

# МЕХАНИЗМ РАЗВИТИЯ СБАЛАНСИРОВАННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ВЛАДИВОСТОКСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

*Мирошникова Т.К., Miroshnikova T.K.*

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса. Россия. г.Владивосток*

**Аннотация.** В статье исследуются проблемы формирования транспортно-логистического центра городского округа интегрированного в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Стратегической целью развития транспортного комплекса является создание сбалансированной транспортной системы. Автором осуществляется оценка влияния внешних и внутренних факторов, способствующих и препятствующих формированию эффективной транспортной системы в муниципальном образовании, имеющим выгодное геополитическое положение. Методология исследования предполагает использование информационного подхода, что в свою очередь требует использования таких методов исследования как вертикальный, горизонтальный и сравнительный анализ. В процессе исследования использовался аналитический метод обработки статистической и отчетной документации Администрации городского округа. В качестве решения задач по эффективности регионального управления рассмотрен вопрос актуальности обеспечения интегрированной политики в области стратегического решения транспортных проблем.

**Ключевые слова:** транспортная система, развитие транспортного комплекса, эффективность региональной экономики, транспортный потенциал.

Владивостокский городской округ, как наиболее заселенная часть Приморского края, представляет собой активно развивающийся и экономически прогрессивный регион Дальнего Востока. Следующие ключевые факторы определяют актуальность формирования в округе транспортно-логистического центра: нахождение в густонаселенном Азиатско-Тихоокеанском регионе, являющимся привлекательным рынком сбыта; выгодное транспортное положение на пересечении транзитных путей сообщения; наличие крупного порта,

способного принимать суда практически любого водоизмещения. В этой связи важным и актуальным является обеспечение бесперебойного и безопасного движения транспортных потоков с минимизацией затрат.

В настоящее время создание эффективной транспортной системы города является необходимым условием его современного развития, сохранения и улучшения качеств окружающей природной среды, повышения благосостояния населения, что представляется наиболее актуальным в современных экономических условиях.

Исследование включает анализ внешних и внутренних факторов, способствующих и препятствующих формированию эффективной транспортной системы г. Владивостока, а также разработку рекомендаций по снижению влияния факторов, действующих негативно на процесс создания сбалансированной системы.

Основными задачами в исследуемой области являются:

- активное развитие портовых мощностей, автодорог, железных дорог, создание эффективной транспортной системы города;
- развитие магистральной улично-дорожной сети путем увеличения пропускной способности внутренних транспортных объездных путей;
- взаимодействие с органами региональной и федеральной власти по подготовке предложений и разработке проектов нормативных актов, направленных на улучшение дорожно-транспортной ситуации.

### **Общая характеристика транспортного комплекса Владивостокского городского округа.**

Современный этап развития городской транспортной системы Владивостока характеризуется рядом отличительных особенностей, обусловленных природно-географическими, социально-экономическими и организационно-управленческими факторами. Выделим факторы, определяющие состояние транспортной системы Владивостокского городского округа [1].

#### **1. Природно-географические факторы.**

С одной стороны, следует отметить стратегически выгодное геополитическое положение, выражающееся в близости к странам Азиатско-Тихоокеанского региона. Это относится к важным конкурентным преимуществам г. Владивостока, поскольку является дополнительным стимулом для государственной поддержки развития города, а также фактором, обуславливающим высокую инвестиционную привлекательность для стран АТР.

С другой стороны, Владивосток характеризуется сочетанием неблагоприятных природно-географических условий, затрудняющих транспортное обеспечение перевозок. Объясняется это полуостровным положением города на относительно небольшой территории; большой изрезанностью побережья бухтами и заливами; сложным гористым рельефом, долинами рек; частыми сменами погодных условий, ежегодными чрезвычайными ситуациями (мощные ливни и снегопады), разрушающими дорожное покрытие.

2. Социально-экономические и организационно-управленческие факторы, препятствующие эффективному развитию городской транспортной системы. К ним следует отнести:

- отсутствие общей генеральной схемы развития инфраструктуры транспортного узла, основанной на перспективных объёмах перевозок, включающей развитие портовых мощностей, железнодорожных подъездов и припортовых станций, магистральных автодорог;

- отсутствие корректировки устаревшего генерального плана города;

- отсутствие механизма резервирования земель для развития магистральных улиц и автодорог и реального их резервирования в для подъезда к портово-промышленной зоне;

- неплановая застройка жилых и общественно-деловых зон города, в том числе в районах предполагаемых новых магистральных дорог и подъездных путей;

- медленные темпы строительства подъездных путей к портам из-за слабого финансирования и по ведомственным причинам.

