

Санкт-Петербургский государственный университет

ДОРОФЕЕВ Семён Дмитриевич

Выпускная квалификационная работа

*Экономико-географические особенности развития Большого
Владивостока в контексте региональной политики РФ за период 2000-
2023 гг.*

Уровень образования: магистратура

Направление 05.04.02 «География»

Основная образовательная программа ВМ.5795 «Геоурбанистика»

Научный руководитель:

доцент кафедры экономической и
социальной географии СПбГУ, к.г.н.,
Лачининский Станислав Сергеевич

Рецензент:

доцент департамента наук о Земле

ДФУ, к.г.н.,

Рябинина Лариса Ивановна

Санкт-Петербург

2024

Содержание

Введение	3
Глава I. Теоретико-методологические основы исследования	5
1.1. Экономико-географические подходы к исследованию приморских городских агломераций.....	5
1.2. Региональная политика как инструмент ускоренного развития геостратегических территорий.....	11
1.3. Отечественный опыт применения мер региональной политики в развитии городской агломераций.....	17
1.4. Зарубежный опыт применения мер пространственной политики в развитии городских агломераций	24
1.5. Методика исследования	26
Глава II. Социально-экономическое и пространственное развитие Владивостокской агломерации на современном этапе.....	28
2.1. Делимитация границ Большого Владивостока как городской агломерации	28
2.2. Большой Владивосток в государственных документах территориального и стратегического планирования.....	31
2.3. Пространственная структура Владивостокской агломерации в 2000-2023 гг.....	33
2.4. Социально-демографическая структура населения Владивостокской агломерации.....	35
2.5. Экономическая структура городов и районов Большого Владивостока.....	40
2.6. Эволюция транспортного каркаса Владивостокской агломерации	44
Глава III. Пространственное развитие Владивостокской агломерации под влиянием мер региональной политики разного масштаба	49
3.1. Региональная политика Федерального уровня	49
3.2. Региональная политика на уровне Дальнего Востока и Приморского края	56
3.3. Особенности морского пространственного планирования в пределах Большого Владивостока.....	57
Заключение	60
Список литературы	61

Введение

В последние годы г. Владивосток приобретает все большее значение в международных связях России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Открытость внешнему миру, так называемый «разворот на Восток», сказывается на изменении его геоэкономического положения. Владивосток сегодня является столицей Дальневосточного федерального округа и Приморского края. Город выполняет важные для ДВФО функции: управленческие, транспортное и научное обеспечение, подготовка кадров, размещение дипломатических Представительств сопредельных стран и т.д. Одновременно с этим, город испытывает значительные инфраструктурные проблемы и продолжающийся отток населения, что негативно отражаются на развитии агломерации.

В настоящее время Владивостокская агломерация испытывает повышенный интерес со стороны федеральных органов государственной власти с целью формирования здесь новый полюса агломерационного развития России, благодаря чему Владивосток должен стать первым городом-миллионником на Дальнем Востоке.

Уникальное геостратегическое положение, изменение в социально-экономической структуре, повышенный интерес со стороны государства при продолжающемся оттоке населения и инфраструктурных проблемах создают предпосылки для исследования данной агломерации.

Объектом исследования является Владивостокская городская агломерация.

Предметом исследования является формирование и развитие агломерации «Большой Владивосток».

Целью исследования является выявление особенностей региональной политики в отношении Владивостокской агломерации и определении факторов формирования и развития агломерации в социально-экономическом пространстве в контексте региональной политики РФ

Цель исследования предполагает решение следующих задач:

Поставленная цель предопределила реализацию следующих задач:

- 1) определить теоретико-методические аспекты исследуемой проблемы;
- 2) произвести экономико-географическую характеристику объекта исследования;
- 3) выявить факторы развития объекта исследования;
- 4) определить основные направления развития агломерации;
- 5) выявить пространственные векторы развития Владивостокской агломерации;
- 6) выявить векторы развития Владивостокской агломерации под влиянием мер региональной политики разного масштаба.

Теоретической и методологической базой работы послужили труды отечественных и зарубежных ученых: Г.М. Лаппо, Е.Н. Перцик, И.М. Маергойз, П. М. Полян, Н.И. Наймарк, И.Н. Заславский, П.Я. Бакланов, А.В. Машков, А.И. Чистобаев, С.С. Лачининский, С.С. Артоболевский, Н.В. Зубаревич, А. Г. Гранберг, А.Э. Райсих, М.Т. Романов, О.В. Кузнецова, Д.Ю. Землянский, Ю.Н. Гладкий, С.Ю. Глазьев, Ю.А. Авдеев, Е.В. Антонов, А.Н. Демьяненко, Т.Г. Нефедова, А.Б. Савченко, П. Л. Кириллов, А. Г. Махрова и др.

Методы исследования. Методы исследования реализованы на основе общенаучного системного подхода к объекту и предмету исследования. Для решения поставленных задач использовались следующие методы: сравнительно-географический; картографический; статистический; анализ литературных источников и системный анализ проблемы.

Практическая значимость данной работы состоит в том, что проведенное исследование может быть использовано при разработке стратегии социально-экономического развития Владивостокской агломерации.

Объем и структура работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, приложения, списка литературы.

В первой главе «Теоретические и методологические основы исследования» рассматриваются экономико-географические подходы к исследованию городских агломераций, меры региональной политики как инструмент ускоренного развития территорий, так же представлена методика исследования.

Во второй главе «Социально-экономическое и пространственное развитие Владивостокской агломерации на современном этапе» приводится анализ пространственной, экономической, демографической структур, рассматривается вопрос делимитации границ агломерации и эволюция транспортного каркаса.

В третьей главе «Пространственное развитие Владивостокской агломерации под влиянием мер региональной политики разного масштаба» рассматривается развитие городской агломерации под влиянием мер региональной политика разного масштаба.

Глава I. Теоретико-методологические основы исследования

1.1. Экономико-географические подходы к исследованию приморских городских агломераций

Для жизни человечества в течение последних трех столетий характерны масштабные трансформации условий и образа жизни как отдельных людей, так и человеческого общества в целом. Одним из направлений этих трансформаций стала урбанизация, которая выражалась не только в увеличении количества городов и численности их населения, но и в изменении характера городской среды, особенностей взаимодействия города с окружающим пространством, форм и взаимодействия городских поселений друг с другом и т. д. (т. е. была связана с качественными преобразованиями города, как формы населенного пункта, а также его роли и места в организации и функционировании общества). В ходе эволюции происходит усложнение форм городского расселения, которое проходит путь от отдельного города к агломерации, а затем и к урбанизированной зоне, возникающей под действием субурбанизации и концентрации населения и производства (Сухинин, 2018). Таким образом, формирование городских агломераций является одним из важных промежуточных этапов протекания процесса урбанизации.

