

Территория опережающего развития

УДК 327=338/91

DOI dx.doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2017-3/27-46

П.Я. Бакланов¹

Ю.А. Авдеев²

М.Т. Романов³

Тихоокеанский институт географии ДВО РАН
Владивосток. Россия

Новый этап в развитии г. Владивостока и его агломерации*

Отмечается, что изначально Владивосток создавался для выполнения важных общенациональных функций – форпоста России на Тихом океане и города-порта, – которые в течение всех последующих периодов оставались для Владивостока важнейшими, определяя его «генетический код». Основными факторами развития Владивостока на начальных этапах, обусловившими выполнение им этих важнейших функций, несомненно, явились его уникальное географическое и геополитическое положение на Тихоокеанском побережье, в контактной зоне с Японией, Китаем и Кореей, таковыми они оставались и в последующие периоды. Отмечается также, что по мере развития Владивостока и его российского и зарубежного окружения, важными факторами развития стали его выдающиеся экономико-географическое и транспортно-географическое положение, накопленный социально-экономический и научно-технический потенциал. Отмечается большая роль в развитии Владивостока на современном этапе подготовки и проведения саммита АТЭС–2012, а также новых инструментов регионального развития – формирование территорий опережающего социально-экономического развития и статуса Владивостока как свободного порта.

Выделяются основные исторические этапы в развитии г. Владивостока, начиная с 1860 г. – времени его основания. В основе выделения этапов – важнейшие государственные решения, программы развития, события. В 1960–1970 гг. начинается стадия агломерационного развития, когда город начинает выходить за свои границы и воздействовать на развитие ближайших поселений – спутников.

Обосновывается, что в долгосрочной перспективе Владивосток и агломерация будут развиваться как важнейший центр международного сотрудничества России в АТР, как многофункциональное и многосвязное образование с высокой долей международных функций. Приоритетными экономическими видами деятельности на перспективу рассматриваются транспортно-логистические, промышленно-инновационные, научно-образовательные, морехозяйственные. Рассматриваются также направления пространственного развития агломерации, в том числе северное – в качестве основного.

Ключевые слова и словосочетания: Владивосток, агломерация, этапы развития, экономико-географическое положение, функции и факторы развития, приоритеты.

* Статья подготовлена при финансовой поддержке проекта № 15-I-6-119 в рамках Программы «Дальний Восток» ДВО РАН.

¹ Бакланов Петр Яковлевич – академик Российской академии наук, профессор, д-р геогр. наук, научный руководитель Тихоокеанского института географии Дальневосточного отделения Российской академии наук (ТИГ ДВО РАН); e-mail: pbaklanov@tig.dvo.ru.

² Авдеев Юрий Алексеевич – канд. экон. наук, ведущий научный сотрудник; e-mail: avdyural@mail.ru.

³ Романов Матвей Тихонович – д-р геогр. наук, главный научный сотрудник; e-mail: romanov@tig.dvo.ru.

P. Ya. Baklanov¹
Yu. A. Avdeev²
M. T. Romanov³

Pacific Geographical Institute, Far-Eastern Branch
of the Russian Academy of Sciences (PGI, FEB of RAS)
Vladivostok, Russia

A new phase in development of Vladivostok City and its agglomeration

The main historic periods in the development of Vladivostok city are identified beginning from 1860, time of its establishment. The identification of stages is based on the most important policy decisions, programs and events. During the 1960s–1970s, the stage of agglomerative development starts when the city begins to expand its boundaries and to affect the development of the nearest satellite settlements. The crucial role of the preparation and holding of the APEC-2012 summit meeting as well as new tools of the regional development including the formation of the Priority Social and Economic Development Areas and status of Vladivostok as the free port is also noted. Over the long run, Vladivostok and agglomeration will develop as the multi-function formations with a high share of international and also industrial-innovative, transport-logistic, academic and other functions. The directions of spatial development of agglomeration (including the northern one as basic) are considered.

Keywords: Vladivostok, agglomeration, stages of development, economic and geographical position, functions and factors of development, priorities.

Введение

Рассматривая вопросы долгосрочного развития Владивостока и Владивостокской агломерации, следует отметить, что многие известные люди (А. Герцен [8], Ф. Нансен [24], Д. Менделеев [13] и др.), учитывая уникальное географическое положение этого тихоокеанского региона, прочили ему большое будущее, в какой-то мере даже определяли направление развития. Так, Александр Герцен в связи с этим писал, что «...Тихий океан – это Средиземное море будущего», усматривая, что будущее развитие человеческой цивилизации, в том числе и России, во многом сместится на берега этого великого океана, как в предыдущие периоды – в зону Средиземноморья.

Прогнозы А. Герцена, Ф. Нансена и др. сегодня во многом уже реализуются – мировой экономической и демографической потенциалы все активнее перемещаются в Азиатско-Тихоокеанский макрорегион, в бассейн Тихого океана. Весьма

¹ Baklanov Petr Yakovlevich – Academician of the Russian Academy of Sciences, professor, Dr. Sci. in Geography, academic adviser of the Pacific Geographical Institute, Far-Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences (PGI, FEB of RAS); e-mail: pbaklanov@tig.dvo.ru.

² Avdeev Yury Alekseevich – Ph D. in Economics, leading research worker of PGI, FEB of RAS; e-mail: avdyural@mail.ru.

³ Romanov Matvey Tikhonovich – Dr. Sci. in Geography, chief research worker of PGI, FEB of RAS; e-mail: romanov@tig.dvo.ru.

показательными индикаторами сдвига глобального баланса сил с трансатлантического пространства в евразийско-тихоокеанское являются достигшие впечатляющего роста значения ВВП в мировом ВВП, которые в 2016 г. уже составили: Китая – 17,76%, Индии – 7,23%, Японии – 4,37%, Индонезии – 2,53%, Республики Кореи – 1,61% [21].

Учитывая общемировую тенденцию неравномерного развития, а также нарастающую геополитическую напряженность в мире, Россия не вправе запаздывать с активизацией развития стратегически важных территорий своего тихоокеанского побережья – от этого во многом будет зависеть ее положение и безопасность в мировом сообществе стран.

Изначально (1860 г.) Владивосток создавался для выполнения важных общенациональных функций – форпоста России на Тихом океане и города-порта. Практически в течение всех последующих периодов данные функции оставались для Владивостока основными, определяя его «генетический код». Владивосток – один из немногих городов, название которого имеет вполне конкретную смысловую нагрузку: в самом названии города заложена его основная, геополитическая, по сути, функция – «владеть Востоком».

Однако чтобы эффективно выполнять геополитические, геоэкономические функции, город должен иметь значительный собственный потенциал – экономический, демографический, инфраструктурный, культурный, научно-технический, военный. Этот потенциал должен быть не ниже, чем у других городов российского Дальнего Востока, и сопоставим с уже сложившимися на настоящий момент региональными «полюсами роста» в АТР. В противном случае он не сможет успешно выполнять стоящие перед ним масштабные функции.

Постановка проблемы

Многие крупные города АТР (Сингапур, Пусан, Шеньян и другие) в последние десятилетия развивались высокими темпами и превратились в реальные «полюса роста» субрегионального значения. Владивосток, в этот период замедливший свое развитие, сегодня не обладает сопоставимыми с ними экономическим, социально-демографическим потенциалами.

