



# ДУМА ГОРОДА ВЛАДИВОСТОКА

## Р Е Ш Е Н И Е

08.07.2011

№ 728

Об утверждении Стратегии и  
стратегического плана развития  
города Владивостока до 2020 года

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Уставом города Владивостока Дума города Владивостока

РЕШИЛА:

1. Утвердить Стратегию и стратегический план развития города Владивостока до 2020 года (прилагается).
2. Контроль за исполнением настоящего решения возложить на комитет по экономической политике и муниципальной собственности Думы города Владивостока (Ломакина).
3. Настоящее решение вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Думы

В.М. Розов

## Стратегия и стратегический план развития Владивостока до 2020 года

### 1. ОСНОВНЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗРАБОТКИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ВЛАДИВОСТОКА

#### 1.1. Исторические ориентиры разработки стратегии

За 150 лет своей истории города Владивосток неоднократно менял сценарии своего развития. Это случалось в результате изменения внешних и внутренних условий существования России на Дальнем Востоке, целей, которые она преследовала повсюду в мире и в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР), в частности.

Владивосток в течение этого времени был пионерским форпостом, вольным городом порто-франко, крепостью и секретным военным объектом, столицей российской окраины, российским Сан-Франциско и далекой провинцией, маленькой Европой в АТР. Все эти роли Владивосток «примерял» на себя в разных сочетаниях, но неизменным в череде перемен были: пионерский дух его жителей, конкурентные условия, в которых развивался Владивосток на протяжении всей своей истории, города-аналоги, являвшиеся для него примером.

**Город – пионер.** Владивосток был создан как военный пост в 1860 г. в условиях конкурентной борьбы. В это же время создается еще один пост в бухте Новгородской залива Посьет. Аналогом Владивостока были города, создававшиеся на рубежах расширяющейся Российской империи, что зафиксировано, в частности, в названиях городов: «владеть Кавказом» - Владикавказ, «владеть Востоком» - Владивосток.

С десятка рубленых домов и двух дорог начиналась история Владивостока, ставшего к концу XX века крупнейшим городом Дальнего Востока России. Когда 2 (14) ноября 1860 г. по Пекинскому договору между Россией и Китаем Уссурийский край был определен владением Российской империи, Владивосток получил официальный статус российского населенного пункта.

В начале 70-х годов для обеспечения строительства был построен первый кирпичный завод, устроены каменные карьеры, лесопилки, печи по обжигу извести. За семь лет (к 1874 г.) население Владивостока увеличилось в 10 раз. Это становится основанием для создания гражданских органов самоуправления. В этот период начинаются работы по благоустройству города: производится планировка улиц, засыпаются овраги, проводятся ливневочные каналы вдоль улиц. На улице Светланской прокладываются первые деревянные тротуары, вводится вечернее освещение керосиновыми фонарями, сооружается первая торговая пристань.

К 1879 г. во Владивостоке проживало 8 837 жителей, а число построек достигало 590, не считая портовых. Среди них были уже 18 каменных зданий, православный и лютеранский храмы, два учебных заведения, 5 кирпичных заводов и 12 предприятий пищевой промышленности, 155 лавок и магазинов.

**Порто-франко (вольный город).** В 1880 г. принято решение о выделении Владивостока в особое Владивостокское военное губернаторство и одновременно возведение в степень города. В это же время начинается фортификационное строительство (город-крепость) с целью создания пояса укреплений вокруг Владивостокского порта. Открывается постоянное пароходное сообщение грузопассажирских судов Доброфлота между Владивостоком и Одессой. На этих судах начинается перевозка переселенцев в Уссурийский край из южнорусских и украинских губерний

России, что способствовало росту Владивостока. Конкурентами Владивостока в этот период были города: Благовещенск, Хабаровск, Николаевск на Амуре.

В том же году Владивосток посетил морской министр адмирал И. А. Шестаков – первый из членов правительства и представитель царствующего дома Романовых, великий князь Александр Михайлович. Адмирал заявил, что Владивосток был и будет главным портом России на Тихом океане, и призвал предпринимателей без боязни вкладывать средства в строительство города, в развитие его промышленности и хозяйства.

Правительство выделило средства на постройку Механического завода, крупного судоремонтного предприятия (Дальзавод), который был введен в строй в 1887 г.

Толчком к экономическому развитию Владивостока стало строительство восточной ветки Китайской Восточной Железной Дороги, открывающей кратчайший путь европейским товарам к побережью Тихого Океана.

