

УДК 314:911:332.1

## ЭВОЛЮЦИЯ ПРОЦЕССОВ УРБАНИЗАЦИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ

Е.О. Колбина, С.Н. Найден

*Колбина Екатерина Олеговна* – кандидат экономических наук, научный сотрудник. Институт экономических исследований ДВО РАН, ул. Тихоокеанская, 153, Хабаровск, Россия, 680042. E-mail: skripnikk@gmail.com.

*Найден Светлана Николаевна* – доктор экономических наук, доцент, заведующая отделом. Институт экономических исследований ДВО РАН, ул. Тихоокеанская, 153, Хабаровск, Россия, 680042. E-mail: nayden@ecrin.ru.

В статье исследуются процессы урбанизации, происходящие в результате миграций между городами различного ранга. В качестве теоретического бэкграунда в работе рассмотрены классические теории размещения, подходы новой экономической географии, теории стадийной и дифференциальной урбанизации, а также принципы расселения в условиях плановой экономики. Показано, что формирование и эволюция городов могут определяться не только рыночными и инфраструктурными факторами, но и пространственными особенностями уже сложившейся системы расселения. В качестве примера в работе рассматривается система расселения Дальнего Востока с более детальным анализом эволюции городов одного из его регионов – Хабаровского края. Анализ проведен в терминах теории дифференциальной урбанизации. Показано, что урбанизационные процессы на Дальнем Востоке, в условиях значительной дифференциации пространства и неоднородности концентрации населения, продолжают разворачиваться на стадии доминирования крупных городов.

*Урбанизация, эволюция, города, миграция, размещение населения, система расселения, теории урбанизации, Дальний Восток, Хабаровский край.*

### ВВЕДЕНИЕ

Урбанизация<sup>1</sup> – перераспределение населения из сельской местности в пользу городов посредством миграции – с середины XX в. стала характерным явлением, протекающим с той или иной скоростью во всех государствах мира, которая к 1970-м гг. в развитых странах (Западной Европы и США) достигла своего максимума при доле городского населения в 75%, в то время

---

© Колбина Е.О., Найден С.Н., 2013

Статья подготовлена при поддержке гранта РГНФ №13-12-27003.

<sup>1</sup> Под урбанизацией в статье понимается рост числа городов и доли городского населения, а также распространение городских принципов организации социальной жизни [3, с. 306].

как в развивающихся странах этот процесс только начался и продолжает активно разворачиваться [25, с. 71–72].

Урбанизация в России в условиях политических и экономических шоков первой половины, направленных миграций и массовых перемещений населения второй половины XX в., финансовых и производственных кризисов начала XXI в. представляет значительный исследовательский интерес с точки зрения соответствия реально происходящих процессов теоретическим концепциям, общемировым тенденциям, этапам и стадиям эволюции урбанизации.

Если исследования современных процессов урбанизации европейской части России представлены достаточно широко [17; 25; 26; 30], Восточной Сибири – уже появляются [11; 12; 29], то изучение этого явления на Дальнем Востоке находится за рамками анализа, хотя в период плановой экономики проблемам дальневосточных городов уделялось достаточно внимания [1; 18; 28; 34]. Актуальность таких исследований в настоящее время обусловлена сменой условий функционирования экономики, государственными приоритетами в сфере миграционной политики, особенностями освоения и заселения на разных этапах социально-экономического развития.

Учитывая, что общепризнанной особенностью дальневосточной миграции последние 20 лет считается «западный дрейф», объемы которого действительно значительны (табл. 1), миграции, которые происходят внутри Дальнего Востока и их влияние на изменение пространственного размещения населения, остаются за рамками исследований.

Таблица 1

**Миграционное сальдо межрегиональной миграции в разрезе макрорегионов России в 1991–2010 гг., тыс. чел.**

Годы	Европейская часть*	Урал		Сибирь		Дальний Восток в обмене со всеми макрорегионами
		в обмене с европейской частью	в обмене с Сибирью и Дальним Востоком	в обмене с европейской частью и Уралом	в обмене с Дальним Востоком	
1991–1995	514,2	–94,6	30,1	–130,4	63,8	–383,1
1996–2000	415,2	–47,5	38,2	–164,2	45,0	–286,7
2001–2005	274,1	–37,1	23,9	–139,9	6,3	–127,3
2006–2011	477,8	–55,1	29,3	–194,7	17,3	–158,6
1991–2011	1604,7	–234,3	121,5	–629,2	132,4	–955,7

*Примечание:* \* Центральный, Северо-Западный, Южный, Приволжский, Северо-Кавказский федеральные округа.

*Источники:* рассчитано по: [5; 31, с. 51].

Вместе с тем, перспективы развития городов во многом определяют и перспективы развития всего Дальнего Востока, которое в силу объективных пространственно-географических факторов должно и будет опираться на совокупность экономических центров [35, с. 671–675], элементами которой являются населенные пункты разного ранга.

Определенные представления о вариантах дальнейшей эволюции дальневосточных городов могут дать теории урбанизации. Однако, учитывая особенности Дальнего Востока (значительная убыль населения, исчерпание сельского миграционного потенциала, а также исторически сложившаяся разреженность элементов системы расселения, в основе которой не только естественно сформировавшиеся поселения, но и города в районах нового освоения, заложенные в рамках плановой модели экономики), возникает вопрос о том, насколько реально происходящие процессы укладываются в теоретические концепции.

## УРБАНИЗАЦИЯ: ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ БЭКГРАУНД

С момента появления первых теорий размещения городам отводится важная роль в социально-экономическом развитии территории. При этом с течением времени сами города, как и подходы к определению их функциональности, заметно эволюционировали: от «города-места» концентрации населения и единственного рынка сбыта И. фон Тюнена [2, с. 569], «городов-районов» О. Боуштедта [36, с. 83–85], включающих ядро, пригородную, окрестную и периферийную зоны, «городов-полей» Дж. Фридмана и Дж. Миллера, объединяющих «города-районы», до, наконец, «систем городов» [40, с. 122, 127–131], представляющих собой группировки взаимосвязанных поселений различного ранга.

В настоящее время общей теории, которая бы описывала эволюцию урбанизации, и причины, ее обуславливающие, нет. Тем не менее, существует ряд теорий, рассматривающих этот процесс в разных аспектах. Во-первых, существуют теории, которые описывают формирование городов с точки зрения влияния рыночных условий, определяющих концентрацию населения и бизнеса в пространстве (например, подходы новой экономической географии). Во-вторых, есть концепции, которые рассматривают этапы развития городов во времени, исследуя изменения в направлениях миграции населения и подробно не останавливаясь на факторах, запускающих эти процессы (теории стадийной и дифференциальной урбанизации). В-третьих, процессы урбанизации могут формироваться под воздействием внеэкономических факторов, например, в теории плановой экономики. Однако в основе всех этих концепций заложены идеи классических теорий размещения.

**Классические теории размещения.** Еще в работе И. фон Тюнена место концентрации населения совпадало с единственным рынком сбыта, находящимся в «центральной городе». В теории В. Кристаллера миграция из села в город объяснялась потребностью сельских жителей пользоваться благами «центрального места» более высокого ранга, т. е. населенного пункта большего размера и способного предоставить более широкий набор социально-экономических благ. В модели А. Вебера на базе сопоставления величины издержек на транспортировку и труд показана целесообразность отклонения размещения промышленного производства от центров добычи к центрам концентрации рабочей силы и потребителей, т. е. впервые рассмотрены условия и причины агломерационных процессов [2, с. 569–579].

В теории А. Лёша оптимизирована система совместного размещения населения и производства через уменьшение протяженности транспортных сетей и, как следствие, сокращение издержек на перемещение факторов производства, готовой продукции и строительство дорог [19, с. 96–98]. Разбросанную в пространстве «кристаллеровскую» сеть многочисленных центров потребления и торговых зон производителей А. Лёш систематизировал так, чтобы большее количество центров потребления и производства совпадало. Тогда ни одно поселение не было бы лишено доступа к любому благу, так как находилось бы в пределах торговой зоны каждого товара. В результате, если в модели В. Кристаллера населению для удовлетворения своих потребностей приходилось бы совершать миграции, то в схеме А. Лёша оно могло получить любое благо в пределах одного района без перемещения в другой (это касается не только товаров и услуг, но и занятости). Производитель, в свою очередь, имел бы возможность продать любой товар (в том числе получить рабочую силу), не покидая границ своего местоположения. Таким образом, экономический смысл появления территорий с плотным заселением и высокой концентрацией производства заключается в оптимизации пространственной доступности рынков.