В таком состоянии Владивосток не может всерьез рассчитывать на статус крупного регионального центра внешнеэкономического и гуманитарного сотрудничества в АТР. Лишь кардинально увеличив экономический, демографический, инфраструктурный и научно-технический потенциалы, масштабно и эффективно участвуя в международном разделении труда, в международной жизни в целом, наш город может поднять свой международный авторитет, а, опосредованно, и авторитет России. Такая возможность предоставляется Владивостоку, в том числе и в связи с тем, что, как было объявлено Президентом РФ В.В. Путиным в Обращении Федеральному собранию в декабре 2013 г., развитие в целом Востока России является «... национальным приоритетом на весь XXI век» [18].

Выполнение подобных стратегических задач требует серьезных научных обоснований. Проблемам развития Владивостока, начальным стадиям превращения

его в агломерацию посвящено немало научных исследований: А.А. Абрамова [1], Ю.А. Авдеева [2–4], П.Я. Бакланова и М.Т. Романова [5–7], А.П. Латкина [17], П.М. Крылова [12] и др. Разработаны концепции социально-экономического развития Южного Приморья и Владивостока [10, 11]. Однако современная стадия трансформации города в агломерацию специально не рассматривалась.

Основные этапы развития Владивостока

Как известно, история развития Владивостока начинается с создания военного поста в 1860 г. на берегах бухты Золотой Рог. После разграничения российско-китайских территорий по Пекинскому договору (2 (14) ноября 1860 г.) Уссурийский край был определен владением Российской империи, а Владивосток получил официальный статус российского населенного пункта.

На начальных этапах развития Владивостока можно отметить следующие важные исторические факты, ставшие своеобразными его вехами [5, 9, 24].

С 1862 г. Владивосток уже именуется портом, а не военным постом. К концу этого же года (с 25 октября) во Владивостоке разрешена беспошлинная торговля – и Владивосток получил статус «порто-франко» на последующие 50 лет. В 1864 г. во Владивостоке учреждается Управление южных гаваней на Тихом океане, и тогда же впервые ставится вопрос о разработке проекта планировки будущего города. В составе Управления были два подразделения – гражданское и военное, ведавшие вопросами строительства и землеустройства, отвода земель, а также и судебными. В числе особо важных объектов, созданных в 1860-е г. на территории поста, были судоремонтные мастерские морского ведомства.

В 1871 г. правительство принимает решение о переводе главного порта России на Тихом океане с морскими учреждениями из Николаевска-на-Амуре во Владивосток. Это решение способствовало быстрому развитию Владивостока в начале 1870-х г. С этого времени за короткие семь лет население Владивостока увеличилось в 10 раз. Это становится основанием и для создания гражданских органов самоуправления, проведения благоустройства города. В конце 1870-х годов темпы развития Владивостока замедлись, поскольку в правительстве Российской империи рассматривался вопрос о переносе военного порта из Владивостока в залив св. Ольги – считалось нецелесообразным совмещение в одной гавани военного и торгового портов.

Но уже в 1880 г. принято решение о создании особого Владивостокского военного губернаторства и, одновременно, переводе Владивостока в статус города. С этого времени начинается активное фортификационное строительство с целью создания пояса укреплений вокруг Владивостокского порта. Открывается постоянное пароходное сообщение грузопассажирских судов Доброфлота между Владивостоком и Одессой. На этих судах осуществляется перевозка переселенцев в Уссурийский край из южно-русских и украинских губерний России, что способствовало дальнейшему росту Владивостока.

Важным событием для развития Владивостока стало посещение города морским министром Российской империи адмиралом И.А. Шестаковым и первым из

членов правительства и представителем царствующего дома Романовых великим князем Александром Михайловичем. Адмирал заявил о том, что Владивосток был и будет главным портом России на Тихом океане и призвал предпринимателей без боязни вкладывать средства в застройку города, в развитие его промышленности и хозяйства. Правительством были выделены средства на постройку судоремонтного «Механического» завода (Дальзавода), который был введен в строй в 1887 г.

На рубеже 1880–90-х гг. три важных события ускорили развитие Владивостока как форпоста и торгово-экономического и культурного центра Дальнего Востока России:

- 30 августа 1889 г. Владивосток получил статус морской крепости, что предопределило дальнейшее развитие в нем фортификационного строительства;
- 27 июля 1890 г. Владивосток стал административным центром Приморской области, сюда из Хабаровска были переведены все областные учреждения;
- 19 мая 1891 г. в городе состоялась закладка Уссурийского участка Транссибирской железной дороги, призванной связать Уссурийский край и г. Владивосток с центральной частью России. В 1897 г. открывается регулярное движение поездов до Хабаровска и начинается строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД).

Центр Владивостока приобретает черты портового города с соответствующей инфраструктурой. Строительство коммерческого порта началось в 1896 г. и через три года к его стенке уже могли швартоваться крупные морские суда. В это же время на территории военного порта строится крупный сухой док. Это повысило престиж Владивостока как порта: он вошел в число пяти крупнейших портов России.

Последний период дореволюционного развития Владивостока пришелся на 1899–1916 гг. В связи с приобретением Россией у Китая концессии на Квантунский полуостров и строительством новой военно-морской базы в Порт-Артуре Владивосток лишается правительственных субсидий и государственных капиталовложений, а коммерческий порт – статуса «порто-франко» (1909 г.). Ситуация усугубилась последствиями русско-японской войны 1904–1905 гг. и большими политическими и финансово-экономическими трудностями в стране.

После потери Порт-Артура Владивосток остался единственной российской крепостью на Тихом океане. За два года Первой мировой войны, когда он становится единственным российским портом, через который осуществлялась перевалка военных и гражданских грузов, его грузооборот вырос вдвое. Население города к 1917 г. достигло 130 тыс. человек.

За годы Гражданской войны и интервенции городское хозяйство Владивостока было почти полностью разрушено и разграблено. Из Владивостокского порта было похищено более 1,5 млн тонн казенных грузов. За границу был угнан весь военный и торговый флот, с Дальзавода вывезено более 600 станков и 50 тысяч тонн заводского оборудования. В городе не работала электростанция, не ходили трамваи, не действовали промышленные предприятия, не осуществлялось железнодорожное сообщение. Город покинули более 20 тыс. жителей, население города сократилось до 106 тыс. человек.

К 1925 г. удалось восстановить довоенный уровень грузооборота порта, было принято более 400 иностранных торговых судов. К 1926 г. было восстановлено железнодорожное сообщение, грузовое и пассажирское, в том числе международная экспрессная линия «Владивосток – Париж». В 1927 г. население Владивостока составило 110 тыс. жителей.

В 1931 г. Постановлением ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР Владивосток был отнесен к 12 важнейшим городам РСФСР, подлежащим полной хозяйственной реконструкции. После очередной реформы административно-территориального деления края в 1932 г. Владивосток становится областным центром и базой вновь создаваемого Тихоокеанского флота, в эти же годы здесь сооружаются три вузовских учебных корпуса, открывается Дальневосточный филиал Академии наук СССР.