Так «вольный город» (порто-франко) Владивосток фактически стал центром европейской культуры в АТР. Экономика города росла быстрыми темпами. Город проявлял свой пионерский дух, был первопроходцем.

Вот лишь один красноречивый факт: магазин «Кунст и Альбертс» на Светланской, открытый в 1889 г., стал первым в мире универмагом. Не в Америке и не в Англии, а здесь, именно во Владивостоке впервые было построено и запущено предприятие современного торгового формата. Второй появился в Чикаго осенью того же года. А первый собственно европейский универмаг в Европе был открыт лишь четыре года спустя, во Франкфурте, всё той же конторой «Кунст и Альбертс». К сожалению, сегодня мало кто знает, что «серое здание» в центре города – это без преувеличения «святыня» мирового ритейла.

К этому времени население Владивостока достигло 13 тысяч жителей, обгоня считавшимся самым большим городом региона Благовещенск.

**Город – центр государственности, торгово-экономический и культурный центр.** На рубеже 80-90-х гг. три важных события ускорили развитие Владивостока как торгово-экономического и культурного центра Дальнего Востока России:

- 30 августа 1889 г. Владивосток получил статус морской крепости, что предопределило развитие в нем фортификационного строительства;
- 27 июля 1890 г. Владивосток стал административным центром Приморской области и сюда из Хабаровска были переведены все областные учреждения;
- 19 мая 1891 г. в городе состоялась закладка Уссурийского участка Транссибирской железной дороги, призванной связать рельсовыми путями Уссурийский край и город Владивосток с центральной частью России.

Центр Владивостока приобретает черты портового города с многочисленными гостиницами, ресторанами, магазинами, конторами отечественных и зарубежных торговых и промышленных компаний, консульствами иностранных государств.

**Город – порт.** 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, и он вошел в число пяти крупнейших портов России.

По всероссийской переписи 1897 г. население Владивостока достигло 28,9 тыс. жителей. В городе насчитывалось 2980 зданий, в том числе 478 каменных, 41 промышленное предприятие, 5 православных и 2 инославных христианских храмов, 11 учебных заведений, музей, театр, 3 библиотеки.

Последний период дореволюционного развития Владивостока пришелся на 1899-1916 гг., который продолжался в конкурентной борьбе, на этот раз с городом Порт – Артуром.

**Город – транспортный узел и логистический центр.** В это время Россия приобрела у Китая концессию на Квантунский полуостров, где начинается строительство новой военно-морской базы Порт-Артур. В результате Владивосток лишился правительственных субсидий и государственных капиталовложений, а коммерческий порт – статуса «порто-франко», что послужило причиной оттока населения из Владивостока. Ситуация усугубилась событиями русско-японской войны

1904-1905 гг., но, с другой стороны, это привело к резкому росту численности жителей в связи с потерей части Сахалина, Квантунского полуострова, полосы отчуждения вдоль Южно-Маньчжурской железной дороги. В конце 1905 г. население выросло до 44 тыс. человек, что стало причиной первого жилищного кризиса, преодолеть который удалось только к концу 1906 г.

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

**Период гражданской войны (1917-1922 гг.).** За четыре года после Октябрьской революции и последующей 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 территории Военного порта (Дальзавод) было 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 покинуло более 20 тыс. жителей, население города сократилось до 106 тыс. человек.

**Советский период (1922-1992 гг.).** Далее (после 1922 г.) был восстановительный период, который продолжался три года. В 1925 г. удалось восстановить довоенный уровень грузооборота порта. Годом ранее порт принял 388, а в 1925 г. – 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 году население Владивостока составило 110 тыс. чел., к 1935 г. население возросло до 217 тыс. чел.

В 1955 и 1960 гг. Совет Министров СССР принимает ряд постановлений о развитии Владивостока. С 1956 г. начинается большое строительство во Владивостоке, приведшее к тому, что население Владивостока в конце 50-х годов выросло до 293 тыс. чел., а к 1969 г. его население достигло 440 тыс.

Двадцатипятилетний период с 1960 по 1985 гг. – 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 самым развитым городом Дальнего Востока, его культурным, научным и промышленным центром.