**Подходы новой экономической географии.** Новая экономическая география, которая в настоящее время выступает «мейнстримом» в исследованиях размещения факторов производства, по сути, объясняет условия становления и развития городов в тех же терминах, с той лишь разницей, что агломерационные и урбанизационные процессы здесь рассматриваются параллельно [43]. Как отмечал американский географ Ч. Харрис, район, численность населения которого изначально выше, обладает более высоким «рыночным потенциалом», что приводит к концентрации бизнеса [46]. Данный факт, как далее рассуждает П. Кругман, дает возможность производителям получать лучший доступ к рынкам (труда, капитала, информации, инфраструктуры и т. п.) и оптимизировать свою деятельность за счет экономии на масштабе [49, с. 166–167]. В

случае низких транспортных затрат рынок сбыта еще более увеличится и выйдет за пределы своей территории. Это позволяет фирмам поддерживать более высокий уровень заработной платы, чем в районах с меньшей численностью населения, за счет роста продаж и, соответственно, прибыли. Кроме того, покупательная способность здесь будет выше вследствие более широкого доступа к товарам и услугам. В результате район продолжит привлекать население и будет развиваться более быстрыми темпами.

Такая взаимообусловленность пространственного размещения фирм и потребителей, как показывает в своих работах М. Фуджита, является основой агломерационных процессов, формирующих города и городские системы [42, с. 134–137]. Базовым фактором существования таких систем М. Фуджита определяет преимущества кооперации производства в одном месте, которые могут зависеть от ресурсных, транспортных, коммуникационных или технологических преимуществ одного района над другим. Это, в свою очередь, обеспечивает населению большую полезность от проживания в крупном городе и способствует миграции в его направлении.

Э. Хэлпмэн рассматривает принципы пространственного размещения населения не только в свете транспортных затрат и начального уровня заселенности, но и с точки зрения потребительских предпочтений, а также сравнительной полезности от проживания на той или иной территории. Э. Хэлпмэн, в противовес П. Кругману, показывает, что агломерационные процессы могут быть тем сильнее, чем выше транспортные издержки, если для индивида предпочтительнее доступ к дифференцированному рынку более заселенных районов, чем доступ к дешевому жилью в районах с низкой плотностью населения и меньшей вариабельностью торгуемых товаров [47, с. 8–13]. В то же время отсутствие высоких транспортных издержек обеспечивает доступ к любому товару в любом месте, поэтому часть населения из плотно заселенного района предпочтет переместиться в менее заселенный для экономии расходов на жилье. Таким образом, Э. Хэлпмэн отмечает, что различия в потребностях людей и уровнях эластичности замещения товаров обуславливают несколько вариантов равновесного размещения населения в пространстве при одинаковых экономических условиях. В определенной мере данный подход перекликается с работами социологов, объясняющих миграции из мегаполисов в пригороды, малые города и обратно с позиций возрастных циклов и различных поведенческих схем [41; 51].

**Теория дифференциальной урбанизации.** Теорией, описывающей урбанизацию с позиции общих закономерностей ее эволюции, является теория дифференциальной урбанизации, которая базируется на теории стадийной урбанизации. В их основе заложен принцип последовательной смены определенных этапов, в рамках которых происходит чередование доминирования

населенных пунктов разного ранга, которое определяется направлениями и объемами миграций.

Критерием ранжирования городов является численность населения, которая исследователями часто рассматривается в качестве комплексного показателя уровня социально-экономического развития поселения [14, с. 440–444; 50, с. 50]. Границы интервалов этого критерия на разных исторических отрезках, конечно, не могут быть одинаковыми, т. к. размеры городов зависят от общемировой численности населения, уровня развития транспорта, технологий и т. п. факторов [44, с. 166–167].

Основатель теории классической стадийной урбанизации Дж. Джибс [45, с. 119–129] выделяет пять этапов, в рамках которых развивается данный процесс. На первом этапе появление особой общественной прослойки мастеровых, торговцев, государственных служащих обусловило появление городского населения, предъявляющего спрос на часть произведенной крестьянами продукции в обмен на свои товары или услуги [48]. Рост продуктивности сельского хозяйства, в свою очередь, поддержал существование не только сельских, но и городских жителей, концентрация которых определяла место удобного и выгодного обмена товаров и услуг. На втором этапе развитие транспортной сети и транспортных технологий обеспечило доставку большего объема сельскохозяйственных излишков на рынки, т. е. в города, что повысило качество городской жизни и стимулировало миграцию из сельской местности. Далее, на третьем этапе прирост городского населения начинает опережать прирост сельского не только за счет миграции, но и вследствие естественного прироста, т. к. село покидает в основном молодежь в репродуктивном возрасте. В результате к четвертому этапу миграционный потенциал сел резко снижается и обслуживающие их небольшие города теряют часть своих функций, что стимулирует миграции из них в крупные центры, которые продолжают расти. Данная стадия продлится до тех пор, пока дальнейшее развитие транспортной сети и технологий не запустит обратный процесс – деконцентрации, т. е. отток населения из больших городов в малые и пригород, в которых оно сможет получать тот же уровень доступа к рынкам, что и в большом городе.

Классическая теория Дж. Джибса не описывает одновременное развитие городов разных размеров, которое определяется миграцией населения между ними. Когда в развитых странах в середине 1970-х гг. наметились первые признаки деконцентрации населения крупных городов, достигнувших максимума своего роста, появилась теория дифференциальной урбанизации, в которой процесс урбанизации представлен переходом моноцентрической системы расселения с доминированием крупного города к полицентрической системе, посредством непрерывных миграций между городами различного ранга [44, с. 160–164].

В общем виде концепция дифференциальной урбанизации включает три стадии (рис. 1). Первая (наиболее продолжительная) предполагает доминирование крупного города (одного или нескольких, в зависимости от объекта анализа), который изначально обладает высоким агломерационным потенциалом, обуславливающим концентрацию фирм и потребителей в его границах. Данная стадия начинается с быстрого роста крупного города, который аккумулирует основную часть всех мигрантов (меж- и внутрирегиональных). Далее крупный город достигает максимума своих размеров; в пределах его влияния начинаются субурбанизационные процессы и формируется пригородное пространство. В результате складывается моноцентрическая система с многочисленными взаимосвязанными поселениями, тяготеющими к крупному городу, которая в общей системе расселения будет доминировать экономически и пространственно. К концу первой стадии сформировавшаяся система с доминирующим крупным городом уже не успевает адаптироваться к наплыву мигрантов. В результате во время второй стадии средние города также начинают получать свою долю миграционного прироста, притом, что крупный город все еще продолжает расти. Формируется более сложная система расселения – полицентрическая, предполагающая помимо крупного города еще несколько центров тяготения меньшего масштаба. На третьей стадии высокая концентрация населения в крупном и средних городах приводит к росту ренты и удорожанию проживания [15, с. 129–130], что стимулирует миграционный отток из них в малые города.



Рис. 1. Стадии урбанизационных процессов в рамках теории дифференциальной урбанизации

Источник: [44, с. 165].

Конец третьей стадии, как показано на рисунке 1, завершает первый цикл процесса урбанизации, в результате которого формируется достаточно устойчивая полицентрическая городская система, включающая элементы различного ранга, рассредоточенные в пространстве. Предполагается, что последующие циклы будут протекать в рамках тех же стадий, однако с меньшей интенсивностью миграций, что обусловлено сокращением пространственных различий и, как следствие, снижением миграционной мотивации населения.

Таким образом, в теориях стадийной и дифференциальной урбанизации миграции определяют характер и скорость урбанизационных процессов. Однако само по себе механическое движение населения в них также рассматривается как следствие определенных факторов. Дж. Джибс в качестве определяющих факторов рассматривал формирование товарного рынка, а также уровень развития инфраструктуры. По сути, эти же причины являются базовыми и в классических теориях размещения, и в современных работах в рамках идей новой экономической географии.