В 1938 г. Дальневосточный край был разделен на Хабаровский и Приморский – с центром во Владивостоке. С этого же времени начинается разработка Генерального проекта реконструкции и развития города, однако этот проект (утвержденный Правительством) не реализуется. Более того, в 1939 г., в канун Второй мировой войны, объем ассигнований на гражданское строительство во Владивостоке сокращается в полтора раза против предыдущего года, а в 1940 г. – в два раза. В годы Великой Отечественной войны во Владивостоке гражданское строительство практически было свернуто, лишь в порту сооружались новые причалы.

В послевоенные годы, когда большая часть средств направлялась на восстановление разрушенных войной западных республик СССР, объем строительства во Владивостоке был крайне незначительным. Назначенный в 1952 г. первым секретарем Приморского крайкома партии Н.Н. Шаталин в записке в ЦК ВКП(б) писал: «Таких запущенных городов, как Владивосток, я еще не видел».

Осенью 1954 г. Владивосток посетили Н.С. Хрущев, Н.А. Булганин и А.И. Микоян. В результате приезда во Владивосток первых лиц государства в 1955 г. Советом Министров СССР было принято развернутое программное постановление «О жилищном и культурно-бытовом строительстве в г. Владивостоке и его благоустройстве». И с 1956 г. начинается большое строительство во Владивостоке. К концу 1950-х гг. население Владивостока выросло до 293 тыс. человек.

Начало последнего крупного этапа советской истории Владивостока можно связать с постановлением Совета Министров СССР № 181 от 18 января 1960 г. «О развитии города Владивостока». 1960–1985 годы – это время больших количественных и качественных изменений в жизни Владивостока. За это время построено более 8 млн кв. м жилья или около 90 тыс. новых квартир для горожан. К середине 80-х годов XX столетия Владивосток стал самым крупным и развитым городом Дальнего Востока, его культурным, научным и промышленным центром. К 1990 г. численность населения г. Владивостока составила 648 тыс. человек, а перспективы связывались с достижением к 2000 году не менее 700 тыс. человек. В эти же годы (1960–1970-е) г. Владивосток начал фактически перерастать в агломерацию. Основой этого стало строительство, развитие крупных судоремонтных заводов в п. Большой Камень и Славянка, которые, по существу, стали развиваться как

города-спутники Владивостока. В это же время начали усиливаться социально-экономические связи Владивостока с Артемом [10, 11, 14–16, 19, 20, 22]. В 1970–1980-е годы десятки тысяч земельных участков размером около 6 соток в пригородной зоне Владивостока, в удалении до 50–60 км от города, были переданы жителям Владивостока для садово-огороднической деятельности. Это, в свою очередь, резко усилило связи этих территорий с городом.

Развал СССР и кардинальное изменение политико-экономической системы страны, механизмов планирования и управления территориальным развитием, изменение характера взаимодействия между федеральным центром и регионами положили начало деградации региона. Начался массовый отток населения из отдаленных районов, в том числе и из Владивостока. За два десятилетия Приморский край в целом потерял более 360 тыс. человек, Владивосток – около 60 тыс.

Важным рубежом в развитии Владивостока стало получение им в 1991 г., на основе Указа Президента РФ, статуса «открытого города» – для посещения иностранными гражданами, захода иностранных судов, привлечения иностранного капитала и пр. Однако в 1990-е годы, наряду с открывающимися новыми возможностями, город потерял многое из того, что составляло основу его экономического благополучия. Отсутствие государственных заказов на оборонных предприятиях, недофинансирование многих других промышленных предприятий привели к их банкротству или резкому сокращению числа занятых на них. Масштабная потеря рабочих мест на промышленных предприятиях города и активный поиск населением других сфер занятости стали главными особенностями 1990-х годов в истории развития Владивостока. В эти же годы начал активно прорабатываться проект «Большой Владивосток» [1–7, 9, 10–12, 16, 21–23].

Важнейший этап, вызвавший резкую активизацию политической и экономической жизни во Владивостоке, связан с подготовкой и проведением здесь саммита АТЭС–2012. Правительственное решение об этом было принято в 2008 г. и потребовало колоссальных капитальных затрат (объем инвестиций составил около 680 млрд руб.), что существенно повлияло на улучшение социально-экономической ситуации в городе. Здесь был реализован ряд крупных инфраструктурных проектов, коренным образом изменивших облик Владивостока: построены 2 вантовых моста через бухту Золотой Рог и морской пролив Босфор Восточный на остров Русский, низководный мост в кутовой части Амурского залива длиной около 4 км, который соединил город с малодоступным пригородом, сделав более доступными северные территории для городского развития. Другие инфраструктурные объекты, построенные во Владивостоке в связи с проведением саммита АТЭС–2012: новый кампус Дальневосточного федерального университета на о. Русском, ветки газопровода во Владивосток из Хабаровска, новые очистные сооружения, водовода и др. – также создают благоприятные условия для дальнейшего хозяйственного развития города.

2015 год можно считать началом нового, современного этапа развития города Владивостока и агломерации. В 2014–2015 гг. Правительство РФ разработало и утвердило новые инструменты регионального развития: Территории опережающего социально-экономического развития (ТОРы): ФЗ от 29.12.2014 № 473-ФЗ;

Свободный порт Владивосток: ФЗ от 13.07.2015 № 212-ФЗ. В соответствии с этими законами начинает формироваться Надеждинская ТОР – фактически в центре агломерации. По закону о Свободном порте Владивосток большие преференции получают компании-резиденты, размещенные во Владивостоке и его пригородах. Все это создает новые благоприятные предпосылки ускорения социально-экономического развития агломерации в целом.

Основные факторы развития города и агломерации

1. *Уникальное географическое, экономико-географическое и геополитическое положение города.* Благодаря своему размещению на побережье Японского моря с многочисленными незамерзающими бухтами Владивосток стал крупнейшим тихоокеанским городом-портом России, имеющим надежный морской выход ко многим странам АТР, в том числе крупнейшим – КНР, США, Японии. В связи с этим через морской транспорт существует круглогодичная доступность к развивающимся рынкам этих стран. Благодаря подходу крупнейшей железнодорожной магистрали – Транссиб – к портам Владивостока город реализует разнообразные контактные транспортно-транзитные функции в связях России и АТР, стран АТР и Европы. Владивосток имеет и сухопутные выходы: железнодорожные и автодорожные в сопредельные страны – Китай и КНДР.

2. *Владивосток является крупнейшим экономическим центром юго-восточной окраины России,* которая соседствует здесь с крупнейшими (КНР и Япония) и крупными (КНДР и Республика Корея) странами мира с их различными, весьма контрастными политическими системами. Здесь сохранились и некоторые исторически унаследованные геополитические проблемы, например, отсутствие мирного договора и демаркации государственной границы между КНДР и Республикой Корея. В этой связи роль Владивостока как важнейшего форпоста России на Дальнем Востоке возрастает.

