

УДК 911.3

И. С. Гуменюк, Л. Г. Гуменюк, Н. С. Белов

**«ПРИМОРСКИЙ ФАКТОР»
В ПРОГРАММАХ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ
МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ
КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

5

Географическое положение Калининградской области обуславливает необходимость более активного использования «приморского фактора» в региональном развитии. Основная структура приморских видов деятельности региона сформировалась в советский период развития и характеризуется высоким уровнем территориальной поляризации вдоль береговой линии региона. Также достаточно поляризована вдоль береговой линии и система расселения, в которой наряду с растущими городами в районе Калининградской городской агломерации имеются территории с низкой плотностью населения (преимущественно вдоль заливов). Эти факторы напрямую сказываются на разнице потенциала «приморского фактора» для социально-экономического развития муниципальных образований Калининградской области. Муниципалитеты, слабо пользующиеся данным фактором, по мнению авторов исследования, не до конца реализуют потенциал своего географического положения. Вместе с эксплуатацией других ресурсов для развития муниципалитетам региона целесообразно реализовывать проекты, связанные с «приморским фактором». Авторами статьи ставится задача оценить, как приморские муниципалитеты региона планируют использовать «приморский фактор» в своем социально-экономическом развитии. Анализ стратегических и программных документов муниципалитетов региона позволил сделать вывод, что наиболее диверсифицированный подход к использованию «приморского фактора» отмечается у Калининградского и Светловского городских округов. Для остальных приморских муниципалитетов региона характерен ограниченный тематический набор предлагаемых проектов, чаще всего нацеленных на развитие водного транспорта как элемента туристско-рекреационного комплекса.

The geographical location of the Kaliningrad region calls for the coastal factor to play a greater role in the development of the region. Created in the Soviet period, the backbone of local maritime activities is highly polarized along the coastline of the region. Similarly polarized along the coastline is the settlement system, which incorporates both the growing cities of the Kaliningrad agglomeration and areas of low population density, the latter located primarily along the bays. These circumstances determine what effect the coastal factor has on the socio-economic development of a certain municipality in the Kaliningrad region. We believe that the municipalities that use this factor to a limited degree do not fully realise the potential of their geographical location. Alongside employing other development resources, it is logical for the municipalities to run projects taking advantage of the coastal factor.



In this work, we set out to examine how the coastal municipalities of the region plan to benefit from the coastal factor in terms of socio-economic development. From our analysis of strategic documents and programmes of regional municipalities, we conclude that the most diversified approach to the coastal factor is employed in the Kaliningrad and Svetly city districts. In the other coastal municipalities, projects have a narrow thematic focus, most of them dedicated to developing waterborne transport as an element of the tourism and recreation industry.

Ключевые слова: приморское положение, приморские территории, приморские виды деятельности, муниципальные образования, Калининградская область, микрогеография.

6

Keywords: coastal location, coastal areas, maritime activities, municipalities, Kaliningrad region, microgeography.

Введение

Отличительной особенностью географического положения Калининградской области является сочетание приморского, приграничного и эксклавного положений региона. При этом степень влияния этих факторов на социально-экономическое развитие региона изменялась на разных этапах.

В советский период наибольшее влияние оказывал «приморский фактор», благодаря которому в регионе сформировались различные «приморские» сектора экономики. «Приграничный фактор» оказывал влияние на развитие в гораздо меньшей степени. «Приморский фактор» способствовал в первую очередь формированию мощного рыбопромышленного комплекса, считавшегося отраслью региональной специализации союзного масштаба, обеспечивающего в конце 1980-х гг. 12% общесоюзной добычи рыбы и морепродуктов, развитию курортно-рекреационной отрасли (г. Светлогорск и Зеленоградск ежегодно принимали до 400 тыс. человек), морского транспортного комплекса (г. Калининград), судостроительной и судоремонтной отраслей (крупные приморские города региона), базы военно-морского флота (г. Балтийск) [19].

Переход к рыночной модели развития predetermined доминирующее влияние на развитие региона нового эксклавного (в большей степени) и приграничного положений Калининградской области. В результате роль приморского фактора в экономическом развитии региона уменьшилась, сохранив свою значимость при трансформации региональной системы расселения [20], уступив при этом главенствующее место агломерационному фактору.

Изменения геополитических и геоэкономических условий 2014–2015 гг. лимитировали возможности регионального развития с учетом положительных эффектов приграничного и эксклавного факторов Калининградской области. Эти обстоятельства predetermined поиск новых драйверов роста, а также вывели на новый этап развития «приморский фактор». В нашем исследовании предлагается оценить существующие и планируемые проекты в рамках отдельных муниципальных об-



разований Калининградской области, связанных так или иначе с использованием «приморского фактора». Информационную базу работы составили данные регионального органа статистики (Калининградстата), федеральные и региональные программы развития Калининградской области, отчеты, инвестиционные программы и стратегии развития отдельных муниципальных образований, результаты международных и российских исследовательских проектов, связанных с этой проблематикой.

Изучение приморского фактора в контексте регионального развития

7

Исследование роли приморского положения как фактора социально-экономического регионального развития имеет богатую историю. Среди отечественных авторов можно отметить С.Б. Лаврова [12], П.Я. Бакланова [1], В.В. Покшишевского [14]. Чаще всего влияние «приморского фактора» рассматривалось в национальном или региональном масштабах. В последние годы стали появляться работы по его оценке на внутрирегиональном и локальном уровнях [6; 8; 9; 17], что можно объяснить возвращающимся интересом к микрогеографии в целом, а также активным развитием проектного менеджмента на всех пространственных уровнях. Все муниципальные образования разрабатывают собственные стратегии социально-экономического развития, которые в дальнейшем составляют основу программ и проектов пространственного развития территории. Для районов, имеющих выход к обширным акваториям, учет и максимальное использование своего географического положения — фактор, повышающий его конкурентоспособность.