**Теория плановой экономики.** Особого внимания заслуживают процессы урбанизации, обусловленные внеэкономическими факторами. Например, в рамках теории плановой экономики города являются базовым элементом промышленной системы, а стимулируемые государством миграции обеспечивают ее потребности в рабочей силе [16, с. 122–127; 39, с. 266]. В идеале формируется единая система расселения, обусловленная территориальной организацией экономики, с четкой дифференциацией поселений по размеру, функциям, уровню развития социальной инфраструктуры, при которой условие концентрации потребителей, производителей и инфраструктуры в одном месте могло не соблюдаться. Поэтому формирование городов разного ранга и размера в рамках такого подхода может происходить одновременно, а не последовательно [36, с. 93], как в теории дифференциальной урбанизации.

Современная система расселения России, пространственная конфигурация и размер ее элементов во многом определялись принципами плановой экономики. Переход к рыночной модели и последовавшие за этим социально-экономические и пространственные трансформации дали толчок меж- и внутрирегиональным миграциям, направление которых в настоящее время определяет эволюцию российских городов, которую можно рассматривать в рамках теории дифференциальной урбанизации [25, с. 71–86].

## СИСТЕМА РАССЕЛЕНИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Современные процессы урбанизации, которые происходят на Дальнем Востоке России, во многом определяются условиями и характеристиками исторически сложившейся здесь системы расселения, которая определялась

государственными приоритетами в отношении данной территории. Обеспечение геополитических и военно-стратегических целей обусловило формирование военных поселений, из которых впоследствии в результате массовых переселений в рамках колонизации выросли первые значимые города: Благовещенск, Владивосток, Николаевск-на-Амуре, Хабаровск [13, с. 159], а также транспортно и экономически связанные с ними более мелкие поселения. В городах концентрировались население, производство (мукомольное, пивоваренное, винодельческое, маслобойное, судоремонтное, строительных материалов и т. д.), торговля (продуктами сельского хозяйства, промышленности и промыслов), формировались базы снабжения и пункты вербовки рабочей силы для удаленных предприятий.

В условиях проводимой политики промышленной индустриализации и укрепления обороноспособности страны был сформирован совершенно новый каркас расселения, в результате чего появились различные по размеру и функциям поселения, рассредоточенные по территории Дальнего Востока, особенно в зоне севера<sup>1</sup>, численность которых поддерживалась стимулируемыми государством миграциями. К началу 1990-х гг. в населенных пунктах зоны севера, занимающей 95% площади Дальнего Востока, проживало более 40% численности<sup>2</sup>. При этом пространственное размещение данных поселений характеризовалось высокой степенью фрагментарности, а также низким уровнем взаимодействия с экономическими центрами более освоенной и заселенной южной зоны [35, с. 682–684], что во многом определялось их монофункциональностью, а также фактической неразвитостью транспортной инфраструктуры севера (рис. 2). Несмотря на меры государственного стимулирования привлечения мигрантов в районы нового освоения, развитая южная зона, площадь которой составляет всего 5% территории Дальнего Востока, продолжала оставаться местом концентрации основного населения.

Переход к рыночной экономике для Дальнего Востока стал причиной разрушения межотраслевых и межрегиональных производственных связей, что в период 1990-х гг. привело к резкому сокращению спроса на промышленную продукцию, ухудшению социально-экономической ситуации, снижению уровня жизни во всех населенных пунктах и ликвидации некоторых из них. Только в одной Якутии в 1990–2000-х гг. исчезло не менее 40 поселений по причинам трудностей снабжения, дороговизны поддержания инфраструктуры или реструктуризации отрасли. Все это стимулировало устойчивые мигра-

<sup>1</sup> Существует несколько примеров зонирования Дальнего Востока. В данном случае под зонами севера и юга понимаются территории, выделенные в рамках макроэкономического зонирования, в основу которого заложены не административные границы субъектов РФ, а совокупность параметров, описывающих взаимообусловленность природных и экономических характеристик различных зон Дальнего Востока [4].

<sup>2</sup> Рассчитано по: [6; 7; 8].

ции населения Дальнего Востока не только на запад страны, но и в пределах макрорегиона: с его северных территорий в южные, из сельской местности — в города. В результате в период с 1989—2010 гг. северные территории потеряли более 1,1 млн чел., или 33% своей численности, а концентрация населения в региональных центрах Дальнего Востока выросла с 29 до 35%<sup>1</sup>.

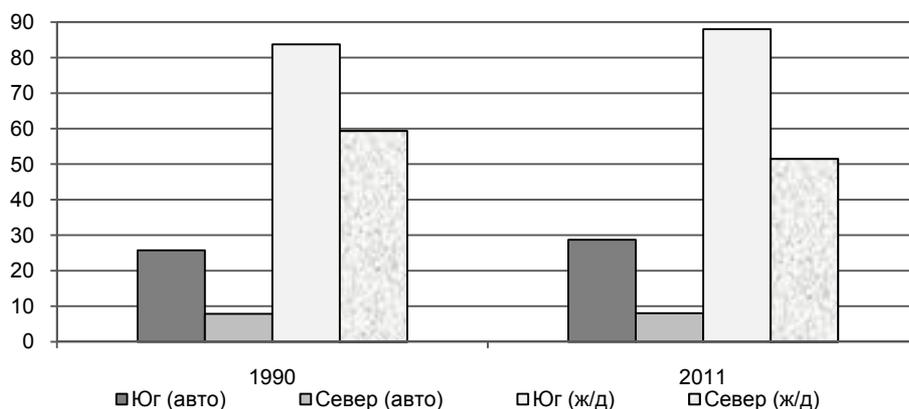


Рис. 2. Плотность дорог общего пользования (авто — км на 1 тыс. км<sup>2</sup> территории; ж/д — км на 10 тыс. км<sup>2</sup> территории)<sup>2</sup>

Источник: рассчитано по [32].

В настоящее время доля городского населения<sup>3</sup> Дальнего Востока, фиксируемая статистикой, составляет 75% [32]. Формально к горожанам относятся жители населенных пунктов, имеющих административный статус города или поселка городского типа. Однако не все городские поселения являются таковыми по параметрам численности или социально-экономическим характеристикам. На Дальнем Востоке в 50 из 66 городов проживает менее 15 тыс. чел.: в 16 из них — менее 10 тыс., в 6 — менее 5 тыс. чел.<sup>4</sup> [33]. Поэтому в работах, посвященных процессам урбанизации, группировки городов часто не соответствуют официально принятым классификациям.

В данном исследовании к крупным (большим) отнесены города с численностью более 250 тыс. чел.; к средним — с численностью от 50 до 250 тыс. чел.; соответственно к малым — с численностью менее 50 тыс. чел.

<sup>1</sup> Рассчитано по: [6; 7; 8; 9; 10].

<sup>2</sup> Из-за отсутствия районной статистики по данным показателям к северным территориям отнесены регионы: Чукотский автономный округ, Камчатский край, Магаданская и Сахалинская области, Республика Саха (Якутия).

<sup>3</sup> Население, проживающее в городах или поселках городского типа, имеющих соответствующий административный статус.

<sup>4</sup> Что не соответствует численности населения даже поселка городского типа.

[25, с. 75]. Так как в настоящее время в России не существует формального минимума для присвоения населенному пункту статуса города<sup>1</sup>, нижней границей для малого города взято значение в 12 тыс. чел., которое было принято в период плановой экономики [28, с. 36].

Таким образом, на Дальнем Востоке только 40 городов соответствуют выделенным критериям (табл. 2, рис. 3), а реально городским можно считать только 63% населения макрорегиона.



Рис. 3. Пространственное размещение малых, средних и крупных городов Дальнего Востока<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Данный вопрос решается на уровне субъектов РФ.

<sup>2</sup> Карта составлена В.Д. Хижняком, научным сотрудником лаборатории экономической картографии Института экономических исследований ДВО РАН.

