

Научная статья  
УДК 947:656(571.6)"199"  
<https://doi.org/10.24866/2542-1611/2025-4/101-115>

## Концепт Владивостокского универсального транспортного узла и его научная критика в 1990-е гг.

**Николай Степанович ВОРОНЦОВ**

Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН,  
Владивосток, Россия, [nsv91@yandex.ru](mailto:nsv91@yandex.ru)

**Аннотация.** Статья посвящена разработанному в начале 1990-х гг. концепту Владивостокского универсального транспортного узла и дискуссии с участием политиков и учёных о целесообразности его воплощения. На основе архивных материалов исследованы обстоятельства появления концепта, предложенные его авторами идеи и решения, показано отношение к данному замыслу городских и региональных властей, представителей научных организаций. Сделан вывод о том, что реализация концепта в те годы оказалась невозможной в силу как финансовых обстоятельств, так и слабой технико-экономической проработки проекта.

**Ключевые слова:** Дальний Восток, Приморский край, Владивосток, транспортный узел, морские порты, пути сообщения

**Для цитирования:** Воронцов Н. С. Концепт Владивостокского универсального транспортного узла и его научная критика в 1990-е гг. // Известия Восточного института. 2025. № 4. С. 101–115.  
<https://doi.org/10.24866/2542-1611/2025-4/101-115>

Original article  
<https://doi.org/10.24866/2542-1611/2025-4/101-115>

## The concept of the Vladivostok universal transport hub and its critical scientific assessment in the 1990s

**Nikolai S. VORONTSOV**

Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS,  
Vladivostok, Russia, [nsv91@yandex.ru](mailto:nsv91@yandex.ru)

**Abstract.** The article is devoted to the concept of the Vladivostok universal transport hub, which arose in the early 1990s, and the discussion about the feasibility of its implementation. Based on archival documents, the circumstances of the concept's emergence are revealed. The solutions proposed by its authors are analyzed. The attitude of city and regional authorities, as well as scientists of various specialties, to this idea is revealed. It is demonstrated that the implementation of the concept turned out to be impossible both due to financial circumstances and due to a weak feasibility study of the project.

**Keywords:** Russian Far East, Primorsky Krai, Vladivostok, transport hub, sea ports, communication routes

**For citation:** Vorontsov N. S. The concept of the Vladivostok universal transport hub and its critical scientific assessment in the 1990s // *Oriental Institute Journal*. 2025. No. 4. P. 101–115. <https://doi.org/10.24866/2542-1611/2025-4/101-115>

### Введение

Исследование исторических особенностей формирования транспортной системы российского Дальнего Востока и роли транспорта в решении стратегических задач пространственного и ресурсного освоения Востока России, укрепления российского присутствия на берегах Тихого океана и взаимодействия с государствами Северо-Восточной Азии остаётся на сегодняшний день важной научной задачей. Географическое положение региона обусловило исключительную важность морских портов, ставших полюсами роста Тихоокеанской России, центрами экономической активности и источником заработка для многих дальневосточников. По мере развития региона вокруг портов формировались транспортные узлы, объединявшие водный, железнодорожный, а затем и воздушный транспорт. При этом, в силу длительного фронтального положения Дальнего Востока, создание каждо-

го крупного транспортного узла зачастую превращалось в масштабах региона в настоящую "стройку века". Во времена Российской империи таковыми являлись Владивосток и Дальний, в советский период – Ванино, Магадан, Находка и Восточный Порт. Особенно показателен пример портов Южного Приморья – в условиях особого режима посещения Владивостока, обусловленного ролью главной базы Тихоокеанского флота, и закрытия его для захода иностранных судов – Находка и Восточный Порт стали новыми "морскими воротами" страны, важными звеньями международных грузоперевозок [15, с. 69].

На волне инициатив по оживлению внешнеэкономических связей Владивосток с 1 января 1992 г. вновь был открыт для иностранцев [16]. В преддверии снятия ограничений началась работа над концепцией развития города в новых условиях. Краевые и городские власти изучали возможность создания зоны свободного предпринимательства, разрабатывали программу "Большой Владивосток" [1, с. 22], рассматривали пути привлечения иностранного бизнеса [6, с. 126]. Рост грузооборота, наблюдавшийся в первые месяцы после отмены "закрытого" статуса, породил надежды на возвращение Владивостоку роли главных ворот России на Тихом океане [11].

В этих условиях важной задачей становилась модернизация транспортного комплекса. Одним из примеров идей инфраструктурного обновления стал представленный в 1992 г. концепт Владивостокского универсального транспортного узла. В его основу был положен замысел сооружения нового международного транспортно-логистического центра в городской черте Владивостока на западном берегу Уссурийского залива. В документах первой половины 1990-х гг. для обозначения концепта использовались аббревиатуры "УТУ" (Универсальный транспортный узел) либо "ВУТУ" (Владивостокский универсальный транспортный узел).

Масштабы запланированных работ, объёмы требуемых финансовых вложений, а также декларируемая революционность и нескрываемый гигантизм концепта придавали ему сходство с крупнейшими дальневосточными стройками советского времени (особенно – с Восточным Портом). Однако теоретическое обоснование было выстроено под явным влиянием западных подходов. Обсуждение концепта занимало важное место в переписке городских, краевых и федеральных властей по транспортным вопросам в 1992-1994 г., а затем исчезло со страниц делопроизводства.

Впоследствии к проблемам развития Владивостока, его агломерации и транспортного комплекса не раз обращались учёные-дальневосточники: Ю. А. Авдеев [1], В. В. Аникеев [2], П. Я. Бакланов [3], А. С. Ващук [6], А. В. Мошков [13], М. В. Холоша [20] и др. Некоторые из них в начале 1990-х гг. сами участвовали в обсуждении ВУТУ. Однако в исследовательской литературе судьба транспортного узла на берегах Уссурийского залива, в отличие от иных транспортных проектов Приморья (в частности, в Хасанском и Шкотовском районах [8]), не получила широкого освещения. За исключением упоминаний в трудах А. Е. Савченко [18, с. 24] и В. А. Бурлакова [5, с. 106], замысел ВУТУ и его критическое осмысление остались нераскрытыми. Однако проблема всё ещё представляется актуальной в свете продолжающегося в наши дни поиска путей дальнейшего развития транспортного комплекса Приморья, а также озвученных осенью 2024 г. планов размещения на западном берегу Уссурийского залива новых судостроительных мощностей [17].