Конкурентами Владивостока в этот период были портовые города СССР: Одесса, Мурманск, Новороссийск, прибалтийские порты, которые боролись за генеральные грузы с портами Дальнего Востока. Собственно на Дальнем Востоке конкурентами Владивостока были города: Хабаровск (логистика железнодорожная, авиационная и отчасти морская, рыбная промышленность, машиностроение, приграничная торговля и др.), Свободный (космическая отрасль), Находка (логистика портовая и отчасти морская, рыбная промышленность), Сингапур.

**Новейшая история (1992-2008 гг.).** За полтора века Владивосток превратился из небольшого военного поста в один из крупнейших городов России, и уж точно, первый город на территории Дальнего Востока и Забайкалья с населением свыше 600 тыс. чел. и являющийся крупнейшим торгово-финансовым, транспортно-логистическим, морским и рыбохозяйственным, научно-образовательным и культурным центром России на тихоокеанском побережье.

В экономическом смысле прямыми конкурентами Владивостока являются зарубежные города: Харбин, Чанчунь, Далянь (КНР), Раджин (КНДР), Пусан (Корея), Ниигата, Саппоро (Япония).

Российские города Иркутск, Хабаровск, Южно-Сахалинск, к которым необходимо добавить Якутск, с его мощной научной, образовательной и индустриальной базой, также конкурируют с Владивостоком за возможности привлечения на свою территорию бизнеса и населения. Кроме этих четырех городов промышленные, научные и образовательные центры расположены также в Улан-Удэ, Чите, Благовещенске и Биробиджане. Отдельно как мощнейшие центры прикладной науки и инновационных разработок надо выделить Комсомольск-на-Амуре, Амурск, Солнечный и

формирующийся центр вокруг космодрома «Восточный». Все они конкурируют с Владивостоком за привлечение инвестиций, размещение крупнейших инвестиционных проектов и поддержку центра.

## 1.2. Федеральные и региональные планы развития Дальнего Востока и Владивостока в долгосрочной перспективе

### 1.2.1. Стратегия развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года

На сегодняшний день в Российской Федерации четко оформилась государственная политика, направленная на ускоренное развитие Дальнего Востока и Прибайкалья, подкрепленная значительными финансовыми ресурсами и сформулированная в документе «Стратегия развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года». Однако для существенного повышения качества жизни человека недостаточно только бюджетных вливаний в социальную сферу, сколь бы значительны они ни были.

В этих условиях наличие потенциала топливно-энергетических ресурсов, земли, воды, территорий дикой природы, минеральных ископаемых и органических ресурсов общемирового значения при наличии объективной стратегии их использования может стать ключевым фактором изменения геополитического значения Востока России, обеспечения достойного уровня жизни нынешнего и будущих поколений граждан России.

В основу разработки Стратегии положены следующие взаимодополняющие подходы:

#### **1. Освоение ресурсов макрорегиона на следующих принципах:**

**Ресурсоэффективность** – допуск к освоению ресурсов только при условии высоких показателей эффективности освоения. Низкие показатели эффективности освоения ресурсов приводят к негативным последствиям как для окружающей среды, так и для долгосрочных экономических интересов страны. Целесообразно сделать условием допуска к ресурсодобыче условие обеспечения коэффициента извлечения ресурса не ниже среднероссийских значений. Таким образом удастся запустить процесс освоения новых технологий работы с природными ресурсами, фактически реализовать принцип «технологии в обмен на ресурсы».

**Природосбережение** – допуск к освоению природных ресурсов только при условии использования технологий, наносящих минимальный урон природной среде, при обязательном проведении мероприятий по регенерации естественной среды, при этом необходимы: реализация комплексных программ мониторинга экологической безопасности жизнедеятельности, принятие изменений в законодательстве, касающихся вопросов компенсации нанесенного природе ущерба. При этом компенсация невосполнимого ущерба от деятельности человека должна иметь региональную составляющую, определяемую потерями доходов региональных бюджетов и снижением занятости населения.

**Учет интересов Российской Федерации** – допуск к эксплуатации природных ресурсов осуществляется на условиях, наиболее выгодных для Российской Федерации и ее субъектов. Необходимым условием ведения бизнеса в этих сферах является социальная ответственность бизнеса, участие в развитии социальной инфраструктуры.

**Максимальная локализация цепочек добавленной стоимости** – данный принцип подразумевает доведение степени переработки на территории до выпуска продукции с максимально высокой добавленной стоимостью.

