



Владивостокская агломерация: проблемы и варианты ее развития

АВДЕЕВ Ю.А.

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Тихоокеанский институт географии
ДВО РАН, г. Владивосток
Адрес для переписки: avdyural@mail.ru

Аннотация. В территориальной организации Приморского края, сложившейся в прежних социально-экономических условиях, наблюдаются трансформации, которые значительно ускорились за годы подготовки г. Владивосток к саммиту стран Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества. Прирост инфраструктурного потенциала, возросшая мобильность населения, коренные изменения в экономической специализации, не снижающаяся острота демографических и экологических проблем – все это актуализирует задачу повышения эффективности социально-экономических связей между поселениями и, тем самым, улучшения жизни населения. Агломерационные связи г. Владивосток с его ближайшим окружением развивались не одно десятилетие, но события последних лет существенно активизируют взаимодействие и раздвигают границы агломерации. Влияние на развитие города оказывает новая роль, которую он играет теперь в международных отношениях Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). При этом стало более заметным его отставание от наиболее развитых городов в этом макрорегионе мира. В этой связи ставится задача на долгосрочную перспективу – приступить к формированию на востоке России города мирового (глобального) значения, будущего мегаполиса за счет расширения состава агломерации, надления его правами федерального округа, а также уточнения приоритетов экономического развития и усиления интеграционных связей в АТР. Важным фактором развития Владивостокской агломерации является его международное окружение. В качестве источника роста численности населения следует рассматривать в первую очередь граждан Российской Федерации, но необходимы усилия, чтобы обеспечить привлекательность этой территории для граждан других государств. Студенческую молодежь как России, так и близлежащих зарубежных стран следует рассматривать в качестве важного фактора, стабилизирующего демографическую ситуацию в регионе.

Ключевые слова: Владивостокская агломерация, восточная политика, стратегические цели, статус субъекта Федерации, население, мобильность.

Vladivostok agglomeration: problems and options for its development

AVDEEV Yu.A.

Pacific Geographical Institute of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences,
Vladivostok
Correspondence paper: avdyural@mail.ru

Abstract. The transformations of the territorial organization of Primorsky Krai, formed under the previous socio-economic conditions, and which have significantly accelerated during the years of preparations of Vladivostok for the APEC Summit, are observed. The increase in infrastructural potential, higher mobility of the population, fundamental changes in economic specialization, the continuing severity of demographic and environmental problems, all that sets a task of increasing the efficiency of socio-economic ties between settlements, and thereby improving the life of the population. The agglomeration ties of Vladivostok with its immediate surroundings have been developing for more than a decade, but the events of recent years significantly intensify interaction and push the boundaries of the agglomeration

out. The city's development is influenced now by its new role in the international relations of the Asia-Pacific region (APR). At the same time, its lag behind the most developed cities in this macro-region of the world has become more noticeable. In this regard, there is a long term task to begin the formation of a city of world (global) significance in the east of Russia, a future metropolis by expanding the current agglomeration, giving it the rights of a federal district, as well as clarifying the priorities of economic development and strengthening integration ties in the APR. The international environment close to Vladivostok is an important factor in the development of the city agglomeration. Citizens of the Russian Federation should be considered as the main source of population growth, but efforts are needed to ensure the attractiveness of this territory for citizens from other states. Student youth both in Russia and nearby foreign countries should be regarded as an important factor stabilizing the demographic situation in the region.

Keywords: Vladivostok agglomeration, eastern policy, strategic goals, the status of a constituent entity of the federation, population, mobility.