Таким образом, стратегическое решение транспортных проблем Владивостока должно быть направлено на осуществление интегрированной политики развития его городской среды. Такой подход является необходимым условием для достижения высокого качества транспортного обслуживания, наиболее эффективного использования городских возможностей и ресурсов, повышения степени использования городских территорий.

### **Анализ и оценка текущего состояния транспортной системы Владивостокского городского округа.**

Развитие транспортного комплекса городского округа должно быть направлено на обеспечение устойчивого социально-экономического роста региона. Задачей развития транспортного комплекса является обновление и наращивание грузового и грузопассажирского парка транспортных средств. Представим анализ грузооборота и пассажиропотока Владивостокского городского округа по видам транспорта [2].

Таблица 1 - Объем погруженных грузов всех видов транспорта, млн. т

Вид транспорта	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Транспорт	30,38	32,90	35,35	36,10	38,00	нет данных
из него:						
железнодорожный	14,5	15,8	15,2	15,1	13,9	нет данных
автомобильный	4,7	5,3	7,1	6,5	8,8	нет данных
морской	11,18	11,8	13,05	14,5	15,3	нет данных

Согласно данным таблицы объем погруженных грузов всех видов транспорта увеличился за период с 2010 по 2014 гг. на 25%, что в абсолютном выражении составило 7,6 млн. т. В 2014 г. по сравнению с прошлым годом объем перевезенных грузов вырос на 5,2%, что в абсолютном выражении составило 1,9

млн. т. Наибольший удельный вес в структуре перевезенных грузов за 2014 г. занимает морской вид транспорта (40,3%). В динамике за пятилетний период доля грузов, перевозимых морским сообщением, увеличилась на 3,5%. Изменилась также доля автомобильного транспорта. Так, в 2014 г. его доля составляет 23,2%, в то время как в 2010 г. она равнялась 15,5%. Доля грузов, перевозимых железнодорожным транспортом в 2014 г. снизилась на 11,2% и составляет 36,6%. Таким образом, существует тенденция к увеличению автомобильных и морских перевозок, а также снижение доли перевозок по железнодорожным путям.

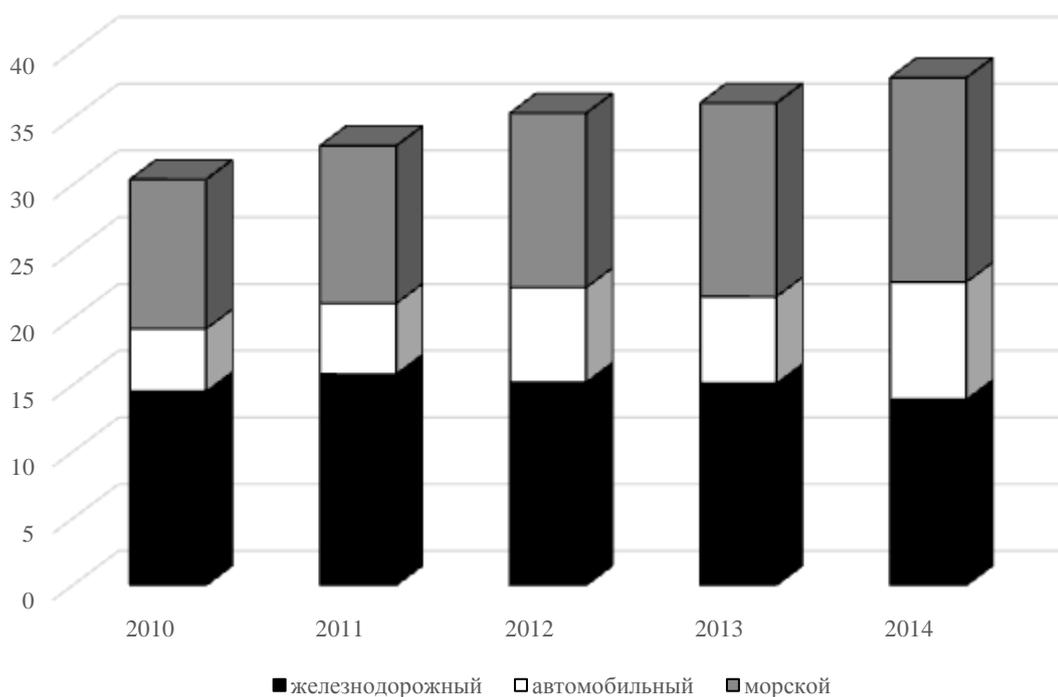


Рисунок 1 – Количество перевезенных пассажиров в городе по видам транспорта, тыс. чел.

