

Е. Г. Кропинова, А. В. Белова, Э. П. Афанасьева

**УСТОЙЧИВЫЙ ТУРИЗМ – АЛЬТЕРНАТИВА РАЗВИТИЯ
ПРИБРЕЖНЫХ ГОРОДОВ
(на примере малых городов Калининградской области)**

104

Проведена типология прибрежных городов, расположенных на территории, прилегающей к Калининградскому / Вислинскому заливу, по доминирующим функциям. Выявлено, что в настоящее время рекреационная функция развита слабо либо отсутствует, что осложняет возможность устойчивого развития прибрежных территорий. На основе балльной оценки выявлены факторы, как способствующие, так и препятствующие рекреационному освоению прибрежных городов. Определены населенные пункты, наиболее перспективные для реализации данной функции.

The authors present a function-based typology of towns located on the coast of the Kaliningrad/Vistula Lagoon. It is shown that the recreational function of these towns is either poorly developed or absent, which complicates the sustainable development of coastal territories. Grade-based assessment makes it possible to identify factors both facilitating and hindering the recreational development of coastal towns. Towns with the highest recreational potential are identified.

Ключевые слова: туризм, устойчивое городское развитие, прибрежные города, приграничная территория, типология, оценка перспектив, Калининградский / Вислинский залив.

Key words: tourism, sustainable urban development, coastal cities, border area, typology, evaluation of prospects, Kaliningrad/Vistula Lagoon.

**Особенности функционирования прибрежных зон
и специфика управления ими**

Прибрежные территории всегда обладали особой привлекательностью и преимуществами для ведения человеком активной хозяйственной деятельности. Определение, отражающее суть понятия «прибрежная зона», предложено Европейской Комиссией: «Прибрежная зона – это пространство, где с особой интенсивностью осуществляется взаимодействие человека с окружающей средой. Прибрежная зона моря – это зона контакта суши с морем, включая природные комплексы – как берега, так и прилежащую морскую акваторию в границах, позволяющих обеспечить экологически сбалансированное развитие прибрежных территорий, сохранение прибрежных и морских ландшафтов и экосистем от загрязнения и уничтожения, – территория с режимом ограниченной и регулируемой хозяйственной и иной деятельности» [13].



В наибольшей степени эти две стороны взаимодействия выражены на территории прибрежных городов. При этом возникающие противоречия, связанные с интенсивным использованием прибрежных ресурсов, неизбежно приводят к обострению проблем социально-экономического развития территорий. Прибрежные зоны выделяют как зоны наиболее вероятных экологических конфликтов, избежать обострения которых возможно лишь следуя принципам устойчивого развития. Именно поэтому в основу зарубежных правовых концепций управления прибрежными (приморскими) зонами положен ряд практических правил, являющихся ключевыми для экологической политики и принципов устойчивого развития [11]. При этом вполне аргументирован вывод Е. Н. Дворцовой о том, что зарубежный опыт хозяйственного освоения прибрежных территорий позволяет выделить два основных типа пространственной организации экономики прибрежных зон: первый связан с промышленно-торговой специализацией, включая деятельность транспорта, второй – с рекреационно-туристическим бизнесом, включая возможности развития экологического туризма [5]. Из этого вполне логично можно сделать заключение, что, в зависимости от доминирования первой или второй функции, города либо идут по пути устойчивого развития, либо нет.

Возможности развития устойчивого туризма в городах прибрежной зоны

В 1988 г. Всемирной туристской организацией был предложен принцип устойчивого туризма, который гласит, что устойчивый туризм «ведет к управлению всеми ресурсами таким образом, что экономические, социальные и эстетические потребности могут удовлетворяться при одновременном сохранении культурной самобытности, основных экологических процессов, биологического разнообразия и систем поддержания жизни» [14]. Устойчивый туризм – это не конкретный вид туристической деятельности, а направление развития, всеобщая для всего туризма концепция. Устойчивый туризм может приводить в конечном итоге к устойчивому развитию всей территории, это лучший метод по управлению прибрежной зоной.

В конце 90-х гг. XX в. Советом Европы принят и действует Европейский кодекс поведения для прибрежных зон, который был одобрен профильным комитетом Совета Европы в апреле 1999 г. В целом данный Кодекс направлен на реализацию раздела «Прибрежные и морские экосистемы» Панъвропейской стратегии сохранения биологического и ландшафтного разнообразия. «Туризм и отдых», «Устойчивое управление прибрежными зонами» выделены отдельными главами Кодекса [7].