Воссоздать историю появления концепта Владивостокского универсального транспортного узла и проанализировать данный феномен несостоявшегося постсоветского мегапроекта стало возможно благодаря архивным материалам. Источниковую базу составили документы администрации Приморского края, Приморского краевого и Владивостокского городского Советов народных депутатов, представленные в Государственном архиве Приморского края (ГАПК).

### **Рождение концепта Владивостокского универсального транспортного узла**

Возникновение концепта датируется 1992 г. – временем повышенного интереса региональных властей и бизнеса к развитию инфраструктуры приморских портов и морского транспорта в свете состоявшегося "открытия" региона для внешнеэ-

кономических операций и активизации международных контактов. Подготовку материалов по ВУТУ осуществила компания "Восток-Транзит" под началом генерального директора Е. М. Блинова. Прежде чем возглавить компанию, Е. М. Блинов работал в структурах Тихоокеанского управления промысловой разведки и научно-исследовательского флота (ТУРНИФ). В марте 1990 г. он был избран депутатом Владивостокского городского Совета, а в июне возглавил горисполком, оставаясь на этом посту до конца 1991 г. [9, с. 43]. Во время работы в горисполкоме Е. М. Блинов, помимо руководства городским хозяйством, участвовал в разработке программ экономических преобразований и проектов реформы городского самоуправления. Ещё в 1990 г., за год до известного указа Б. Н. Ельцина об открытии Владивостока, Е. М. Блинов высказывался за отмену "закрытого" статуса, допуск в город иностранных компаний, выразив свою позицию предельно ясно: "Город будет открытым – это однозначно, и другой альтернативы такому решению нет" (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 26. Л. 35).

В июне 1991 г., когда Владивосток принимал экспертов Ассоциации инженерных и консалтинговых фирм Токио, Е. М. Блинов на встрече с японской делегацией высказал ряд идей, в дальнейшем получивших развитие в концепции универсального транспортного узла. К ним относятся предложения о новом экономическом районировании города, выделении внутригородских зон, заточенных под развитие малого бизнеса, науки, электроники, туризма, портовой и транспортной инфраструктуры. Тогда же Е. М. Блинов озвучил мысль о постройке новой автомагистрали и железной дороги от Владивостока к соседнему городу Артёму и аэропорту "Кневичи", а также о модернизации портовой инфраструктуры [4]. Также Е. М. Блинов не остался в стороне от политических событий – в августе 1991 г. он решительно поддержал Б. Н. Ельцина во время его противостояния с ГКЧП (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 144. Л. 75–76). Однако вскоре после победы над "путчистами" инициированное президентом России выстраивание исполнительной вертикали заставило Е. М. Блинова покинуть пост председателя горисполкома, так как внедрённая осенью 1991 г. практика назначения глав администраций (мэров) городов не предусматривала выборного начала. Несмотря на то, что кандидатура Е. М. Блинова в ноябре-декабре обсуждалась городским Советом для рекомендации президенту России, главой администрации Владивостока был назначен его бывший заместитель В. В. Ефремов [9, с. 48].

После передачи полномочий в январе 1992 г. Е. М. Блинов встал во главе Товарищества с ограниченной ответственностью (далее – ТОО) "Восток-Транзит", занимавшегося грузоперевозками. Под руководством Е. М. Блинова "Восток-Транзит" приступил к разработке концепта универсального транспортного узла (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 97). Предварительное технико-экономическое обоснование (ТЭО) было выполнено специалистами из ТОО "МИДА" (г. Владивосток, директор – М. В. Холоша) при участии московской компании "Сим-Ресурс". В середине 1992 г. материалы были подготовлены и направлены главе администрации Приморского края В. С. Кузнецову, который решительно поддержал замысел и ознакомил с идеей ВУТУ федеральный центр (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 104). Краевая администрация стремилась активизировать международное экономическое сотрудничество и привлечь партнёров из-за рубежа [10]. Сам В. С. Кузнецов, как и Е. М. Блинов, последовательно выступал за отмену ограничений внешнеэкономических контактов региона со странами АТР. В 1990-1991 гг. он поддерживал создание свободных экономических зон в Приморье, а в конце 1991 г. координировал работу по открытию Владивостока, размещению в городе иностранных консульств и представительств зарубежных компаний (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 1. Л. 189).

В письме вице-президенту России А. В. Руцкому от 10 сентября 1992 г. В. С. Кузнецов, подчёркивая особую роль Приморского края и города Владивостока как ворот России в Тихий океан, просил федеральные власти дать указание о подготовке строительства нового транспортного узла (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 105). Он видел в нём не только возможность качественного обновления транспортной системы региона, но и способ создать дополнительные рабочие места, необходимые

в связи с конверсией оборонных предприятий. Сменивший В. С. Кузнецова во главе краевой администрации в мае 1993 г. Е. И. Наздратенко к планам своего предшественника отнёсся сочувственно, используя ВУТУ как средство привлечения внимания федеральных властей к проблемам региона. Концепция транспортного узла международного значения для этого подходила исключительно удачно.

### **Несостоявшаяся великая стройка на берегах Уссурийского залива**

Подготовленный "Восток-Транзитом" для краевой администрации материал представляет интерес не только с точки зрения анализа предельных организационно-технических и финансовых решений. Форма изложения, а также использующийся понятийный аппарат и термины делают документ своеобразным отражением эпохи перемен. В нём привычные для перестроечной эпохи обороты сочетались с заимствованным из международной практики понятийным аппаратом, частично адаптированным к постсоветским реалиям.

Сам материал состоял из трёх разделов. Первый – "Существо проекта" – содержал краткое изложение концепции ВУТУ и предварительный расчёт технико-экономических показателей, второй был посвящён мировой практике реализации международных проектов; третий – особенностям реализации строительных проектов в России; четвёртый – текущему положению дел и подготовке планов строительства ВУТУ; в пятом давалось краткое заключение (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 74).

В концепте ведущее место отводилось привлечению зарубежного капитала путём качественного улучшения организации транспортного обслуживания грузов в регионе. "Существующие порты Приморья, – отмечали авторы, – имеют территориальные ограничения, не позволяющие развить железнодорожные подъезды и автотранспортные развязки, что в свою очередь не позволяет обеспечить быстрое и качественное прохождение грузов, особенно в смешанном сообщении: авиа-железнодорожно-автомобильно-морском транспорте. С течением времени такое положение станет серьёзным тормозом в расширении перевозок через Приморье транзитных, импортно-экспортных и других грузов всеми видами транспорта". Вслед за этим шёл краткий обзор зарубежного опыта, подводящий к выводу о необходимости широкого внедрения интермодальных перевозок по принципу "от двери до двери" (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 75–76).