### **Развитие дорожно-транспортной, железнодорожной и портовой инфраструктуры**

Развитие инфраструктуры транспортной системы позволяет обеспечить возможность регулярного и бесперебойного транспортного сообщения, социально-экономическое развитие в округе, а также способствует повышению качества обслуживания и снижению времени перевозок грузов и пассажиров различными видами транспорта.

Автомобилизация населения – это один из важнейших социальных факторов роста благосостояния общества. На сегодняшний день Владивосток признается самым автомобилизованным городом страны. В первую очередь это обусловлено близостью к рынкам сбыта автомобилей стран АТР, а также ростом численности населения, его благосостояния и подвижности.

Таблица 2 - Обеспеченность населения личным автотранспортом, а/м на 1000 населения

Обеспеченность населения личным автотранспортом, а/м на 1000 населения	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	315,5	291,4	357,1	380,9	394,7	нет данных

Источник: расчет исполнителя на основании сборника «Приморский край. Социально-экономические показатели: Статистический ежегодник / Приморскстат, 2015. – 353 с.»

По данным таблицы обеспеченность населения личным автотранспортом в г. Владивостоке ежегодно растет. Динамика показателя, представленная на рисунке 2, отражает снижение обеспеченности личным автотранспортом населения г. Владивостока в 2011 г. по сравнению с 2010 г. на 7,6%. Однако в остальные периоды отмечается существенный рост с 2012 г. по настоящее время. В 2014 г. по сравнению с 2010 г. обеспеченность населения личным автотранспортом выросла на 25,1%.



Рисунок 2 – Обеспеченность населения личным автотранспортом, а/м на 1000 населения

Цепные индексы подтверждают ежегодное увеличение обеспеченности населения автотранспортными средствами в соответствии с общей динамикой данного показателя по абсолютным значениям.

Низкая пропускная способность транспортно-дорожной сети, не соответствует росту автомобилизации и интенсивности движения. В рассматриваемом городе существует потребность в больших капитальных затратах для кардинального решения проблемы развития дорожно-транспортной инфраструктуры, при существующем расположении зданий и сооружений. В этих условиях актуальным становится решение задачи интенсификации использования существующей дорожно-транспортной сети на базе совершенствования системы управления перевозками пассажиров по маршрутам города.

В связи с ростом количества автомобилей в г. Владивостоке требуется анализ обеспеченности транспорта специализированными автостоянками, что затруднительно по территориальному вопросу. В этой связи необходимо внедрить следующие градостроительные решения: устройство многоуровневых парковок в центральной части города, устройство обязательных подземных гаражей в строящихся жилых и административных зданиях, строительство и расширение дублирующих межрайонных и межквартальных дорог[3].

Одним из приоритетных направлений является оптимизация маршрутной сети общественного транспорта г. Владивостока.

Таблица 3 – Плотность маршрутной сети пассажирского транспорта, км маршрута на 1 км<sup>2</sup> улично-дорожной сети с твердым покрытием [2].

Плотность маршрутной сети пассажирского транспорта в муниципальном образовании, км маршрута на 1 км <sup>2</sup> улично-дорожной сети с твердым покрытием	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	нет данных	нет данных	нет данных	нет данных	487,2	487,2

Наличие показателя, приведенного в таблице 3, начиная с 2014 г. свидетельствует о наличии пассажирских связей между жилыми районами и основными районами, что гарантирует населению минимально возможное количество пересадок. Однако следует отметить, что внутриквартальные дороги в ряде случаев имеют ширину пешеходных дорожек, а межквартальные дороги и городские магистрали не соответствуют нормальной городской практике.

Развитие магистральной улично-дорожной сети должно удовлетворять требованиям пропускной способности и эффективной организации движения всех видов уличного транспорта с учетом непрерывно растущей автомобилизации города, снижения времени транспортных задержек, сокращения времени передвижения, увеличения скорости сообщения.

Следует отметить, что численность пассажиров, перевозимых автобусами, увеличивается с каждым годом, за исключением 2011 и 2014 гг.