Введение

Еще недавно географы-обществоведы утверждали, что «реальная действительность постсоветской России фактически прекратила дискуссию в отечественной географии населения между сторонниками «единой системы расселения» и агломерационной концепции» [1, с. 158]. Но стоило в верхних эшелонах власти попытаться взять на вооружение идею сконцентрировать большую часть населения в 20 агломерациях, как спор о вариантах пространственного развития страны разгорелся с новой силой. Так все же в каком направлении двигаться: следовать тенденции концентрации населения в небольшом количестве крупных агломераций или пытаться сохранять большую часть умирающих поселений? Сторонники агломерационного развития апеллируют к мировому опыту, усматривают в этом способ преодоления низкого уровня производительности труда и повышения эффективности производства в крупных территориальных социально-экономических образованиях. Существует и другая точка зрения, по которой агломерационное развитие рассматривается как устаревшая модель размещения производства и населения, не учитывающая преимущества дисперсного расселения (экологически благоприятные условия проживания из-за низкой концентрации производства и населения). В «Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года»*, на первый взгляд, была поставлена точка в этом споре и взят курс на агломерационное развитие, тем не менее некоторые ее формулировки и неопределенность выбора приоритетов позволяют думать об отсутствии убедительных аргументов в пользу принятого решения. Возможно, потому, что горизонт стратегического видения слишком мал, тогда как инерция пространственной организации значительна.

Примером развития агломерационных процессов и необходимости видения перспективы является г. Владивосток с его территориальным окружением. В начале 1990-х гг. для данного уникального территориально-акваториального образования разрабатывался проект «Социально-экономического развития южного Приморья», известный как проект «Большой Владивосток» [2]. В нем не только оценивались агломерационные связи, но и предпринимались попытки согласовать (скоординировать) действия с тяготеющими к городу поселениями. Долгое время эта разработка оставалась не востребованной, а вспомнили о ней в Администрации Приморского края в связи с объявленным Министерством регионального развития конкурсом на обустройство агломераций по стране. Было заключено соглашение между субъектом Федерации и четырьмя муниципалитетами, которые «добровольно» отдали часть своих функций (лишившись части бюджета) вышестоящему органу, позднее по решению вновь назначенного главы края эти функции муниципалитетам вернули, но на агломерационной связности это не отразилось.

В 2012 г. руководителям ведущих стран Азиатско-Тихоокеанского экономического региона был представлен значительно обновленный город Владивосток. Вопреки глобальному экономическому кризису, благодаря воле и настойчивости Президента России за

* Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р

короткое время инфраструктурный потенциал территории вырос многократно, что позволило площадку международных коммуникаций рассматривать как условие формирования нового полюса экономического роста. Если президент Франции в середине прошлого столетия видел единую Европу от Лиссабона до Урала, что возмутило тогда руководство Советского Союза: «как так, а наша Сибирь, а Дальний Восток?», то потом отредактированная формула «от Лиссабона до Владивостока» стала более понятной в мировом сообществе. Владивосток как самый близкий к азиатским странам европейский город становится площадкой коммуникаций России и Европы с АТР.

Материалы и методы

В данной статье представлен экономико-географический анализ территории и акватории Владивостокской агломерации с целью выделения наиболее важных факторов и направлений ее рационального социально-экономического развития.

Для оценки социально-экономических проблем Владивостокской агломерации использовались методические подходы к изучению пространства современной России, выделению возможностей и барьеров ее развития [1], оценивалась неоднозначная роль агломераций в решении демографических проблем современной России [3]. Перспективы развития Владивостокской агломерации оценивались с учетом зарубежного опыта формирования глобальных городов и их влияния на национальные государства. В статье использовались материалы, представленные в «Концепции социально-экономического развития Южного Приморья», которую называют также Программой развития «Большого Владивостока» [2].

Постановка задачи

Подготовка к саммиту стран Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) во г. Владивосток и интенсивное наращивание инфраструктурного потенциала его территории не только укрепили связи в ранее намеченных границах, но и значительно расширили их за счет новой транспортной инфраструктуры, включающей дублирующие магистрали, мосты и реконструированный аэропорт, новых источников водоснабжения, очистных сооружений и др. Поселения юга Приморского края стали ближе друг к другу за счет сокращения времени в пути, высокий уровень автомобилизации повысил мобильность населения. Однако существуют вопросы, которые требуют ответа: какой к настоящему времени агломерационный эффект достигнут, какие новые проблемы порождены процессом развития и какие варианты их решения возможны?