Текстовое описание дополнялось схемами и экспликациями, дающими представление о масштабах несостоявшейся стройки.

Местом реализации своих замыслов авторы концепта избрали прибрежную полосу Владивостока, омываемую водами Уссурийского залива. ВУТУ должен был связать в единую систему железнодорожный, автомобильный, морской, воздушный и внутригородской транспорт. Задумка отличалась широким пространственным размахом. Сам транспортный узел и прилегающий к нему жилой массив планировалось разместить на территории 2400 га, из которых 1250 га отводилось под жилую зону, 550 га – под промышленную зону, 400 га – под автомобильную и железную дороги, 300 га – под рекреационную зону. Акватория транспортного узла составляла 2000 га, из них 1850 га предполагалось отдать под искусственные насыпные территории, зону порта и якорные стоянки судов, а на оставшихся 150 га создать зону отдыха (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 80).

Отвод столь обширных площадей, по мнению авторов, не должен был встретить существенных препятствий, поскольку "территории либо предусмотрены под промышленное строительство, либо бросовые, непригодные для селитьбы". Земли, занятые Министерством обороны, предлагалось освободить, перенести военные объекты за пределы городской черты (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 78–80).

Согласно описанию и картографическим материалам, акватория транспортного узла должна была охватить часть восточного внешнего рейда порта Владивосток и обширные пространства Уссурийского залива. В зону ВУТУ включались: южная часть полуострова Назимова, полуостров Басаргина, бухты Патрокл, Соболев, Сухопутная (Тихая), Промежуточная и Горностай (Щитовая). Далее ВУТУ простирался на север вдоль берегов бухт Кетовая и Десантная. Крайняя прибрежная точ-



Рис. 1. Общая схема размещения объектов Владивостокского универсального транспортного узла.  
 Источник: (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 81)  
 Fig. 1. General layout of the Vladivostok universal transport hub facilities.  
 Source: (GARPK. F. 1694. Op. 1. D. 54. L. 81)

ка находилась у мыса Трёх Камней в бухте Десантной. Сухопутной границей зоны ВУТУ должна была стать линия проектируемой автомобильно-железнодорожной магистрали, за исключением небольшого участка на юге, где граница отклонялась от трассы вглубь материка у подножия сопки Монастырской (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 82). Новые дороги следовало проложить вдоль Уссурийского залива между побережьем и Береговым хребтом, а затем соединить с существующей автомагистралью и железнодорожной веткой ДВЖД между станциями Артём-Приморский-II и Артём-Приморский-III (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 81).

Роль ключевого элемента морской инфраструктуры ВУТУ отводилась новому порту, оборудованному контейнерными и нефтяными терминалами. От возведения терминалов для угля и сыпучих грузов авторы концепта отказались во избежание загрязнения акватории и воздушного пространства. Порт предполагалось оснастить причалами с глубинами от 10 до 20 м, что позволило бы принимать суда с большой осадкой (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 79). Неоднородный рельеф местности должны были исправить искусственно отсыпаемые территории. Им же предстояло сыграть роль ограждающих молов (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 84).

### **Воздушные ворота ВУТУ**

Дополнительную оригинальность концепту придавало стремление разместить в зоне транспортного узла международный аэропорт. Причём в качестве взлётно-посадочных полос предполагалось использовать морские молы. Как утверждали авторы идеи, "мировой опыт показывает возможность строительства аэропортов в непосредственной близости от городской черты за счёт использования искусственно-отсыпаемой территории" (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 77).

Проблему шума двигателей самолётов следовало решить за счёт продуманного строительства объектов аэропорта в сочетании с использованием преимуществ географической среды и рельефа местности: "Звук над водной поверхностью рассеивается, а не отражается. Кроме того, густое облесение периметра лётного поля и близлежащих сопкок значительно снижает распространение звуковых волн. Снижение шума в зданиях транспортного узла достигается техническими средствами. Селитебная зона города отделяется от аэропорта промышленной зоны и близлежащими стопками, которые, поглощая звук, защищают от него городскую застройку" (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 78).

Согласно концепции ВУТУ, аэропорт следовало оборудовать современными средствами навигации, связи и управления, а в районе лётного поля разместить системы ликвидации туманов (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 79), часто наблюдаемых над Уссурийским заливом в летние месяцы [11, с. 144]. Планировалось оснастить аэропорт тремя или четырьмя взлётно-посадочными полосами, рулётными дорожками, местами стоянки самолётов, вертолётной площадкой, ангарами для техобслуживания самолётов и вертолётов. Аэропорт должен был обслуживать пассажирские и грузовые самолёты международного стандарта (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 79).

Необходимость новой воздушной гавани в дополнение к существующему аэропорту "Кневичи" аргументировалась нормами градостроительства, предписывающими создание в городах с населением более 800 тыс. человек второго аэропорта (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 77). Спустя 30 лет Владивосток так и не приблизился к данной отметке, однако в первой половине 1990-х гг. ещё сохранялись надежды на рост городского населения. Дополнительным аргументом послужила необходимость обслуживания СЭЗ "Находка" на юге Приморья. При этом появление нового аэропорта на берегах Уссурийского залива противоречило ранее принятому решению о реконструкции аэродрома "Золотая Долина" для нужд свободной зоны [7, с. 67–68].

Сама идея СЭЗ также отразилась в планах развития ВУТУ. Предусматривалось создание "экстерриториальной зоны" беспошлинного перемещения грузов и безвизового пребывания иностранных граждан. Для привлечения бизнесменов и туристов на территории транспортного узла предполагалось развернуть широкую сеть ресторанов, магазинов, конференц-залов, бизнес-центров, пресс-клубов, бан-

ков, офисов страховых компаний, международных телефонных станций и переговорных пунктов, кинотеатров, диско- и видео-баров, теннисных кортов, бассейнов, саун и гольф-клубов (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 79).

### **Природные и антропогенные препятствия**

Реализация подобных планов неизбежно потребовала бы значительных усилий ввиду сложного рельефа местности. Западный берег Уссурийского залива не мог похвастать обилием естественных якорных мест для стоянки судов – лучшие из них находились на противоположном, восточном берегу залива. Прибрежная зона ВУТУ начиналась у обрывистого полуострова Назимова, окаймленного подводными рифами и камнями, продолжалась вдоль скалистых берегов бухты Патрокл, переходящих в песчано-галечный пляж у полуострова Басаргина. Сам полуостров также был окружен рифами, камнями и скалами, а его южная оконечность венчалась обрывистым мысом. Бухта Соболев была пригодна для якорной стоянки малых судов, но изобиловала камнями, бухта Сухопутная была открыта юго-восточным ветрам [12, с. 121, 145].