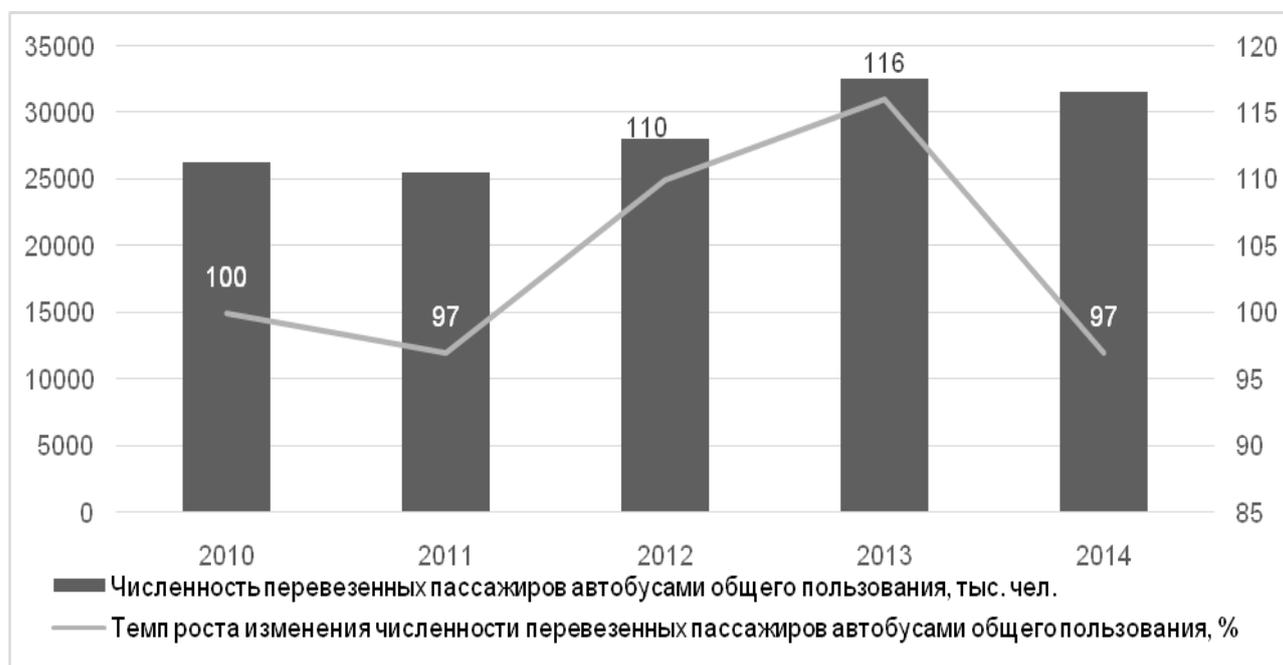


Рисунок 3 – Перевозки пассажиров автобусами общего пользования, тыс. человек

Во Владивостоке по состоянию на текущий момент времени городской пассажиропоток общественными видами транспорта составляет около 700 тыс. пассажиров в сутки. По прогнозам, ежедневный спрос на пассажирские

транспортные услуги к 2020 г. увеличатся до 2-3 и более млн. поездок в сутки [4]. Подобная тенденция обусловлена ростом численности населения, увеличением числа туристических прибытий, а также растущей экономики в перспективе. Однако, в связи с тем, что Владивосток является небольшим по численности населения и в тоже время неоднородно застроенным городом с достаточно сложной географией, неразвитой и устаревшей транспортной структурой при ограниченных земельных ресурсах, развитие ее должно носить комплексный характер, учитывающий перечисленные особенности.

При протяженности Владивостока (городской агломерации) с севера на юг более 60 км, наличии оторванных труднодоступных территорий (острова, поселки) отсутствуют опорные виды транспорта (скоростная дорога). Для обеспечения привлекательности общественного транспорта могут быть созданы дополнительные связующие коридоры и мосты между автобусными остановками; комплексные транспортные хабы; вынос опорного транспорта с центральных улиц (формирование выделенных маршрутов)

*Основные мероприятия по оптимизации дорожно-транспортной инфраструктуры:*

- разгрузка центра города за счет выноса из центра города административно-управленческих структур;
- разработка сети транспортных узлов, объединяющих внутригородские виды транспорта (автобусы и такси) и междугородные (скоростные поезда и междугородные автобусы);
- оптимизация загрузки и расположения действующих вокзальных предприятий (ж/д вокзала, автовокзала) – вынос автовокзала в районы пригорода с устройством полноценного ТЛЦ- ХАБа;
- развитие и оптимизация внутригородской дорожной сети;
- повышение надежности и долговечности дорожного покрытия - обустройство скоростных дорог (ограждения, освещение)
- увеличение объема пассажирских перевозок за счет использования более скоростных и вместительных транспортных средств;

- выделение отдельных полос для городского транспорта.