Ученые Российской геоурбанистической школы О.А. Константинов, Р.М. Кабо, И.М. Маергойз, Б.С. Хорев, Г.М. Лаппо, Е.Н. Перцик и многие другие заложили теоретические основы и разработали методы изучения городов. Многие подходы и методы, заложенные ими, применяются и в настоящее время.

По Г. М. Лаппо городская агломерация — это «компактная пространственная группировка поселений, объединенных многообразными интенсивными связями в сложную многокомпонентную динамическую систему» (Лаппо, 1978). Более расширенное и в то же время более конкретное определение понятию «городская агломерация» дает П. М. Полян. Так, по его определению городская агломерация это «компактная и относительно развитая совокупность взаимодополняющих друг друга городских и сельских поселений, группирующихся вокруг одного или нескольких мощных городов-ядер и объединенных многообразными и интенсивными связями в сложное и динамическое единство; это тот ареал, то пространство потенциальных и реальных взаимодействий, в которое вписывается недельный жизненный цикл большинства жителей современного крупного города и его спутниковой зоны» (Полян, 1978). Возникновение городских агломераций с одной стороны — это результат, развития транспортной системы, сделавшей пригородные и междугородные перевозки на небольшие расстояния (от десятков до первых сотен километров) дешевыми и быстрыми, с другой стороны — следствие усиливающейся в

течение всей Новой и Новейшей истории экономической и социальной специализации городов, которая все сильнее требовала и требует обеспечения себе функционального дополнения, причем, за счет использования потенциала географически близких территорий.

Е.Н. Перцик в свою очередь рассматривал агломерации в контексте стратегического подхода к территориальному планированию систем расселения и населённых мест. Он определял городскую агломерацию как «систему территориально сближенных и экономически взаимосвязанных населенных мест, объединенных устойчивыми трудовыми, культурно-бытовыми и производственными связями, общей социальной и технической инфраструктурой» (Перцик, 2009).

В стратегии пространственного развития Российской Федерации Городские агломерации характеризуются как совокупность компактно расположенных населенных пунктов и территорий между ними с общей численностью населения от 500 тыс. чел., связанных совместным использованием инфраструктурных объектов и объединенных интенсивными экономическими, в т. ч. трудовыми, и социальными связями [90].

П.Я. Бакланов под городской агломерацией предлагает понимать «интегральную урбанизированную геосистему, включающую сочетание ряда небольших поселений, формирующихся вблизи крупного городского поселения и тесно взаимодействующих с ним в пределах определенной территории (и прибрежной акватории), вместе с этой территорией (и акваторией), ее природно-ресурсным потенциалом, инфраструктурным обустройством и окружающей средой. В приморских районах крупные прибрежные города формируют агломерации в геосистемах, включающих территории и прибрежную акваторию» (Бакланов, 2022).

Следует заметить, что городская агломерация — это именно системное единство близко расположенных городских и сельских поселений, в котором каждое из них обладает своей специализацией, определенными функциями в рамках указанного единства, что обеспечивает системную целостность агломерации, как таковой. Именно факторы существования группы населенных пунктов как системной целостности и специализации каждого из них в рамках системной целостности и отличают агломерацию от конурбации — группы близко расположенных городов, каждый из которых развивается отдельно от других, как самодостаточная системная целостность.

Системный характер городской агломерации обуславливает и еще одно важное ее свойство — непостоянство состава в количественном и качественном отношении, а также динамичный характер ее границ. Так, границы городской агломерации, как системной целостности могут заметно расширяться при появлении новых видов транспорта и

постройке новых транспортных путей, формировании на базе имеющейся структуры расселения и транспортного каркаса территории новых хозяйственных центров и т. д. Важными свойствами городской агломерации, вытекающими из динамичности ее границ являются трудность административного утверждения для агломерации ее состава и территории и экстерриториальность городской агломерации, возможность того, что входящие в нее населенные пункты находятся в административной принадлежности разных регионов. Согласно Ш.-Э. Ле-Корбюзье и его Афинской хартии, «агломерация включает в себя все территории, на которых расположены земли, обслуживающие жизненные функции ее градообразующего ядра. Географические границы агломерации определяются зонами влияния соседних агломераций, жизненные условия — транспортными коммуникациями, обеспечивающими необходимые товарообмены» (Ле-Корбюзье, 1976).

В настоящее время городские агломерации в той или иной мере представлены во всех странах мира, где имеются городские населенные пункты. При этом к настоящему времени возникло множество форм и видов пространственной и функциональной организации городских агломераций. А ввиду того, что в современном обществе города являются центрами сосредоточения экономической и социальной активности территорий, городские агломерации, объединяющие на той или иной основе группы городов, становятся зонами концентрации экономической и социальной деятельности крупных пространств (в том числе — регионов). При этом, агломерация является и продуктом развития крупной территории, результатом достижения ее социально-экономической системой определенного состояния, приводящего к резкой концентрации человеческих, технических, финансовых и иных ресурсов на сравнительно небольшом пространстве, где с их помощью создаются весьма сложные материальные и нематериальные продукты, обеспечивающие функционирование социально-экономической системы территории в целом.

Немаловажен вопрос делимитации городских агломераций или выделения их границ. На территории, где возникла городская агломерация, происходит изменение пространственной структуры хозяйственных и социальных связей, она приобретает все более выраженную центростремительность, где центром как раз и выступает агломерация. Фактически она перетягивает на себя от разрозненных центров функции социально-экономического управления территорией, оставляя последним роль вспомогательных, вторичных центров и обеспечивая тем самым системное единство территории в социально-экономическом аспекте. Кроме того, городская агломерация становится для территории «воротами», через которые осуществляются и разнообразные связи территории с внешним миром — от обмена товарами до формирования и представления ее имиджа. Роль агломерации, как центра внешних связей территории предполагает наличие в ней

соответствующих структур: крупных транспортных узлов и логистических (перевалочных) центров, социально-культурных и информационных центров, концентрации экспортно-ориентированных производств, объектов индустрии гостеприимства и т. д. Это еще более усиливает роль агломерации, как центра управления социально-экономическим развитием территории.

Ввиду двойственности роли городских агломераций в социально-экономической системе территорий, т. е. с одной стороны, локомотива развития их социально-экономической системы, с другой стороны — результата этого развития, который в своем функционировании достаточно сильно связан с породившей его территорией, хотя и значительно отличается от нее по своей структуре и функциям, они должны рассматриваться не только сами по себе, но и в комплексе с регионом, обуславливающим среду их существования. Рассматривая географию городских агломераций, нельзя упускать из виду и регионы, в которых они существуют, в том числе их вид территориальной организации экономического пространства.