Таблица 2

**Группировка городов Дальнего Востока  
по критериям теории дифференциальной урбанизации**

Регион	Число населенных пунктов, имеющих формальный статус города	Города, соответствующие критериям теории дифференциальной урбанизации			Доля городского населения региона, % (статистическая/расчетная)
		малые	средние	крупные	
Республика Саха (Якутия)	13	Мирный Алдан Ленск Удачный	Нерюнгри	Якутск	64/44
Камчатский край	3	Вилючинск Елизово	Петропавловск-Камчатский		77/75
Приморский край	12	Б. Камень Дальнегорск Дальнереченск Лесозаводск Партизанск Спасск-Дальний Фокино	Арсеньев Артем Находка Уссурийск	Владивосток	76/70
Хабаровский край	7	Амурск Бикин Николаевск-на-Амуре Советская Гавань	Комсомольск-на-Амуре	Хабаровск	81/76
Амурская область	9	Зея Свободный Тында Шимановск	Благовещенск		67/53
Магаданская область	2		Магадан		95/61
Сахалинская область	15	Корсаков Оха Поронайск Холмск	Южно-Сахалинск		80/57
Еврейская автономная область	2		Биробиджан		67/43
Чукотский автономный округ	3	Анадырь			64/25
Всего по округу	66	25	11	3	75/63

*Примечания:* в расчетной доле городского населения учитывались населенные пункты, соответствующие выделенным критериям.

*Источники:* [6; 7; 8; 9; 10; 33].

Основной характеристикой малых городов Дальнего Востока является небольшой набор социально-экономических функций. Северные города этой группы отличаются сравнительно невысокой транспортной доступностью, часто являются монофункциональными, фокусируясь на добывающих видах деятельности, отраслях местного значения или выполнении административных задач. Малые города южной зоны, как правило, имеют более развитую социальную инфраструктуру, располагаются в непосредственной близости от основных транспортных коридоров и более крупных городов, имеют несколько отраслей специализации, среди которых можно выделить транспортную, пищевую, лесную, обрабатывающую, добывающую.

Группа средних городов включает региональные центры (в основном северные), промышленные города (например, г. Комсомольск-на-Амуре в Хабаровском крае) или города, расположенные вблизи региональных центров и использующие их инфраструктурный потенциал (например, г. Артем в пригородной зоне Владивостока). Важным фактором развития таких городов является обрабатывающая промышленность, топливная, электроэнергетика и торговля. Значительная концентрация населения в границах этих городов обуславливает развитие пищевой промышленности, строительства и производства строительных материалов. Все южные города данной группы отличаются от северных хорошей транспортной доступностью и более диверсифицированной экономикой.

Крупные города Дальнего Востока – это три региональных центра, два из которых расположены в южной зоне (Владивосток и Хабаровск), один – в северной (Якутск). Владивосток и Хабаровск характеризуются высокой дифференциацией выполняемых ими функций, являются транспортно-логистическими узлами, центрами концентрации экономической активности, социальной, культурной и образовательной деятельности. Якутск в данной группе стоит особняком, т. к. в силу своего расположения, транспортных и природных особенностей он находится в гораздо менее заселенном и освоенном пространстве. Однако в своей зоне он является, безусловно, доминирующим городом, в котором располагается административный аппарат всех добывающих предприятий Якутии.

Таким образом, ввиду значительной дифференциации по степени освоенности территории, плотности расселения и транспортной сети городская система Дальнего Востока является крайне неоднородной с точки зрения пространственного размещения ее элементов, их транспортной доступности, демографического, социального и экономического потенциала развития.

В качестве примера процессов урбанизации, происходящих на Дальнем Востоке, можно рассматривать эволюцию городов Хабаровского края, выбор которого обусловлен тем, что его по многим параметрам можно считать «модельным» регионом Дальнего Востока. Во-первых, территория Хабаровского края начала осваиваться одной из первых, пройдя колонизацию конца XIX –

начала XX в., индустриальное развитие советского периода и современные экономические трансформации. В настоящий момент территория края относится как к южной, так и к северной зоне; в регионе преобладает постоянное население; система расселения сформирована и достаточно устойчива во времени.

Во-вторых, характер сложившейся системы городов края достаточно хорошо соответствует пространственной конфигурации и социально-экономическим характеристикам элементов системы городов Дальнего Востока. Более 75% населения Хабаровского края проживает в городах разных размеров и рангов<sup>1</sup>. Здесь явно прослеживается «осевое» размещение поселений вдоль основных транспортных магистралей, что обеспечивает возможность тесных социально-экономических взаимодействий. Концентрация городов в Хабаровском крае, по сравнению с Приморским, невысокая, при этом районы южной зоны заселены достаточно плотно, северной — разреженно. Так же как и в целом для Дальнего Востока, для Хабаровского края в настоящее время характерно исчерпание миграционного потенциала села, поэтому значительная доля миграций внутри региона проходит по схемам «город — город». В силу того, что только теория дифференциальной урбанизации описывает эволюцию городов в пространстве и во времени, то ее можно рассматривать в качестве базы для анализа реальных процессов.

## ПРОЦЕССЫ УРБАНИЗАЦИИ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ

Процессы урбанизации в Хабаровском крае начались еще в середине XIX в., т. е. с момента его активного освоения. Одними из первых были заложены Николаевский пост и близлежащие поселения Нижнего Амура. Николаевск-на-Амуре, благодаря своему выгодному геополитическому и экономическому положению, уже в середине XIX в. стал важным морским портом и торгово-промышленным центром всего Дальнего Востока [28, с. 7]. В результате регулируемых государством миграций населения с запада страны в конце XIX в. по темпам роста населения он занимал первое место среди всех других поселений края. Если в 1854 г. его численность составляла 25 военнослужащих, то в 1857 г. в городе уже проживало 1,5 тыс. чел., а в 1864 г. — 4 тыс. Однако Николаевску-на-Амуре не суждено было стать доминирующим городом Хабаровского края. В 1871—1880 гг., в связи с переводом главной военно-морской базы во Владивосток, а областных учреждений — в Хабаровск, Николаевск-на-Амуре утратил свое административное и воен-

<sup>1</sup> Критерием отнесения города к крупному (большому), среднему и малому взята современная шкала ранжирования, применяемая в теории дифференциальной урбанизации. Несмотря на то, что численность населения городов края изменялась, однако их размеры относительно друг друга и функциональность оставались одинаковыми. Это позволяет предполагать, что в течение рассматриваемого периода их статус оставался неизменным.

ное значение. Это привело к перераспределению населения с севера края в Хабаровск и его окрестности, что к 1881 г. вдвое сократило численность жителей Николаевска-на-Амуре.

В конце XIX в. началась масштабная колонизация южной зоны Дальнего Востока. Несмотря на ее сельскохозяйственную направленность, население, прибывавшее на территорию современного Хабаровского края, практически сразу стало концентрироваться в городских центрах. К 1926 г. доля городского населения в крае достигала почти 50% (рис. 4), тогда как в целом для России того времени она не превышала 30%.

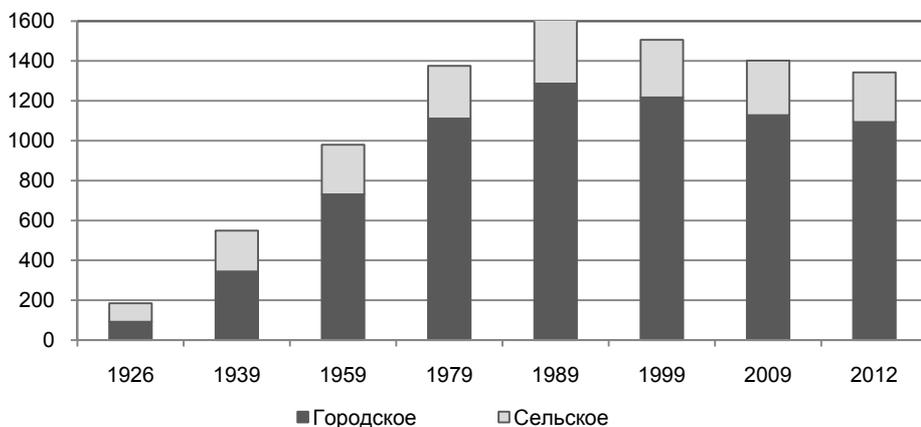


Рис. 4. Динамика городского и сельского населения Хабаровского края, тыс. чел.

Источники: здесь и далее в рисунках 5–7 рассчитано по: [20; 21; 23; 24; 28; 34; 37].