3. *Накопленный социально-экономический и научно-технический потенциал.* В городе проживает большое (в сравнении с прочими городами российского Дальнего Востока) население (на начало 2017 года – 633,6 тыс. человек, или 32,9% населения края) с высоким образовательным и культурным уровнем. Здесь действуют 47 тыс. предприятий и организаций (66% общего количества в крае), в том числе 2360 обрабатывающих предприятий и организаций (см. табл.). По основным социально-экономическим показателям доля города Владивостока в Приморском крае составляет 30–40%. Здесь работают 4 собственных университета, 10 филиалов других вузов, 11 государственных средних специальных учебных заведений, 14 научных институтов РАН и более 30 других научно-исследовательских и проектных организаций.

4. *Специфическим фактором долгосрочного развития города Владивостока и южного Приморья в целом стали подготовка и проведение саммита АТЭС–2012.* На выделенные федеральные инвестиции (около 680 млрд руб.) построены такие уникальные объекты, как мосты через бухту Золотой Рог и на остров Русский, подъездные дороги к ним, большое количество других объектов саммита, в том числе

новый студенческий городок на о. Русском для Дальневосточного федерального университета. Построен новый международный аэропорт, новая автомобильная дорога от аэропорта к мосту на остров Русский. Все это придает мощный импульс развитию Владивостока, значительному росту его регионального и международного статуса.

Таблица

Основные социально-экономические показатели Владивостока

Показатели	Значения показателей	В % от Приморск. края
Территория, кв. км (на 1.01.2016 г.)	561,5	0,34
Численность населения, тыс. чел.	633 167	32,8
Число предприятий и организаций	46 651	65,8
в т.ч. обрабатывающие производства:	2360	60,0
- предприятия рыболовства и рыбоводства	314	64,7
- предприятия оптовой и розничной торговли; ремонта автотранспорта и бытовых изделий	19 135	74,9
- предприятия транспорта и связи	5389	61,9
- операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	9058	69,4
- предоставление коммунальных, социальных и персональных услуг	2328	57,0
Оборот организаций в действующих ценах; млн руб., 2015 г.	639 196,1	63,6
Объем отгруженных товаров собст. пр-ва, выполненных работ и услуг собственными силами	108 084,0	46,2
Объем отгруженных товаров обрабатывающих производств, выполненных собственными силами	81 096,1	50,8
Объем работ, выполненных по виду экономической деятельности «Строительство»	8949,9	58,5
Оборот розничной торговли	35 495,7	53,4
Сальдированный финансовый результат деятельности организаций	26 623,3	49,0
Экспорт товаров, млн долл. США, 2015 г.	527,9	25,7
Импорт товаров, млн долл. США, 2015 г.	1611,0	50,5
Основные фонды, млн руб.	1 077 305,1	71,7
Средний возраст населения, лет, 2015 г.	41,5	99,5
Среднесписочная численность работников, чел., 2015 г.	181 692	41,1
Численность индивидуальных предпринимателей, чел.	17 462	33,5

Составлено по: [19].

Геополитические факторы развития

Владивосток по своим выполняемым и перспективным функциям – один из ключевых геополитических центров России на тихоокеанском побережье. Его стратегическое значение многократно возрастает в связи с активно происходящими в мире и, особенно, на сопредельных территориях экономическими,

демографическими, военно-политическими процессами. Остается напряженной геополитическая обстановка на корейском полуострове, обостряются геополитические проблемы между рядом стран по поводу отдельных островов в Тихом океане.

В настоящее время на российском Дальнем Востоке нет значимых альтернатив Владивостоку для выполнения важнейших геополитических, внешнеэкономических функций России в АТР. Уровень развития во Владивостоке производственной и социальной инфраструктуры (включая вузы, театры, объекты торговли) несопоставимо выше, чем в других городах тихоокеанского побережья России.

Здесь также следует упомянуть, что Владивосток в течение всей своей 150-летней истории формировался как форпост России на Тихом океане и как город-порт. В условиях практически перманентной военно-политической напряженности в мире и отсутствия значимых альтернатив, дефицита финансовых средств на развитие других городов, необходимо сохранять и наращивать потенциал, который уже имеется во Владивостоке: экономический, демографический, инфраструктурный, в том числе портово-железнодорожный, оборонный. Учитывая практическое отсутствие территориальных ресурсов для дальнейшего наращивания потенциала в нынешних границах Владивостока, необходимо решать эти проблемы во многом уже в территориальных границах Владивостокской агломерации.

В связи с возрастающей ролью АТР в геэкономике необходимо кардинально усилить значимость Владивостока как наиболее развитого центра внешнеэкономического сотрудничества на российском Дальнем Востоке. Следовательно, здесь необходимо активно развивать и интеграционный потенциал, что в конечном итоге также будет «работать» на наращивание международного авторитета, геополитического «веса» Владивостока в этом регионе мира.

Основные функции и приоритеты Владивостокской агломерации

Уникальное экономико-географическое положение Владивостокской агломерации, природный потенциал и отсутствие значимых альтернатив определяют ее особую роль в реализации геостратегических и экономических интересов России в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Выполняющиеся Владивостоком в настоящее время общегосударственные геополитические и общеэкономические стратегические функции обобщенно можно свести к следующим:

- оборонные функции, связанные с дислокацией здесь отдельных структурных единиц Тихоокеанского флота, а также морских частей погранвойск, таможенных и других служб, обеспечивающих военную и экономическую безопасность России на востоке;

- портово-транспортные функции, обусловившие создание и функционирование военно-морского, морского торгового, морского рыбного и пассажирского портов;

- морехозяйственные функции, обусловившие создание портово-транспортных, рыбодобывающих, рыбоперерабатывающих, судостроительных и судоремонтных, приборостроительных предприятий, вспомогательных производств;

– внешнеторговые и транспортно-транзитные функции, состоящие в обеспечении экспорта и импорта, в том числе в транспортном и таможенном их обслуживании;

– научно-образовательные функции, состоящие в проведении фундаментальных и прикладных исследований разнообразных проблем, прежде всего связанных с океаном и рациональным использованием природных ресурсов региона, в подготовке специалистов высшей квалификации для Дальневосточного региона в целом, а также для отдельных стран АТР. Следует отметить, что эти функции резко усилены созданием во Владивостоке Дальневосточного федерального университета и развитием Дальневосточного отделения РАН;

– туристические функции, связанные с историческими объектами города, его широким выходом к морю;

– культурно-просветительские функции – на основе успешно работающих здесь театров, музеев, картинных галерей и т.п.

Таким образом, к началу XXI века сложилась четко выраженная многофункциональная роль Владивостока. Владивосток уже выполняет ряд значительных функций, в том числе:

– международных – на основе работающих здесь генеральных консульств ряда стран АТР (КНР, США, Японии, КНДР, Республики Корея, Вьетнама и др.), представительств крупных зарубежных компаний, проведения международных форумов, фестивалей и т.п.;

– общероссийских;

– общедальневосточных;

– краевых;

– муниципальных.

Практически все основные функции Владивостока имеют большие перспективы, несмотря на то, что развитие многих вышеперечисленных функций как в качественном, так и в количественном отношении в последние десятилетия XXI века тормозилось. Реализация программы подготовки города к саммиту АТЭС–2012 создала благоприятные предпосылки для нового этапа развития этих функций. Необходимость сохранения и значительного усиления данных функций имеет для России в целом не только социально-экономическое, но и важное геополитическое значение.