Правовой статус береговой зоны морей России определяется совокупностью норм водного и земельного законодательства, законов о недрах, о внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации, о Государственной границе РФ. Правовые предпосылки развития института государственного управления



береговой зоной находят выражение в статусе прибрежной полосы, длительное время существующем в российском водном законодательстве [3]. Особо можно выделить статью 50 Водного кодекса, которая непосредственно регламентирует проектирование, строительство и использование зданий, сооружений, водных объектов для рекреационных целей: отдыха, туризма, спорта — а также обустройство пляжей [3].

Основываясь на опыте международного проекта SUPERBS, реализованного при участии авторов в начале 2000-х и охватившего исследованием 20 городов из 15 стран Балтийского региона, можно обозначить следующие ключевые положения, необходимые для достижения устойчивости [10].

1. Городские потоки:

- управление энергией — энергосберегающие здания, современные и надежные отопительные системы, возобновимые топливные ресурсы, сжигание отходов, производство биогаза;

- управление водными ресурсами — сооружения по очистке сточных вод, внедрение новых экологически чистых технологий, управление жидкими отходами и их переработка и др.;

- управление отходами — сортировка отходов, их переработка, компостирование, ферментация, сжигание отходов, торговля отходами для дальнейшей переработки, полигоны для захоронения отходов.

2. Городское планирование:

- уличное движение и транспорт (особенно изучение возможностей развития велосипедного движения);

- озеленение и культура — парки, зеленые коридоры, биоразнообразие;

- реконструкция города — функциональное зонирование городов, реконструкция старых зон, ревитализация бывших промышленных, портовых и прибрежных территорий.

3. Городская экономика и развитие:

- экономическое устойчивое развитие — местная экономика, устойчивые решения для территорий, находящихся в условиях переходной экономики и крупномасштабных структурных реформ.

- сотрудничество между городскими и сельскими территориями — экономическое, социальное и экологическое сотрудничество.

- информация и образование — информация для населения является значимой составляющей устойчивого развития и важной целью демократического процесса.

4. Городская интеграция:

- устойчивые сообщества — интеграция различных аспектов устойчивости в городском развитии, использование концепций «экодеревни» и «города-сада» в современных условиях.

«Город» в отечественном и зарубежном понимании. Малые города

В мире нет одного четкого понятия города. В отечественной литературе основы научно обоснованной систематизации, классификации и типологии городских поселений по размерам, функциям и другим



признакам, а также методологические аспекты управления социально-экономическим развитием городов рассмотрены в трудах Н.Н. Баранского, В.В. Бельтюкова, М.В. Борщевского, О.И. Боткина, Л.А. Велихова, А.Г. Воронина, В.Г. Давидовича, Т.И. Заславской, С.А. Ковалева, В.Н. Лексина, В.И. Некрасова, А.К. Осипова, К.В. Павлова, Е.Н. Перцика, Ю.Л. Пивоварова, О.С. Пчелинцева, Ю.Г. Саушкина, В.П. Чичканова, Б.С. Хорева, А.Н. Швецова и др. В словаре общегеографических терминов Стампа город определяется как «центрированное поселение, большинство работающего населения которого занято несельскохозяйственной деятельностью». Общепринятым критерием, по которому выделяются города, является тот факт, что 75 % населения и более не должны быть заняты в сельском хозяйстве. Такое правило установлено в России. Что касается выделения городов по количественному признаку, то, например, в Дании городом считается даже населенный пункт в 250 жителей и более, в то время как в Японии – от 30 тыс. жителей. В России существует несколько классификаций определения величины городов, и по одной из них, город может начинаться от 5 тыс. жителей. Главные детерминанты города – величина и функциональный профиль. Эти признаки положены в основу научной классификации и типологии городских поселений.

При подразделении городов на небольшие, малые, средние, большие, крупные и т.д. обычно применяется критерий численности населения (величины города). В современной России в Градостроительном кодексе принята классификация, по которой:

- город начинается с населения не менее 10 тыс. чел.;
- до 50 тыс. чел. – малый город;
- от 50 до 100 тыс. чел. – средний;
- от 100 до 250 тыс. чел. – большой;
- от 250 до 1 млн чел. – крупный;
- от 1 до 3 млн чел. – крупнейший;
- от 3 млн и выше – сверхкрупный [2].

В группу малых городов попадает множество населенных пунктов, чаще всего монофункциональных, у которых недостаточно развиты функциональная инфраструктура и городское хозяйство. Поэтому в одной из классификаций по численности населения в данной группе выделяют три подгруппы: 5–10 тыс. чел., 10–20 тыс. чел. и 20–50 тыс. чел., что зачастую определяет научный анализ малых городов. Города с населением до 20 тыс. чел. относят к малым, а от 20 до 50 тыс. чел. – к полусредним. Это разделение продиктовано функциональными различиями городов, численность населения в которых имеет определяющее значение в функциональном назначении города [12].