Применительно к приморским агломерациям средой их образования и развития служит приморско-фасадный тип организации экономического пространства. Он специфичен для прибрежных регионов с характерной доминантой портовых городов и курортных центров, локализованных вдоль акватории (Гетманцев, 2020). Важной его особенностью является естественная ограниченность возможности территориального роста городской агломерации, как минимум, в одну сторону, т. е. к морю. При приморско-фасадном типе территориальной организации экономического пространства море выполняет две функции, которые, по сути, противоположны: с одной стороны, оно является источником естественных ресурсов, которые эксплуатирует агломерация (биоресурсов, рекреационных ресурсов, транспортного положения), с другой стороны — естественным образом лимитирует и рост агломерации, и организацию ее внутреннего пространства.

В частности, для приморских агломераций, независимо от их специализации (транспортной, рекреационной, ресурсодобывающей) большое значение имеет фактор наличия морского транспорта. Поэтому центрами таких агломераций становятся населенные пункты, обладающие естественными ресурсами, обеспечивающими его функционирование и развитие, в частности, удобными для размещения портов различного назначения бухтами, участками побережья, пригодными для размещения зон перевалки грузов между морским и наземным транспортом и т. д. Прочие же прибрежные населенные пункты в подавляющем большинстве случаев превращаются в периферию агломерации (исключение составляют приморские населенные пункты, обладающие уникальными в рамках функционирования агломерации особенностями, например, располагающие

рекреационными объектами высокой значимости). При этом, неотъемлемой частью большинства приморских агломераций являются не только населенные пункты, выходящие непосредственно к побережью.

Города и сельские населенные пункты, не имеющие выхода к морю, выполняют в таких агломерациях функции размещения населения и производств, которые разгружают от них дефицитную приморскую территорию, востребованную для других функций. Часто, они дополняют основную функцию специализации агломерации (например, пляжная рекреация в городах и прибрежных поселках Большого Сочи дополняется различными видами горного туризма на Красной Поляне, в Роза-Хуторе, Солох-Ауле и пр.). Нередко населенные пункты приморских агломераций развивают в себе функции, значимые не только для агломерации, но и хозяйственных систем более крупных территорий, но, при этом, заметно отличные от эксплуатации приморского положения и морских ресурсов. Со временем эти функции могут перехватывать первенство в экономической и социальной специализации агломерации, оттесняя приморское хозяйство на второй план (как жто произошло в Лондоне, Нью-Йорке, Сан-Франциско, Гонконге и пр.). В этом случае даже часть приморских населенных пунктов, входящих в агломерацию, постепенно теряет черты хозяйственной структуры приморского хозяйства и переключается на хозяйственную специализацию, ориентированную на новые ведущие направления

Во внутренней структуре приморской агломерации развивается система противодействия негативным природным явлениям, обусловленным близостью моря (штормам, нагонам воды и т. п.), включающая определенные правила застройки, объекты дублирования функций жизнеобеспечения на случай природных катастроф, соответствующие службы чрезвычайных ситуаций и пр. Они становятся неотъемлемой частью городской архитектуры и планировки, уклада жизни населенных пунктов, придают им определенную специфичность.

Важной особенностью приморских агломераций является заметно большая по сравнению с внутриматериковыми агломерациями их внешняя (международная) открытость. В больших приморских городах современного мира, даже в самых закрытых странах так или иначе присутствуют структуры, обеспечивающие международное взаимодействие: портовые службы, пограничная служба, таможня, службы спасения и пр.

В большинстве стран мира, в том числе и в нашей стране, приморские агломерации и связанные с ними морские порты являются важнейшими центрами международной торговли и туризма, к ним приурочено большинство свободных экономических зон, что способствует активному развитию здесь производственного и финансового сектора

экономики. Это, в свою очередь, обеспечивает интенсивный рост населения приморских агломераций.

По состоянию на начало 2024 года из пятидесяти крупнейших городских агломераций тридцать одна имела непосредственный выход к морю (т. е. могли считаться приморскими в полном смысле), а еще три имели такой выход опосредованно — через реки и судоходные каналы, позволяющие принимать морские суда (т. е. имели заметную часть функций приморских агломераций) [46]. Также преимущественно с приморскими агломерациями связан и процесс экономической и социальной глобализации. Например, семь городов из первой десятки рейтинга глобальных городов 2022 года — это центры приморских агломераций, более того, к центрам приморских агломераций относится не менее половины городов, учтенных этим рейтингом [87].

Высокая включенность приморских агломераций во внешние связи и глобальную экономику имеет для их функционирования еще одно важное следствие - они в значительно меньшей степени, по сравнению с агломерациями внутриматериковыми, зависят от окружающей территории, в том числе от ее ресурсов и социально-экономических процессов на ней. Однако, говорить о том, что такая зависимость не существует, было бы в корне неверным. Она просто, скорее носит несколько иные формы, являясь более опосредованной.

Так, регион, к которому относится приморская агломерация, служит для нее одним из рынков транспортных и/или рекреационных услуг (причем, далеко не всегда основным), сырья и рабочей силы. В то же время через него идут основные наземные потоки грузов и пассажиров в агломерацию и из нее, происходит генерация электроэнергии, потребляемой агломерацией, в нем утилизируется значительная часть ее отходов производства и потребления, в конце концов в нем формируется резерв ее территориального роста. Несмотря на более выраженную по сравнению с внутриматериковыми агломерациями экономическую и социальную автономность и внешние различия в функционировании хозяйственной системы и образе жизни населения приморской агломерации от региона ее нахождения, рассматривать ее отдельно от него, полностью исключая его влияние, представляется неправомерным. Экономическая и социальная специализация приморской агломерации и составляет часть специализации региона, в который она входит, во многом определяет его роль и место в хозяйственной системе страны (а в настоящее время — и мира).

Еще одной важной группой факторов, которые необходимо рассматривать при исследовании приморских агломераций, является состояние природной среды (в том числе и природно-ресурсный потенциал) и экономико-географическое и политико-

географическое положение морского бассейна, к побережью которого агломерация имеет выход. Собственно говоря, эти факторы во многом и определяют специфику ее функционирования, как морской, прежде всего, спектр видов приморской хозяйственной деятельности. Поэтому их игнорирование не представляется возможным, более того, их изучение является необходимым как для характеристики текущего состояния приморской городской агломерации, так и для рассмотрения перспектив и формирования прогноза и/или планирования ее развития.