### *Развитие железнодорожного транспорта*

Владивостокский железнодорожно-портовый узел в составе Владивостокского торгового порта с припортовой станцией Владивосток, Владивостокского рыбного порта с припортовой станцией Мыс Чуркин и Владивостокской нефтебазы с железнодорожной станцией Первая Речка обслуживается двухпутным железнодорожным подходом Амурский Залив - Вторая Речка протяженностью 28 км. Грузооборот транспортного узла достигает 14-15 млн т в год [2].

Таблица 4 – Объем погруженных грузов на железнодорожном транспорте, тыс. т

Объем погруженных грузов на железнодорожном транспорте, тыс. т	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	14470,0	15849,0	15213,0	15128,0	13925,0	нет данных

Исходя из данных таблицы объем погруженных грузов на железнодорожном транспорте снизился в 2014 г. по сравнению с 2010 г. на 3,8%, что в абсолютном выражении составило 545 тыс. т. Снижение грузооборота обусловлено тем, что на ряде железнодорожных станций количество и длина станционных путей не отвечают потребностям и не соответствуют объёму работ по приёму, обработке и формированию полносоставных поездов. Обе станции не располагают резервами территорий для развития путевого хозяйства, не имеют вторых выходов на грузовые причалы портов. Приемно-отправочный парк станции Владивосток, состоящий из 4-х путей, постоянно занят отстоем пригородных электропоездов. Он обслуживает четырнадцать грузовых причалов, две нефтебазы и две базы снабжения флота; причем подача вагонов на эти объекты производится через вытяжку с обратным ходом в «горловине» и на территории торгового порта. Это наиболее узкое место во взаимодействии железной дороги и порта.

Основная проблема развития ж/д транспорта во Владивостоке – отсутствие свободных земельных ресурсов, позволяющих развивать станции, строить дополнительные пути и спрямлять участки железной дороги. Это является сдерживающим фактором в наращивании объёмов грузоперевозок для потребителей во Владивостоке, а также на транзит грузов через территорию города и морской порт.

Таблица 5– Число пассажиров, перевезенных поездами (без электричек), тыс. чел.

Число пассажиров, перевезенных поездами (без электричек)	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
		337,7	279,3	258,3	218,5	151,9

\* - за 9 месяцев 2015 г.

Анализ данных таблицы 5 и графического материала позволяет сделать вывод о том, что численность пассажиров, перевезенных поездами, с каждым годом снижается. В 2014 г. по сравнению с 2011 г. количество пассажиров снизилось на 35,3%, что составило 119,2 тыс. чел. Ежегодный темп снижения данного показателя в среднем составляет 17%. Исходя из аналитических данных в последние годы резко сократился объём пассажирских пригородных перевозок. По сравнению с предыдущим периодом в 2012 г. пассажиропоток снизился на 17%, в 2013 г. – на 14% и на 23% в 2014 г.



Рисунок 4 – Число пассажиров, перевезенных поездами , тыс. чел.

В абсолютном выражении снижение пассажиропотока за пятилетний период составило 4205 тыс. чел. Во многом данная отрицательная тенденция обусловлена уменьшением количества отправляемых электропоездов и уменьшения числа вагонов в составах. По сравнению с показателями 20-летней давности количество пар электропоездов в пригородном сообщении в сутки снизилось с 50 до 20. В то же время пассажирские перевозки внутри города и в пригородном сообщении электропоездами по железной дороге на этапе до 2020 г. должны осуществляться как дополнение к перевозкам автотранспортом. Это позволит снять нагрузки с общественного автотранспорта в часы интенсивной загрузки, кроме того улучшит экологическую обстановку в городе. Увеличение скорости движения составов на железной дороге в пределах городской агломерации невозможно из-за параметров железной дороги и полотна, которые не удовлетворяют стандартам для скоростных железных дорог. Железнодорожное пассажирское сообщение, особенно внутри города, не может рассматриваться как перспективное направление развития пассажирского транспорта в долгосрочной перспективе. Тем не менее, в краткосрочной перспективе, наличие в городе железнодорожных путей и подвижного состава его использование является целесообразным.