Вблизи побережья раскинулся золоотвал Владивостокской ТЭЦ-2, а в районе бухты Горностаев – свалка мусора. Заделов под портовую инфраструктуру не имелось, за исключением небольшого волнолома в бухте Сухопутной и швартовых бочек в бухте Промежуточной [12, с. 146]. В начале 1930-х гг. обсуждалась возможность размещения здесь нефтяной гавани Владивостокского порта, однако эти планы не были реализованы (ГАХК. Ф. 353. Оп. 1. Д. 169. Л. 48). До 1970-х гг. бухта Промежуточная являлась местом нереста ценных промысловых видов рыб – камбалы, сельди и терпуга. Но в результате сбросов золошлаковой пульпы с ТЭЦ нерестилища были уничтожены, и прилегающая акватория, по заключению "Приморьрыбвода"<sup>1</sup>, утратила рыбопромысловое значение (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 219. Л. 121).

Приведённый географический обзор демонстрирует только часть проблем, с которыми пришлось бы столкнуться строителям ВУТУ. Требовались дноуглубительные работы, отсыпка искусственных территорий, сглаживание неровностей рельефа. К природным факторам добавлялись и антропогенные – необходимо было провести рекультивацию золоотвала и полигона мусорных отходов, отравлявших окрестности зловонием и угольной пылью. Разработчики концепта ВУТУ обещали представить несколько вариантов утилизации золы, ликвидации отвала и свалки. "Конкретный вариант, – говорилось в документе, – будет выбран непосредственно перед началом утилизации. Мусорная свалка утилизируется и используется для формирования тела универсального транспортного узла. Загрязнённый грунт под свалкой засыпается при строительстве искусственной территории" (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 77).

Обширные пространства, на которых предстояло развернуть работы, отличались сложными формами рельефа. Более поздние исследования, проведённые геологами в начале 2010-х гг., выявили опасность оползней, промоин и просадок. В зоне риска оказались берега бухт Патрокл, Тихая и Промежуточная – ключевые территории зоны ВУТУ. С проблемой оползней и обвалов в данном районе впоследствии столкнулись строители автомагистрали Седанка-Патрокл [14, с. 50].

### **Сроки строительства и финансовые прогнозы**

Строительство объектов ВУТУ, согласно концепции, планировалось осуществить в два этапа. На первом этапе – с 1993 г. по 2000 г. – следовало возвести объекты на общую сумму 5279 млн долларов: завершить первую очередь морского порта и аэропорта, возвести жилой массив на 4 млн м<sup>2</sup>, гостиницу на 180 тыс. м<sup>2</sup>, бизнес-центр на 280 тыс. м<sup>2</sup>, вокзальный комплекс на 80 тыс. м<sup>2</sup>, магазины площадью 50 тыс. м<sup>2</sup> и прочие здания площадью 512 тыс. м<sup>2</sup>. В тот же период необходимо было построить четырёхполосную автомагистраль и железную дорогу к городу

<sup>1</sup> Приморское бассейновое управление по охране и воспроизводству рыбных запасов и регулированию рыболовства, ныне – Приморский филиал ФГБУ "Главрыбвод".

Артёму, приобрести 50 морских судов, 30 вертолётов и самолётов, 1500 автомашин. На втором этапе, до 2010 г., планировалось возвести объекты стоимостью 6390 млн долларов, расширить пропускную способность всех ранее возведённых объектов, довести пассажиропоток в аэропорту до 2,5 млн человек в год, в морском порту – до 0,5 млн человек в год, а грузопоток – до 36 млн тонн в год (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 78–79).

На окупаемость затрат по каждому крупному объекту отводилось от 6 до 14 лет. Планируемая прибыль от эксплуатации транспортного узла должна была составить 770 млн долларов в 2000 г. и 1630 млн долларов в 2010 г. К строительству инфраструктуры ВУТУ предполагалось привлечь предприятия города и края. По прогнозам авторов, к 2010 г. новый универсальный транспортный узел мог обеспечить работой более 100 тыс. человек (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 79–80).

Суммарные затраты на реализацию концепта транспортного узла, по подсчётам специалистов "Восток-Транзита", достигали 11,6 млрд долларов США. Расчёт затрат в рублёвом эквиваленте не производился вследствие стремительной инфляции российской национальной валюты и невозможности достоверно сопоставить экономические показатели 1992 и 1993 гг. Из приведённой суммы почти 7 млрд долларов требовалось на строительно-монтажные работы. Ежегодные затраты в период наиболее интенсивного строительства 1994–2004 гг. оценивались в 0,7–1 млрд долларов. Для подготовки к запуску в эксплуатацию всего комплекса объектов ВУТУ было необходимо порядка 3,9 млрд долларов. "Указанной суммы достаточно, – отмечалось в пояснении к технико-экономическому расчёту, – для строительства и запуска в эксплуатацию объектов первого этапа, начала строительства второго этапа; дальнейшее строительство объектов и ввод их эксплуатацию возможен без дополнительных привлечённых средств, за счёт собственной прибыли" (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 87–88).

Хотя замысел ВУТУ активно позиционировался как проект, ориентированный на привлечение иностранного капитала и технологий, прямых свидетельств масштабного иностранного лоббирования в архивных документах не выявлено. Единственной иностранной компанией, фигурирующей в материалах по ВУТУ, оказалась канадская фирма SNC-Lavalin International, выразившая готовность участвовать в подготовке предварительных проработок (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 219. Л. 139–141). Судя по всему, разработчики концепции апеллировали к потенциальному интересу со стороны японских, корейских и американских компаний, используя риторику "ворот России в Тихий океан", но практической поддержки эти заявления не получили. Иностранное участие в проекте ВУТУ в 1990-е гг. осталось скорее декларативным, не перейдя в стадию конкретных инвестиционных обязательств на межгосударственном уровне.

### **"Авторы концепта забежали вперёд на 30–50 лет в фантазиях". Научная критика идеи ВУТУ**

Подготовленному "Восток-Транзитом" концепту ВУТУ предстояло пройти проверку на прочность. Отправленные в Москву материалы вместе с предложениями краевой администрации были переданы на рассмотрение заинтересованным ведомствам и организациям. По поручению А. В. Руцкого Министерство транспорта России рассмотрело эскизные проработки проекта, отметив, что идея размещения транспортного узла за пределами существующей застройки Владивостока не противоречит перспективным планам развития города (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 106). В марте 1993 г. заместитель министра транспорта А. В. Клевцов сообщил администрации Приморского края, что его ведомство изучило концепт и считает, что он "заслуживает внимания", однако предложенные решения требуют тщательного технико-экономического обоснования, которое в представленных материалах отсутствовало (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 107).