Приморские территории Калининградской области

На сегодняшний день остается открытым вопрос, что относить к приморским территориям в границах Калининградской области. Это связано с географическими особенностями региона, а именно с наличием двух трансграничных заливов, имеющих связь с морем: Калининградского и Куршского. Площадь заливов составляет почти 2 тыс. км² (или 12 % от общей территории региона). Являются ли территории, расположенные на берегу заливов, в полной мере приморскими или же для них более характерно определение прибрежных территорий? Вместе с тем остается дискуссионным и вопрос о границах влияния моря на социально-экономическое развитие территории. На каком расстоянии от береговой линии это влияние заканчивается? Это обстоятельство затрудняет процедуру идентификации приморских территорий региона.

Чаще всего зону глобального влияния моря на сушу ограничивают 200 км от берега моря. В этом случае Калининградская область полностью относится к приморской зоне. Однако в контексте влияния моря на социально-экономические процессы чаще всего делимитация приморской зоны ограничивается расстоянием в 50 км [7] от берега, хотя некоторые исследователи выделяют и другие пространственные рубе-



жи [15]. Если в определении границ прибрежной территории опираться на походы, заложенные в принципах комплексного управления прибрежной зоны (КУПЗ) в разных странах, то можно увидеть варианты ограничения в интервале от 100 метров до 1 км [2].

Обозначенные выше теоретико-методологические вопросы к определению границ приморских территорий не могут дать однозначного ответа в рамках Калининградской области. В данном исследовании предлагается применить классификационный подход с выделением приморских территорий, различающихся по влиянию «приморского фактора» (удаленность от берега) и, соответственно, степени его возможного использования как ресурса развития.

8

Для определения различных зон влияния «приморского фактора» на территорию предлагаем воспользоваться таким идентификатором, как удаленность от линии моря/залива. В этом случае можно говорить о трех ключевых рубежах постоянного влияния: 500 м — территории прямого влияния моря; 5 км — территории активного влияния моря; 10 км — территории опосредованного (частичного) влияния моря.

По мнению авторов, территория, удаленная от береговой линии на 500 м, является зоной прямого контакта с морем. Именно здесь воздействие моря на человека максимально, все элементы хозяйственной и социальной деятельности прибрежных территорий напрямую связаны с морем. Так, например, можно отметить, что в домохозяйствах этой зоны часто имеются средства перемещения по воде (деревянные или надувные лодки, гидромотоциклы и пр.). Территория удаленностью до 5 км от берега — зона активного влияния моря на социальную и хозяйственную деятельность. Здесь море все еще имеет большое значение в социальных и селитебных процессах, но существенно снижается его роль в экономике. Опосредованное (частичное) влияние моря на все сферы жизнедеятельности (экономику, систему расселения, повседневное поведение жителей и пр.) прекращается на расстоянии 10 км от берега. Данный рубеж позволяет определить границу перехода от постоянного влияния моря к фрагментарному или сезонному.

При использовании предлагаемой градации по видам береговой линии в Калининградской области можно выделить три типа: I тип — территории, расположенные только на побережье Балтийского моря (имеющие выход); II тип — территории, одновременно имеющие выход и к морю, и к заливам; III тип — территории, расположенные только на побережье заливов.

Территории, которые находятся в близости от Калининградского морского судоходного канала (в том числе Светловский городской округ) отнесены ко II типу, так как здесь хозяйственная деятельность и существующая портовая инфраструктура в большей степени направлены на обеспечение морских грузоперевозок.

Предложенные типы использованы для оценки размеров и численности населения зон (табл. 1). Картосхемы выделенных приморских территорий различной удаленности представлены на рисунке 1.



Таблица 1

Варианты делимитации приморских территорий Калининградской области

Вид береговой линии	Площадь территории, км ²	Доля от общего размера территории региона, % ¹	Численность населения, чел. ²	Доля от общей численности населения региона, % ³
<i>Прямое влияние моря (500 м)</i>				
Всего по зоне	231,18	1,52	98422	9,81
I тип	60,53	0,40	42234	4,22
II тип	61,63	0,41	58262	5,82
III тип	109,04	0,72	1284	0,13
<i>Активное влияние моря (5 км)</i>				
Всего по зоне	1424,78	9,42	149737	14,95
I тип	250,55	1,65	39144	3,91
II тип	415,31	2,75	77629	7,75
III тип	758,92	5,02	32964	3,29
<i>Опосредованное (частичное) влияние моря (10 км)</i>				
Всего по зоне	2614,98	17,3	175925	17,56
I тип	406,75	2,69	40355	4,03
II тип	741,29	4,9	86977	8,68
III тип	1466,94	9,71	48593	4,85

9

Для приморских территорий прямого влияния (500 м) в регионе характерна повышенная концентрация населения в зонах, расположенных на морском и смешанном побережьях. В непосредственной близости от берега залива (III тип) проживает немногим более 1 тыс. чел. (0,12 % от численности населения региона). При этом три типа выделенной береговой линии в зоне прямого влияния сопоставимы по площади между собой.