Город и в перспективе останется многофункциональным: портово-транспортным, промышленным, научно-образовательным и культурным, торгово-финансовым центром, выполняющим международные, общероссийские, общедальневосточные, краевые и муниципальные функции.

Основные конкурентные преимущества Владивостокской агломерации заключаются в возможностях активного использования морского транспорта агломерации, биоресурсов моря, осуществления масштабных внешнеэкономических и гуманитарных связей со странами АТР, в возможностях осуществления военно-морских функций. Успешное выполнение этих функций возможно при условии наличия здесь высокоразвитого портово-железнодорожного комплекса с транспортно-

логистическими функциями, современных судостроительных и судоремонтных производств всех видов судов (рыболовных, транспортных, военных, крупных и маломерных), рыбоперерабатывающих предприятий, научно-образовательных и инженерно-конструкторских центров с развитием наукоемких технологий.

С учетом этого и в соответствии с прогнозными оценками приоритетными функциями для города в долгосрочной перспективе являются следующие:

1. *Контактные функции*: обеспечение освоения разнообразных ресурсов Тихого океана, связей сухопутных видов хозяйств с морскими и, одновременно, обеспечение связей, взаимодействий регионов России через Дальний Восток, Приморский край со странами АТР. Поэтому приоритетным является развитие портовых, логистических, транзитно-транспортных функций и инфраструктуры внешнеэкономической деятельности (терминалы морского и рыбного портов, морской и рыбный обслуживающий флот, судоремонт, складские помещения, подъездные железнодорожные пути, международный аэропорт, дипломатические и экономические представительства других стран и зарубежных компаний).

2. Производство высокоценных товаров на основе наукоемких технологий, в том числе биотехнологий (экологически чистых продуктов питания, биологически активных и лекарственных веществ из сырья дальневосточной тайги и моря).

3. Производство приборов и некоторых видов оборудования, в том числе подводных роботов для изучения и освоения ресурсов океана.

4. Развитие научных исследований и конструкторских разработок для целей освоения и рационального использования ресурсов океана и контактной зоны «суша – океан» в целом для решения экологических проблем.

5. Развитие различных видов туризма, инфраструктуры туризма, объектов туризма, в том числе специфических, связанных с океаном, со странами АТР.

6. Развитие систем образования, науки, объектов культуры.

7. Развитие наиболее рентабельных в сложившихся рыночных условиях видов хозяйственной деятельности: рыбной и пищевой промышленности, производства широкого ряда потребительских товаров.

Рынком для подобных производств и компаний сферы услуг могут быть расширяющийся спрос как в городе и агломерации, так и во многих районах Дальнего Востока в целом, а также в различных странах АТР. Отдельные виды продукции и услуг могут иметь спрос и эффективную реализацию в других районах Российской Федерации и в странах СНГ.

Для обеспечения приоритетных отраслей необходимо развитие высокоэффективного обслуживающего комплекса – энергетики, строительной индустрии, коммунально-бытового обслуживания, торговли, медицинского обслуживания, пищевой промышленности, экологической инфраструктуры, коммуникаций связи. Определенное место в городе должны занимать и оборонные функции (управление военно-морским флотом, погранвойсками, военные причалы, судоремонт).

Стабильное функционирование производственных, коммунально-бытовых и других предприятий города в условиях ускоренного развития невозможно без обеспечения его собственным крупным энергоисточником с низкой себестоимостью.

стью производимой электроэнергии и топливно-энергетических услуг. Одним из вариантов стабильного обеспечения города топливными ресурсами может стать использование газа, поставляемого с Сахалина по трубопроводу.

За весь предыдущий период хозяйственного освоения территории Владивостокской агломерации отраслевая структура промышленных центров формировалась преимущественно под влиянием приморского экономико-географического положения (ЭГП), наличия квалифицированных трудовых ресурсов морских специальностей, потребительского фактора, значительного и уникального природно-ресурсного потенциала прилегающих территорий и акваторий.

Перспективы социально-экономического развития промышленных центров Владивостокской агломерации связываются, прежде всего, с формированием в их структуре наукоемких отраслей экономики, преимущественно предприятий обрабатывающих отраслей промышленности и новых видов деятельности в сфере услуг. Целесообразным направлением развития хозяйственного комплекса агломерации является формирование здесь крупного технополиса – центра научных, технических и технологических разработок, непосредственно поступающих в производственный процесс, которые должны обеспечить ему в будущем существенный экономический и социальный прорыв.

Направления территориального развития Владивостока

В нынешних территориальных границах город Владивосток уже имеет достаточно жесткие ограничения развития. Наиболее экономически и технически оправданным, на наш взгляд, считается «северное» направление территориального развития города – оно имеет несравнимо большие территориальные ресурсы (за счет включения в его состав прилегающих территорий).

«Южное» направление (острова, полуостров Чуркин) в транспортно-географическом и инфраструктурном отношении является тупиковым и, по нашим оценкам, может привести к дальнейшему осложнению транспортно-экономических и экологических проблем города. В то же время именно это направление территориального развития с мостовыми переходами, прежде всего, может обеспечить Владивостоку усиление его имиджа в окружающем мире как основного портового города и центра внешнеэкономического сотрудничества России в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Таким образом, территориальное развитие города и формирование агломерации – Большого Владивостока – следует осуществлять в обоих направлениях: с интеграционными, «морскими» и рекреационными функциями город должен «двигаться» преимущественно в южном направлении, а основное развитие города, строительство новых производственных и инфраструктурных объектов, селитьбы преимущественно должно вестись в северном направлении.

«Северное» направление территориального развития Владивостока обеспечит ему дополнительный эффект прежде всего за счет ключевого в этом случае транспортного положения (железнодорожного и автодорожного) на пересечении грузо- и пассажироперевозок направлений «север – юг» и «восток – запад».

В будущем целесообразно расширить границы города, включив в него территорию Артема и левобережную часть Надеждинского района. Близлежащие дачные районы (до 50–60 километров от центра города, с часовой доступностью) следует преобразовать в районы постоянного проживания населения. Для этих целей в новом Генеральном плане необходимо заложить инженерное обустройство этих районов: дороги, энергосети, водопроводы, коммуникации связи и т.д.

Сложившаяся территориальная структура города в будущем должна быть существенно трансформирована на основе функционального микрозонирования агломерации в целом (см. рис.). На этой карто-схеме выделены основные функциональные зоны для территории агломерации. В пределах границ города имеются следующие зоны: 1) деловой центр; 2) прибрежная зона с чередованием хозяйственных и рекреационно-парковых секторов; 3) промышленные зоны; 4) торгово-инфраструктурные зоны; 5) селитебные зоны; 6) рекреационно-парковые зоны; 7) резервные зоны.

На этой основе следует перестроить территориально-отраслевую структуру старой части Владивостока. В частности, с учетом санитарной классификации предприятий, ресурсного, потребительского факторов их размещения, некоторые предприятия из старой части города целесообразно «перенести» на новые площадки. Так, пищевые предприятия целесообразней разместить ближе к источнику сельхозсырья и к потребителю, то есть в «Новом городе», который ближе к сельскохозяйственным предприятиям и где в перспективе будет проживать в 3–4 раза больше населения, чем в старой, лимитированной дефицитом территориальных ресурсов части Владивостока.

