth – Kaliningrad and Leningrad Oblasts and Krasnodar Krai – through an analysis of how economic and geographical factors influence migration patterns, using a multi-scale approach. The study draws on data from Rosstat for the period 2011–2023. The findings indicate that the highest levels



of migration attractiveness are observed in the capital agglomerations and coastal municipalities. Industrial and production centers also exert a significant influence on migration attractiveness, particularly in areas distant from major urban agglomerations. Additionally, clusters of the resort and sanatorium industries and major transportation hubs contribute positively to migration appeal. Sea-oriented industries help to mitigate negative migration trends, while proximity to borders and the presence of automobile and railway transportation networks have a limited impact on municipal attractiveness.

Keywords: migration, net migration, attractiveness, economic and geographical position, municipality, spatial structure

The author

Aleksey G. Anikovich, PhD student, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: dog-200@mail.ru

SPIN-код: 1277-6861