Экономико-географическое положение г. Владивосток таково, что в радиусе тысячи километров вокруг него концентрируется более 300 млн человек, он гораздо ближе к таким крупнейшим городам, как Токио, Сеул, Пекин, Шанхай, Далянь, к городам западного побережья США, чем к крупным центрам Российской Федерации (рис. 1).

Во Владивостоке, претендующем на статус международного города, должны быть реализованы соответствующие стандарты экономического, социального и экологического развития. Стратегически задача состоит в том, чтобы «подтянуть» г. Владивосток по всем параметрам к ведущим городам азиатского региона. Но на пути ее решения возникает ряд проблем и ограничений, преодолеть которые можно, только изменив подход к методам управления и пространственной организации на институциональном и законодательном уровнях. Кроме этого, необходимо учитывать также геополитические и геоэкономические ориентиры развития страны. В этой связи в соответствии с мировыми трендами необходимо формирование здесь мегаполиса как зоны концентрированного экономического развития и соответственно расселения [3]. Для этого должен быть достигнут достаточно вы-



Рис. 1. Экономико-географическое положение Владивостока

Fig. 1. Economic and geographical position of Vladivostok

няет за собой также статус «форпоста России на Тихом океане». Такое сочетание административных, экономических, культурных и военно-политических функций в одном городе позволяет говорить о нем как «восточной столице России». Для этого г. Владивосток необходимо присвоить статус города федерального значения (которым в настоящее время обладают Москва, Санкт-Петербург и Севастополь), со всеми полагающимися обязанностями и преференциями.

Результаты и их обсуждение

Долгое время Владивосток был «закрытым» городом-портом. После его «открытия» в 1992 г. значительно увеличился грузооборот морских портов, в том числе и за счет ввоза подержанных автомобилей из Японии и Республики Корея. Рынок сбыта автомобилей охватил не только регионы Дальнего Востока, но и Сибирь. Резко возросла автомобилизация населения. Например, если в 1985 г. на тысячу жителей Приморского края приходилось 44 автомобиля, то в 2019 г. – 467 [5]. Много ли подобных примеров решения крупных федеральных проблем за эти годы? История освоения Дальнего Востока изобилует примерами того, что основным субъектом развития территории являлись люди «на земле» российской, главный импульс освоения и развития региона исходил именно отсюда (И. Москвитин, Н. Муравьев, Г. Невельской и др.).

Идея повышения эффективности агломерационных связей между поселениями юга Приморья возникла как реакция на жесткую конкуренцию между дальневосточными портами за перевалку грузов. Однако это часто приводило к выигрышу не столько экономики Дальневосточного региона и страны, а в первую очередь зарубежных транспортных компаний. Динамично развивающиеся морские порты Южной Кореи (Пусан, Инчхон), Китая (Далянь, Шанхай, Ляньюньган и др.) имеют годовой грузооборот в 200–600 млн т. Расположенные рядом дальневосточные порты России могли бы претендовать на часть этих грузопотоков. Однако за прошедшие три десятилетия общий объем перевалки даль-

сокий уровень концентрации населения и факторов производства, а в условиях современной России этим требованиям отвечают в полной мере только два города – Москва и Санкт-Петербург. На их фоне другие российские города с численностью населения более 1 млн чел., по выражению Н. Зубаревич [4], выглядят просто «золушками». При этом в самых крупных городах Дальнего Востока численность населения не превышает 700 тыс. чел., например, на 1 января 2021 г. в Хабаровске проживало 616 тыс. чел.