Основными мерами, обеспечивающими развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозок являются:

- строительство новых обходных путей в рамках городской агломерации;
- ограничение объёмов грузоперевозок через морские порты;
- увеличение количества отправляемых пар поездов в пригородном сообщении и увеличения скорости их движения.

*Развитие морской инфраструктуры, внутригородского и прибрежного морского сообщения, береговой инфраструктуры и морской пассажирской логистики.*

Для Владивостока, имеющего значительные прибрежные и островные территории, развития сухопутных и авиационных перевозок недостаточно. В большой степени востребовано развитие морского сообщения, и его отсутствие

сдерживает развитие города и агломерации. Туристический и рекреационный потенциал морского города не раскроется в полной мере без организованного морского сообщения. Развитие морского сообщения г. Владивостока рассмотрено для трех групп маршрутов:

- короткие внутригородские маршруты: внутри бухты Золотой Рог и пролива Босфор Восточный, протяженностью менее 10 морских миль;

- средние городские маршруты, связывающие городские районы с островными и пригородными районами, протяженностью более 10, но не более 20-25 морских миль;

- прибрежные маршруты (внегородские, междугородние), связывающие Владивосток с такими портами и пунктами как Находка, Славянка, Посъет, Зарубино и т.д., протяженностью более 20-25, но менее 100 морских миль.

Развитие коротких внутригородских маршрутов связано с потребностями обеспечения сообщения сверх возможностей, предоставляемых городскими дорогами и возведенными мостами через Золотой Рог и Пролив Босфор Восточный на остров Русский. Это может быть связано с:

- отсутствием целесообразности в преодолении значительных расстояний для передвижения к местам въезда на мост или по дорогам города при наличии возможности передвижения с использованием морской переправы;

- потребностью в дублировании маршрутов (создании резервных вариантов) передвижения пассажиров и грузов для случаев возникновения технических неисправностей;

- наличием спроса на морские перевозки пассажиров в туристических целях;

Для Владивостока приоритетное значение имеет устойчивое развитие морского транспортного узла.

Таблица 6 - Объем перевалки грузов в портах, в млн. т [4].

Объем перевалки грузов в портах	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
		11,18	11,8	13,05	14,5	15,3

\* - за 9 месяцев 2015 г.

Согласно данным таблицы 6 и рисунка 5 объем перевалки грузов в портах к 2014 году составил 15,3 млн. т, что на 36,8% выше показателя 2010 г. и на 5,5% выше 2013 г. Однако существует ряд факторов, затрудняющих эффективное развитие владивостокских портов.

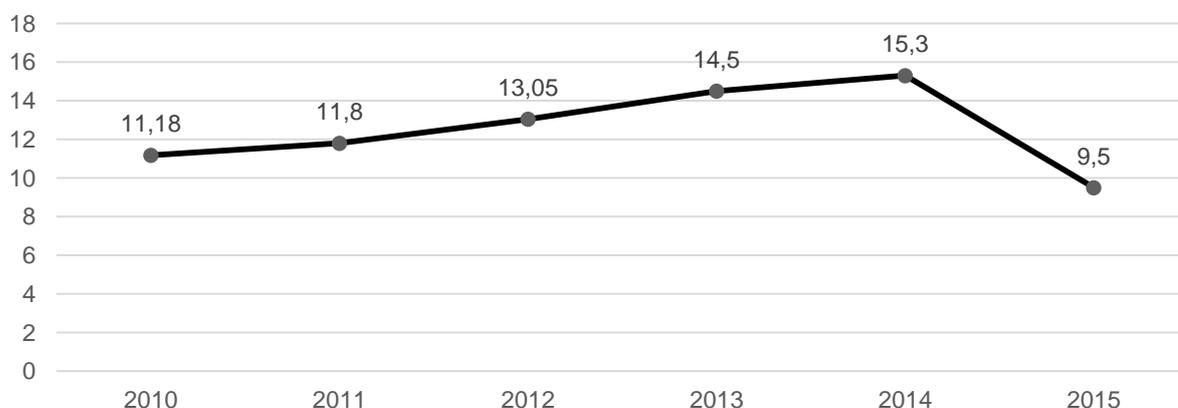


Рисунок 5 – Объем перевалки грузов в портах, млн. т

В современных условиях нарушения градостроительной экологии развитие альтернативных экологически чистых видов транспорта пассажирских судов и паромов является перспективным средством развития сбалансированной транспортной системы города. Развитие портовых мощностей г.Владивосток ограничено тем, что порт окружен городскими застройками. Недостаточное развитие морского сообщения сдерживает развитие города и агломерации. Туристический и рекреационный потенциал морского города не реализуется без организованного морского сообщения.