Высокий уровень урбанизации территории Хабаровского края, в отличие от заселявшихся в то же время территорий Амурской области и Приморского края, объяснялся следующими причинами. Во-первых, стратегические задачи обусловили создание здесь военных постов и административных центров, достаточно автономных и удаленных друг от друга. Во-вторых, пересечение транспортных путей на территории края способствовало развитию торгово-промышленной деятельности, что привело к быстрому становлению городов, располагавшихся вдоль этих магистралей.

Формирование крупного города (Хабаровска) в определенной мере связано с расположением в нем в 1884 г. областных учреждений Приамурского генерал-губернаторства. «Близость власти» способствовала тому, что здесь начали концентрироваться транспортные и торговые компании, основные пункты вербовки рабочих и строителей, базы снабжения приисковых районов. В результате вплоть до 1939 г. Хабаровск не имел конкурентов по приросту численности населения среди других городов (табл. 3, рис. 5).

Таблица 3

## Численность населения городов Хабаровского края, тыс. чел.

Год	Крупный город (Хабаровск)	Средний город (Комсомольск- на-Амуре)	Малые города			
			Николаевск- на-Амуре	Советская Гавань	Бикин	Амурск
1857	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0
1864	1,1	0,0	5,5	0,0	0,0	0,0
1913	52,0	0,0	5,3	0,0	1,1	0,0
1926	73,5	0,0	7,4	0,2	9,6	0,0
1932	89,5	6,0	13,0	6,7	12,8	0,0
1939	207,0	71,0	17,3	11,8	15,0	0,0
1959	322,7	177,0	30,9	37,4	19,0	3,5
1970	435,3	217,5	31,5	30,0	17,2	24,0
1980	544,8	273,5	34,3	30,6	17,4	43,6
1990	608,9	319,9	36,8	35,1	18,9	58,4
2000	609,4	291,6	31,4	30,9	18,1	52,3
2010	580,7	259,8	24,5	28,4	18,8	45,3
2013	593,6	258,0	21,4	26,6	16,6	41,7

Источники: рассчитано по: [20; 21; 23; 24; 28; 34; 37].



Рис. 5. Прирост численности населения в городах Хабаровского края, тыс. чел.

Индустриализация советского периода, активно развернувшаяся в 1930-е гг. [22, с. 153–156], обусловила появление нового промышленного города – Комсомольска-на-Амуре, который благодаря внешней для региона

миграции населения с запада страны менее чем за два года стал вторым по численности, обогнав Советскую Гавань и Николаевск-на-Амуре, существовавшие на тот момент уже более 70 лет. Набирающий промышленный вес средний город Комсомольск-на-Амуре, а также новые малые города, такие как Бикин и Амурск, которые образовались благодаря заложенным здесь промышленным предприятиям, начали оттягивать от Хабаровска мигрантов, прибывающих из центра России, и расти быстрыми темпами вплоть до 1970-х гг., пока миграционный приток с запада страны не сократился (*рис. 5*).

Можно предположить, что данное обстоятельство в рамках теории дифференциальной урбанизации соответствует переходу от первой стадии (доминирования крупного города) ко второй (росту средних и малых городов) (см. *рис. 1*). Однако, несмотря на формальные признаки перехода, в реальности малые города и средний город, даже учитывая более высокий уровень цены труда, продолжали отдавать Хабаровску свое население в силу более развитой инфраструктуры и сформировавшегося дифференцированного товарного рынка [1, с. 75; 18]. В результате прирост численности населения Хабаровска оказался выше, что сохранило его позицию доминирующего города, несмотря на то, что поток внешних мигрантов с Запада и достаточно высокий естественный прирост позволили среднему и малым городам, замещающая выбывающий контингент, не терять своей численности и расти одновременно с крупным городом вплоть до середины 1990-х гг. (см. *табл. 3; рис. 5*).

К началу кризисного 1990 г. миграционное сальдо Хабаровского края с регионами европейской части России и Сибири стало стабильно отрицательным. В результате уже к 1995 г. практически все городские и сельские населенные пункты (кроме крупного города) показали отрицательный прирост населения. Численность Хабаровска также во многом определялась внешними миграциями, однако в абсолютном выражении вплоть до начала 2000-х гг. она продолжала расти за счет миграции из населенных пунктов края и Дальнего Востока. За 1991–2012 гг. доля Хабаровска в общей численности населения края выросла с 38 до 44%: основная убыль населения произошла в среднем и малых городах, промышленная специализация которых не позволила им быстро приспособиться к новым условиям рыночной экономики и обеспечить прежний уровень занятости.

В настоящее время в Хабаровске формируется основной спрос на рабочую силу (48% всех занятых), концентрируется значительная доля оборота розничной торговли (63%) и практически весь массив строящегося в крае жилья (88,5%). Региональный центр продолжает аккумулировать большую часть миграционного потока: более 50% прибывающих из-за пределов региона и около 40% внутрирегиональных мигрантов. Таким образом, крупный город на фоне снижения значимости всех остальных населенных пун-

ктов края продолжает сохранять доминирующую позицию, что характерно для первой стадии процессов урбанизации (рис. 6). Косвенным доказательством этого также является наметившаяся в границах влияния крупного города субурбанизация, т. е. процесс быстрого социально-экономического развития пригородной зоны. Территория Хабаровского района, непосредственно примыкающая к Хабаровску, в последние годы имеет стабильный положительный миграционный баланс и сравнительно высокие темпы роста своей локальной экономики. В настоящее время население его пригорода (зона часовой доступности)<sup>1</sup> составляет 11% от численности регионального центра и 5% краевой численности [10; 27]. Прирост в сельских поселениях, непосредственно примыкающих к границе города, с 2006 по 2012 г. составил 6–7% даже в условиях стабильно низкой рождаемости и высокой смертности.

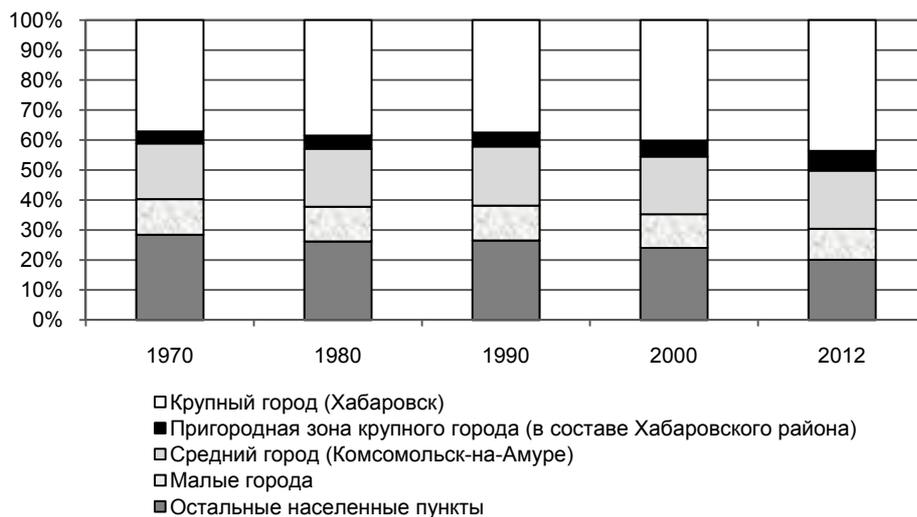


Рис. 6. Распределение численности населения Хабаровского края по населенным пунктам

Проведенный анализ свидетельствует, что, несмотря на регулируемые государством миграции, направленные на поддержание численности населения в промышленных малых и средних городах региона в период плановой экономики, а также массовый миграционный отток населения в период экономических трансформаций, реальные урбанизационные процессы Хабаровского края продолжали развиваться в рамках первой стадии с до-

<sup>1</sup> Единого подхода к временной границе пригородных зон нет. В данном случае взята величина, наиболее часто встречающаяся в исследованиях [38, с. 47–51].

минированием крупного города. Как показано на рисунке 7 (а, б), сальдо миграции Хабаровска, с некоторыми отступлениями от тренда, оставалось положительным, в то время как средний город и малые города в целом имеют отрицательное сальдо.