В показателях численности населения всех зон со смешанным типом берега не берется в расчет численность Калининграда, так не представляется возможным достоверно точно рассчитать численность населения, проживающего в разных по удаленности от берега территориях. Использование значения общей численности Калининграда существенно искажает результаты расчетов. На показатели численности населения зоны активного влияния (5 км) оказывает влияние в том числе и агломерационный эффект, выраженный в территориальной близости существенной доли данной зоны к административному центру – Калининграду.

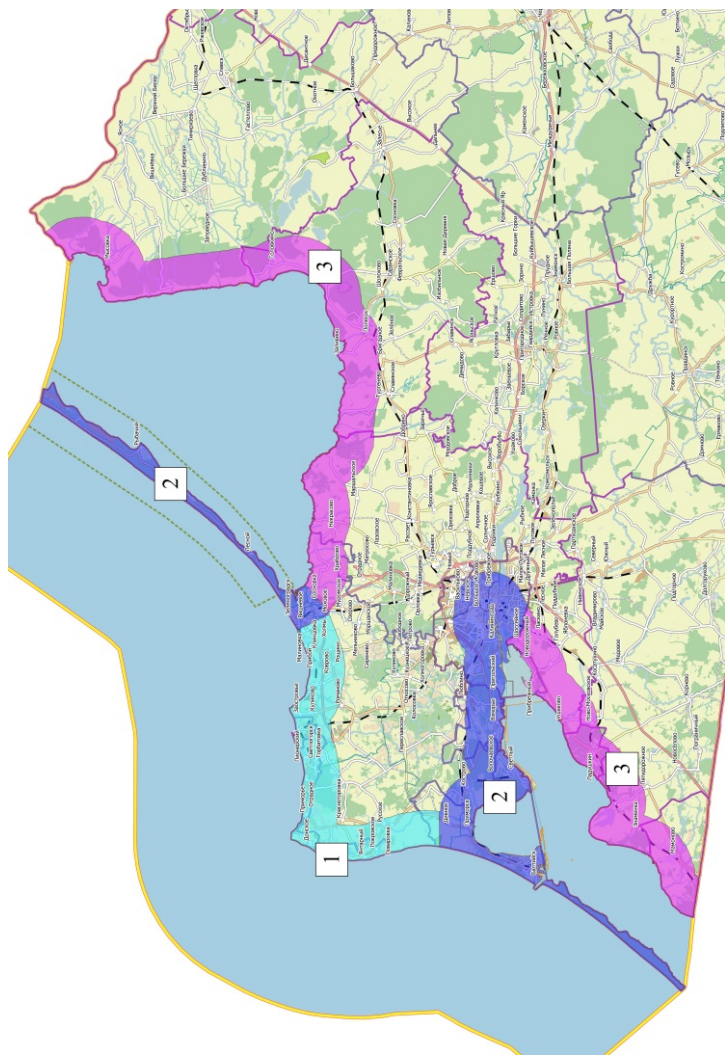
¹ Площадь Калининградской области – 15 100 км².

² Расчет численности населения зон производился без учета численности населения административного центра – города Калининграда (для зон, куда попадает город Калининград).

³ Численность населения Калининградской области – 1 000 915 человек.



a



б

Рис. 1. Варианты делимитации приморских территорий Калининградской области (начало, окончание на с. 12):
а — территория, удаленная от береговой линии на 500 м; *б* — территория, удаленная от береговой линии на 5 км;
в — территория, удаленная от береговой линии на 10 км.
 1 — приморские территории I типа; 2 — приморские территории II типа; 3 — приморские территории III типа

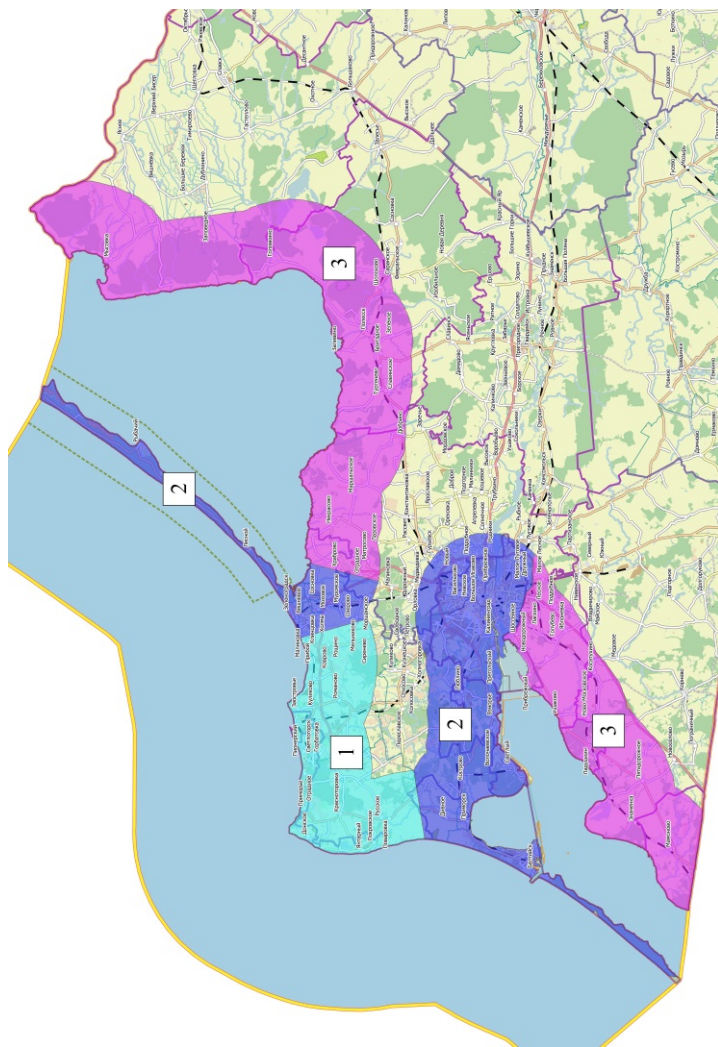


Рис. 1. Варианты делимитации приморских территорий Калининградской области (окончание, начало на с. 10–11)
a – территория, удаленная от береговой линии на 500 м; *б* – территория, удаленная от береговой линии на 5 км;
в – территория, удаленная от береговой линии на 10 км:
 1 – приморские территории I типа; 2 – приморские территории II типа; 3 – приморские территории III типа