1.2. Региональная политика как инструмент ускоренного развития геостратегических территорий

Территориальное развитие является одним из главных трендов последнего времени. Неравномерность социально-экономического развития территорий создает серьезные риски для безопасности государства, поскольку депопуляция и запустение обширных территорий могут нарушить контроль над ними и привести к нежелательным последствиям. Для решения данных проблем государство ведет деятельность по управлению экономическим, социальным и экологическим развитием страны в пространственном и региональном аспектах, отражающая баланс интересов государства и составляющих его регионов, а также отдельных регионов при взаимодействии между собой.

Термин «Региональная политика» имеет различные трактовки в большинстве своём он сводится к политике, проводимой государством по отношению к регионам для их устойчивого социально-экономического развития. Термин «политика» происходит от др. Греческого «πολιτική», означающего государственную деятельность. «Регион» как термин произошел от латинского «regio, regionis» и первоначально относился к определению пространства (окружение, территория, область) в географическом смысле. В настоящее время данный термин имеет более широкое значение и используется в разных научных направлениях.

Достаточно развернутое определение термина «Региональная политика» дал Э.Б. Алаев: "Региональная политика государства - сфера деятельности по управлению экономическим, социальным и политическим развитием страны в пространственном, региональном аспекте, т.е. связанная с взаимоотношениями между государством и районами, а также районов между собой" (Алаев, 1983).

С.С. Артоболевский определяет Региональную политику как «деятельность государства или наднациональных органов управления по решению региональных проблем» так же им отмечено, что региональная политика возникла из идеи социальной справедливости и до сих пор сохраняет данную специализацию (Артоболевский, 2013)

В 1996 г. «в целях укрепления государственности в Российской Федерации, совершенствования федерализма, создания условий для более эффективного и гармоничного развития регионов Российской Федерации и обеспечения роста благосостояния населения» был подписан Указ Президента РФ от 3 июня 1996 г. N 803 "Об Основных положениях региональной политики в Российской Федерации" Президента РФ от 3 июня 1996 г. действовавший до 2017года [101].

Согласно Основным положениям данного указа, под региональной политикой в Российской Федерации понимается «система целей и задач органов государственной власти по управлению политическим, экономическим и социальным развитием регионов страны, а также механизм их реализации» [101]. Содержание региональной экономической политики раскрывается в этом документе через перечень, включающих девять разноплановых задач от укрепления экономических основ территориальной целостности и стабильности государства до совершенствования экономического районирования страны.

На смену данному указу был принят Указ Президента РФ от 16 января 2017 г. N 13 "Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года". В новом указе был принят термин «государственная политика регионального развития» - под которым понимается «система приоритетов, целей, задач, мер и действий федеральных органов государственной власти по политическому и социально-экономическому развитию субъектов Российской Федерации и муниципальных образований» [105].

Для любого государства, в том числе и для нашей страны, сохранение территориальной целостности и суверенитета на всей своей территории является одной из приоритетных задач функционирования государственной системы. Вплоть до середины XX века она решалась преимущественно обеспечением на территориях, потенциально подверженных отчуждению внешним воздействием или через внутренние процессы военного присутствия, адекватного риску отчуждения, а также использованием других силовых структур для противодействия ему. Однако, в современных условиях решение этой задачи выходит, однако, за рамки исключительно военных и сопряженных силовых мер, поскольку подобное отчуждение, не происходя формально на политическом уровне, может существовать де-факто в функционировании экономической и социальной системы. Примерами этого могут служить целые регионы в некоторых латиноамериканских, азиатских и африканских государствах, которые фактически контролируются преступными синдикатами и группировками повстанцев и сепаратистов, а не центральным правительством. Эти структуры отнюдь не всегда заявляют об отделении той или иной территории и создают официальные органы власти и издаются законы; на подконтрольных

территориях они, зачастую, не меняют ни государственное устройство с его институтами, ни государственные символы, более того, при случае их члены весьма охотно пользуются принадлежностью к определенному государству (например, его гражданством при пребывании за границей). Тем не менее органы государственной власти на территориях, подконтрольных таким структурам, полноценно выполнять свои функции просто не могут. И отнюдь не всегда это связано со слабостью силовых структур государства и запуганностью населения преступниками и повстанцами.

Зачастую, данные структуры пользуются поддержкой населения, поскольку официальное государство просто не может предложить жителям неподконтрольных территорий достойной экономической, социальной и правовой альтернативы тому, что им уже предоставляют неофициальные группировки. Несколько в другом разрезе эта проблема присутствует и в отдельных государствах Европы, например, в Великобритании и Испании, отдельные исторические области которых (Шотландия и Каталония соответственно) располагают территориальными экономическими системами с высоким уровнем самодостаточности, а в их политической повестке весьма выражены тенденции обретения государственной независимости. При этом, военными и полицейскими мерами данную проблему решать не представляется возможным в силу, с одной стороны, негативного отношения общественности вышеназванных европейских государств к такому способу ее решения (а также высоких рисков потерять поддержку настроенных лояльно к официальной власти жителей территорий с сильными сепаратистскими тенденциями при активном применении на ней силовых мер), а, с другой стороны, из-за большой вероятности деградации инфраструктуры и социальной системы этих территорий при силовом сценарии и их превращения в социальную и экономическую обузу для государства на многие десятилетия. Утрата же территорий с высокой склонностью к сепаратизму грозит этим государствам не только серьезными имиджевыми потерями, чреватými, в том числе и заметной потерей влияния на международной арене, но и экономическими проблемами, связанными с трансформацией хозяйственных, социальных и политических взаимосвязей. Поэтому вышеназванные европейские государства вынуждены, зачастую, идти на уступки политическим и экономическим элитам территорий с сильными сепаратистскими настроениями.

Ввиду того, что в современном мире исключительно силовыми мерами решить проблему территориальной целостности страны и сепаратизма, часто, является невозможным. На данный момент для урегулирования данной проблемы используется комплексный подход, в котором сочетается создание условий для развития заинтересованности населения, местных элит, бизнес-структур, а также внешних игроков в

нахождении территории в составе конкретного государства и обеспечение силовой поддержки территориальной целостности. Концепция такого комплексного подхода основывается на постулировании общих выгод от сохранения политической принадлежности территории и возникновении большого количества разнообразных проблем на длительный период у всех сторон, так или иначе взаимодействующих с ней, если указанное status quo будет меняться. А это невозможно без сложной и выверенной региональной политики, ориентированной на обеспечение реализации указанной концепции в постоянно и стремительно меняющихся условиях современного мира.