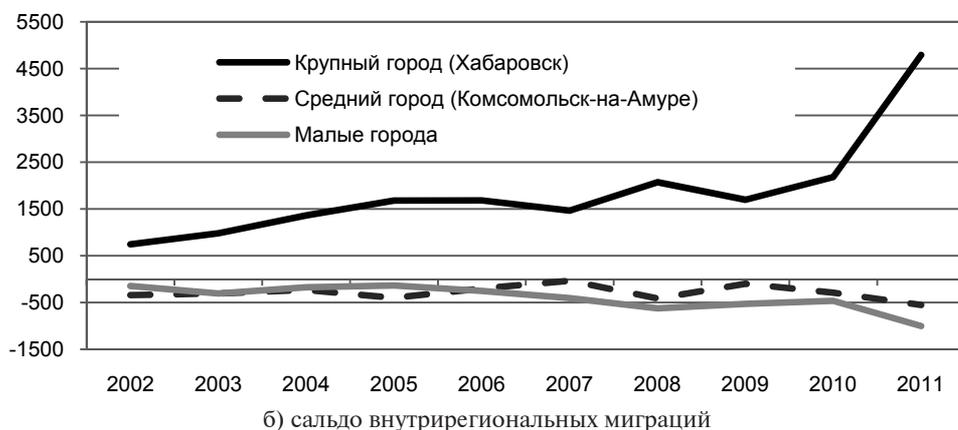


Рис. 7. Сальдо миграции в населенных пунктах Хабаровского края, тыс. чел.

*Примечание:* значительный рост показателя сальдо миграции в 2011 г. объясняется изменениями в методике учета, которая с этого года включает трудовых мигрантов.

Вместе с тем, нельзя не отметить, что в процессе стимулируемых государством миграций в период плановой экономики в крае успела сформироваться устойчивая система расселения, в основе которой не один, а несколько городов. Несмотря на явное доминирование крупного города, назвать данную систему моноцентрической нельзя, т. к. существующие средний и малые го-

рода в условиях сравнительной удаленности от регионального центра и пространственной неоднородности территории региона остаются локальными центрами концентрации населения, выступая опорой для обрабатывающего, добывающего и транзитного секторов не только Хабаровского края, но и всего Дальнего Востока.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Существующие теории урбанизации описывают эволюцию городов в зависимости от различных факторов. Важнейшими среди них выступают рыночный потенциал и транспортная инфраструктура, которые позволяют запустить процесс концентрации населения и бизнеса в одном месте, что приводит к формированию городов, определяет их размер и перспективы развития. Эволюция городов может рассматриваться как процесс последовательной смены определенных стадий, каждая из которых характеризуется доминированием городов разного ранга, обусловленным изменением направлений миграционных движений населения.

Однако, как и все теории, данные концепции анализируют урбанизацию в сильно упрощенном, идеальном пространстве, для которого характерны гомогенность географических и инфраструктурных параметров. Тестирование данных концепций на примере реальных объектов происходит на уровне отдельных стран или некоторой их совокупности. В результате все города агрегируются в большие группы, которые впоследствии анализируются, что полностью убирает из поля зрения исследователя пространственные особенности конфигурации системы расселения, т. е. размещения ее элементов относительно друг друга, объектов инфраструктуры и рынков. Вместе с тем проведенное исследование показывает, что пространственная неоднородность оказывает значительное влияние на векторы всех социально-экономических процессов, в т. ч. урбанизационных, отклоняя реальное направление их развития от ожидаемых трендов и временных интервалов существующих теорий.

Так, эволюция городов Дальнего Востока, в целом укладываясь в теорию дифференциальной урбанизации, в рамках которой рост одних городов происходит за счет других, имеет свою специфику, обусловленную особенностями исторически сложившейся здесь системы размещения объектов промышленности и населения относительно рынков и транспортных магистралей. Данная система является полицентрической, достаточно устойчивой во времени и характеризуется значительной неоднородностью, во-первых, своих элементов, во-вторых, пространства, в котором они находятся. Города Дальнего Востока сильно дифференцированы по размеру, транспортной доступности, уровню развития экономики и социальной инфраструктуры, степени

освоенности и заселенности окружающей их территории. Это естественным образом обуславливает концентрацию населения в крупных городах за счет внутренних миграций, что характерно не только для периода плановой экономики, но и для современного этапа, несмотря на диаметрально противоположные подходы государственной политики к вопросам регулирования расселенческих систем. Это позволяет утверждать, что эволюция урбанизационных процессов на Дальнем Востоке разворачивается в рамках первого этапа с доминированием крупных городов. Вместе с тем средние и малые города, являясь элементами промышленного и транспортного секторов Дальнего Востока, продолжают оставаться локальными центрами концентрации населения, несмотря на стабильный миграционный отток.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Белкин Е.В., Шереги Ф.Э.* Формирование населения в зоне БАМа. М.: Мысль, 1985. 149 с.
2. *Блауг М.* Экономическая мысль в ретроспективе. М.: Дело Лтд, 1994. 687 с.
3. *Вишневский А.Г.* Избранные демографические труды. Т. 2. Экономическая география. Анализ демографических процессов. М.: Наука, 2005. 381 с.
4. *Вишневский Д.С., Демьяненко А.Н.* Макроэкономическое зонирование как метод регионального стратегического анализа: Дальний Восток России // Пространственная экономика. 2010. № 4. С. 6–31.
5. Внутророссийская миграция по территориям прибытия и выбытия («шахматка» по федеральным округам). URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/population/demography/#](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/population/demography/#) (дата обращения: 16.10.2013).
6. Всесоюзная перепись населения 1989 г. Численность городского населения РСФСР, ее территориальных единиц, городских поселений и городских районов по полу. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus89\\_reg2.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus89_reg2.php) (дата обращения: 21.10.2013).
7. Всесоюзная перепись населения 1989 г. Численность сельского населения РСФСР, жителей сельских населенных пунктов, районных центров по полу. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus89\\_reg3.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus89_reg3.php) Последнее обращение (дата обращения: 21.10.2013).
8. Всесоюзная перепись населения 1989 г. Численность населения СССР, РСФСР и ее территориальных единиц по полу. URL: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus89\\_reg1.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus89_reg1.php) (дата обращения: 21.10.2013).
9. Всероссийская перепись населения 2002 г. Численность населения России, федеральных округов, субъектов Российской Федерации, районов, городских поселений, сельских населенных пунктов – райцентров и сельских населенных пунктов с населением 3 тысячи и более человек. URL: <http://www.perepis2002.ru/index.html?id=13> (дата обращения: 21.10.2013).
10. Всероссийская перепись населения 2010 г. Численность населения России, федеральных округов, субъектов Российской Федерации, районов, городских населенных пунктов, сельских населенных пунктов – районных центров и сельских населенных пунктов с населением 3 тысячи человек и более. URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/perepis2010/croc/perepis\\_itogi1612.htm](http://www.gks.ru/free_doc/new_site/perepis2010/croc/perepis_itogi1612.htm) (дата обращения: 21.10.2013).