В течение 1993 г. с проектом ознакомились и подготовили свои отзывы региональные органы управления, а также научные институты, включая академические и ведомственные НИИ. К этому времени В. С. Кузнецова во главе краевой администрации сменил Е. И. Наздратенко, а пост генерального директора "Вос-

ток-Транзита" вместо Е. М. Блинова занял В. Н. Бугаков (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 109). Несмотря на кадровые перемены, и Администрация Приморского края, и "Восток-Транзит" были намерены продолжить работу по оценке перспектив ВУТУ. Не остались в стороне и городские власти, в первой половине 1993 г. организовавшие обсуждение концепта в градостроительном совете при Управлении архитектуры и градостроительства города Владивостока с привлечением широкого круга специалистов. К оценке и экспертизе ВУТУ были привлечены Лётно-исследовательский институт им. М. М. Громова (г. Жуковский, Московская область), институт "Ленгипрогор"<sup>2</sup> (г. Санкт-Петербург), Дальневосточное отделение РАН, отраслевые институты "ПромстройНИИпроект", "Приморгражданпроект", ДНИИМФ<sup>3</sup>, ДВНИГМИ<sup>4</sup>, государственное предприятие "Приморгеология" и другие организации.

Подготовленные специалистами отзывы содержали множество замечаний. Управление градостроительства и городского хозяйства Администрации Приморского края указало на неизбежные затраты по пересмотру генерального плана Владивостока. (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 100). Кандидат архитектуры инженер-гидротехник В. В. Аникиев в своём отзыве обратил внимание на то, что размещение во Владивостоке транспортного узла по предложенному варианту кардинально меняло инфраструктурную ситуацию во Владивостокской агломерации и всём Южном Приморье. Концепт также нарушал конфигурацию Южно-Приморского промышленного района. "Решать такую крупную, но частную задачу, – заключал В. В. Аникеев, – без комплексной проработки общих принципиальных решений просто недопустимо". Также он открыто предостерёг власти об опасности злоупотреблений и махинаций с землями Министерства обороны, государственной и муниципальной собственностью под прикрытием сооружения ВУТУ. По его мнению, на этапе предпроектных согласований было принципиально важно не допустить возникновения каких-либо правовых основ для закрепления земельных участков в рассматриваемом районе за разработчиками и проектировщиками транспортного узла (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 219. Л. 103).

24 мая 1993 г. эскизная проработка ВУТУ была вынесена на обсуждение градостроительного совета. В дискуссии участвовало более 20 человек, в том числе депутаты Владивостокского городского Совета, главный архитектор города А. А. Мечковская, зам. начальника краевого управления градостроительства и городского хозяйства В. В. Аникеев, представители ДВГУ, учёные и специалисты академических и отраслевых институтов. ТОО "Восток-Транзит" представлял его директор В. Н. Бугаков и двое сотрудников, ТОО "МИДА" – директор М. В. Холоша (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 219. Л. 105–106).

В начале заседания В. Н. Бугаков, взяв слово, озвучил основные положения концепта ВУТУ, подробно остановившись на ключевых объектах (порт, аэродром, железная дорога, автомагистраль, складская зона, бизнес-зона, нефтебаза на полуострове Назимова, очистные сооружения), а также обозначил экономические преимущества и грядущие выгоды от реализации проекта для города и края. В целом он повторил тезисы, сформулированные ещё при Е. М. Блинове, добавив, что в случае отказа от сооружения ВУТУ Владивосток упустит шанс на процветание (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 219. Л. 106).

Доклад В. Н. Бугакова был встречен весьма настороженно. Почти никто из участников заседания не поддержал его. Многих смутила слабая проработка организационных и технических решений, отсутствие точных расчётов. Сам В. Н. Бугаков был вынужден признать, что на ряд вопросов (о технологии формирования искусственных территорий, прогнозируемом влиянии ВУТУ на грузооборот в дей-

<sup>2</sup> Российский государственный научно-исследовательский и проектный институт урбанистики, ранее – Ленинградский государственный институт проектирования городов.

<sup>3</sup> Дальневосточный научно-исследовательский, проектно-изыскательский и конструкторско-технологический институт морского флота, с 1993 г. – АО "ДНИИМФ".

<sup>4</sup> Дальневосточный научно-исследовательский гидрометеорологический институт.

ствующих портах края и т.д.) у него не нашлось готовых ответов. Крайне негативную реакцию вызвало предложение использовать для насыпки территорий грунт из золоотвала Владивостокской ТЭЦ-2. Участники заседания сразу же отметили, что такой шаг приведёт к экологической катастрофе.

Были высказаны также иные принципиальные замечания. В. В. Аникеев отметил нереальность заложенных сроков и сметы строительства, предрекая их неизбежное увеличение, указал на необходимость привлечения дополнительной квалифицированной рабочей силы и обеспечения рабочих жильём, усомнился в возможности отсыпки искусственных территорий и постройке на них аэропорта. Подытожив выступление, В. В. Аникеев заключил, что "авторы концепта забежали вперёд на 30–50 лет в фантазиях" (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 219. Л. 107).

Некоторые из присутствующих, воздержавшись от открытой поддержки концепта ВУТУ, отметили в нём ряд позитивных идей. Директор Тихоокеанского института географии ДВО РАН П. Я. Бакланов поддержал стремление авторов концепта решить транспортную проблему города и предложил дать им возможность доработать представленный вариант. С. И. Вохмякин из "Приморгражданпроекта" назвал ВУТУ интересным, но сложным комплексом, порекомендовав сперва тщательно проработать ТЭО, а затем приступать к выбору площадки. Зам. директора ДНИИМФ Е. М. Новосельцев подчеркнул необходимость увязать идеи ВУТУ с общей концепцией развития морского и авиационного транспорта. В. Н. Глубоков из ДВНИГМИ обратил внимание на отсутствие в концепте рациональных предложений по решению проблем водоснабжения, электроснабжения, предотвращения шумового и экологического загрязнения берегов Уссурийского залива (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 219. Л. 108).