На уровень развития города влияют численность постоянного населения, его социально-экономический потенциал, на выполнение им основных функций оказывает влияние статус города. По нашему мнению, для г. Владивосток явно недостаточно статуса административного центра Дальневосточного федерального округа и Приморского края. С момента своего основания город сохра-

невосточных портов едва ли превышал 200 млн т. С одной стороны, это результат отсутствия государственной стратегии развития портовой инфраструктуры на востоке страны, а с другой – конкуренции между отечественными компаниями, их разнонаправленные действия на фоне задач национального масштаба, ограниченные возможности бизнеса. Такая ситуация характерна и для других основных видов экономической деятельности на Дальнем Востоке России, в т.ч. ориентированных на внешнеэкономические связи.

В результате, как констатирует Стратегия пространственного развития, имеет место значительное отставание по ключевым социально-экономическим показателям от средне-российского уровня части субъектов Российской Федерации, имеющих геостратегическое значение, в том числе ряда субъектов, расположенных на территории Дальнего Востока, из которых продолжается значительный миграционный отток населения.

Преодолеть отставание призваны установленные преференции для инвесторов в рамках федеральных законов о территориях опережающего развития (№ 473-ФЗ от 29 декабря 2014 г.), о свободном порте Владивосток (№ 212-ФЗ от 13 июля 2015 г.) и даже о дальневосточном гектаре (№ 119-ФЗ от 1 мая 2016 г.). Однако эффективность этих мер не высока. Главная причина, на наш взгляд, кроется в отсутствии точно сформулированных цели и задач, что не позволяет достичь ожидаемых результатов, «работающих» на Дальневосточный регион и страну. На Дальнем Востоке появились инвесторы, которые, не связывают перспективы своего бизнеса с общим развитием региона. Прежде всего они решают свои задачи получения прибыли, снижая издержки производства за счет предоставленных льготных режимов налогообложения.

Следовательно, ожидать, что из частных стратегий компаний может проявиться общая стратегия развития макрорегиона, не приходится. Вряд ли можно согласиться с тем, что приоритет Дальнего Востока на весь XXI в. заключается в росте абстрактных рабочих мест при сохраняющейся три десятилетия убыли населения, что эффективность реализации политики «поворота на восток» можно оценить количеством резидентов и триллионами инвестиционных намерений.

Меры по ускорению социально-экономического развития региона, который теряет население и экономический потенциал, требуют перевода разрозненных, спонтанных проектов в осмысленный режим, придания им системного и долгосрочного характера согласно закону о стратегическом планировании (№ 172-ФЗ от 28 июня 2014 г.). Прошлое, настоящее и будущее региона должны найти отражение в точных формулах иерархии стратегических целей в сочетании с тактическими задачами. Необходима реальная оценка возможностей, которые не ограничиваются эксплуатацией природно-ресурсного потенциала региона и ожиданиями финансовых вливаний из федерального центра. Они обязательно должны включать энергию местного сообщества, выработанный на местах опыт решения структурных и управленческих проблем социально-экономического развития региона.

В преддверии IV Московского урбанистического форума Г. Кларк и Т. Мунен провели исследование, в котором отмечали: «По мере роста город выходит за рамки установленных границ, а сфера его экономического и социального влияния становится все шире. Национальные правительства и региональные власти должны адекватно реагировать на это явление. Результатом отсутствия реакции могут стать серьезные и дорогостоящие провалы во взаимодействии соседних муниципалитетов, которые независимы друг от друга в политическом отношении, но функционально взаимозависимы и имеют единое деловое сообщество, рынок труда, платформу инфраструктуры и жилищную систему» [6, с. 13].

Трансформация агломерации в мегаполис. В России всего 12 городов с численностью населения более 1 млн чел. и 23 – с населением более 500 тыс. чел. Сама по себе идея сконцентрировать большую часть населения в крупных городах или агломерациях при огромных пространствах, сложившихся тенденциях последнего времени в экономике и демографии, представляется единственно возможным способом изменить ситуацию. Мера эта во многом вынужденная, поэтому неизбежны определенные издержки.