11. *Григоричев К.В.* «Село городского типа»: миграционные метаморфозы пригорода // Местные сообщества, местная власть и мигранты Сибири на рубежах XIX–XX и XX–XXI веков / под ред. В.И. Дятлова. Иркутск: Отгиск, 2012. С. 422–446.
12. *Григоричев К.В.* В тени большого города: социальное пространство пригорода. Иркутск: Отгиск, 2013. 248 с.
13. *Демьяненко А.Н.* Территориальная организация хозяйства на Дальнем Востоке России. Владивосток: Дальнаука, 2003. 284 с.
14. *Изард У.* Методы регионального анализа: введение в науку о регионах. М., 1966. 660 с.
15. *Изотов Д.А.* Новая экономическая география: границы возможностей // Пространственная экономика, 2013. С. 123–160.
16. *Колосовский Н.Н.* Теория экономического районирования. М., 1969. 335 с.
17. *Лаппо Г.М., Полян П.М.* Результаты урбанизации в России к концу XX века // Мир России. 1999. Т. 8. № 4. С. 22–34.
18. *Леденев М.И., Сентерев В.А.* Социально-экономические условия формирования и движения трудовых ресурсов в зоне БАМ // Формирование и использование трудовых ресурсов промышленных центров зоны БАМ. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1983. С. 18–42.
19. *Леш А.* Природа экономических районов // Пространственная экономика. 2006. № 3. С. 92–103.
20. Механическое движение населения Хабаровского края: стат. сб. Хабаровскстат, 1977–1989 гг.
21. Миграция населения Хабаровского края: стат. сб. Хабаровскстат, 1990–2012 гг.
22. *Минакир П.А.* Экономика регионов. Дальний Восток. М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2006. 848 с.
23. Народное хозяйство Хабаровского края / ЦСУ РСФСР. Статистическое управление Хабаровского края, 1957–1989 гг.
24. Население Хабаровского края по городам поселкам городского типа и сельским населенным пунктам (1926–1970 гг.). Хабаровскстат, 1971. 116 с.
25. *Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И.* Теория «дифференциальной урбанизации» и иерархия городов в России на рубеже XXI века // Проблемы урбанизации на рубеже веков / отв. ред. А.Г. Махрова. Смоленск: Ойкумена, 2002. С. 71–86.
26. *Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И.* Города и сельская местность: состояние и соотношение в пространстве России // Региональные исследования. 2010. № 2 (28). С. 42–57.
27. Оценка численности населения по муниципальным образованиям на начало 2013 г. URL: [http://habstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/habstat/resources/ddf099804f46dcad8a05dfe1000af5d8/Числ\\_2013.htm](http://habstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/habstat/resources/ddf099804f46dcad8a05dfe1000af5d8/Числ_2013.htm) (дата обращения: 22.11.2013).
28. *Пензин И.Д.* Хабаровский край: Население. Города. Культура. Хабаровск, 1988. 128 с.
29. *Победин А.А.* Проблемы развития екатеринбургской городской агломерации // Муниципалитет: экономика и управление. 2012. № 2. URL: <http://municipal.uara.ru> (дата обращения: 11.11.2013).
30. *Полян П.М., Селиванова Т.И.* Городские агломерации России и новые тенденции эволюции их сети (1989–2002 гг.) // Известия РАН. Сер. геогр. 2007. № 5. С. 18–26.
31. Постсоветские трансформации: отражение в миграциях / под ред. Ж.А. Зайончковской, Г.С. Витковской. М.: ИТ «АдамантЪ», 2009. 412 с.
32. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2012 г. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 21.10.2013).

33. Регионы России. Социально-экономические показатели городов. 2012 г. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 21.10.2013).
34. Рыбаковский Л.Л. Население Дальнего Востока за 150 лет. М.: Наука, 1990. 167 с.
35. Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия – 2050 / под ред. П.А. Минакира, В.И. Сергиенко. Владивосток: Дальнаука, 2011. 912 с.
36. Хорев Б.С. Проблемы городов. Экономико-географическое исследование городского расселения в СССР. М.: Мысль, 1971. 413 с.
37. Численность населения Хабаровского края: стат. бюллетень. Хабаровскстат, 1990–2012 гг.
38. Шитова Ю.Ю. Маятниковая трудовая миграция в Подмоскowie: комплексный социально-экономический анализ. Саранск: Изд-во Мордов. ун-та, 2009. 188 с.
39. Шнипер Р.И. Регион: экономические методы управления. Новосибирск: Наука, 1991. 330 с.
40. Ягельский А. География населения. М.: Прогресс, 1980. 384 с.
41. Beshers J.M., Nishiura E.N. A Theory of Internal Migration Differentials // *Social Forces*. 1961. Vol. 39. № 3. Pp. 214–218.
42. Fujita M. *Urban Economic Theory: Land Use and City Size*. Cambridge University Press, 1989. 380 p.
43. Fujita M., Thisse J.-F. *Economics of Agglomeration: Cities, Industrial Location, and Globalization*. Cambridge University Press, 2002. 528 p.
44. Geyer H.S., Kontuly T. A Theoretical Foundation of the Concept of Differential Urbanization // *International Regional Science Review*. 1993. Vol. 5. № 2. Pp. 157–177.
45. Gibbs J. The Evolution of Population Concentration // *Economic Geography*. 1963. № 2. Pp. 119–129.
46. Harris C.D. The Market as a Factor in the Localization of Production // *Annals of the Associations of American Geographers*. 1954. № 44. Pp. 315–348.
47. Helpman E. The Size of Regions. Working Paper № 14–95. The Foerder Institute of Economic Research, 1995. 25 p.
48. Kingsley D. The Origin and Growth of Urbanization in the World // *American Journal of Sociology*. 1955. Vol. 60. № 5. Pp. 429–437.
49. Krugman P. Space: The Final Frontier // *The Journal of Economic Perspectives*. 1998. Vol. 12. № 2. Pp. 161–174.
50. Lee E.S. A Theory of Migration // *Demography*. 1966. Vol. 3. № 1. Pp. 47–57.
51. Schlottmann A.M., Herzog Jr. H.W. Career and Geographic Mobility Interactions: Implications for the Age Selectivity of Migration // *The Journal of Human Resources*. 1984. Vol. 19. № 1. Pp. 72–86.

## THE EVOLUTION OF URBANIZATION PROCESSES IN THE RUSSIAN FAR EAST

**E.O. Kolbina, S.N. Nayden**

*Kolbina Ekaterina Olegovna* – Ph. D. in Economics, Research Fellow. Economic Research Institute FEB RAS, 153 Tikhookeanskaya Street, Khabarovsk, Russia, 680042. E-mail: skripnikk@gmail.com.

*Nayden Svetlana Nikolaevna* – Doctor of Economics, Associate Professor, Division Head. Economic Research Institute FEB RAS, 153 Tikhookeanskaya Street, Khabarovsk, Russia, 680042. E-mail: nayden@ecrin.ru.

The article examines the urbanization processes occurring as a result of migration between cities of various rank. Theoretical background of the work includes the classical theory of accommodation, approaches of New Economic Geography, theory of step and differential urbanization, as well as principles of settlement in a planned economy. Authors show that formation and evolution of cities can be defined not only by the market and infrastructural factors, causing the concentration of population in one place, but also by the spatial characteristics of already established settlement system, which elements' configuration relative to each other and economic objects can significantly reject the development direction of cities from expected trends and time intervals of the existing theories. As an example, this paper considers the settlement system of the Russian Far East with a more detailed analysis of the cities' evolution of one of its regions - Khabarovsk Krai. Analysis employs the terms of differential urbanization theory which requires a certain sequence of domination stages of cities of various ranks as a result of changes in direction and the volume of migration. The article shows that despite the long history and repeated changes of political and economic courses of development of the macro-region as well as polycentric settlement system (including urban centers of different size, functions and socio-economic orientation) formed in the period of planned economy, urbanization processes in the Russian Far East, which is characterized by significant spatial differentiation and heterogeneity of population distribution, continue to unfold during the stage of large cities' domination.

*Keywords:* urbanization, evolution, cities, migration, population distribution, settlement system, urbanization theories, the Russian Far East, Khabarovsk Krai.

## REFERENCES

1. Belkin E.V., Sheregi F.E. *Formation of Population in the Area of BAM*. Moscow, 1985, 149 p. (In Russian).
2. Blaug M. *Economic Theory in Retrospect*. Moscow, 1994, 687 p. (In Russian).
3. Vishnevskiy A. *Selected Demographic Works*. Vol. 2. Economic Demography. The Analysis of Demography Processes. Moscow, 2005, 381 p. (In Russian).
4. Vishnevskiy D.S., Demyanenko A.N. Macroeconomic Zoning as a Method of Strategic Analysis: the Russian Far East. *Prostranstvennaya Ekonomika – Spatial Economics*, 2010, no. 4, pp. 6–31. (In Russian).
5. *Russian Internal Migration Net in the Context of Federal Districts*. Available at: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/population/demography/#](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/population/demography/#) (accessed 16 October 2013). (In Russian).
6. *All-Union Population Census of 1989, Number of Urban Population of the RSFSR, its Territorial Units, Settlements and Urban Areas by Gender*. Available at: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus89\\_reg2.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus89_reg2.php) (accessed 21 October 2013). (In Russian).
7. *All-Union Population Census of 1989, the Number of the Rural Population of the RSFSR, the Inhabitants of Rural Settlements and District Centres by Gender*. Available at: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus89\\_reg3.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus89_reg3.php) (accessed 21 October 2013). (In Russian).
8. *All-Union Population Census of 1989 the Population of the USSR, the RSFSR and its Territorial Units by Gender*. Available at: [http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus89\\_reg1.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus89_reg1.php) (accessed 21 October 2013). (In Russian).
9. *All-Russia Population census of 2002. Population of Russia, Federal Districts, RF Subjects, Districts, Urban Settlements, Rural Settlements - Regional Centers and Rural Settlements with a Population of 3 thousand people and more*. Available at: <http://www.perepis2002.ru/index.html?id=13> (accessed 21 October 2013). (In Russian).
10. *All-Russia Population census of 2010. Population of Russia, Federal Districts, RF Subjects, Districts, Urban Settlements, Rural Settlements – Regional Centers and Rural Settlements with a Population of 3 thousand people and more*. Available at: [http://www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/perepis2010/croc/perepis\\_itogi1612.htm](http://www.gks.ru/free_doc/new_site/perepis2010/croc/perepis_itogi1612.htm) (accessed 21 October 2013). (In Russian).