С учетом всех этих факторов и ограничений формирование и последующее функционирование Надеждинской территории опережающего социально-экономического развития (ТОР) целесообразно проводить в границах агломерации Владивостока с тесной увязкой приоритетов, а также социально-экономических и транспортно-логистических структур. Целесообразно пересмотреть размещение части предприятий стройиндустрии с учетом того, что основной объем строительства будет вестись на «новых площадках». Необходимо «разгрузить» побережье, в том числе бухту Золотой Рог от некоторых устаревших предприятий и портовых сооружений. На их месте более эффективно могут быть размещены рекреационно-парковые зоны, объекты социальной инфраструктуры, формирующие облик современного приморского города.

В отдельных районах со старым жильем необходимо также предусмотреть размещение рекреационно-парковых зон после сноса старого жилья, в том числе «пятиэтажек» постройки 60-х годов XX века.

В городское подчинение в форме оперативного управления и контроля необходимо включить часть прилегающей акватории залива Петра Великого со всеми бухтами и островами. Тем самым, кроме прочего, будет обеспечен постоянный экологический контроль за прибрежными морскими экосистемами.

Своеобразными хозяйственными осями могут явиться параллельно пролегающие автомобильные и железнодорожные транспортные «полукольца» вокруг

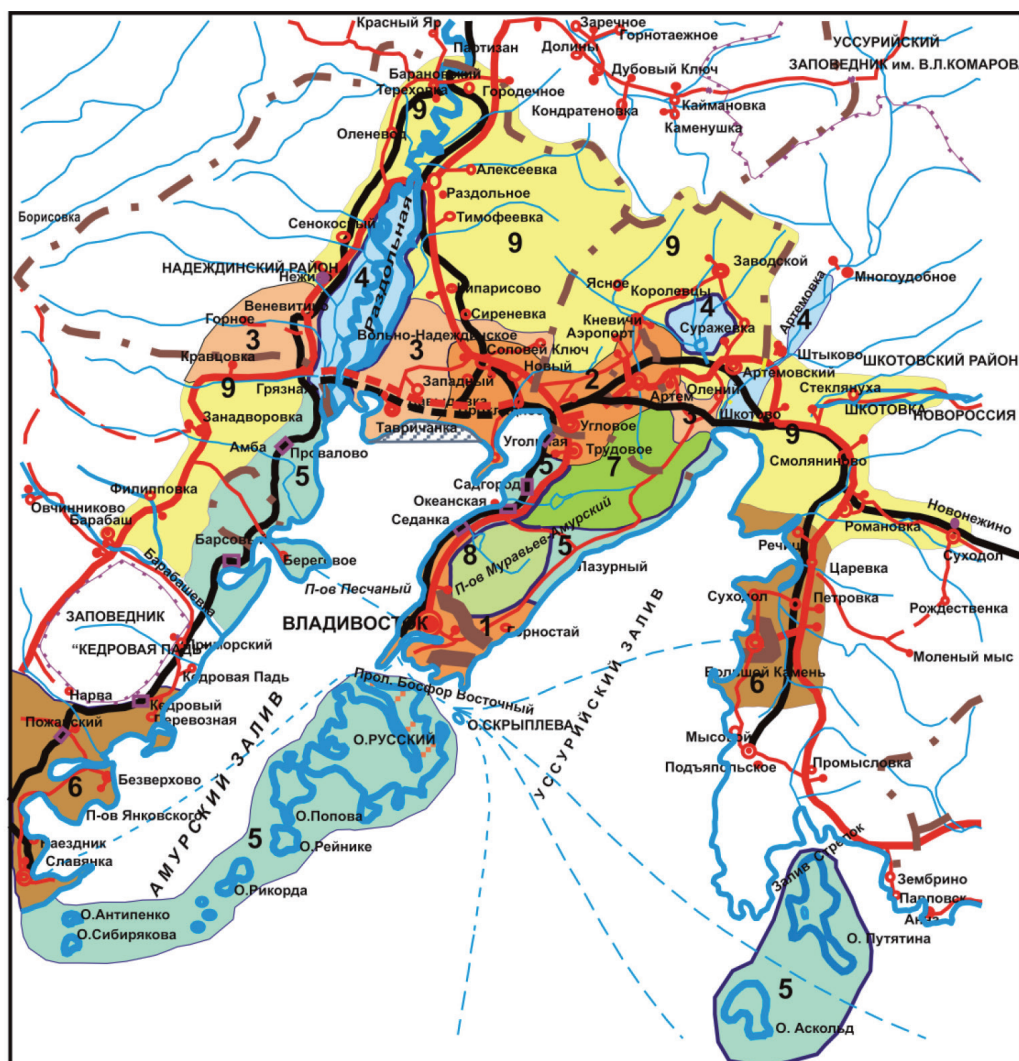


Рис. ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ ЗОНИРОВАНИЕ ТЕРРИТОРИЙ И АКВАТОРИЙ ВЛАДИВОСТОКСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

Условные обозначения:

- 1 - Деловой центр (Старый город)
- 2 - Промышленно-селитбная зона "Нового города" 1-го этапа развития
- 3 - Промышленно-селитбная зона "Нового города" 2-го этапа развития
- 4 - Водоохранные зоны
- 5 - Рекреационные зоны
- 6 - Зоны влияния Центров агломерации 2-го порядка
- 7 - Территория Природного парка (проектируемого)
- 8 - "Зеленая" горно-лесная зона с водоохранными функциями
- 9 - Периферия Владивостокской агломерации (дачная, сельскохозяйственная и т.п.)

- железные дороги
- рекомендуемые ж.д.
- автодороги
- рекомендуемые автодороги

- Границы функциональных зон
- Территории с научно-образовательными функциями

Амурского и Уссурийского заливов, дополняемые регулярно действующими паромными переправами и прибрежными морскими линиями. Как перспективные могут рассматриваться следующие транспортные звенья:

1. Вокруг Амурского залива:

а) центр Владивостока – Седанка – полуостров Де-Фриз – Тавричанка – Ключевой – полуостров Песчаный – паромная переправа – Вторая Речка или Первая Речка;

б) центр Владивостока – Вольно-Надеждинское – Рыбачий – Ключевой – далее вдоль побережья параллельно железной дороге – полуостров Песчаный – паромная переправа – Вторая Речка.

2. Вокруг Уссурийского залива:

а) проектируемый транспортный комплекс в районе Патрокл–Горностай – далее вдоль побережья до устья реки Ключ Шкотово – Пристань Речица – Большой Камень – паромная переправа – транспортный комплекс «Горностай–Патрокл»;

б) центр старого Владивостока – Угловое – Артем – Смоляниново – Большой Камень – паромная переправа – транспортный комплекс «Горностай–Патрокл» – центр старого Владивостока.