Город понимается в неразрывной связи с сетью расселения и его назначением в этой сети: функциональным, населенным, жилым. Если говорить о городе как о социокультурной системе, то Т.И. Алексеева дает такое определение города как системного объекта: *город есть саморазвивающаяся, саморегулирующаяся через поведение людей, термодинамически открытая система, включающая совокупность антропогенных – технических, социальных, экономических и т.п. – подсистем* [4].



Необходимо отметить, что группировки городов только по величине недостаточно, ученые-градостроители и экономгеографы дополняют ее типологией по экономической базе городов, по сочетанию их ведущих функций. Каждая функция города имеет внутренний и внешний аспекты. Внутренний (градообслуживающий) аспект представляет собой обеспечение городом собственного функционирования и развития, внешний (градообразующий) — обязательства и роль города в территориальной социально-экономической системе. При этом градообразующие функции подразделяются на центральные (разнообразное обслуживание территории города и прилегающих территорий) и специальные (отдельная специализированная отрасль).

Один из главных критериев, определяющих функциональное назначение города (в том числе и малого), — экономико-географическое положение. Главный фактор, который определяет возникновение города именно в этом месте, — транспортно-географическое положение. Так, например, функциональная структура городов, расположенных у водных объектов, складывается в основном из таких отраслей, как грузоперевалка, рыбодобывающая и рыбопереработка, рекреация и др. Намечая направления дальнейшего развития, следует основываться на еще не использованных резервах и потенциале экономико-географического положения.

Типология городов прибрежной части Калининградского (Вислинского) залива по функциональному типу

Формирование городов Калининградской области (как процесс формирования системы расселения) произошло вследствие заселения переселенцами из Советского Союза территории нынешней Калининградской области, отошедшей к СССР Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 апреля 1946 г. Таким образом, система расселения Калининградской области полностью наложилась на систему расселения данной территории, перешедшей к Советскому Союзу решением Потсдамской конференции. При этом до настоящего времени на территории области не было образовано ни одного нового населенного пункта, не существовавшего до 1945 г., кроме города Светлый, образованного на месте двух немецких рыбацких деревень — Циммербуде и Пайзе. Современная система расселения Калининградской области представляет собой широкую сеть из 24 городских населенных пунктов и 1081 сельских поселений. Областным центром является Калининград, в котором сосредоточена практически половина населения всего региона. За исключением крупного города Калининграда, остальные города области относятся к категории малых, однако среди них выделяется пять городов подкатегории полусредних. Два полусредних и два малых города приходятся на территорию, прилегающую к Калининградскому (Вислинскому) заливу. Это города Светлый и Балтийск (полусредние), Мамоново и Ладущкин [1].

Нами проведена типология городов по выполняемым ими функциям (табл. 1). Исследование показало, что по своему функциональному назначению Балтийск и Светлый — морские порты, вместе с Калинин-



градом обслуживающие российские внешнеторговые связи. Кроме того, Балтийск является военно-морской базой РФ на западе. До недавнего времени въезд в город был строго регламентирован, жители области могли въехать в Балтийск по предъявлению паспорта. Вместе с тем в Стратегии развития Балтийского ГО значительное место отводится развитию туризма и рекреации, поскольку исторически Балтийск (Пиллау) был центром морского и яхтенного туризма, к тому же город богат объектами историко-культурного наследия [1].

Таблица 1

Типология малых и полусредних городов, расположенных на территории, примыкающей к Калининградскому / Вислинскому заливу

109

Город	Функции
Балтийск	Портовая, военно-морская, административная
Светлый	Портовая, торговая, промышленная (рыбопереработка, нефтехранилище, переработка и перевалка сои), административная
Мамоново	Таможенно-пограничная, промышленная (рыбопереработка)
Ладушкин	Рекреационная

Светлый также является морским портом, обслуживающим торговые связи Калининградской области. На его территории расположено производство по переработке сои, нефтехранилища, рыбоперерабатывающее производство. Город достаточно беден культурными и историческими объектами, имеющими ценность для развития туризма. Основное направление развития Светлого – промышленность. Более того, в Стратегии развития Светловского ГО акцент на развитие туризма не делается. Единственный, пожалуй, потенциал для развития туризма – расположение города на берегу Калининградского залива, что служит предпосылкой для яхтенного туризма. Тем более что во времена Советского Союза в Светлом большой популярностью как у жителей, так и у немногочисленных гостей города пользовался быстроходный катер, перевозивший туристов в Калининград [1].