В целом результаты, представленные в таблице 1, коррелируются с характером хозяйственной освоенности приморских территорий и развитием приморских видов деятельности. В зонах вдоль берега заливов в настоящее время приморские виды деятельности не развиты, что напрямую отражается и на концентрации населения в этих зонах (хотя остается дискуссионным вопросом, что на что больше влияет: отсутствие населения на экономику или отсутствие экономических видов деятельности определяет низкую концентрацию населения?).

Говоря о развитии и проявлении «приморского фактора» в социально-экономическом развитии отдельных территорий, необходимо конкретизировать, что включается в приморские виды деятельности применительно к Калининградской области. Анализ исследований о роли «приморского фактора» в развитии российского эксклава позволяет обосновать выделение трех составляющих в контексте социально-экономического развития.

1. Развитие морехозяйственных отраслей экономики, непосредственно связанных с использованием ресурсов или территории моря (акватории). В Калининградской области «приморский фактор» оказывает прямое влияние на развитие таких видов экономической деятельности, как:

- морской транспорт (портовая инфраструктура);
- судостроение и судоремонт;
- рыбоперерабатывающая промышленность, производство орудий лова и переработки рыбного сырья;
- развитие социальных секторов (подготовка и переподготовка кадров), специализирующихся на обслуживании других приморских отраслей региона;
- туристическая и курортно-рекреационная отрасль;
- элементы военной и национальной безопасности [17].

В рамках исследования возможных конфликтов между видами морской деятельности в акваториях российской части юго-восточной Балтики [3] были выделены основные виды деятельности, развивающиеся или имеющие потенциал для развития, связанные с использованием акваторий заливов. В их число вошли: рыболовство и рыбопереработка; марикультура; морская ветроэнергетика (ветропарки); добыча песка, гравия и других ресурсов; дампинг грунта; разработка и добыча нефти; прокладка подводных коммуникаций; грузопассажирское судоходство; маломерное (рекреационное) судоходство и водный туризм; прибрежная рекреация и туризм; забор воды и очистка сточных вод; природоохранная деятельность; деятельность по защите берегов. Перечень не полный, но дает представления о возможностях хозяйственной эксплуатации ресурсов акваторий.

2. Использование выгоды приморского положения как фактора территориальной локализации хозяйствующих субъектов. Для Калининградской области это в первую очередь формирование экспортных и импортозамещающих отраслей, пользующихся морским транспортом



как наиболее удобным способом для вывоза за рубеж готовой продукции и ввоза сырья и полуфабрикатов для производства товаров на внутренний российский рынок (и рынок стран ЕАЭС)[13].

3. «Притяжение» населения к морским побережьям (или талассоаттрактивность [10]), территориально выраженная в смещении системы расселения в сторону моря. Хотя, по мнению авторов, влияние моря на человека не ограничивается желанием переехать на постоянное место жительства ближе к морю, а имеет более сложную структуру непрерывного влияния на его повседневную деятельность. Детальное изучение этого фактора возможно только с применением социологического инструментария, что предполагается сделать исследовательским коллективом в дальнейшем.

14

Научные работы, посвященные оценке влияния «приморского фактора» на современный уровень социально-экономического развития Калининградской области в масштабе всего региона, опубликованы относительно недавно [20], в том числе в сравнении с другими приморскими субъектами России [17; 18; 22] или регионами стран Балтийского моря [21] и Европы [23]. Это обстоятельство позволяет не останавливаться на подробной оценке степени реализации приморского потенциала, а сосредоточиться на анализе стратегических и программных документов. В исследовании выбрано данное направление, так как это позволит оценить степень заинтересованности органов власти и экономических акторов в развитии территории в контексте предполагаемого усиления роли «приморского фактора».

Большее половины муниципальных образований региона обладают статусом «приморский», то есть формально имеют выход к морю или акваториям заливов (13 из 22 по формальному признаку можно отнести к категории приморских). При этом очевидно, что для некоторых из них приморский статус рассматривается детерминантой развития, в то время как для других приморское положение не имеет ярко выраженной роли.

В статье проанализированы стратегии социально-экономического развития и инвестиционные материалы муниципальных образований, актуальная информация их официальных сайтов, а также федеральные и международные проекты, которые реализуются или планируются к реализации в краткосрочной перспективе. В итоге была систематизирована информация о проектных инициативах, направленных на активизацию приморских видов деятельности в муниципальных образованиях Калининградской области (рис. 2, табл. 2).