В старой части Владивостока, где более $\frac{3}{4}$ освоенной под промышленную и селитебную застройку территории относится к категории лишь ограниченно пригодной, уже сейчас плотность населения составляет 56 человек на кв. километр. А остальная, хозяйственно не освоенная территория, находящаяся в границах города, по условиям рельефа в принципе не пригодна под промышленную и селитебную застройку (уклоны более 20°). Иначе говоря, территориальные ресурсы здесь практически исчерпаны. Более того, на всех сопках с уклонами более 20° и частично с уклонами 10°–20° (которые еще не застроены) необходимо проводить лесовосстановительные работы, и в дальнейшем эти территории не следует подвергать хозяйственному освоению. Эти меры не только увеличат площади зеленых насаждений города и улучшат его облик, экологическое состояние, но и предотвратят катастрофические наводнения.

Проведенные расчеты показывают, что в рекомендуемых нами границах Владивостокской агломерации демографическая емкость территории (только территории, получившей наивысшую оценку по условиям рельефа) может составить до 3 млн человек.

Таким образом, в пределах новых границ может развиваться городская агломерация с населением до 3 млн человек и проблема территориальных ресурсов для устойчивого и эффективного развития Владивостокской агломерации как крупного многофункционального центра России на Тихом океане будет снята. Будут созданы условия для активного экономического, демографического и транспортного развития Владивостока, превращения его в крупный центр международного сотрудничества.

Заключение

В истории г. Владивостока было несколько периодов, когда появлялись новые важные предпосылки, факторы, способствовавшие активизации социально-эконо-

мического развития. Это были правительственные решения о развитии Владивостока (1960, 2008, 2015 гг.), открытие города для международных связей (1991 г.) и другие. При этом всегда в основе развития города лежали такие объективные факторы, как его уникальное экономико-географическое и геополитическое положение. Эти факторы и в перспективе будут оказывать большое благоприятное воздействие на комплексное развитие города и его пространственного окружения, то есть всей агломерации.

В 1960–1970-е годы обозначились черты агломерационного развития, которые в последнее время стали проявляться более полно. Эти тенденции необходимо учитывать в территориальном планировании и управлении. Государственные программы, правительственные решения и научные исследования показывают, что Владивосток и его агломерация и в долгосрочном развитии будут оставаться многофункциональными образованиями с большой долей контактных международных функций. Новое инновационное качество должны приобрести промышленные, транспортно-логистические, научно-образовательные и культурно-просветительские функции.

В пространственном отношении Владивостокская агломерация будет развиваться в основном вдоль побережья залива Петра Великого с центром на полуострове Муравьева-Амурского и расширением в северном направлении. В результате г. Владивосток и его агломерация превратятся в крупнейший центр Тихоокеанской России, важнейший центр международного сотрудничества в АТР.

-
1. Абрамов А.Л. Возможные сценарии развития Владивостока в долгосрочной перспективе // Стратегическое планирование на межрегиональном, региональном и городском уровнях: каким будет Дальний Восток после кризиса: глава в колл. монографии. Владивосток: Изд-во ДВГУ, 2010. С. 117–143.
 2. Авдеев Ю.А. Анализ существующих идей стратегического планирования развития Владивостока // Приоритеты Приморья: Интеграция и конкурентоспособность: глава в колл. монографии. Владивосток: Изд-во ДВГУ, 2007. С. 103–110.
 3. Авдеев Ю.А. Агломерация «Большой Владивосток» // Окно в АТР. Общественно-политический журнал ДФО. 2015. №3, март. С. 28–31.
 4. Avdeev Y. Prospects and Variants of Long-term Development of Vladivostok City as an Integration Center in NEA. The Development of Russian Far East and Search for a New Paradigm for Regional Cooperation in Northeast Asia. The 4th International Conference on Northeast Asian Community Building. Nov. 8–9 2013. P. 65–86.
 5. Бакланов П.Я., Романов М.Т. Экономико-географическое и геополитическое положение Тихоокеанской России. Владивосток: Дальнаука, 2009. 172 с.
 6. Бакланов П.Я., Романов М.Т. Новый этап в развитии Владивостока // Владивостоку – 150: История и экономика: глава в колл. монографии. Владивосток: Издательство «Валентин», 2010. С. 197–215.
 7. Бакланов П.Я., Романов М.Т. Основные подходы и принципы формирования концепции стратегического развития Владивостока в новых геополитических условиях //

- Геосистемы в Северо-Восточной Азии: территориальная организация и динамика. Владивосток: Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, 2017. С. 208–216.
8. Герцен А. Былое и думы. Собр. соч.: в 30 т. М., 1956. Т. 8. С. 256–257.
 9. Ларин В.Л. Тихоокеанская Россия как объект и субъект российской и международной политики // Вестник ДВО. 2013. № 1. С. 4–9.
 10. Концепция экономического развития Южного Приморья «Большой Владивосток». Владивосток, 1993. 50 с.
 11. Концепция социально-экономического развития г. Владивостока и агломерации: основные положения // Материалы к проекту «Генерального плана г. Владивостока»; под ред. В.И. Ознобихина и В.И. Преловского. Владивосток: ТИГ ДВО РАН, ОАО «Приморгражданпроект», 2002.
 12. Крылов П.М. Концепция выделения Владивостокской агломерации с позиций регионального развития и территориального планирования // Проблемы регионального развития России: глава в колл. монографии / отв. ред. В.М. Котляков, В.Н. Стрелецкий, О.Б. Глезер, С.Г. Сафронов. М.: Издательский дом «Кодекс», 2016. С. 619–634.
 13. Менделеев Д.И. Заветные мысли: Полное издание. М.: Мысль, 1995. С. 413.
 14. Надеждинский муниципальный район [Электронный ресурс]. <http://www.nadezhdinsky.ru/about/poleznye-iskoraemue> (дата обращения 02.06. 2016).
 15. Надеждинскому району – 70 лет: стат. сб. / под ред. В.Ф. Шаповалова. Владивосток, Примстат, 1997. – 94 с.
 16. Основные сведения о Хасанском районе. – URL: http://khasan-district.narod.ru/osn_sved.htm (дата обращения 02.06. 2016).
 17. Перспективы развития г. Владивостока: материалы к проекту Концепции: в 3 ч. / кол. авторов; под науч. рук. проф. А.П. Латкина. Владивосток: Владивостокский городской совет народных депутатов, 1991. Ч. 1. 157 с.; Ч. 2. 97 с.; Ч. 3. 41 с.
 18. Послание Президента Федеральному Собранию 12 декабря 2013 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/19825> (дата обращения 26.07.2017).
 19. Приморский край. Основные показатели деятельности городских округов и муниципальных районов: стат. ежегодник. Владивосток: Приморскстат, 2016. 231 с.
 20. Свободный порт Владивосток накроет половину Приморья. 2 марта 2015 [Электронный ресурс]. URL: <http://primamedia.ru/news/424043/> (дата обращения 02.06. 2017).
 21. Список стран по ВВП (ППС) [Электронный ресурс]. URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_стран_по_ВВП_\(ППС\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_стран_по_ВВП_(ППС)) (дата обращения 10.04.2017).
 22. Стратегия социально-экономического развития Шкотовского муниципального района на период до 2010 года. [Электронный ресурс]. URL: <http://shkotovskiy.ru/home/strategy> (дата обращения 02.06. 2017).
 23. Терский М.В. Интеграционные процессы в Тихоокеанском регионе: проблемы и перспективы экономического сотрудничества России со странами АТР // Разработка и реализация стратегий в новой ситуации: экономика, методология, модернизация. Владивосток: Изд-во ДВГУ, 2010. С. 76–84.
 24. Тихоокеанская Россия: страницы прошлого, настоящего, будущего / кол. авт.; отв. ред. академик РАН П.Я. Бакланов. Владивосток: Дальнаука, 2012. 406 с.