**Глобальная конкуренция** – принципиально важной является открытость экономики Дальнего Востока и Байкальского региона, ее развитие в сотрудничестве с другими странами и регионами на взаимовыгодных условиях. Именно глобальная конкуренция между компаниями, консорциумами и государствами за допуск к природным ресурсам будет способствовать повышению эффективности экономики макрорегиона.

**Использование транзитных возможностей территории** – выгодное положение относительно ключевых грузоотправителей и грузополучателей позволяет России использовать

этот факт как конкурентное преимущество для возвращения в число лидеров мирового транспортно-логистического комплекса.

**2. Принцип глобальной инновационности – возможность реализовывать глобально инновационные проекты в интересах всего человечества на основе международного сотрудничества.**

Ключевые возможности в этом направлении:

- рациональное (оптимальное) использование возможностей океана (шельф (углеводороды), биоресурсы, приливные электростанции, испаритель (пресная вода), глубоководные течения, прочие (штормы, ураганы, цунами, стоячие волны и т.д.);
- использование возможностей вулканов (добыча полезных ископаемых (газа, магмы), испаритель (получение пресной воды), разность температур (электроэнергия, тепловая энергия и т.д.);
- комплексная система эксплуатации и регенерации природы (лесных массивов, рек и озер, горных систем);
- возможности глубоких слоев земли, воздушных потоков, геотермальных источников;
- возможность добычи полезных ископаемых из легкодоступного сырья с малым содержанием ресурса – например, разработка платиновых песков;
- масштабное выращивание и переработка технических культур для получения биотоплива.

Особую роль в модернизации экономики должны сыграть новые технологии. Необходимо стимулировать приобретение самых последних технологий за рубежом, но основная задача на этом пути – начать масштабные проекты по развитию новых промышленных технологий своими силами. Осуществление этого возможно только при всесторонней поддержке государства и развития партнерства с частным бизнесом и с зарубежными партнерами. Такие проекты будут стимулировать возвращение России в число мировых производителей новых технологий. Мощный и не утерянный научный потенциал Дальнего Востока и Прибайкалья в сочетании с богатейшими природными возможностями и малой заселенностью территории делает этот макрорегион наиболее перспективным местом для разворачивания этих проектов.

Важно осуществлять политику открытости для сотрудничества ученых и практиков разных стран и школ. Многосторонняя международная кооперация в сфере исследований и инновационной политики должна стать важнейшим фактором обеспечения устойчивости развития не только Дальнего Востока и Прибайкалья, но и всей России.

Особую привлекательность Дальний Восток и Байкальский регион имеет как место инноваций в рамках международного экологического сотрудничества. Именно экологическая тематика может стать платформой для международного сотрудничества по прорывным направлениям современной науки и техники. На данном направлении велика роль озера Байкал и морей Тихого океана с их уникальными экосистемами.

Перспективным для макрорегиона является развитие биотехнологий и фармацевтики на природном сырье – особенно, учитывая традиции этого направления в соседнем Китае.

**3. Каркасно-кластерный подход основан на опережающем развитии транспортного, энергетического и социального каркаса территории и концентрации ресурсов в приоритетных опорных зонах развития и освоения.**

Опережающее развитие инфраструктуры требует принципиально иное качество транспортной и энергетической инфраструктуры, социальной сферы, с учетом протяженности и отсутствия внутренней связности этого макрорегиона. Только действуя в указанном направлении, можно создать на Дальнем Востоке и в Прибайкалье (ДВиП) предпосылки для опережающего динамичного развития. Для этого необходимо сформировать опорные зоны развития. На территории ДВиП выделено 46 таких опорных зон, которые естественным образом опираются на развитие транспортного и энергетического каркаса региона и порождают новую систему расселения населения ДВиП.

Опорные зоны развития формируют 4 пояса:

- пояс индустриального и постиндустриального развития – опирающийся на транспортную ось Транссибирской магистрали;

– пояс активного освоения – опирающийся на транспортные оси Байкало-Амурской (включая о. Сахалин) и Амуро-Якутской магистралей, сеть автомобильных дорог и зону морского побережья;

– пояс перспективного освоения – опирающийся на транспортную структуру будущих железных и автомобильных дорог и морских коммуникаций;

– пояс дикой природы – формирующий среду сохранения естественного пространства.

Сопутствующими факторами реализации каркасно-кластерного подхода являются:

- локализация структур жизнеобеспечения – отсечение расходов удорожающих продукцию и услуги;

увеличение отчислений от ресурсодобычи в региональные бюджеты, уплата налогов по месту производства продукции, искоренение трансфертного ценообразования.