Оценка инвестиционных предложений, стратегий и программ развития муниципальных образований позволяет определить, что наиболее приоритетными направлениями усиления приморской специализации практически для всех муниципалитетов выступает водный транспорт и развитие туристско-рекреационных функций на его основе. Большая часть проектных идей в этом направлении увязывается с возможным функционированием в регионе международного водного



маршрута E70, проходящего из Роттердама (Нидерланды) до Клайпеды (Литва), который в границах Калининградской области проходит через Калининградский залив и по рекам Преголя и Дейма выходит в Куршский залив [11]. Однако фактический запуск этого международного водного маршрута осложняется не только отсутствием необходимой инфраструктуры в регионе, но и институциональными, политико-административными и экономическими барьерами. Эти обстоятельства не позволяют рассчитывать на его развитие в регионе в краткосрочной (3–5 лет) перспективе. Единственной возможностью развития данной специализации выступает формирование внутреннего спроса на водный туризм и маломерное судоходство среди местных жителей, однако объемы существенно лимитированы небольшой численностью населения региона. Отдельно стоит отметить, что дополнительным драйвером развития туристической функции приморских муниципалитетов выступает активная поддержка таких проектов в рамках программ приграничного сотрудничества [4]. Благодаря этому многие проектные туристические инициативы муниципалитетов либо являются предложениями по развитию уже созданных в рамках международного сотрудничества объектов приморской туристической инфраструктуры, либо являются практическим результатом «мягких» сетевых проектов, направленных на обсуждение и конкретизацию конкурентных преимуществ развития Калининградской области.

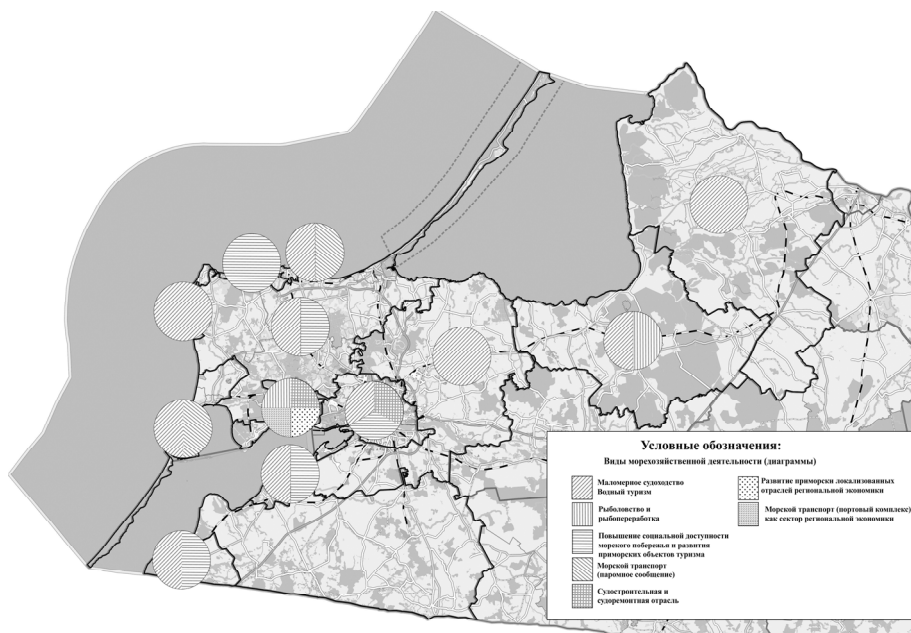


Рис. 2. Развиваемые виды морехозяйственной деятельности в муниципальных образованиях Калининградской области

Таблица 2

Проектные инициативы развития приморских видов деятельности в муниципальных образованиях Калининградской области

Муниципальное образование	Описание проектных инициатив	Вид морехозяйственной деятельности	Предполагаемый эффект
Славский ГО	Проект «Водные ворота района», подразумевающий проектирование и последующее строительство причальной стенки, стоянки и обслуживающих объектов инфраструктуры для маломерных судов в пос. Мысовка	Маломерное судоходство, водный туризм	Развитие маломерного туристического судоходства, а также последующих объектов туристической инфраструктуры для включения территории в международный водный маршрут E70
Полеский ГО	Проекты реконструкции и расширения предприятий по рыбопереработке (ООО «ПРКЗ» и ЗАО «Влага») Проект «Ворота Балтии». Строительство в черте города двух речных вокзалов для туристских теплоходов, прогулочных катеров, яхт и водного трамвая, обустройство пляжной зоны побережья и создание новых, развитие имеющихся водных маршрутов	Рыболовство и рыбопереработка Маломерное судоходство, водный туризм	Модернизация отрасли рыболовства и рыбопереработки, в том числе переориентация на местное сырье. Развитие туристско-рекреационного сектора, в том числе создание 100 дополнительных рабочих мест. Развитие маломерного туристического судоходства, а также последующих объектов туристической инфраструктуры для развития территории в рамках международного водного маршрута E70
Гурьевский ГО	Проект развития туристско-рекреационного кластера «Бранденбург» (пос. Ушаково, берег Калининградского залива). Создание инфраструктуры для водного транспорта, сопутствующих объектов инфраструктуры Проект развития туристско-рекреационного кластера «Шпакен» (пос. Каширское, берег Куршского залива), предполагает реконструкцию существующей гавани для стоянки 50—100 яхт и судов маломерного флота	Маломерное судоходство, водный туризм	Развитие маломерного туристического судоходства, а также последующих объектов туристической инфраструктуры для включения территории в международный водный маршрут E70
Зеленоградский ГО	Проект комплексного развития туристской индустрии с использованием приморского рекреационного потенциала с акцентом на санаторно-курортный и пляжный туризм. Проект развития водного туризма (в первую очередь в акватории Куршского залива), в рамках которого планируется завершить создание на р. Гростянке яхт-порта с обустройством постоянно действующего речного вокзала, комплекса эллингов, центра по обслуживанию и ремонту яхт и судов	Повышение социальной доступности морского побережья и развития приморских объектов туризма Маломерное судоходство, водный туризм	Формирование социально-бытовых условий для активизации использования местным населением возможностей морского побережья и роста талассоаттрактивности. Развитие маломерного туристического судоходства и сопутствующих объектов туристической инфраструктуры