Представлявший разработчиков ВУТУ директор ТОО "МИДА" М. В. Холоша попытался переубедить участников заседания. Он утверждал, что предлагаемая территория наиболее экологически приемлема для строительства, а сам концепт ВУТУ отвечает задачам развития экономики региона и выхода на мировую арену. Свои доводы М. В. Холоша подкрепил оптимистичным финансовым прогнозом: "Сумма прибыли к 2000 г. составит 760 млн долларов. 180 млн для города позволят возродить Владивосток". Подводя итоги обсуждения, зам. председателя Владивостокского городского Совета Ю. А. Авдеев охарактеризовал идею ВУТУ как "парадоксальную, нарушающую привычные установившиеся концепции", но заслуживающую внимания, и посоветовал "Восток-Гранзиту" переработать концепт с учётом высказанных замечаний (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 219. Л. 109).

В течение лета 1993 г. краевые и городские власти продолжили получать отзывы и экспертные заключения. Большинство из них изобиловали замечаниями и предостережениями. Специалисты ДНИИМФ отмечали, что проработка отдельных разделов носит весьма поверхностный характер, концепт совершенно не увязан с существующей транспортной схемой города, работой морского порта, а расходы на создание искусственных территорий окажутся непомерно высокими. Многие замечания касались несоответствия предложенных в концепте решений Генеральному плану города. В этом были единодушны ДНИИМФ, "Ленгипрогор", Управление градостроительства и городского хозяйства администрации Приморского края (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 101).

Постоянная комиссия по вопросам экологии и рационального природопользования городского Совета отметила, что намеченные под размещение объектов ВУТУ территории совпадают с естественной рекреационной зоной города. Комиссия также рекомендовала конкретизировать предложения по ликвидации городской свалки, которые "выглядят крайне сырыми", подготовить проект очистных сооружений, предусмотреть защиту жилой зоны и мест отдыха от шумового воздействия самолётов, а также определить статус и будущую форму собственности намываемых земель (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 219. Л. 110–112). Кроме того, городские депутаты прямо указали на туманные перспективы роста численности населения Владивостока, а потому поставили под сомнение целесообразность строительства микрорайона на 300 тыс. жителей (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 101).

Специалисты Лётно-исследовательского института им. М. М. Громова настаивали на переработке воздушного компонента ВУТУ, указав на неприемлемость размещения аэропорта в зоне частых туманов, недостаточную длину взлётно-посадочных полос, тяжёлые условия для посадки самолётов и т.д. (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 219. Л. 116). Государственное предприятие "Приморгеология" (генеральный директор – Е. И. Бедокуров) обратило внимание на опасность использования материалов золотвала ТЭЦ-2 для отсыпки территории ввиду большой концентрации тяжёлых металлов (свинца, мышьяка сурьмы, бария, кадмия, бора), а также повышенной радиоактивности шлаков (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 219. Л. 122).

Критически восприняли концепт ВУТУ специалисты "Ленгипрогора". Обширный перечень их замечаний включал необоснованность выбора площадки ("Район ТЭЦ-2 – не самый лучший для организации международного транспортного узора"), отступление от генплана города, пересечение зоны подлёта самолётов с проектируемой жилой зоной, непродуманность транспортной связи ВУТУ с центром города, несоответствие участка под аэропорт существующим требованиям (размер и направление взлётно-посадочных полос, размещение радиотехнических систем и т.д.). Заключение, подписанное главным инженером института В. А. Щетинским, гласило: "На данном уровне разработки представленных материалов технические предложения не могут быть согласованы" (ГАПК. Ф. 85. Оп. 9. Д. 219. Л. 125–126).

В целом критика выявила ряд фундаментальных расхождений между авторами концепта и их оппонентами, обусловленных разницей во взглядах на будущее развитие Владивостока и всего Приморья. Согласившись с отдельными замечаниями, представители "Восток-Транзита" по-прежнему были непоколебимы в своём убеждении, что "создание ВУТУ у городской черты Владивостока технически возможно, экономически целесообразно, экологически безопасно, социально выгодно и организационно осуществимо" (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 103).

### **Отказ от реализации концепта ВУТУ**

Позиция региональной властей в сравнении с научными и проектными организациями выглядела куда более лояльной и даже доброжелательной. Летом 1993 г. администрация Приморского края рассмотрела предложения "Восток-Транзита" и 25 августа в своём заключении сочла возможным "в предварительном порядке" согласовать размещение объектов на побережье Уссурийского залива, выставив при этом несколько условий. Проектировщикам следовало в полном объёме разработать ТЭО и предоставить не менее двух его вариантов; предусмотреть в нём затраты на корректировку генплана Владивостока, тепло-, электро- и водоснабжение, транспорт и связь; согласовать проект с управлением ДВЖД, пароходствами и Владивостокским авиапредприятием; учесть предложения Министерства транспорта России и вынести ТЭО на рассмотрение постоянной комиссии краевого Совета (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 110).

Со строительством ВУТУ региональные чиновники по-прежнему связывали решение транспортных проблем, оживление экономики края и привлечение иностранного капитала. Позитивные ожидания краевой администрации разделял представитель президента Российской Федерации в Приморском крае В. П. Бутов [19, с. 24]. В октябре 1993 г. в своём письме председателю Правительства России В. С. Черномырдину он просил федеральный центр поддержать проект сооружения ВУТУ отечественными и зарубежными инвестициями (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54. Л. 72).

В официальной переписке универсальный транспортный узел продолжил фигурировать и в следующем году, хотя интерес к нему пошёл на спад. В 1994 г. ВУТУ был включён в подготовленный администрацией Приморского края список перспективных проектов для привлечения инвестиций в сфере международного сотрудничества (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 149. Л. 8). Однако факт включения в число перспективных объектов не давал никаких гарантий реализации проекта. Достаточно сказать, что возглавлял данный список Приморский Диснейленд, намеченный к постройке на территории национального парка "Богатая Грива" (ГАПК.

Ф. 1694. Оп. 1. Д. 149. Л. 13), а в числе прочих объектов значились гигантские мосты и эстакады, включая мост на остров Русский, платные скоростные автомагистрали Владивосток – Хабаровск и Владивосток – Находка (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 149. Л. 14–15).

Ни российских, ни зарубежных инвесторов, способных вдохнуть жизнь в концепт ВУТУ, не нашлось. Федеральные органы власти также не спешили брать на себя огромные расходы. В феврале 1994 г. в составленной краевой администрацией информации о выполнении поручений Правительства России отмечалось, что, в связи с отсутствием ТЭО размещения Владивостокского универсального транспортного узла, ранее относящиеся к нему решения надлежит снять с контроля (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 139. Л. 48).