Численность постоянного населения г. Владивосток на конец 2019 г. составила 634,7 тыс. чел., в его ближайшем окружении в городских и сельских поселениях живут еще около 230 тыс. чел. (рис. 2). На этой территории сформировалась общая инфраструктура, в т.ч.: транспортная, энергетическая, водохозяйственная (общие источники водоснабжения в 80 км от города, водоводы), социальная (единая система высшего, среднего специального, среднего и дошкольного образования, а также здравоохранения), имеются склады и промышленная зона, предприятия сельского хозяйства пригородного типа, туристические базы, десятки тысяч земельных участков, являющихся собственностью жителей Владивостока на территориях Надеждинского, Хасанского, Шкотовского районов. Массовая автомобилизация населения и повседневные маятниковые трудовые миграции – все это реально формирует структуру агломерационного пространства Владивостока.



Рис. 2. Территория Владивостокской агломерации

Fig. 2. Vladivostok agglomeration

Границы агломерации в начале 1990-х гг. рассматривались в пределах водосборного бассейна залива Петра Великого. Часто такой пространственный размах казался преувеличенным, однако инфраструктурные проекты к саммиту АТЭС превратили это пространство агломерации в реальность. Здесь сложилась достаточно развитая сеть железнодорожных путей и автомобильных дорог. Кроме этого, реконструкция дорожной сети сократила расстояние до основных пограничных переходов в Хасанском, Октябрьском и Пограничном районах, расширяя тем самым границы агломерации.

Отличительной чертой г. Владивосток, на что мало обращается внимание, является его «привязанность» к морскому побережью. Поскольку его развитие начиналось с прибрежной зоны, когда в 1860 г. на берегу бухты Золотой Рог был основан военный пост, вся последующая динамика развития поселения была тесно связана с освоением побережья, строительством порта, судоремонтных заводов, фортификационных сооружений Владивостокской крепости за счет средств центрального правительства. При этом затраты на гражданское строительство в городе сдерживались вследствие удорожания доставки строительных материалов и стоимости работ, в т.ч. из-за специфики холмистого рельефа.

Возможно, если бы освоение Приморья шло в основном не с побережья, а с севера – от р. Амур, то главный город Приморья был бы основан в другом месте. А г. Владивосток остался бы только одним из городов-форпостов, военно-морской базой России на Тихом океане, после г. Петропавловск-Камчатский и г. Николаевск-на-Амуре. Дополнительный импульс развития город получил благодаря геополитическому фактору: после поражения

в Русско-Японской войне 1904–1905 гг. и потери г. Порт-Артур он стал главной военно-морской базой России на Тихом океане.

Географическое расположение города на полуострове Муравьев-Амурский выгодно в военно-стратегическом отношении, благоприятно для развития морского транспорта, рыбного хозяйства и судоремонта, но в то же время оно существенно ограничивает функционирование других видов экономической деятельности (жилищное строительство, сфера услуг, объекты производственной и социальной инфраструктуры).

Перемещение производства и населения от берега моря вглубь континента неизбежно, соответственно должно приниматься осознанное решение о переносе центра управления агломерацией с периферии в точку пересечения транспортных путей. Представляется, что с реализацией этого проекта связано и решение совокупности социально-экономических проблем: преодоления транспортного коллапса, в котором ежедневно оказываются жители города; точечной застройки, удорожающей стоимость квадратного метра жилья; более равномерного размещения производства и расселения; экологических проблем; эффективного функционирования жилищно-коммунального комплекса. Кроме этого, перемещение административного центра агломерации на север позволит избежать чрезмерно дорогостоящих проектов развития города, в частности строительства Владивостокской кольцевой дороги, которая не сможет полностью преодолеть особенности планировочной структуры полуострова и кардинально решить транспортную проблему города.