#### **4. Привлечение трудовых ресурсов на новые конкурентоспособные рабочие места за счет создания условий жизнедеятельности, отвечающих современным стандартам.**

Лимитирующим фактором развития Дальнего Востока и Прибайкалья является неразвитость транспортной и энергетической инфраструктур, а главное – численность населения и, следовательно, отсутствие необходимых для реализации проектов развития необходимых трудовых ресурсов. Дефицит трудовых ресурсов диктует необходимость как стимулирования миграционного притока, так и кардинального повышения производительности труда.

В первую очередь это касается строительной части проектов. Строительство трубопроводов, железных и автомобильных дорог, морских портов и аэропортов, электростанций, линий электропередач, социальной и инженерной инфраструктур требует только по начатым проектам участия более 0,5 млн. чел.

Не так остро стоит вопрос с трудовыми ресурсами только вдоль узкой зоны Транссибирской железнодорожной магистрали.

Политика по сохранению и развитию человеческих ресурсов Дальнего Востока и Прибайкалья будет дифференцироваться в соответствии с тремя основными группами.

Прежде всего это местное население, чей отток из макрорегиона необходимо остановить. Сделать это можно лишь, создав условия жизни, соизмеримые с условиями европейской части страны.

При этом должно стимулироваться смещение занятости населения в следующие сферы:

- создание необходимой инфраструктуры;
- выпуск высокотехнологичной продукции для освоения новых месторождений;
- освоение природных ресурсов на основе инновационных ресурсоэффективных природосберегающих технологий;
- выпуск конечной продукции высокой степени переработки;
- осуществление надзорных функций за обеспечением ресурсоэффективности и природосбережения;
- транспорт, рыбодобыча, сфера услуг, жизнеобеспечение (сельское хозяйство и т.д.).

Другой группой являются приезжающие специалисты, мотивом приезда для которых является долгосрочное участие в крупных амбициозных проектах на дальневосточных территориях. Привлечь квалифицированных специалистов можно уникальностью их нового места жительства в сочетании с развитостью инфраструктуры жизнедеятельности, а также недостижимыми в обычных условиях перспективами работы.

Наконец, при любом, даже самом благоприятном сценарии, не избежать привлечения миграционного потока. Необходимо будет выработать и реализовать комплекс мер по приобщению приезжающих в этот регион из других стран к ценностям и традициям российской культуры, через сеть лингвистических и языковых центров, квалификационных служб, центров натурализации.

Важно, чтобы доступ к богатейшим природным ресурсам был дополнен доступом к нормальным и комфортным условиям жизни. Сам по себе экономический рост еще не означает роста качества жизни и, как следствие, накопления человеческого капитала. Экономическая мощь

еще должна быть конвертирована в качество среды и в долгосрочные жизненные стратегии людей, живущих на этой территории.

Базовым принципом Стратегии является привлечение трудовых ресурсов не на основании расчетов средней плотности, естественного миграционного притока/оттока, средней заработной платы и т.д., а, исходя из потребностей конкретных инвестиционных проектов, объединенных по функциональному и территориальному признакам в опорные зоны развития и освоения.

**Владивосток в соответствии со стратегией развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 г. находится в зоне индустриального и постиндустриального пояса развития и является центром одной из 46 опорных зон.**

### 1.2.2. Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2025 г.

Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2025 года (далее - Стратегия) определяет долгосрочные цели и приоритеты, задачи, а также основные направления развития экономики и социальной сферы Приморского края.

Стратегия направлена на:

1) анализ имеющегося потенциала развития Приморского края, существующих проблем, систематизацию факторов, способствующих и препятствующих социально-экономическому развитию Приморского края, а также анализ перспектив и рисков развития Приморского края;

2) постановку и обоснование стратегических целей и задач социально-экономического развития Приморского края на долгосрочную перспективу, рамочное описание основных направлений их решения; выработку алгоритмов достижения поставленных целей и задач;

3) координацию действий органов государственной власти Приморского края, органов местного самоуправления Приморского края, руководителей хозяйствующих субъектов, предпринимателей, общественных организаций и жителей Приморского края по достижению целей Стратегии.

В Стратегии развития Приморского края рассматривается два сценария: инерционный, предполагающий продолжение развития транспортной специализации края, и целевой сценарий – «новая индустриализация», в рамках которого предполагается, кроме транспортной специализации, развить новый сектор экономики, связанный с трубопроводным транспортом, нефте-газопереработкой и нефтехимией.