Пионерский ГО	<p>Проект создания международного морского грузопассажирского терминала, способного принимать 110 круизных судов ежегодно с 225 тыс. пассажиров, а также 321 грузопассажирский паром с 80 тыс. человек и 80 тыс. единиц накатных грузов</p> <p>Формирование на базе созданной инфраструктуры туристско-рекреационных комплексов «Парк Амберленд» и «Прусская деревня»</p>	<p>Морской транспорт (паромное сообщение)</p> <p>Маломерное судоходство, водный туризм</p>	<p>Диверсификация транспортных коридоров между регионом, основной территорией России и странами Балтийского региона. Повышение международной транспортной доступности региона</p> <p>Формирование социально-бытовых условий для активизации использования местным населением возможностей морского побережья и роста таласоатtractивности</p>
Светлогорский ГО	<p>Проекты развития городского променада, а также объектов рекреационной туриндустрии</p>	<p>Повышение социальной доступности морского побережья и развития приморских объектов туризма</p>	<p>Формирование социально-бытовых условий для активизации использования местным населением возможностей морского побережья и роста таласоатtractивности</p>
Янтарный ГО	<p>Проект дальнейшего развития пляжной туристической зоны. Выделение инвестиционных площадок под строительство стоянки для маломерных судов с гостиницей, а также строительство клуба акваджистов и школы парусного спорта</p>	<p>Маломерное судоходство, водный туризм</p>	<p>Развитие маломерного туристического судоходства и сопутствующих объектов туристической инфраструктуры</p>
Балтийский ГО	<p>Проект развития инфраструктуры водного туризма, включающий строительство в Балтийске и Приморске яхт-портов с обустройством постоянно действующего речного вокзала, комплекса эллингов, центра по обслуживанию и ремонту яхт и судов, создание водных маршрутов по внутренним водам в другие муниципалитеты региона</p> <p>Проект развития паромного грузового и пассажирского терминалов г. Балтийска, предусматривающий строительство в рамках частно-государственного партнерства двух новых грузопассажирских паромов</p>	<p>Маломерное судоходство, водный туризм</p> <p>Морской транспорт (паромное сообщение)</p>	<p>Развитие маломерного туристического судоходства и сопутствующих объектов туристической инфраструктуры</p> <p>Диверсификация транспортных коридоров между регионом и основной территорией России, повышение транспортной безопасности региона</p>
Светловский ГО	<p>Проект развития судовой верфи в пос. Взморье</p> <p>Проект развития и модернизации существующих производственных мощностей по переработке и хранению рыбной продукции</p> <p>Развитие портового комплекса (портовой инфраструктуры), в том числе строительство контейнерного терминала и сопутствующей складской и логистической инфраструктуры</p> <p>Развитие предприятий, использующих выгоды приморского положения (масложэкстракционного завода, сельхоззастывенного терминала, завода по производству МЭРМ («биоидиозель»)), и промывленных припортовых зон</p>	<p>Судостроительная и судоремонтная отрасль</p> <p>Добыча и переработка рыбы</p> <p>Морской транспорт (портовый комплекс) как сектор региональной экономики</p> <p>Развитие приморских логистических отраслей региональной экономики</p>	<p>Развитие «приморских» и географически локализованных на морском побережье секторов региональной экономики</p>

Муниципальное образование	Описание проектных инициатив	Вид морехозяйственной деятельности	Предполагаемый эффект
Калининградский ГО	<p>Проект развития водного туризма (в исторической части города), в рамках которого планируется создать сеть причальных стенок для маломерных судов</p> <p>Проект создания многофункционального делового и жилого квартала в прибрежной зоне «Водный фасад города», в том числе яхтенной гавани</p> <p>Проект модернизации портового комплекса Калининграда, направленный также на наращивание грузовой мощности</p>	<p>Маломерное судоходство, водный туризм</p> <p>Повышение социальной доступности водных объектов</p> <p>Морской транспорт (портовый комплекс) как сектор региональной экономики</p>	<p>Развитие маломерного туристического судоходства и сопутствующих объектов туристической инфраструктуры</p> <p>Формирование социально-бытовых условий для активизации использования местным населением возможностей морского побережья и роста талассоаттрактивности</p> <p>Развитие транспортных мощностей региона, повышение межрегиональной и международной конкурентоспособности регионального транспортного комплекса</p>
Ладушкинский ГО	<p>Проект «Береговое – Патерсорт». Развитие инфраструктуры, формирование благоприятной окружающей среды вблизи залива</p> <p>Комплексное освоение прибрежной территории (назначение под строительство сооружений для хранения и ремонта маломерных судов, домов-эллипсов)</p>	<p>Маломерное судоходство, водный туризм</p> <p>Повышение социальной доступности водных объектов</p>	<p>Развитие маломерного туристического судоходства, а также последующих объектов туристической инфраструктуры для включения территории в международный водный маршрут E70</p> <p>Формирование социально-бытовых условий для активизации использования местным населением возможностей акваторий и роста талассоаттрактивности</p>
Багратионовский ГО	<p>Проектов, связанных с использованием приморского положения, нет</p>	<p>–</p>	<p>–</p>
Мамоновский ГО	<p>Проект развития гавани пос. Краснофлотское. Строительство променада, причала, яхтенной стоянки, сервисной зоны для обслуживания маломерных судов и административно-хозяйственных зданий</p> <p>Проект строительства эллингового комплекса, призванного активизировать возможности использования водных объектов в личных целях</p>	<p>Маломерное судоходство, водный туризм</p> <p>Повышение социальной доступности водных объектов</p>	<p>Развитие маломерного туристического судоходства, а также последующих объектов туристической инфраструктуры для включения территории в международный водный маршрут E70</p> <p>Формирование социально-бытовых условий для активизации использования местным населением возможностей акваторий и роста талассоаттрактивности</p>