*Основные мероприятия по развитию морского транспорта:*

Для устранения причин, сдерживающих развитие морского сообщения, необходимо:

- обеспечить безубыточность пассажирских перевозок (возможно при снижении себестоимости эксплуатации судов, при использовании судов, в полной мере приспособленных к условиям эксплуатации, и т.д.),
- снизить стоимость строительства и эксплуатации судов за счет современных методов финансирования;
- повысить техническое совершенство и приспособленность судов к условиям эксплуатации (современные суда, приспособленные к условиям

эксплуатации по климату, сезонности, несбалансированности грузо- и пассажиропотоков, и т.д.),

- создать соответствующую береговую инфраструктуру (причалы, морвокзалы с комплексом услуг).

- дальнейшее развитие порта до требуемых мощностей при соответствующем развитии его сухопутной инфраструктуры за счет городских земель. По мнению автора это представляется не рациональным с социально-экономической точки зрения;

- полный вывод порта за пределы городских земель (строительство нового порта);

- территориальное ограничение мощностей порта в развитии с ограничением доступа в порт грузов нежелательной для города номенклатуры, строительство комплекса логистических терминалов на свободных территориях, расположенных за пределами городских территорий и сбалансированного развития сухопутной инфраструктуры (авто- и ж/д дорог).

Для устойчивой работы портов необходима развитая система предпортовых и припортовых станций, обеспечивающих подработку, сортировку и маршрутизацию грузов с распределением их по грузовым районам портов. Однако по условиям рельефа из-за стесненности территорий ни одна из станций на ближайших подходах к Владивостоку не может выполнять функции предпортовой станции. В связи с этим предлагается для обслуживания Владивостокского транспортного узла разместить предпортовую станцию в районе поселка «Новый» на свободных территориях за пределами санитарно-охранной зоны.

Таблица 7 – Дотации из городского бюджета в суммарных доходах предприятий муниципального городского транспорта, тыс.руб.[2].

Дотации	из	2010	2011*	2012**	2013	2014	2015
городского бюджета суммарных	в	Данные отсутствуют	205866,5	257903,7	178642,9	224809,5	159267,2

доходах предприятий муниципального городского транспорта, тыс.руб.						
---	--	--	--	--	--	--

\*- Приложение 6 к муниципальному правовому акту города Владивостока от 30.11.2011 № 279-МПА «Распределение бюджетных ассигнований из бюджета Владивостокского городского округа по разделам, подразделам, целевым статьям и видам расходов в соответствии с классификацией расходов бюджетов на 2011 год»

\*\* - Приложение 6 к муниципальному правовому акту города Владивостока от 30.11.2011 № 337-МПА «Распределение бюджетных ассигнований из бюджета Владивостокского городского округа по разделам, подразделам, целевым статьям и видам расходов в соответствии с классификацией расходов бюджетов на 2012 год»

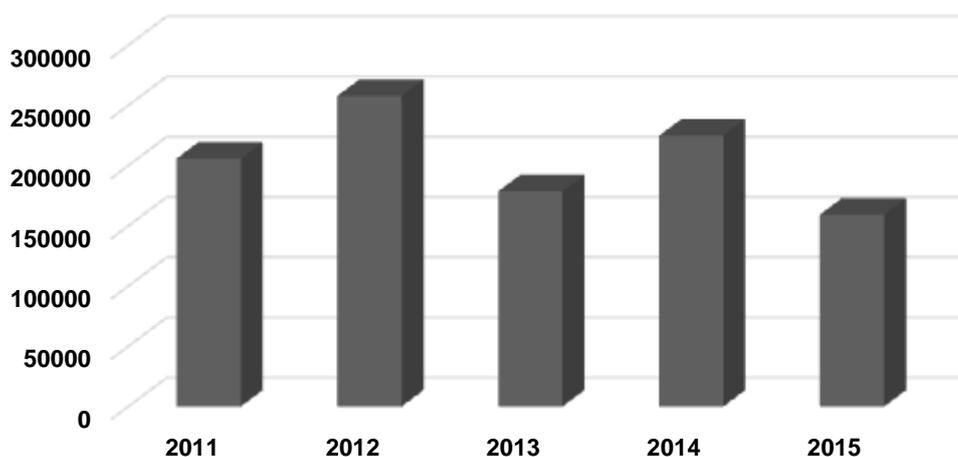


Рисунок 6– Уровень дотаций из городского бюджета, тыс. руб.