В результате реализации обоих сценариев с той или иной вероятностью Приморский край получает возможность совместно с развитием базовой функции (транзитно-транспортной) сформировать перерабатывающие комплексы и, соответственно, получить дополнительную специализацию.

В результате миссия Приморского края в Российской Федерации заключается в том, чтобы обеспечить взаимодействие Российской Федерации с Азиатско-Тихоокеанским регионом за счет наиболее продуктивного включения Российской Федерации в азиатские рынки товаров, финансов, рабочей силы, технологий и информации.

Цель развития Приморского края - повышение конкурентоспособности экономики Приморского края и обеспечение высокого уровня качества жизни.

Основными задачами развития Приморского края являются:

1) формирование на базе г. Владивостока крупного российского политического, экономического и культурного центра в Азиатско-Тихоокеанском регионе;

2) повышение конкурентоспособности транспортной системы Приморского края в транспортной системе Азиатско-Тихоокеанского региона;

3) повышение производственно-технологического статуса Приморского края и эффективности использования природных ресурсов для развития собственной экономики;

4) формирование устойчивых и мобильных коммуникаций с районами азиатского рынка Российской Федерации: зоны сырьевого освоения и индустриальные регионы зоны Дальнего Востока и Сибири (модернизация Транссиба, координация развития Приморского края со стратегиями развития субъектов Российской Федерации);



5) развитие и капитализация культурных и образовательных ресурсов Приморского края.

**Ролью Владивостока, вытекающей из стратегии развития Приморья, является:**

1. Поддержка реализации стратегии Приморского края, направленной на формирование на базе г. Владивостока крупного российского политического, экономического и культурного центра в АТР, развитие "контактной зоны" (коммуникативной площадки) России и стран АТР, управленческой, транспортно-логистической, инновационно-образовательной, туристической и производственной функций.

2. Формирование Владивостокской городской агломерации, обеспечивающей инвестиционную и миграционную привлекательность и условия для развития инновационной деятельности и высококвалифицированного рынка труда в Приморском крае; появление новых видов деятельности, способных аккумулировать инновационный ресурс; синхронизация развития Владивостокского транспортного узла и г. Владивостока.

3. Формирование устойчивой среды и инфраструктурное развитие агломерации, предполагающей реализация масштабных проектов.

## 2. СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ВЛАДИВОСТОКА ДО 2020 ГОДА

На основе материалов, представленных выше, в данном разделе формулируются возможные сценарии развития города Владивостока. Сценарии представляют собой описание положения города в перспективе с учетом стратегического выбора приоритетов как со стороны муниципальной власти (т.е. активного управления развитием), так и со стороны федеральных и краевых органов власти (т.е. с учетом внешнего влияния).

### 2.1. Инерционный сценарий

Сложившиеся историческая миссия города Владивостока - быть военно-морской крепостью, не может быть полностью вычеркнута и в 21 веке. Геополитическое положение Владивостока требует особого статуса города в сфере обеспечения военно-стратегических интересов. Функции военной базы, исполняемые городом Владивостоком, являются по сути общефедеральными.

Данный сценарий предполагает возвращение Владивостоку статуса военно-морской и промышленной базы на Дальнем Востоке России. Вектор развития города полностью определяется услугами, предоставляемыми в сфере повышения обороноспособности страны. Увеличивается присутствие военных подразделений на территории города, восстанавливается и получает развитие промышленный комплекс. Основой экономики становятся услуги федеральному центру в военно-промышленном производстве, военном судостроении и судоремонте, а также обеспечении присутствия военных на территории города. Как следствие, усиливается финансовая зависимость от федерального центра, утрачивается самостоятельность в развитии.

Военно-морское сотрудничество получает дополнительное развитие в связи с иностранными визитами и проведением регулярных совместных учений с военно-морским флотом стран АТР по противодействию терроризму с целью поддержания геополитического статус-кво.

Инерционный сценарий для Владивостока – самый консервативный. Долгие годы фактического безвластия на фоне общего дефицита средств сформировали некий тренд «жизни пущенной на самотёк». Это не привело к катастрофе, экономика города на деле доказала, что вполне благополучно может существовать и с минимальным регулированием.