Урбанистический форум во Владивостоке в 2014 г. продемонстрировал отсутствие концептуальной модели агломерации, которую можно было бы обсуждать, критиковать, понимать и начать последовательно воплощать. Глава городской администрации, понимая необходимость «вырваться из состояния полуизоляции, в которой оказался Владивосток, с трех сторон окруженный водами Амурского и Уссурийского залива», говорил о необходимости усиления «связанности территорий российского южного Приморья в формате трансграничной агломерации» [7]. Но роль транспортной инфраструктуры при этом рассматривалась исключительно с позиций возможного роста доходов городского бюджета, без осознания того, что за счет передачи части административных полномочий из Владивостока в поселения можно добиться многократного увеличения суммарной эффективности всей агломерации.

Благодаря подготовке к саммиту АТЭС в г. Владивосток транспортная инфраструктура южного Приморья получила серьезное развитие, что существенно расширило границы агломерации, существует возможность превращения ее в будущем в мегаполис. Последний предлагается рассматривать в составе 7 городских округов и шести муниципальных районов с населением 1.4 млн чел. и площадью в 23.6 тыс. км² (см. табл.) как пилотную территорию, для которой потребуется разработка принципиально нового механизма управления.

В долгосрочной перспективе Владивосток и агломерация будут развиваться как важнейший центр международного сотрудничества России и стран АТР, как многофункциональный город с высокой долей международных функций [8]. При этом будущее Владивостока не может рассматриваться иначе, нежели с позиций геополитического, геоэкономического и геокультурного положения города.

Геоэкономический аспект развития Владивостока заключается в следующем. Здесь имеются возможности для размещения крупных международных производственных и финансовых компаний. Поставленная в Программе развития Дальнего Востока и Забайкалья задача модернизации производства, повышения доли добавленной стоимости в продукции, в т.ч. и за счет увеличения глубины и комплексности переработки местного сырья, может быть решена при размещении на территории агломерации научно-производственных центров, элементов кластеров. Их главной задачей должна быть разработка и практическое внедрение технологий переработки уникального природного сырья (в т.ч. биотехнологии) и выпуск конкурентоспособной на мировом рынке продукции.

Муниципальные образования южного Приморья в составе будущего мегаполиса

Table. Municipalities of Southern Primorye as part of the future metropolis

Муниципальные образования	Население, чел.	Территория, км ²	Плотность населения, чел./км ²
Артемовский городской округ	116 193	506	229.6
Городской округ Большой Камень	39 300	120	327.5
Владивостокский городской округ	633 102	562	1126.5
Находкинский городской округ	150 167	360	417.1
Партизанский городской округ	44 824	1289	34.8
Уссурийский городской округ	197 875	3626	54.6
Городской округ ЗАТО г. Фокино	31 510	291	108.3
Михайловский муниципальный район	29 483	2741	10.8
Надеждинский муниципальный район	38 746	1596	24.3
Октябрьский муниципальный район	27 339	1633	16.7
Партизанский муниципальный район	29 387	4097	7.2
Хасанский муниципальный район	30 990	4130	7.5
Шкотовский муниципальный район	24 182	2665	9.1
Итого	1 393 098	23616	59

Геокультурный аспект воплощается в созданном на острове Русский Дальневосточном федеральном университете, хотя его название осталось в рамках старой парадигмы. Иначе это звучит как «Азиатско-Тихоокеанский Русский Университет». Остров Русский должен стать площадкой международного взаимодействия, где могло бы быть представлено многообразие культур всех стран АТЭС, а также культура как дальневосточных, так и других регионов России.

С этой точки зрения федеральная подпрограмма «Владивосток как центр международного взаимодействия», принятая в 2009 г., была преимущественно техническим документом с перечнем объектов для международного мероприятия – саммита АТЭС. Теперь же необходим политический документ, фиксирующий долгосрочную восточную политику России и закрепляющий за Владивостоком функцию российского политического центра в Азии, чтобы восточный вектор развития России в XXI в. стал бы определяющим. За последние годы Министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики проделана значительная работа в этом направлении, но до сих пор стратегическая перспектива не получила должного развития.