-
25. Фригтоф Нансен. В страну будущего. Великий Северный путь из Европы в Сибирь через Карское море. С портретом автора, 155 рисунками и 3-мя картами. Авторизованный перевод с норвежского А. и П. Ганзен. Петроградъ: Издание К. И. Ксидо, 1915. 454 с. (Совр. изд. 2004).

Транслитерация

1. Abramov A.L. Through scenarios of Vladivostok development over the long run, *Strategic planning on the interregional, regional and urban levels: what will be the Far East after crisis. Chapter in the multi-authored monograph*. Vladivostok: Publisher FESU, 2010. Pp. 117–143.
2. Avdeev Yu.A. Analysis of existing concepts of the strategic planning of Vladivostok development, *Priorities of Primorye. Integration and competitive strength*, chapter in the multi-authored monograph. Vladivostok: Publisher FESU, 2007. Pp. 103–110.
3. Avdeev Yu.A. Agglomeration “Greater Vladivostok”, *Window to the APR. Current affairs magazine of the FEFD*, No. 3, March, 2015. Pp. 28–31.
4. Avdeev Yu. Prospects and Variants of Long-term Development of Vladivostok City as an Integration Center in NEA. – The Development of Russian Far East and Search for a New Paradigm for Regional Cooperation in Northeast Asia. The 4th International Conference on Northeast Asian Community Building. Nov. 8–9 2013. Pp. 65–86.
5. Baklanov P.Ya., Romanov M.T. Economic-geographical and geopolitical position of the Pacific Russia. Vladivostok: Dalnauka, 2009. 172 p.
6. Baklanov P.Ya., Romanov M.T. A new phase in development of Vladivostok, *150 years to Vladivostok: History and economy, chapter in the multi-authored monograph*. Vladivostok: Publ. house “Valentin”, 2010. Pp. 197–215.
7. Baklanov P.Ya., Romanov M.T. Osnovnye podkhody i printsipy formirovaniya kontseptsii strategicheskogo razvitiya Vladivostoka v novykh geopoliticheskikh usloviyakh, *Geosistemy v Severo-Vostochnoi Azii: territorial'naya organizatsiya i dinamika*. Vladivostok: Tikhoookeanskii institut geografii DVO RAN, 2017. P. 208–216.
8. Herzen A. My Past and Thoughts, *Collected works in 30 volumes*. Moscow, 1956. V. 8. Pp. 256–257.
9. Larin V.L. Pacific Russia as a object and subject of the Russian and international politics, *Bulletin of FEB RAS*. 2013. No. 1. Pp. 4–9.
10. Concept of the economic development of the South Primorye “Greater Vladivostok”. Vladivostok, 1993.
11. Concept of the social and economic development of Vladivostok and agglomeration: fundamental principles / Collective of authors, edited by V.I. Oznobikhin and V.I. Prelovsky. Materials for project “General Plan of Vladivostok City”. Vladivostok: PGI, FEB of RAS, OJSC “Primorgrazhdanprojekt”, 2002.
12. Krylov P.M. Concept of identification of the Vladivostok agglomeration from the perspective of the regional development and territorial planning, *Problems of geography, Moscow branch of the USSR GS, Russian Geographical society*. Col. 141: Problems of the regional development of Russia / Editors-in-chief V.M. Kotlyakov, V.N. Streletsky, O.B. Glezer, S.G. Safronov / Chapter in the multi-authored monograph. Moscow: Publ. house “Kodeks”, 2016. Pp. 619–634.
13. Mendeleev D.I. *Zavetnye mysli: Polnoe izdanie*. M.: Mysl', 1995. P. 413.

14. Nadezhdinsky municipal district. Official site. URL: <http://www.nadezhdinsky.ru/about/poleznye-iskopaemye> (accessed date 02.06. 2016).
15. 70 years to Nadezhdinsky district. Statistical book. Edited by Shapovalov V.F. Vladivostok, Prim. Statistical department, 1997. 94 p.
16. Basic details of the Khasan district. URL: http://khasan-district.narod.ru/osn_sved.htm (accessed date 02.06. 2016).
17. Perspektivy razvitiya g. Vladivostoka : materialy k proektu Kontseptsii v 3-kh chastyakh / editor-in-chief prof. A.P. Latkin. Vladivostok: Vladivostokskii gorodskoi sovet narodnykh deputatov, 1991. Part 1. 157 p.; Part 2. 97 p.; Part 3. 41 p.
18. Poslanie Prezidenta Federal'nomu Sobraniyu 12 dekabrya 2013 g. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/19825> (accessed date 26.07.2017).
19. Primorsky Krai. Key indicators of the activities of urban and municipal districts. Statistic yearbook. Vladivostok: Prim. Statistical department, 2016. 231 p.
20. Free port of Vladivostok covers with a half of Primorye. March 2. URL: <http://primamedia.ru/news/424043/> (accessed date 02.06. 2017).
21. Spisok stran po VVP (PPS). URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Spisok_stran_po_VVP_\(PPS\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Spisok_stran_po_VVP_(PPS)) (accessed date: 10.04.2017).
22. Strategy of social and economic development of the Shkotovsky municipal districts for the period until 2010. URL: <http://shkotovskiy.ru/home/strategy>
23. Tersky M.V. Integration processes in the Pacific region: challenges and opportunities of the economic cooperation of Russia with the APR countries, *Development and execution of strategies in new situation: economy, methodology, modernization*. Vladivostok: Publ. by FESU, 2010. Pp. 76–84.
24. Pacific Russia: pages of past, present and future / editor-in-chief, acad. of RAS P.Ya. Baklanov. Vladivostok: Dalnauka. 2012. 406 p.
25. Fridtjof Nansen. Into the country of future. Great Northern Route from Europe to Siberia through the Cara Sea. With portrait of the author, 155 figures (pictures) and 3 maps. Authorized translation from Norwegian by A. and P. Hansen. Petrograd, Publ. by K.I. Ksido, 1915. 454 p. (Modern publication, 2004).

© П.Я. Бакланов, 2017

© Ю.А. Авдеев, 2017

© М.Т. Романов, 2017

Для цитирования: Бакланов П.Я., Авдеев Ю.А., Романов М.Т. Новый этап в развитии г. Владивостока и его агломерации // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2017. Т. 9, № 3. С. 27–46.

For citation: Baklanov P.Ya., Avdeev Yu.A., Romanov M.T. A new phase in development of Vladivostok City and its agglomeration, *The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service*, 2017, Vol. 9, No 1, pp. 27–46.

DOI dx.doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2017-3/27-46

Дата поступления: 10.08.2017.