Однако выполнение «неэкономических» (прежде всего социальных задач) такая экономика отказывает выполнять. Имущество города ветшает: 35-40 лет – средняя продолжительность амортизационного цикла типового жилья, строившегося в 60-70-е годы прошлого века. Это может привести к массовому выбытию жилого фонда на рубеже 2015 г. Следовательно, в рамках данного сценария требуется новая программа строительства жилья с использованием масштабного федерального финансирования.

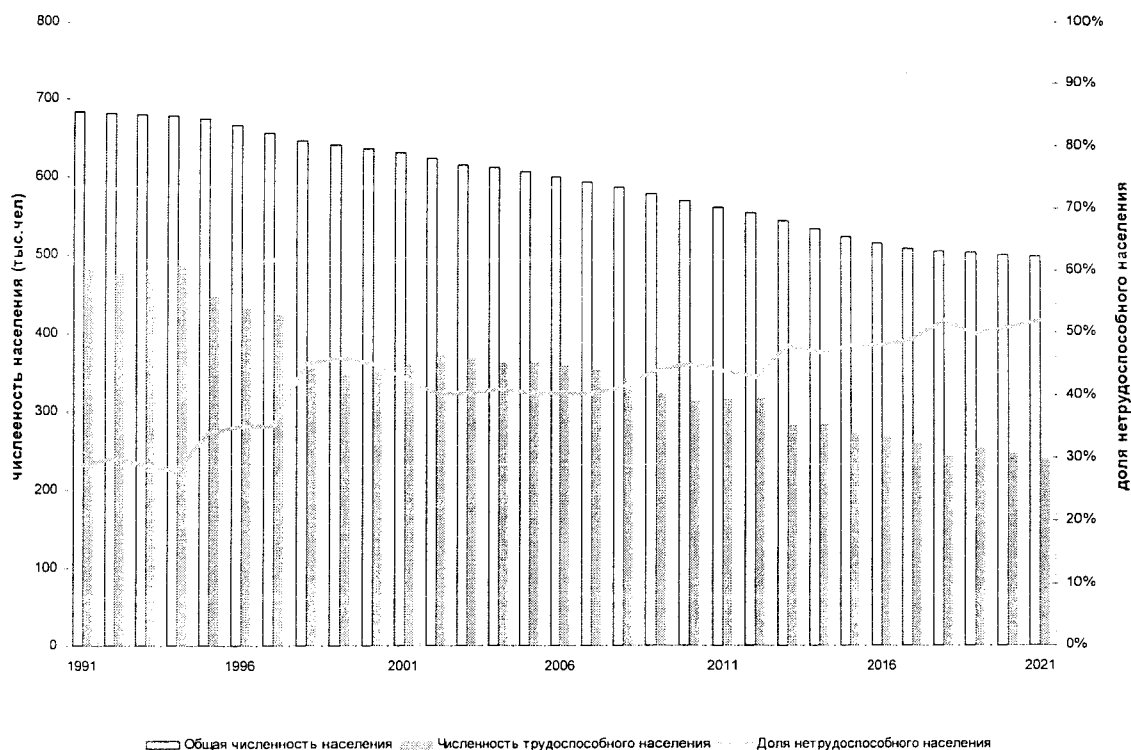


Рис. 1 Динамика структуры и численности населения Владивостока (при условии отсутствия активной политики сбережения народонаселения), тыс. чел.

Уменьшается и размер человеческого капитала. Старение и выбытие жилого фонда может привести к обезлюживанию территории. Однако обезлюживание территории будет происходить и при сохранении стоимости основных фондов. Для этого существуют неэкономические причины, прежде всего общемировые тенденции старения человечества, и общероссийское ухудшение его здоровья.

Невосполнимые потери численности трудоспособного населения, занятого в экономически активной деятельности, – одно из основных негативных явлений «инерционного сценария развития» (рис. 1).

Под воздействием промышленных выбросов ухудшается экологическая ситуация. Под воздействием внешних факторов сохраняет свое присутствие в экономике транспортный сектор; нормализуются, а затем постепенно развиваются рыбодобыча и рыбопереработка.

Главным преимуществом инерционного сценария является то, что он – «инерционный». Иначе говоря, муниципальная власть не прилагает усилий для его осуществления, а занимается лишь поддержкой функционирования основных подсистем города, развитием города занимается федеральная власть.

В целом, следуя этому сценарию, город Владивосток сможет в среднесрочной перспективе удержать действующие срединные позиции в экономике и социальном развитии за счет прямых и косвенных финансовых вливаний федерального центра.