Главным направлением территориального развития г. Владивосток является его движение на север, т.е. выход за пределы полуострова Муравьев-Амурский. И в этом движении есть две составляющие: размещение производств и селитебных территорий. Экономических субъектов к этому следует поощрять через формирование территорий опережающего развития (ТОР), а последовательный вывод жилья за пределы городского центра осуществлять за счет преимущественно малоэтажной жилой застройки. По мере снижения нагрузки с исторического центра появится возможность его реконструкции. Он должен сочетать деловую и туристическую зоны и стать привлекательным для размещения здесь банков, офисов крупных компаний, гостиниц, музеев, театров, выставочных комплексов. Придавая городу современный вид, важно бережно отнестись к его историческому наследию, сохраняя и восстанавливая все то, что оставили нам предшественники. Ориентир на развитие туристической отрасли оправдан тем, что это не только обеспечивает рост социально-инфраструктурного потенциала, но создает накопления для развития.

Городу необходим план очистки всех акваторий, начиная с бухты Золотой Рог. Потребуется пересмотреть отношение к существующим производствам как вдоль морских бухт

и заливов, так и по основным долинам (особенно долины р. Первая Речка). Часть производственных функций может быть передана в г. Большой Камень, пос. Славянка или г. Находка, часть производств может быть перепрофилирована или ликвидирована. Особо тщательного эколого-экономического анализа потребуют порты г. Владивосток (морской торговый, рыбный, нефтеналивной и т.д.), необходимо оценить, насколько экономическая отдача, затраты на их расширение, реконструкцию будут сопоставимы, например, с превращением используемых ими акваторий в рекреационную зону, что выигрывает или проигрывает при этом город.

Существует возможность превращения острова Русский в площадку международных коммуникаций с размещением здесь культурных центров стран АТЭС, а разработка детального плана развития острова Русский требует особого подхода. Культурное многообразие городов – административных центров субъектов Дальневосточного федерального округа уже сейчас частично представлено в виде «Дальневосточной улицы» в дни Восточного экономического форума. Со временем здесь могут быть обустроены площадки международной электронной торговли, обмена информацией, технологиями, совместными разработками на базе ДВФУ и Дальневосточного отделения Российской академии наук с участием университетов Северо-Восточной Азии.

Актуальность разработки нового генерального плана для мегаполиса очевидна, и его качество во многом зависит от той концепции, которая будет положена в его основу. Для реализации новой концепции стратегии развития Владивостокской агломерации необходимы большие проекты. В городе есть опыт их разработки и реализации: еще совсем недавно строительство моста через бухту Золотой Рог казалось безумной фантастикой, невероятным казалось то, что остров Русский будет соединен с материком грандиозным мостовым сооружением.

Заключение и выводы

Границы Владивостокской агломерации следует рассматривать в составе 13 муниципальных образований юга Приморского края, включая г. Уссурийск и г. Находка с населением 1.4 млн чел. и площадью 23 тыс. км². Отдельные элементы общей транспортной инфраструктуры будущей агломерации уже созданы. Это градостроительная основа будущего «города мирового значения» – восточной столицы России, что потребует наделения этой территории статусом субъекта Федерации. Положительное решение этого вопроса на федеральном уровне может увеличить количество иностранных инвесторов многократно. Кроме того, статус федерального города гарантирует преференции для его жителей, что может стать стимулом роста численности населения Владивостокской агломерации. Будущий мегаполис станет устойчивым рынком сбыта продуктов сельского хозяйства и марикультуры не только для российского потребителя, поставщиком конкурентной продукции для зарубежных рынков, в т.ч. и высокотехнологичных товаров, созданных на основе качественного местного сырья.