Среди всех рассматриваемых муниципалитетов наиболее проработанная и комплексная программа развития приморской специализации отмечена у Светловского городского округа, что объясняется особенностями географического положения. Выгодное приморское положение вдоль Калининградского морского канала (транспортной артерии, соединяющей Калининград с Балтийским морем) в сочетании с агломерационным соседством обеспечили в прошлом формирование здесь диверсифицированных отраслей морской специализации (добыча и переработка рыбы, судостроение и судоремонт). На современном этапе развития эти же факторы предопределили увеличение производственных мощностей, использующих выгоды географического положения территории. Усиление морской специализации является естественным и самым логичным направлением повышения региональной и национальной конкурентоспособности муниципального образования.

Отдельное внимание стоит обратить на две проектные инициативы, направленные на развитие в регионе морского транспорта. Первая инициатива связана со строительством и последующей эксплуатацией двух новых грузопассажирских паромов в порту Балтийска, вторая — со строительством международного морского грузопассажирского терминала в Пионерском, благодаря которому регион сможет включиться в международную круизную сеть Балтийского моря [5]. Данные проекты реализуются с привлечением федеральных средств и входят в число стратегических приоритетов регионального развития.

В целом большая часть муниципальных образований предлагает достаточно ограниченный набор вариантов развития собственной приморской специализации. Чаще всего инициативы ограничиваются проектами выделения инвестиционных площадок под будущее строительство объектов водного транспорта и сопутствующей инфраструктуры, туристско-рекреационных элементов или эллинговых комплексов. Более масштабные преобразования прибрежных территорий в основном предлагаются региональными или федеральными органами власти, обладающими необходимыми ресурсами, в первую очередь финансовыми. Однако муниципальные стратегии и программы не имеют проектных инициатив, направленных на развитие нехарактерных для региона видов морской хозяйственной деятельности (аквакультура, мариккультура, ветроэнергетика, добыча природных ресурсов, дампинг ила и сапропели для производства минеральных удобрений и пр.). Данные проекты активно реализуются в других странах Балтийского моря, имеющих схожие природные условия и ресурсы. Такие проекты могут внести значительный вклад в развитие муниципального образования, создать дополнительные рабочие места и, соответственно, принести дополнительный доход в бюджет. Кроме того, рост обеспечения региона собственной продукцией и расширение ресурсных возможностей позволит повысить устойчивость региональной экономики и экономической безопасности системы.



Заключение

Для Калининградской области приморское географическое положение является значимым ресурсом социально-экономического развития. Однако основные приморские виды экономической деятельности региона сформировались и активно развивались в советский период. В современной модели социально-экономического развития региона приморское положение обеспечило формирование экспортных и импортозамещающих отраслей, пользующихся морским транспортом как наиболее удобным способом обеспечения своей деятельности (приморское положение как фактор территориальной локализации хозяйствующих субъектов). Вместе с тем особенности береговой линии региона, характеризующиеся наличием двух обширных трансграничных заливов, имеющих связь с морем, осложняют процесс делимитации приморских территорий Калининградской области. Можно выделить два принципиально разных вида приморских территорий в границах региона. Первая из них, хозяйственно освоенная, включает в себя территории, имеющие выход к морю и смешанный тип берега (расположенные на побережье Калининградского залива вдоль морского канала). Вторая, наоборот, хозяйственно освоена слабо и включает в себя территории, имеющие выход к заливам.

Анализ стратегий и инвестиционных предложений приморских муниципальных образований региона, актуальной информации их официальных сайтов, а также федеральных и международных проектов позволил сделать вывод об ограниченности предлагаемых муниципалитетами проектов по развитию собственной приморской специализации. В основном это предложения по развитию туристско-рекреационной отрасли и инфраструктуры для обеспечения роста турпотоков: выделение инвестиционных площадок под будущее строительство объектов водного транспорта и сопутствующей инфраструктуры, туристско-рекреационных элементов или эллинговых комплексов. Масштабные проекты, способные существенным образом усилить морскую специализацию региона, инициируются региональными или федеральными органами власти, обладающими необходимыми финансовыми ресурсами.

Вместе с тем «приморский фактор» в развитии Калининградской области может быть усилен не только через реализацию федеральных программ, но и посредством трансграничного (в контексте хозяйственного освоения акватории заливов) и международного (в масштабе стран Балтийского моря) сотрудничества региона. Еще одним инструментом повышения приморской специализации региона может стать более активное вовлечение региона в евразийские интеграционные процессы в первую очередь в рамках реализации китайской инициативы «Один пояс — один путь», способной обеспечить повышение транзитной специализации региона, в том числе через усиление роли регионального портового комплекса.

Статья подготовлена при финансовой поддержке гранта РФФИ № 18-05-00083 «"Приморский фактор" конкурентного потенциала российского региона-эксклава: стратегии и механизмы реализации в условиях геополитической и геоэкономической турбулентности».