Угроза потери территорий вполне реальна и для современной Российской Федерации. В нашей стране с ее выгодным экономико-географическим и политико-географическим положением, большими размерами, значительным количеством государств-соседей и высокой протяженностью сухопутных границ, огромным природно-ресурсным потенциалом и низкой плотностью населения такие риски особенно велики. Они могут быть связаны со стремлением внешних игроков отторгнуть российские территории физически, с внутренним сепаратизмом, а также с новой формой частичной утраты государственного суверенитета над территориями — попаданием их под внешнее экономическое и социальное влияние, втягивание в орбиту интересов другого государства. При этом, такие территории формально могут оставаться российскими, в них будут присутствовать российские органы государственной власти, символы государственности и даже реализовываться государственные социальные программы. Однако, экономика таких территорий будет обслуживать чужие интересы, население в своих социальных устремлениях станет ориентироваться на чужую страну, а представители этих регионов в центре превратятся, по сути, в иностранное лобби.

Примером подобного развития дезинтеграционных процессов может служить ситуация в регионах Северного Кавказа в 1990-е годы, когда они находились фактически под внешним управлением из других стран и Российской Федерации пришлось приложить множество усилий, потратить огромные средства и, наконец, понести значительные людские потери для того, чтобы вернуть их в свое политическое и правовое поле.

В последние годы переход Российской Федерации к комплексному подходу в обеспечении своей территориальной целостности стал подтверждаться на официальном уровне. В феврале 2019 г. была утверждена «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 г.» (далее - Стратегия), одной из новаций которой явилось введение понятия «геостратегическая территория», в качестве которой рассматривается «территория в границах одного или нескольких субъектов Российской Федерации, имеющая существенное значение для обеспечения устойчивого социально-

экономического развития, территориальной целостности и безопасности Российской Федерации, характеризующаяся специфическими условиями жизни и ведения хозяйственной деятельности». К геостратегическим территориям Российской Федерации в ней были отнесены эксклавные на момент принятия Стратегии (Республика Крым, г. Севастополь, Калининградская область), северо-кавказские (весь федеральный округ), дальневосточные (весь округ), арктические и приграничные регионы [70]. Одним из важнейших направлений обеспечения территориальной целостности России, согласно Стратегии, стало обеспечение ускоренного социально-экономического развития геостратегических территорий.

Необходимо подчеркнуть, что регионы, относящиеся к геостратегическим территориям, значительно различаются не только по уровню социально-экономического развития, но и по своему географическому положению, природным условиям и ресурсному потенциалу, демографическим условиям и процессам, особенностям организации и функционирования хозяйственной системы, уровню жизни и социальным запросам населения, и ряду других факторов и показателей. Поэтому единого подхода (за пределами рамочного) к ускорению их социально-экономического развития нет и быть не может. Каждый регион по-своему уникален, требует индивидуального подхода, который может быть обеспечен только в рамках селективной региональной политики. Под этим термином здесь понимается разрабатываемый и реализуемый на разных уровнях государственной власти комплекс мер управляющего характера, направленных на ускорение социально-экономического развития конкретного региона.

А.И. Чистобаев в своих исследованиях отмечает, что, учитывая Российские реалии, ее географическое положение и природно-ресурсный потенциал «слепо перенимать опыт других стран в проведении региональной политики – гарантия совершения ошибок в управлении развитием территории» [112]. Следовательно, использовать те разработки региональной политики, которые реализуются в зарубежной практике необходимо с корректировкой на специфику природных и социально-экономических условий Российской Федерации. В связи с этим важным инструментом региональной политики выступает пространственное планирование. (Чистобаев, 2017)

В современных Российских реалиях весьма актуальным является так же и вопрос стягивания населения в столицы, при этом регионы испытывают дефицит человеческого капитала в следствии и деградацию экономики. Как отмечает О.В. Кузнецова органы государственной власти должны регулировать данные процессы введением мер региональной политики. Такими мерами могут выступать: создание точек роста за

пределами столицы, ее перенос в другой город, ограничительные меры на рост столичных городов и так далее. (Кузнецова, 2016)

В рамках региональной политики в настоящее время все большее значение приобретает так называемая «городская политика», формирующаяся на базе региональной политики и практически являющаяся ее частью. Возрастающий интерес к городской проблематике со стороны государства обусловлен, тем что города в настоящее время становятся центрами роста и «локомотивами развития» экономики. Как подчеркивает О.В. Кузнецова весьма актуален «переход от разрозненных направлений поддержки городов к комплексной городской политике, которая, среди прочего, должна быть связана с определением перспектив экономического развития малых и средних городов. Необходима и проработка вопроса о формировании полицентричной городской системы с центрами экономического роста в разных регионах страны» [48] (Кузнецова, 2021).

В рамках Стратегии в Российской Федерации в настоящее время реализуется принципиально новая модель селективной региональной политики — геоселективная региональная политика. Как отмечает О.В. Сидоренко под геоселективной региональной политикой понимается «избирательное воздействие органов государственного управления посредством стимулирования экономической деятельности и повышения качества жизни на геостратегических территориях страны с целью обеспечения её национальной безопасности и территориальной целостности» [93]. В свою очередь методами и инструментами данной политики являются главным образом различные государственные программы, направленные на развитие регионов, создание территорий опережающего развития, государственное инвестирование инфраструктурных объектов, и др. (Сидоренко, 2020).

Стимулирование экономического развития геостратегических территорий при помощи мер государственного управления на сегодняшний день является для нашей страны насущной необходимостью, поскольку экономическое благополучие является одним из важнейших факторов как удержания населения на той или иной территории, так и обеспечения его лояльности и действующей власти и государству в целом (особенно это значимо в тех случаях, когда большинство населения той или иной территории в этническом, конфессиональном, социокультурном плане заметно отличается от основной государствообразующей нации или когда в регионе есть иные факторы, способствующие сепаратизму).

В то же время для геостратегической территории просто стимулирование экономического развития как такового для ее удержания в составе государства в современных условиях представляется не только явно недостаточной, но и в корне

неправильной мерой. Резкий рост экономического благополучия территории при том, что ее экономическая система окажется самодостаточной или же даже по большей части, ориентированной на внешние взаимодействия, не только не будет способствовать снижению сепаратизма, но, скорее, наоборот, только усилит его. Кроме того, укрепляющаяся экономика территории станет для внешних игроков важным привлекающим фактором, стимулирующим их стремления заполучить ее в свое распоряжение в том или ином виде.