Основная функция Мамоново – обслуживание приграничных и пограничных нужд области, поскольку в городе расположен пограничный пункт пропуска через границу с Польшей. Также в Мамоново находится рыбоперерабатывающий завод, являющийся своего рода градообразующим предприятием [8].

Город Ладушкин расположен на полпути к пограничному пункту пропуска с Польшей (Мамоново). Поэтому он частично выполняет функции по обслуживанию приграничного сотрудничества. Однако следует отметить, что в городе начинают развиваться курортные функции [8].

Территория, прилегающая к Калининградскому (Вислинскому) заливу, обладает широким туристическим потенциалом. И на сегодняшний день здесь идет процесс постепенного развития туризма, однако преимущественно сельского, несмотря на то, что такие города, как Балтийск и Светлый, являются прибрежными и имеют все предпосылки



для рекреационного туризма. В таблице 2 показаны параметры (балльная оценка), определяющие готовность к развитию туризма в малых и полусредних городах Калининградской области, расположенных на территории, прилегающей к Калининградскому (Вислинскому) заливу (от 0 до 5 баллов).

Таблица 2

**Балльная оценка перспектив развития туризма
в малых и полусредних городах, расположенных на территории,
примыкающей к Калининградскому / Вислинскому заливу**

110

Показатель	Город			
	Балтийск	Светлый	Мамоново	Ладушкин
Численность населения	5	4	2	1
Средства размещения	5	3	1	2
Объекты общественного питания	3	1,5	1	0,5
Учреждения культуры	1	0	0,5	0
Музеи	1	0	1	0
Расходы бюджета на культуру	4	2	1	1
Доля туризма в ВРП	3	2	1	1
Инвестиции в бюджет на социально-экономическое развитие	5	5	2	0
Безопасность (по кол-ву преступлений)	1	5	0,5	2
Количество предприятий, имеющих выбросы вредных веществ в атмосферу*	3	0	4,5	5
Выбросы в атмосферу загрязняющих веществ за год*	2,5	0	4	5
Уловлено и утилизировано уловленных загрязняющих веществ*	0	4,5	4,5	5
Наличие в стратегиях СЭР приоритета по развитию туризма	5	0	2	3
Наличие статей в бюджете по развитию туризма	3	0	1	1
Региональное финансирование по Программе развития КО как тур. центра	2	0	0	0
Участие в международных проектах в сфере туризма	5	1	4	4
Вовлеченность в туристические маршруты по области	5	0	1	2
Уровень развития туристической инфраструктуры	3	1	0,5	0,5
Транспортная доступность со стороны воды	5	3	0	0,5
<i>Итого</i>	61,5	32	31,5	33,5

Примечание. * 0 – загрязнение сильное; 5 – загрязнение нулевое либо слабое.



Анализ имеющихся в муниципальных образованиях стратегических, программных и градостроительных документов показал, что практически в каждом из них туризм декларируется как один из основных приоритетов. Вместе с тем большая часть документов по развитию туризма в муниципальных образованиях носит декларативный характер, они не предусматривают источников финансирования и адекватного организационного обеспечения заявленных целей и задач. Финансирование данной сферы реализуется по остаточному принципу. Сотрудники администраций муниципальных образований области, ответственные за развитие туризма, либо отсутствуют, либо совмещают другие обязанности [9].

В системе оценки органов власти регионального и муниципального уровня отсутствуют соответствующие критерии эффективности, показатели (индикаторы) развития сферы туризма, позволяющие оценить реальный вклад в развитие отрасли, нет системы мотиваций по развитию туристско-рекреационного комплекса.

Можно сделать вывод, что наиболее привлекательным городом для посещения туристами является Балтийск. Мамоново, Светлый и Ладушкин находятся примерно на одном, достаточно низком, уровне. Однако данные города, учитывая сегодняшний потенциал, развитую транспортную доступность и богатое историко-культурное наследие, при должном стратегическом планировании и реализации проектов, вполне могут стать не только промышленными центрами, но и туристическими объектами.

Город – самое сложное явление, созданное человеком, отвечающее главным потребностям цивилизации (человеческое общение и взаимодействие, экономическое развитие и культура). Но одновременно города оказались обременены серьезными проблемами, связанными с экологическим управлением и социальной структурой. Новое понимание «хорошего» планирования городов и их жизнеобеспечения направлено на решение основных проблем, возникших в течение прошлых десятилетий. Оно неразрывно связано с экологическим управлением, проблемами ресурсообеспечения, транспортных потоков, инфраструктуры, очистки сточных вод, вопросами экономического развития и социальной интеграции, с концепцией «культурных корней» и «культурной идентичности», с гражданством и городским администрированием.