Список литературы

1. Бакланов П. Я. Приморские регионы: географические и социально-экономические проблемы развития. Владивосток, 1987.
2. Гогоберидзе Г. Г. Проблематика национальной морской политики и трехуровневая модель управления прибрежной зоной Российской Федерации // Вестник Чувацкого университета. 2005. №3. С. 89–100.
3. Гогоберидзе Г. Г., Домнина А. Ю. Возможные конфликты между видами морской деятельности в акваториях российской части юго-восточной Балтики и разработка рекомендаций по их предотвращению // Ученые записки Российского государственного гидрометеорологического университета. 2010. №12. С. 132–151.
4. Гуменюк И. С., Осмоловская Л. Г. Международное сотрудничество как фактор развития эксклавного региона – Калининградской области // Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы: матер. Всерос. науч.-практ. конф. Институт географии РАН. 2016. С. 73–83.
5. Гуменюк И. С., Студжиницки Т. Транспортные связи и перспективы их развития между приграничными воеводствами Республики Польша и Калининградской областью Российской Федерации // Балтийский регион. 2018. Т. 10, №2. С. 114–132.
6. Гуменюк И. С., Шванковска Б., Сташкевич А., Кушевски В., Коба Р. Калининградский/Вислинский залив и окружающие территории в планах территориального развития Калининградской области // Пространственное планирование как инструмент координации развития портов и гаваней Калининградско-Вислинского залива. Калининград, 2015. С. 52–62.
7. Дружинин А. Г. Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // Балтийский регион. 2016. Т. 8, №2. С. 85–100.
8. Дружинин А. Г. Талассоаттрактивность населения в современной России: общественно-географическая экспликация // Балтийский регион. 2017. Т. 9, №2. С. 28–43. doi: 10.5922/2074-9848-2017-2-2.
9. Дружинин А. Г., Гонтарь Н. В., Сухинин С. А. «Приморский фактор» в современной центрo-периферийной структуре Ростовской области: специфика проявления и учет в системе управления // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки СКАГС. 2015. №4. С. 33–39.
10. Дружинин А. Г., Лачининский С. С. «Приморский фактор» в социально-экономическом развитии территории (на материалах Кингисеппского района Ленинградской области) // Ленинградская земля: краеведческий альманах. СПб., 2018. С. 212–225.
11. Кропинова Е. Г. Трансграничный туристско-рекреационный регион мезоуровня Юго-Восточная Балтика // Трансграничные туристско-рекреационные регионы на Балтике. Калининград, 2016. С. 126–166.
12. Лавров С. Б. Портово-промышленные комплексы в проблеме взаимоотношений общества и природной среды океана и региональное развитие приморских районов // Вопросы географии океана: тез. докл. I Всесоюз. конф. Калининград, 1983. С. 25–32.
13. Моделирование региональной системы долгосрочной устойчивости Калининградской области: монография / под ред. К. Ю. Волошенко, К. К. Гимбицкого, А. Л. Кузнецовой, Г. М. Федорова. Калининград, 2015.
14. Покишишевский В. В. Теоретические аспекты притяжения расселения к морским побережьям и опыт количественной оценки этого притяжения // Известия Всесоюзного географического общества. 1975. Т. 107, №1. С. 29–35.
15. Сальников С. С. Экономическая география океана – новое перспективное направление экономической и социальной географии // Советская география. Л., 1984. С. 231–242.



16. Федоров Г. М. Калининградская область среди приграничных приморских субъектов России // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2018. №2. С. 5–20.
17. Федоров Г. М. Калининградская область: приграничное приморское положение как географический фактор развития экономики // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2018. №4. С. 5–17.
18. Федоров Г. М. Приморские субъекты Российской Федерации как особый тип приграничных регионов // Социально-экономическая география: история, теория, методы, практика : сб. науч. ст. Смоленск, 2016. С. 364–369.
19. Федоров Г. М. Социально-экономическое развитие Калининградской области : учеб. пособие. Калининград, 2011.
20. Федоров Г. М., Кузнецова Т. Ю., Разумовский В. М. Влияние близости моря на развитие экономики и расселения Калининградской области // Известия Русского географического общества. 2017. Т. 149, №3. С. 15–31.
21. Федоров Г. М., Михайлов А. С., Кузнецова Т. Ю. Влияние моря на развитие экономики и расселения стран Балтийского региона // Балтийский регион. 2017. Т. 9, №2. С. 7–27.
22. Федоров Г. М., Разумовский В. М., Кузнецова Т. Ю., Гуменюк Л. Г. Размещение и динамика численности населения приморских городов на Балтике // Известия Русского географического общества. 2017. Т. 149, №6. С. 14–24.
23. Mikhailov A. S., Mikhailova A. A., Kuznetsova T. Y. Coastalization effect and spatial divergence: segregation of European regions // Ocean & Coastal Management. 2018. Vol. 161. P. 57–65.

Об авторах

Иван Сергеевич Гуменюк — канд. геогр. наук, доц., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.
E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

Лидия Геннадьевна Гуменюк — канд. геогр. наук, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.
E-mail: LOsmolovskaya@kantiana.ru

Николай Сергеевич Белов — канд. геогр. наук, доц., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.
E-mail: belovns@gmail.com

The authors

Dr Ivan S. Gumenyuk, Associate Professor, Department of Geography, Nature Management, and Spatial Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.
E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

Dr Lidia G. Gumenyuk, Assistant to the Director of the Institute of Nature Management, Territorial Development and Urban Construction, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.
E-mail: LOsmolovskaya@kantiana.ru

Dr Nikolai S. Belov, Associate Professor, Department of Geography, Nature Management, and Spatial Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.
E-mail: belovns@gmail.com