Соответственно, бесконтрольное стимулирование экономики геостратегической территории способно скорее нанести вред целостности государства, чем укрепить ее. Более перспективным в вопросе стимулирования развития регионов для укрепления государственной целостности представляется подход улучшения их экономического состояния через углубление интеграции общенациональной и региональной экономической систем, повышение значимости региона в национальной экономике, расширении его внутригосударственных связей. Это, однако, не исключает и повышения значимости того или иного региона в целом или же отдельных его территорий, как зон трансграничного или иного международного экономического взаимодействия, которые, в то же время являются внешнеэкономическими «воротами» для страны в целом и функционируют в четкой связке с общенациональной хозяйственной системой, без которой (т. е. без этой связки) их экономическая эффективность резко падает. Такой подход к организации стимулирования экономического развития геостратегических территорий и даже их встраивания в глобальную экономическую систему способствует не только ускоренному росту их экономики, но и связывает этот рост непосредственно с принадлежностью к стране, с ее экономическим благополучием и политическим единством. В то же время он не исключает и привлечения для экономического развития этих территорий иностранных инвестиций в различных формах и даже достаточно активного вовлечения их в глобальные экономические взаимодействия.

1.3. Отечественный опыт применения мер региональной политики в развитии городской агломераций

Первой городской агломерацией нашей страны в современной трактовке этого термина можно считать Санкт-Петербургскую, которая целенаправленно создавалась Петром I при постройке города. Таким образом с момента основания все ранее существующие элементы системы расселения были включены в созданную агломерацию». Многие из существовавших поселений стали «точками роста» при

формировании городских пространств Санкт-Петербургской агломерации. (Семенцов, 2018).

Однако, долгое время Санкт-Петербургская агломерация оставалась единственной в стране, существующей в таком виде. Промышленная революция, начавшаяся в нашей стране во второй половине XIX века, привела к росту городов и появлению в ней городских агломераций в Донбассе, в Европейском Центре, на Урале, в Поволжье и пр. Важным стимулом развития агломераций в этот период стало строительство железных дорог, которое способствовало появлению в стране первого всепогодного дешевого транспорта для массовых перевозок. В основном агломерационные процессы были результатом саморазвития системы расселения и хозяйственной системы страны, освоения ее территории частным капиталом при минимальном участии государства. Как следствие, многие возникшие в то время агломерации были сравнительно невелики по численности населения, имели пространственную структуру и территориальное размещение, не вполне отвечавшие задачам развития экономики страны.

Особенностью отечественной урбанизации в советский и постсоветский период является государственное стимулирование процесса агломерирования. Во многом это связано и с пониманием роли, которые начали играть агломерации в экономическом и социальном развитии страны и с тем, что в ее условиях саморазвитие территориальных систем расселения и хозяйства не всегда может идти с необходимой общенациональной социально-экономической системе скоростью и в требуемом направлении. Поэтому с переходом к системе планового хозяйства начались активные действия в направлении развития агломераций, прежде всего на основе ее крупнейших городов.

Городская агломерация как объект планирования появилась в отечественной градостроительной практике благодаря разработке «Схемы организации Москвы и прилегающего к ней района» архитектором Б. Сакулиным в 1918г. Данная схема предполагала создание крупной агломерации ядром которой являлся г. Москва, который в свою очередь должны были опоясывать три кольца состоящие из городов-спутников. Данная идея получила развитие в проекте С. Шестакова «Большая Москва» (1921-1924 гг.) (Колясников, 2015).

В 1935 году был принят первый Генеральный план реконструкции Москвы, ставший важнейшим документом стратегического планирования развития города на десятилетия вперед. Им, в частности, предлагался отказ от строительства новых предприятий в городе и вынос части имеющихся за городскую черту, т. е. развитие идеи агломерации. Генеральный план реконструкции Москвы послужил основой для разработки аналогичных

документов стратегического планирования развития других советских городов (Лола, 2017).

Рост Москвы, Ленинграда (Санкт-Петербурга), Новосибирска, Горького (Нижнего Новгорода), Свердловска (Екатеринбурга) и других городов-миллионников и крупнейших городов страны, во многом стимулировался государственными мерами и способствовал формированию/развитию вокруг них городских агломераций. Способствовала развитию агломераций и практика административного присоединения к городам других городских и сельских населенных пунктов.

Так, за советский период прошло несколько волн расширения Москвы, которые не только привели к поглощению ею близлежащих населенных пунктов, но и существенно приблизили ее границы и городскую инфраструктуру к крупным городам Ближнего Подмосковья, были отнесены в подчинение Ленинградского горсовета города Пушкин, Павловск, Петергоф, Ломоносов, Красное Село, Кронштадт, Колпино, существенно расширены размеры города-курорта Сочи (с формированием Большого Сочи) и т. д.

Формированию городских агломераций способствовала реализация плана ГОЭЛРО, создавшего условия для обеспечения действующих и перспективных промышленных центров электроэнергией. Существенное увеличение энергетических мощностей, достигнутое в ходе строительства электростанций, способствовало развитию промышленности, прежде всего, ее энергоемких (и одновременно — трудоемких) отраслей, что, в свою очередь требовало большого количества рабочих рук и, соответственно, стимулировало рост городов. Кроме того, в стране принимались целенаправленные решения по созданию городских агломераций через непосредственное создание городов-спутников (Зеленоград - город-спутник Москвы, Кирово-Чепецк - Кирова, Волжский - Волгограда и т. д.).

Наконец большую роль в формировании новых и расширении уже существующих городских агломераций сыграло активное хозяйственное освоение новых территорий и строительство на осваиваемых территориях новых городов. Это, в частности, города на Средней Оби (Сургут, Мегион, Кагалым и др.), которые возникли при разработке нефтяных месторождений Тюменской области, Братск (строительство ГЭС на Ангаре и алюминиевого комбината), городов Кузбасской агломерации и пр. При этом, как само расположение этих городов, так и список и параметры действующих в них предприятий и учреждений, их хозяйственные связи, а также особенности архитектурного облика и городской среды в целом определялись плановыми решениями и проектами, а решения по преобразованиям городской среды под влиянием факторов саморазвития сводились к минимуму. Фактически это приводило к своеобразному «агломерированию сверху», при

котором хозяйственные связи городов определялись, в первую очередь задачами и потребностями плановой экономики, а затем уже факторами саморазвития и городов и территориальных экономических систем. Еще одним аспектом советской урбанизации было создание закрытых административно-территориальных образований (ЗАТО), многие из которых находились в непосредственной близости от крупных городов, но в их агломерации не входили, поскольку фактически не имели с ними устойчивых экономических и социальных связей.