Возможным ресурсом развития Владивостокской агломерации является его международное окружение. Источник роста численности населения – соотечественники, но необходимы усилия, чтобы обеспечить привлекательность этой территории. Студенческую молодежь как России, так и близлежащих стран следует рассматривать фактором, стабилизирующим демографическую ситуацию в регионе. Российские выпускники вузов обеспечивают приток в регион специалистов, иностранные – становятся в будущем партнерами в других странах. Российское гуманитарное, политехническое и морское образование пользуется повышенным спросом во многих странах, а при поддержке государства и бизнеса это становится источником демографического роста Дальнего Востока.

Литература

1. Пространство современной России: возможности и барьеры развития (размышления географов-обществоведов) / отв. ред. А.Г. Дружинин, В.А. Колосов, В.Е. Шувалов. М.: Вузовская книга, 2012. 336 с.
2. Большой Владивосток. Концепция экономического развития Южного Приморья. Владивосток, 1993. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://gorsovet1990.ru/deyatelnost/resheniya-prezidiuma-i/>. (дата обращения: 15.08.2020).
3. Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия – 2050 / под ред. П.А. Минакира, В.И. Сергиенко. Владивосток: Дальнаука, 2011. 912 с.
4. Зубаревич Н. Агломерационная Россия как непоправимый ущерб. Глупость или умысел? [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.industri-survey.com/single-post/2018/10/19/Агломерационная-Россия-как-непоправимый-ущерб-Глупость-или-умысел> (дата обращения: 15.08.2020).
5. Автомобилизация населения регионов России (авто/1000 чел.) в 1970–2016 годы. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Автомобилизация> (дата обращения: 15.08.2020).
6. Грег Кларк, Тим Мунен. Глобальные города и национальные государства: новый курс на партнерство в XXI веке. М.: Московский урбанистический форум, 2014. 106 с. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://mosurbanforum.ru/forum2014/analitika>. (дата обращения: 17.09.2020).
7. Первый урбанистический Владивостоку: Ничего невозможного нет. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://primamedia.ru/news/402015/> (дата обращения: 17.09.2020).
8. 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 (38). С. 27–46.

References

1. The space of modern Russia: possibilities and barriers of development (contemplations of geographers-social scientists) / ed. By A.G. Druzhinin, V.A. Kolosov, V.E. Shuvalov. Moscow: Academic book (Vuzovskaya kniga), Russia. 2012. 336 p. (In Russian)
2. Big Vladivostok. The concept of economic development of the southern Primorye. Vladivostok, 1993. Available online: <http://gorsovet1990.ru/deyatelnost/resheniya-prezidiuma-i/> (accessed on August 15, 2020). (In Russian)
3. Synthesis of scientific, technical and economic forecasts: Pacific Russia-2050 / ed. by P.A. Minakir, V.I. Sergienko. Dalnauka: Vladivostok, 2011. 912 p. (In Russian)
4. Zubarevich N. Agglomerative Russia as irreparable damage. Lunacy or intent? Available online: <https://www.industri-survey.com/single-post/2018/10/19/Агломерационная-Россия-как-непоправимый-ущерб-Глупость-или-умысел> (accessed on August 15, 2020). (In Russian)
5. Vehicle-to-population ratio of the regions of Russia (vehicles/1000 people) in 1970–2016. Available online: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Motorization> (accessed on August 15, 2020). (In Russian)
6. G. Clark, T. Munen. Global cities and national states: a new focus on partnership in the 21st century. Available online: <http://mosurbanforum.ru/forum2014/analitika>. (accessed on September 17, 2020). (In Russian)
7. The first urbanistic Vladivostok: Nothing is impossible. Available online: <https://primamedia.ru/news/402015/> (accessed on September 17, 2020). (In Russian)
8. Baklanov P.Ya., Avdeev, Yu.A., Romanov, M.T. A new stage in the development of Vladivostok and its agglomeration. *Territory of new opportunities. Bulletin of the Vladivostok State University of Economics and Service*. 2017, 9, 3 (38), 27–46. (In Russian)