Исходя из данных таблицы и рисунка, уровень дотаций из городского бюджета обладает неустойчивой динамикой. В 2014 г. он увеличился на 46166,6 тыс. руб., что в относительном выражении составило 25,8%. В 2015 г. уровень дотаций по сравнению с прошлым годом снизился на 29,2% или на 65542,3 тыс. руб., что не обеспечивает развитие транспортного комплекса с целью устойчивого социально-экономического роста региона [6].

#### Заключение.

На основании выполненного исследования сделан вывод, что, Владивосток обладает высоким и в неполной мере используемым транспортным потенциалом. Представлено авторское видение механизма, реализация которого обеспечит развитие транспорта в муниципальном образовании. Стратегической целью

развития транспортного комплекса является создание транспортно-логистического центра интегрированного в страны стран АТР и приведение транспортной инфраструктуры в соответствие с потребностями развития экономики и социальной сферы. С использованием аналитического метода выявлены основные тенденции и проблемы развития транспорта региона.

Наиболее значимыми ограничениями и рисками развития транспортной инфраструктуры являются:

- недостаточное развитие дорожной сети;
- недостаточное финансирование из бюджетов различных уровней и внебюджетных источников;
- низкие инвестиционные возможности транспортных компаний;
- высокая стоимость эксплуатационных расходов.

Проблемой транспортного комплекса региона является низкий уровень развития транспортной инфраструктуры; значительная степень износа мощностей, недостаточное финансирование, низкая заинтересованность инвесторов, обусловленная низкой доходностью проектов и высокими рисками, кризисный этап развития экономики региона в целом.

### **Список использованных источников**

1 <http://www.vlc.ru/administration/the-list-of-information-systems/> Сайт администрации города Владивостока. [Режим доступа: 24.10.2015]

2 Приморский край. Социально-экономические показатели: Статистический ежегодник / Приморскстат, 2015. – 353 с.

3 Официальный сайт администрации Владивостока. Концепция внесения изменений в Генеральный план Владивостокского городского округа. Российский научно-исследовательский и проектный институт Урбанистики. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.vlc.ru/life\\_city/architecture\\_and\\_construction/general\\_plan](http://www.vlc.ru/life_city/architecture_and_construction/general_plan).

4 Официальный сайт Ассоциации морских торговых портов России. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.morport.com>

5 Информационный портал администрации города Владивостока. Годовой отчет о ходе реализации и оценке эффективности реализации муниципальной программы «Доступная среда» на 2014 – 2018 годы. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vlc.ru/programs/otchety-po-munitsipalnym-programmam/> [Дата обращения: 22.10.2015].

6 Информационный портал администрации города Владивостока. Об утверждении Порядка принятия решений о разработке, формирования, реализации и проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ в администрации города Владивостока [Электронный ресурс] Постановление администрации г. Владивостока от 20.08.2013 № 2410. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online.cgi?req=doc;base=RLAW020;n=64214> [Дата обращения: 22.10.2015].

7 Информационный портал администрации города Владивостока. Оценка результативности реализации муниципальных целевых программ Владивостокского городского округа за 2011 2013 годы [Электронный ресурс]. URL: [http://www.vlc.ru/upload/social\\_economic\\_development/2014/2011.pdf/](http://www.vlc.ru/upload/social_economic_development/2014/2011.pdf/) [Дата обращения: 19.10.2015].

8 Отчеты о деятельности учреждений <http://zanprim.regiontrud.ru/home/sozash/otychr.aspx> [Дата обращения: 24.10.2015].

9 Официальный сайт Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю <http://primstat.gks.ru/> [Дата обращения: 24.10.2015].

10 Владивосток – восточные ворота России. 2015: Статистический ежегодник / Приморскстат, 2015. – 116 с.

11 Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики <http://www.gks.ru/>

12 <http://www.vlc.ru/administration/the-list-of-information-systems/> Сайт администрации города Владивостока. [Режим доступа: 24.10.2015]