Сегодня, находясь в начале новой стадии развития городов и совершенствования градостроительства, мы столкнулись с необходимостью строить города для всех и для каждого жителя в отдельности: экологически безопасные и самодостаточные, здоровые и социально благополучные, отвечающие экономическим потребностям общества, устойчивые.

Уже сегодня реконструкция городов – важнейшая задача. В Балтийском регионе существует несколько крупных программ по развитию городов с особым акцентом на районы жилой застройки. Многие территории, ранее использовавшиеся в других целях (например, для нужд промышленности или вооруженных сил), сейчас перестраиваются с учетом их новых функций. В Центральной и Восточной Европе со-



временные процессы экономической трансформации приводят к необходимости совершенствования градоустройства в целом и условий проживания в частности.

Прибрежная зона Калининградской области расположена в зоне развитого туризма, охватывающей все южное и юго-восточное побережье Балтийского моря. По своим природным и культурно-историческим предпосылкам она не уступает соседним, более развитым в рекреационном отношении, регионам, таким как Литва, Польша, Германия. Вместе с тем во многом функции городов определяются не только муниципальными стратегиями, но и во многом (и прежде всего) – региональными. Поэтому развитие устойчивого туризма в прибрежных зонах должно быть одним из приоритетных направлений специализации региона.

Список литературы

1. *Актуальные проблемы развития полусредних городов Калининградской области* / под ред. Г.М. Федорова. Калининград, 2008.
2. *Баранский Н.Н.* Об экономико-географическом изучении городов // *Вопросы географии.* 1946. Сб. 2.
3. *Водный кодекс РФ* [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. *Город* в процессах исторических переходов: теоретические аспекты и социокультурные характеристики. М., 2001. С. 107 – 111.
5. Дворцова Е.Н. Международные и национальные аспекты правовой базы при освоении прибрежных территорий России [Электронный ресурс]. URL: <http://lexandbusiness.ru/view-article.php?id=867> (дата обращения: 15.03.2013).
6. *Европейский кодекс поведения для прибрежных зон* [Электронный ресурс]. URL: <http://smart-library.ru/content/evropeiskii-kodeks-povedeniya-dlya-pribrezhnykh-zon?vid=9> (дата обращения: 11.03.2013).
7. *Жданов В.П., Пустовгаров В.И., Федоров Г.М.* Пространственное развитие экономики и расселения региона (на примере Калининградской области) : монография / под ред. Г.М. Федорова. Калининград, 2002.
8. *Кропинова Е.Г., Коба Р., Белова А.В.* Туризм и отдых // *Регион Калининградской области / Вислинского залива: современное состояние и сценарии развития* : монография / под ред. В. Кушевски, Г.М. Федорова, Б.В. Чубаренко [и др.]. Калининград, 2014.
9. *Современные подходы к устойчивому городскому развитию* : сб. ст. / ред. Е.Г. Кропинова [и др.]. Калининград, 2005.
10. *Повестка дня на 21 век* [Электронный ресурс]. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/agenda21.shtml (дата обращения: 11.09.2013).
11. *Хорев Б.С.* Проблемы городов. Урбанизация и единая система расселения в СССР. М., 1975. С. 144 – 151.
12. *The Situation in Europe's Coastal Zones.* URL: <http://europa.eu.int/comm/environment/iczm/situation.htm> (дата обращения: 20.09.2013).
13. *World Tourism Organization UNWTO.* URL: <http://sdt.unwto.org/en> (дата обращения: 20.03.2013).

Об авторах

Елена Геннадиевна Кропинова – канд. экон. наук, канд. геогр. наук, доц., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград.
E-mail: ekropinova@kantiana.ru



Анна Валерьевна Белова – специалист центра мониторинга региональных рынков, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград.

E-mail: abelova@kantiana.ru

Эльвира Петровна Афанасьева – асп., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград.

E-mail: ela1962@yandex.ru

About the authors

Dr Elena Kropinova, Associate Professor, I. Kant Baltic Federal University, Kaliningrad.

E-mail: ekropinova@kantiana.ru

Anna Belova, Specialist, Centre for Regional Market Monitoring, I. Kant Baltic Federal University, Kaliningrad.

E-mail: abelova@kantiana.ru

Elvira Afanasyeva, PhD student, I. Kant Baltic Federal University, Kaliningrad.

E-mail: ela1962@yandex.ru