К регулированию развития городских агломераций в советское время может быть отнесено и создание большого количества дачных поселков, которые являлись своеобразными инструментами распространения влияния городского населения на окружающие пространства. В условиях государственной собственности на землю, административным путем регулировались и размещение, и размеры поселков, и предельные размеры дачных участков, а через них — и численность дачников. Однако само наличие дачных поселков, окружавших города, автоматически расширяло зоны их непосредственного влияния и, соответственно, способствовало росту городских агломераций.

Важным инструментом регулирования развития городских агломераций в СССР, как и системы городского расселения в целом, помимо планирования территориального развития, был и контроль за перемещением граждан через институт прописки. Так, для Москвы, Ленинграда и ряда других городов постоянная прописка без ограничений предоставлялась только их уроженцам, для мигрантов из других населенных пунктов она носила характер лимитной (т. е. предоставлялась только лицам, имеющим специальности, востребованные в городском хозяйстве, и предполагала работу на соответствующих предприятиях в течение определенного времени). Институт прописки сдерживал рост городов, особенно наиболее крупных, направлял процесс урбанизации на перемещение сельского населения в малые и новые города, где ограничения на постоянное проживание не были столь жесткими.

Несмотря на то, что в советский период понятие «городская агломерация» уже существовало и активно употреблялось, как в экономической географии, так и в науках, связанных с градостроительством, городские агломерации так и не получили статуса отдельных административно-территориальных образований и в качестве объектов территориального планирования в официальных документах не упоминались. Регулирование развития агломераций осуществлялось через инструменты развития отдельных городов, входивших в них, плановую организацию хозяйственных связей предприятий и учреждений, строительство наземных транспортных путей и установление

режима движения общественного транспорта (служившего основным средством перевозки пассажиров в СССР) по ним. При этом, подобное регулирование не всегда осуществлялось, исходя из экономических или социальных проблем и перспектив конкретной территории, зачастую, административные органы, выполнявшие его, руководствовались, прежде всего, политической целесообразностью (в их понимании) того или иного размещения населения и производительных сил.

В последние годы существования СССР, когда кризис системы планового хозяйства затронул практически все аспекты жизни страны, начали заметным образом меняться и подходы к регулированию развития территориальных систем расселения и хозяйства, в том числе и городских агломераций. В частности, начали рассекречиваться и вводятся в общие социально-экономические связи некоторые ЗАТО, стал ослабляться институт планирования развития городов (появился сначала рынок кооперативного жилья, а затем и рынок квартир, выданных государством). Одновременно предприятиям страны была предоставлена возможность для самостоятельного налаживания хозяйственных связей. Эти факторы в комплексе запустили процесс самоорганизации городских агломераций страны, который в полную меру проявил себя уже в постсоветское время.

Постсоветский период, который был для нашей страны сопряжен с радикальными политическими, экономическими и социальными трансформациями, характеризовался и сменой нескольких подходов к концепции регулирования развития городских агломераций — от полного отказа государства вмешиваться в данный вопрос и перевода его на самоорганизацию в условиях формирующейся рыночной системы в начале 1990-х годов до разработки и реализации на государственном уровне крупных стратегических схем территориального планирования, характерных для современности, в которых в качестве единиц территориальной организации общественной жизни и хозяйственной деятельности планируется использовать городские агломерации.

Так в 2020 г. Минэкономразвития Российской Федерации была инициирована процедура рассмотрения проекта федерального закона «О городских агломерациях» [65]. Данный закон был призван установить основные правовые и организационные аспекты администрирования, формирования и функционирования агломерационных процессов в России, в том числе определить конкретный перечень критериев отнесения определенной территории к городской агломерации и ее основные категории, а также основные полномочия органов местного самоуправления и исполнительной власти субъекта Федерации, в границах которого расположена городская агломерация, в части, касающейся вопросов функционирования и развития ее как административной единицы (Азорин, 2023). Однако, указанный законопроект до настоящего времени не принят.

Столь кардинальная смена подходов в данном вопросе за сравнительно короткий период говорит о том, что с одной стороны, он очень важен для экономики и социальной жизни страны, с другой стороны о том, что при этом он еще и весьма сложен и не предполагает однозначных решений, которые могли бы быть закреплены на законодательном уровне. Собственно, это можно рассматривать и в качестве одной из проблем, связанных с высокой сложностью административно-территориального деления и разделения полномочий между органами власти различных уровней, что характерно для системы местного самоуправления постсоветского времени.

Следует заметить, что попытки установления границ для некоторых городских агломераций страны административным путем реализовывались и в советское, и в постсоветское время. Одним из ярких примеров этого стала образование в 1993 году городов федерального значения - административно-территориальных единиц, наделенных правами и муниципального образования и субъекта Федерации. Собственно говоря, если город федерального значения Москва на момент придания ему этого статуса состоял из двух территориально разделенных городов - Москвы и Зеленограда, сочетание которых функции агломерации в полноценном смысле исполнять не могло, то второй город федерального значения - Санкт-Петербург, в состав которого входил целый ряд городских и сельских населенных пунктов, вполне мог рассматриваться как полноценная городская агломерация, находящаяся в едином административном управлении. Однако, ни для него, ни, тем более для Москвы указанные границы не совпадали ни с зонами влияния городов-ядер ни с территориями, необходимыми для обеспечения их потребностей. Границы городских агломераций, как системных целосностей этих городов выходили далеко за административные, причем наблюдался устойчивый рост размеров агломераций. Аналогичная ситуация, т. е. рост размеров городских агломераций характерна и для многих других крупных городов страны, что не позволяет в настоящее время создать условия для полноценного закрепления в отечественном законодательстве понятия «городская агломерация» в качестве административно-территориальной единицы.

Полноценное формирование взаимосвязанной системы регулирования развития городов и городских агломераций возможно лишь в рамках совершенствования общегосударственной системы управления, федеративных отношений, региональной и муниципальной политики. Однако, не полная разработанность соответствующих документов отнюдь не означает полной невозможности регулирования развития городской агломерации административными мерами, в том числе и в рамках региональной политики. В условиях рыночной экономики государственное регулирование развития агломераций может быть осуществлено, исходя из следующих постулатов:

- государственное регулирование развития любой территориальной социально-экономической структуры прежде всего осуществляется для реализации общегосударственных интересов;

- городская агломерация — это территориальная социально-экономическая система с выраженной склонностью к саморазвитию, в том числе и за рамками отношений, которые регулируются государством.

Исходя из этого можно предположить, что для обеспечения достижения требуемых государству результатов развития городской агломерации не требуется регулировать ее социально-экономическое развитие в целом — достаточно сделать это в ядерной части, где, собственно говоря, и формируется требуемый социально-экономический эффект.