### **Заключение**

Концепт Владивостокского универсального транспортного узла стал ярким порождением своей эпохи – начала 1990-х гг., периода радикальных социально-экономических преобразований, распада прежних плановых механизмов и поиска новых путей развития в условиях становления рыночных отношений. В это время на фоне открытия Владивостока для международных контактов и отмены "закрытого" режима наблюдался всплеск оптимизма и веры в то, что масштабные инфраструктурные проекты с привлечением иностранного капитала смогут стать локомотивом модернизации региона. Однако наряду с искренним стремлением к развитию, в условиях приватизации, передела собственности и ослабления государственного контроля, подобные грандиозные замыслы могли рассматриваться их инициаторами и как возможность извлечения значительных финансовых выгод. На это указывает, в частности, критика со стороны экспертов, открыто предостерегавших о рисках махинаций с землями Министерства обороны и муниципальной собственностью под прикрытием строительства объектов транспортного узла.

Вместе с тем концепт ВУТУ, несмотря на свою противоречивость, представлял значительный политический интерес для представителей власти различных уровней. Для региональных руководителей масштабная "стройка века" служила важным инструментом для привлечения внимания федерального центра к проблемам Дальнего Востока. Поддержка амбициозного проекта позволяла им позиционировать себя как прогрессивных инициаторов модернизации, что было особенно важно в переходный период начала 1990-х гг. Для федеральных властей демонстративная поддержка ВУТУ являлась способом продемонстрировать внимание к стратегически важному региону, перекладывая при этом основное бремя реализации и поиска инвестиций на краевые и городские власти. Для местных властей Владивостока участие в обсуждении такого проекта, даже критическое, повышало их политический вес и значимость в решении вопросов регионального развития.

В целом, концепт ВУТУ служил удобным политическим инструментом, отражая как утопические надежды на прорывное развитие, характерные для того времени, так и потенциальные интересы отдельных групп, стремившихся использовать переходный период для укрепления своего влияния.

Реальной финансовой и ресурсной поддержки концепт не получил. Декларируемая его авторами революционность, неординарность заложенных идей и обещанная прибыльность не помогли воплощению грандиозного замысла. Ни она из вовлечённых в работу над концептом ВУТУ сторон, будь то государство или частный бизнес, не спешила взять на себя финансирование проекта. В условиях первой половины 1990-х гг. даже завершение разработки технико-экономического обоснования оказалось для "Восток-Транзита" и его партнёров невыполнимой задачей.

Кроме того, первоначальный оптимизм и надежды на поддержку идеи властями пошли на спад по мере поступления критических отзывов. Специалисты, привлечённые к предпроектному обсуждению ВУТУ, выявили в нём немало изъянов, либо прямо заявляли о неосуществимости замыслов. Совокупность названных

факторов послужила основанием для прекращения работ над концепцией ВУТУ и смещения фокуса внимания региональных и федеральных властей в сторону более реалистичных и менее затратных проектов модернизации транспортной системы Приморья. Экспертиза ВУТУ продемонстрировала, что в 1990-е гг. отечественная наука в лице академических и отраслевых институтов, а также проектных организаций не утратила своего значения и, несмотря на переживаемый кризис, была способна объективно оценивать сильные и слабые стороны амбициозных предложений, влияя тем самым на принятие важных для региона решений. В этой связи глубокий анализ концепта ВУТУ и развернувшейся дискуссии вокруг него помогут избежать промахов при разработке и реализации будущих масштабных инфраструктурных проектов на Дальнем Востоке.

## Литература

1. Авдеев Ю.А. Владивостокская агломерация: проблемы и варианты ее развития // Тихоокеанская география. 2021. № 1. С. 6–20. <https://doi.org/10.35735/tig.2021.5.1.002>
2. Аникеев В.В. Территориальное развитие города Владивосток и его агломерации // Тихоокеанская география. 2023. № 2. С. 23–36. [https://doi.org/10.35735/26870509\\_2023\\_14\\_2](https://doi.org/10.35735/26870509_2023_14_2)
3. Бакланов П.Я. Новый этап в развитии г. Владивостока и его агломерации / П.Я. Бакланов, Ю.А. Авдеев, М.Т. Романов // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2017. Том 9. № 3. С. 27–46. <https://doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2017-3/27-46>
4. Без Владивостока невозможна зона свободного предпринимательства в Приморье // Владивосток. 14 июня 1991. С. 2.
5. Бурлаков В.А. Проект "Туманган" и игра геополитических интересов в Северо-Восточной Азии в 90-е годы XX века. Владивосток: Издательство ВГУЭС, 2007.
6. Ващук А.С. Дальневосточный фронт 1990-х годов: от "территории-крепости" к новым формам развития региона / А.С. Ващук, Н.С. Воронцов // Журнал фронтальных исследований. 2022. Т.7. № 4. С. 104–135. <https://doi.org/10.46539/jfs.v7i4.309>
7. Воронцов Н.С. "Воздушные замки" Приморья: планы открытия новых международных аэропортов в 1990-е гг. // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2025. № 3. С. 65–74. <https://doi.org/10.24866/1997-2857/2025-3/65-74>
8. Воронцов Н.С. Новые порты и транспортные узлы Приморья в планах регионального руководства первой половины 1990-х гг. // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2024. № 3. С. 57–69. <https://doi.org/10.24866/1997-2857/2024-3/57-69>
9. Воронцов Н.С. Становление местного самоуправления во Владивостоке в начале 1990-х гг.: анализ предложений и попыток их воплощения // Известия Восточного института. 2023. № 4. С. 39–51. <https://doi.org/10.24866/2542-1611/2023-4/39-51>
10. Головин В. Встанет ли Владивосток в один ряд с Сингапуром? // Утро России. 4 июля 1991. С. 3.
11. Забит товарами порт Владивосток // Утро России. 23 января 1992. С. 1.
12. Люция северо-западного берега Японского моря от реки Туманная до мыса Белкина. М.: Главное управление навигации и океанографии МО СССР, 1984. 317 с.
13. Мошков А.В. Территориально-отраслевая структура Южно-Приморского индустриального округа // Региональные исследования. 2022. № 2. С. 78–89. <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2022-2-7>
14. Мясников Е.А. Геологические и геоморфологические условия освоения прибрежных зон полуострова Муравьева-Амурского (морфоструктурные аспекты) / Е.А. Мясников, В.В. Коробов, П.С. Сорокин // Инженерная геология. 2013. № 4. С. 44–53.
15. Наумов Ю.А. Исторические аспекты становления города Находка // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2014. № 2. С. 61–76.
16. Об открытии г. Владивостока для посещения иностранными гражданами: Указ Президента РСФСР от 20.09.1991 г. № 123 // Ведомости СНД и ВС РСФСР. 1991. № 39. Ст. 1244.
17. Руководство ОСК представило Президенту России площадку для строительства новой верфи // Объединённая судостроительная корпорация. (сайт). URL: <https://www.aosk.ru/press-center/news/rukovodstvo-osk-predstavilo-prezidentu-rossii-ploshchadku-dlya-stroitelstva-novoy-verfi/> (дата обращения: 21.12.2024).
18. Савченко А.Е. Вызов пространства: абстрактная геополитика, потенциал территории и историческая колея дальневосточного приграничья в 1990-х гг. (на примере Хасанского района) // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2023. № 2. С. 48–56. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2023-2/48-56>
19. Савченко А.Е. Саммит АТЭС-2012 и перспективы Владивостока: ближайшее будущее в контексте недавнего прошлого // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2010. № 4. С. 21–30.
20. Холоша М.В. Развитие транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке России и новые идеи и проекты для Приморья // Проектирование развития региональной сети железных дорог. 2016. № 4.