Реализация данного сценария продолжалась в течение последних лет (в период с 1991 по 2008 гг.). Однако осознание на всех уровнях власти того, что социальная цена такого сценария чрезвычайно высока (выбытие имущественных активов и обезлюживание могут привести к потере экономического контроля над территорией), тем самым позволяют продолжение развития событий по данному сценарию на данный момент маловероятно.

## 2.2. Реалистичный сценарий

Реалистичный сценарий опирается на масштабные индустриальные планы, вытекающие из стратегии развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 г., а также стратегии развития Приморского края, утвержденной Законом Приморского края от 20.10.2008 N 324-КЗ.

Этим сценарием, во-первых, планируется восстановление и развитие на новой технологической базе традиционных, капиталоемких, сложившихся в основном в советское время отраслей экономики: машиностроения, судоремонта, транспорта, рыбодобывающей и перерабатывающей промышленности, разработки природных (невозобновляемых) сырьевых ресурсов, энергетики и др.

Во-вторых, по реалистичному сценарию предполагается поддержка развития нового сектора экономики: газо-нефтехимии, развитие трубопроводного транспорта, строительство машиностроительных (судостроительных, автосборочных) и металлургических заводов, атомных электростанций; зерновых, угольных и газоконденсатных терминалов в портах и т.д.

В-третьих, в рамках данного сценария подлежит постепенной модернизации все основные подсистемы города: здравоохранение, образование, жилищно-коммунальное хозяйство, сфера услуг.

**Стратегические последствия реализации сценария.** Реалистичный сценарий предполагает эволюционный подход (не прорывной) к управлению городом, фиксацию сложившихся темпов и направлений развития социально-экономической ситуации. В рамках данного сценария программа реформирования муниципальных финансов и административная реформа будут осуществляться эволюционно (переход к проектному управлению будет затяжным).

В целом сохранится существующая структура хозяйственного комплекса с небольшими изменениями в рамках уже действующих тенденций. Ведущую роль в экономике сохраняют предприятия рыбодобычи, рыбопереработки. Постепенно будет сокращаться роль транспортных предприятий (портов). Еще более сократится доля малого предпринимательства в сфере импорта японской автомобильной техники. Увеличится зависимость города от федерального бюджета пропорционально доле занятых на государственных предприятиях и организациях в связи с усилением роли государства в данном сценарии развития экономики.

В связи с кризисом техническое перевооружение предприятий промышленного комплекса будет замедленным, что скажется на их возможности выпускать конкурентоспособную продукцию. Сохранение относительно «старой структуры» экономики, высокого уровня загрязнения окружающей среды, в особенности, прибрежной акватории, усиливающаяся дифференциация доходов по сравнению с центральными регионами России станут факторами поддерживающими тенденцию оттока населения из города.

Основными сдерживающими факторами экономического развития остаются ограниченность территории города, процессы урегулирования земельных отношений и прав собственности.

Развитию производств с высоким уровнем добавленной стоимости в среднесрочной перспективе будет препятствовать увеличение реального курса рубля по отношению к основным мировым валютам и опережающий рост уровня оплаты труда и цен на энергоносители.

По прогнозам Министерства финансов России после девальвации рост реального курса рубля возобновится. Однако установка на повышение оплаты труда, являясь по большей части политической задачей, будет по-прежнему иметь приоритет по отношению к темпам экономического роста и увеличению производительности труда. К 2025 г. уровень оплаты труда россиян достигнет значений, сложившихся по этому показателю в наиболее развитых странах мира в первой декаде 2000-х гг. Сохранение современной политики предприятий – крупнейших владивостокских работодателей, по выплате заработной платы работников приведет к усугублению дефицита квалифицированных кадров и усилению миграционного оттока. Качество населения и рабочей силы будет постепенно снижаться.

Цены на энергоносители останутся на уровне несколько меньшем, чем на мировом рынке, однако темпы их роста в среднесрочной перспективе будут опережать уровень инфляции. Например, согласно программе реформирования электроэнергетики уже в 2011 г. на свободном рынке будет реализовываться 100% вырабатываемой электроэнергии.

Указанные выше факторы будут снижать общий уровень конкурентоспособности производителей в целом по России, и особенно во Владивостоке. В связи с этим создание и функционирование высокотехнологичных наукоемких производств не получит во Владивостоке