11. Grigorichev K.V. «The Village of Urban Type»: Migration Metamorphosis of Suburb. *Local communities, local authorities and labour migrants of Siberia on the border of XIX–XX and XX–XXI centuries*. Edited by V.I. Dyatlov. Irkutsk, 2012, pp. 422–446. (In Russian).
12. Grigorichev K.V. *At the Shadow of the Big City: Social Space of Suburb*. Irkutsk, 2013, 248 p.
13. Demyanenko A.N. *Territorial Set-Up of the Economy in the Russian Far East*. Vladivostok, 2003, 284 p. (In Russian).
14. Isard W. *Methods of Regional Analysis: Introduction to Regional Science*. Moscow, 1966, 660 p. (In Russian).
15. Izotov D.A. New Economic Geography: the Possibilities and Restrictions. *Prostranstvennaya Ekonomika – Spatial Economics*, 2013, no. , pp. 123–160. (In Russian).
16. Kolosovskiy N.N. *Fundamentals of Economic Zoning*. Moscow, 335 p. (In Russian).
17. Lappo G.M., Polyaniy P.M. The Results of Urbanization in Russia by the End of the XX Century. *World of Russia*, 1999, vol. 8, no. 4, pp. 22–34. (In Russian).
18. Ledenev M.I., Senterev V.A. Socio-Economic Conditions of Formation and Movement of Labor Resources in the Area of BAM. *Formation and Using of Labor Resources Industrial Centers of the BAM Area*. Vladivostok, 1983, pp. 18–42. (In Russian).
19. Lusch A. The Nature of Economic Regions. *Prostranstvennaya Ekonomika – Spatial Economics*, 2006, no. 3, pp. 96–98. (In Russian).
20. *Mechanical Movement of the Population of Khabarovsk Territory: statistical collection*. Khabarovsk, 1977–1989 гг. (In Russian).
21. *Migration of the population of the Khabarovsk Territory: statistical collection*. Khabarovsk, 1990–2012. (In Russian).
22. Minakir P.A. *Regions' Economics. Russian Far East*. Moscow, 2006, 848 p. (In Russian).
23. *National Economy of the Khabarovsk Territory*. Central Statistical Department of the RSFSR. Statistical Office of the Khabarovsk Territory, 1957–1989. (In Russian).
24. *The Population of Khabarovsk Territory at Cities, Settlements of City Type and Rural Settlements (1926–1970)*. Khabarovsk, 1971, 116 p. (In Russian).
25. Nefyodova T.G., Treivish A.I. The Theory of «Differential Urbanization» and Hierarchy of Cities in Russia at the Turn of the XXI Century. *The Problems of Urbanization at the Turn of the Centuries*. Edited by A.G. Makhrova. Smolensk, 2002, pp. 71–86. (In Russian).
26. Nefyodova T.G., Treivish A.I. Cities and Countryside in Russia: their State and Correlation. *Regionalnye Issledovaniya [Regional Studies]*, 2010, no. 2 (28), pp. 42–57. (In Russian).
27. *Estimated Population in Municipalities at the Beginning of 2012*. Available at: [http://habstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/habstat/ru/statistics/population/](http://habstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/habstat/ru/statistics/population/) (accessed 16 October 2013). (In Russian).
28. Penzin I.D. *Khabarovsk Territory: The Population. Cities. Culture*. Khabarovsk, 1988, 128 p. (In Russian).
29. Pobedin A.A. Problems of Development of The Ekaterinburg City Agglomeration. *Municipalitet: Ekonomika i Upravlenie [Municipality: Economy and Management]*, 2012, no. 2. Available at: <http://municipal.uapa.ru> (accessed 11 November 2013). (In Russian).
30. Polyaniy P.M., Selivanova T.I. Urban Agglomeration of Russia and New Trends at the Evolution of their Network (1989–2002). *Izvestiya RAN. Seriya Geograficheskaya – Regional Research of Russia*, 2007, no. 5, pp. 18–26. (In Russian).
31. *Post-Soviet Transformations: Migration Reflection*. Edited by J.A. Zayonchkovskaya, G.S. Vitkovskaya. Moscow, 2009, 412 p.
32. *Regions of Russia. Socio-Economic Indicators. 2012*. Available at: <http://www.gks.ru> (accessed 21 October 2013). (In Russian).

33. *Regions of Russia. Social–Economic Indicators of Cities. 2012.* Available at: <http://www.gks.ru> (accessed 21 October 2013). (In Russian).
34. Rybakovskiy L.L. *The Population of the Far East for 150 years.* Moscow, 1990, 167 p. (In Russian).
35. *The Synthesis of Scientific–Technological and Economic Forecasts: Pacific Russia – 2050.* Edited by P.A. Minakir, V.I. Sergienko. Economic Research Institute FEB RAS. Vladivostok: Dal'nauka, 2011, 912 p. (In Russian).
36. Khorev B.S. *The Problems of the Cities. Economic–Geographical Study of Urban Settlement in the USSR.* Moscow, 1971, 413 p. (In Russian).
37. *The Population of the Khabarovsk Territory: statistical bulletin.* Khabarovsk, 1990–2012. (In Russian).
38. Shitova Yu.Yu. *Pendular Migration in the Moscow Suburbs: a Comprehensive Socio-Economic Analysis.* Saransk, 2009, 188 p. (In Russian).
39. Shniper R.I. *Region: Economic Methods of Management.* Novosibirsk, 1991, 330 p. (In Russian).
40. Yagelskiy A. *Population Geography.* Moscow, 1980, 384 p. (In Russian).
41. Beshers J.M., Nishiura E.N. A Theory of Internal Migration Differentials. *Social Forces*, 1961, vol. 39, no. 3, pp. 214–218.
42. Fujita M. *Urban Economic Theory: Land Use and City Size.* Cambridge University Press, 1989, 380 p.
43. Fujita M., Thisse J.-F. *Economics of Agglomeration: Cities, Industrial Location, and Globalization.* Cambridge University Press, 2002, 528 p.
44. Geyer H.S., Kontuly T. A Theoretical Foundation of the Concept of Differential Urbanization. *International Regional Science Review*, 1993, vol. 5, no. 2, pp. 157–177
45. Gibbs J. The Evolution of Population Concentration. *Economic Geography*, 1963, no.2, pp. 119–129.
46. Harris C.D. The Market as a Factor in the Localization of Production. *Annals of the Associations of American Geographers*, 1954, no. 44, pp. 315–348.
47. Helpman E. *The Size of Regions. Working Paper № 14–95.* The Foerder Institute of Economic Research, 1995, 25 p.
48. Kingsley D. The Origin and Growth of Urbanization in the World. *American Journal of Sociology*, 1955, vol. 60, no. 5, pp. 429–437.
49. Krugman P. Space: The Final Frontier. *The Journal of Economic Perspectives*, 1998, vol. 12, no. 2, pp. 161–174.
50. Lee E.S. A Theory of Migration. *Demography*, 1966, vol. 3, no. 1, pp. 47–57.
51. Schlottmann A.M., Herzog Jr. H.W. Career and Geographic Mobility Interactions: Implications for the Age Selectivity of Migration. *The Journal of Human Resources*, 1984, vol. 19, no. 1, pp. 72–86.