С. 62–72.

## References

1. Avdeev Yu. A. Vladivostok agglomeration: problems and options for its development // *Pacific geography*. 2021. No. 1. P. 6–20. <https://doi.org/10.35735/tig.2021.5.1.002> (In Russ.).
2. Anikeev V. V. Territorial development of the city of Vladivostok and its agglomeration // *Pacific geography*. 2023. No. 2. P. 23–36. [https://doi.org/10.35735/26870509\\_2023\\_14\\_2](https://doi.org/10.35735/26870509_2023_14_2) (In Russ.).
3. Baklanov P. Ya. A new phase in development of Vladivostok City and its agglomeration / P. Ya. Baklanov, Yu. A. Avdeev, M. T. Romanov // *The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service*. 2017. Vol. 9. No. 1. P. 27–46. <https://doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2017-3/27-46> (In Russ.).
4. Free enterprise zone in Primorye is impossible without Vladivostok // *Vladivostok*. June 14, 1991. P. 2. (In Russ.).
5. Burlakov V. A. The Tumangan project and the game of geopolitical interests in North-East Asia in the 1990s. Vladivostok: VSUES Pub., 2007. 224 p. (In Russ.).
6. Vashchuk A. S. The Far Eastern frontier of the 1990s: From "Fortress territory" to new forms of regional developmen / A. S. Vashchuk, N. S. Vorontsov // *Journal of Frontier Studies*. 2022. Vol. 7. No. 4. P. 104–135. <https://doi.org/10.46539/jfs.v7i4.309> (In Russ.).
7. Vorontsov N. S. "Castles in the air" of Primorye: plans for the new international airports in the 1990s // *Humanitarian research in the Eastern Siberia and the Far East*. 2025. No. 3. P. 65–74. <https://doi.org/10.24866/1997-2857/2025-3/65-74> (In Russ.).
8. Vorontsov N. S. New ports and transport hubs of Primorsky Krai in the plans of the regional authorities in the first half of the 1990s // *Humanitarian research in the Eastern Siberia and the Far East*. 2024. No. 3. P. 57–69. <https://doi.org/10.24866/1997-2857/2024-3/57-69> (In Russ.).
9. Vorontsov N. S. The formation of city self-government in Vladivostok in the early 1990s: analysis of reform projects and their implementation // *Oriental Institute Journal*. 2023. No. 4. P. 39–51. <https://doi.org/10.24866/2542-1611/2023-4/39-51> (In Russ.).
10. Golovnin V. Will Vladivostok stand on a par with Singapore? // *Utro Rossii*. July 4, 1991. P. 3. (In Russ.).
11. The port of Vladivostok is filled with goods // *Utro Rossii*. January 23, 1992. P. 1. (In Russ.).
12. Pilot chart for the northwestern coast of the Sea of Japan from the Tumannaya River to Cape Belkin. Moscow: Main directorate of navigation and oceanography of the USSR Ministry of Defense, 1984. 317 p. (In Russ.).
13. Moshkov A. V. Territorial and sectoral structure of the Yuzhno-Primorsky industrial district // *Regional Studies*. 2022. No. 2. P. 78–89. <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2022-2-7> (In Russ.).
14. Myasnikov E. A. Geological and geomorphological conditions of development of the Muravyov-Amursky Peninsula coastal zone (morphostructural aspects) / E. A. Myasnikov, V. V. Korobov, P. S. Sorokin // *Engineering Geology*. 2013. No. 4. P. 44–53. (In Russ.).
15. Naumov Yu. A. Historical aspects of the formation of the city of Nakhodka // *Oikumena. Regional studies*. 2014. No. 2. P. 61–76. (In Russ.).
16. On the opening of Vladivostok for visiting by foreign citizens: Decree of the President of the RSFSR dated September 20, 1991, No. 123 // *Bulletin of the Congress of People's Deputies and the Supreme Soviet of the RSFSR*. 1991. No. 39. Art. 1244. (In Russ.).
17. USC management presented the President of Russia with a site for the construction of a new shipyard // *United Shipbuilding Corporation*. URL: <https://www.aosk.ru/press-center/news/rukovodstvo-osk-predstavilo-prezidentu-rossii-ploshchadku-dlya-stroitelstva-novoy-verfi/> (accessed: 21.12.2024).
18. Savchenko A. E. Challenge of the space: Abstract geopolitics, Territory potential, and the historical track of the Far Eastern borderlands in the 1990s. (On the example of the Khasansky district) // *Oikumena. Regional studies*. 2023. No. 2. P. 48–56. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2023-2/48-56> (In Russ.).
19. Savchenko A. E. APEC Summit 2012 and Vladivostok prospects: the near future in the context of the recent past // *Customs policy of Russia in the Far East*. 2010. No. 4. P. 21–30. (In Russ.).
20. Kholosha M. V. Development of transport infrastructure in the Russian Far East and new ideas and projects for Primorye // *Designing the development of the regional railway network*. 2016. No. 4. P. 62–72. (In Russ.).



Николай Степанович ВОРОНЦОВ, канд. истор. наук, научный сотрудник отдела социально-политических исследований Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, г. Владивосток, Россия, e-mail: nsv91@yandex.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2755-3804>

Nikolai S. VORONTSOV, Candidate of Historical Sciences, Researcher at the Department of socio-political research of the Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia, e-mail: nsv91@yandex.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2755-3804>

Поступила в редакцию

(Received) 24.03.2025

Одобрена после рецензирования

(Approved) 10.10.2025

Принята к публикации

(Accepted) 23.12.2025