Одним из механизмов такого регулирования может служить, например, создание в ядре агломерации зоны с особыми экономическими условиями (льготного налогообложения для определенных видов деятельности, государственного страхования коммерческих рисков, льготного кредитования тех или иных направлений ведения хозяйства, приобретения жилья, упрощенных условий перевода земель в те или иные категории землепользования и т. п.). Размеры этих зон должны быть фиксированы и определяться, исходя из приоритетов государства по экономическому и социальному развитию конкретной территории (создание здесь крупных предприятий тяжелой промышленности или логистических комплексов предполагает выделение больших территорий, развитие научно-исследовательских и образовательных центров, учреждений банковской системы и высокотехнологичных производств — заметно меньших и т. д.).

Также государственному регулированию подлежит развитие системы междугородных путей сообщения и объектов транспорта и связи, обеспечивающих включенность агломерации в общенациональную экономическую и социальную систему. Также государство может поддерживать и развитие предприятий энергетики, ориентированных на обеспечение деятельности хозяйственной системы агломерации, но размещать их уже за пределами ядра, тем самым, формируя и развивая ее периферию. В остальном же развитие периферии агломерации — это процесс ее самоорганизации, запускающийся и поддерживающийся уже без непосредственного влияния государства.

Задачей государственного регулирования здесь является наблюдение со стороны государства за тем, чтобы этот процесс протекал в правовом поле и не вел к неконтролируемому втягиванию в него территорий, нежелательных для освоения агломерацией (заповедных земель и других особо охраняемых территорий, земель обороны и безопасности и пр.). При необходимости на периферии агломерации государство вполне может поддержать развитие локальных социальных и экономических центров второго

порядка, позволяющих реализовывать определенные, необходимые в рамках национальной социально-экономической системы функции.

1.4. Зарубежный опыт применения мер пространственной политики в развития городских агломераций

В настоящее время в мире существует большое количество городских агломераций, различающихся по масштабам, составу, географическому положению и роли в национальных и глобальной социально-экономических системах. Агломерации выступают в качестве инструментов развития территориальных хозяйственных систем, поддержания роли страны в глобальной экономической системе, решении различных политических, имиджевых вопросов и пр. Поэтому государства регулируют развитие городских агломераций на своих территориях для удовлетворения соответствующих интересов. Такое регулирование, однако, вовсе не всегда означает стимулирование увеличения их числа и роста размеров и населения. Зачастую это, прежде всего, создание условий для усиления в них определенных направлений экономической деятельности, реже — для формирования определенной пространственной структуры. Также меры государственного регулирования могут приниматься и для ограничения роста размеров и числа жителей агломерации, иногда — для ее деконструкции.

Так, примером сдерживающего регулирования может служить комплекс мер, принятых и принимаемых властными структурами Франции для замедления роста Большого Парижа. Неравномерность в развитии Парижской агломерации, его ядра и периферийных районов привели к негативным последствиям. Так периферийные районы испытывают значительное отставание от ядра и деградацию социально-экономической системы, что негативно сказывается на условиях жизни.

Для решения данных проблем потребовалась разработка мер по реализации «политики уравновешенного развития». В рамках данной политики были выделены территории, которыми выступили преимущественно городские агломерации, в которые было необходимо направить поток мигрантов, стремившихся в столицу. В результате, были получены высокие результаты, произошло выравнивание социально-экономических условий, в том числе замедлился рост Парижа. И в настоящее время вопросы модернизации Большого Парижа так же сохраняют свою актуальность. Большое внимание в настоящее время уделяется региональному развитию, а также объединению столицы и ее пригородов в единое целое. Перспективным представляется полицентрическое развитие, т. е. помимо старой столицы на территории Большого Парижа создается несколько ядер притяжения со

своими офисными центрами, новыми музеями, театрами и кварталами с малоэтажными жилыми зданиями (Волгин, 2022).

Рассматривая зарубежный опыт, можно выделить несколько подходов к управлению агломерациями. Первый подход подразумевает управление агломерацией с учетом интересов проживающего там населения. Примером данного подхода служат США, где стараются максимально учесть интересы проживающего населения. Второй подход подразумевает развитие с точки зрения пространственной рационализации экономики и глобализации. Здесь примером выступают Великобритания, Франция и КНР, так как в этих странах ведется разработка программ, ориентированных на развитие агломерации с учетом их меняющейся роли в глобальной мировой системе. Третий подход предполагает сочетание обеих целей (Готовцев, 2018).

Одной из стран мира, где территориальное управление активно применяется для обеспечения устойчивого экономического роста и удержания позиций страны в качестве лидера глобальной экономики является Китай. В Китае в настоящее время существует большое количество свободных экономических зон, многие из которых представляют собой приморские агломерации. «Отличительная черта свободных экономических зон Китая - автономия местных властей от центрального правительства в решении таких вопросов, как учреждение предприятий с иностранным участием, установление для иностранных вкладчиков разного рода льгот в уплате подоходного налога, упрощение процедуры получения виз. Государство также предоставляет свободным экономическим зонам значительную самостоятельность в проведении внешнеторговой деятельности и контроле за ней» (Перцик, 2016).

Собственно, как размещение свободных экономических зон, так и время их создания и условия функционирования во многом определялись пониманием стратегических потребностей развития страны на определенных этапах ее вхождения в глобальную экономику и участия в ней, причем регулирование здесь осуществлялось ступенчато, с учетом достижений прошлых периодов и на основе использования уже функционирующих свободных экономических зон и правил их функционирования.

Наиболее старые свободные экономические зоны Китая были ориентированы преимущественно на привлечение капиталов китайцев из иностранных государств, поэтому создавались напротив островных территорий, которые на тот момент (рубеж 1970-х и 1980-х годов) находились в непосредственной близости от островных территорий, населенных китайцами, но находящихся в иностранном владении: Тайвань, Гонконг и Макао. Другой более поздний тип свободных экономических зон — открытые порты появился в 1990-х годах, тогда, когда старые свободные экономические зоны уже доказали свою

эффективность и, при этом, на глобальном рынке появились значительные капиталы игроков, заинтересованных в непосредственном присутствии в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Позже появились и другие свободные экономические зоны. При этом большинство из них характеризовалось активным ростом численности населения и резкими трансформациями внутренней среды населенных пунктов, заполнения их современными зданиями и сооружениями, перехода к технологиям «умных городов», развитием производств и хозяйственных систем на принципах ресурсо и энергосбережения и т. д.

Опыт государственного регулирования развития городских агломераций в разных странах весьма многообразен, во многих из них он учитывает и возраст (стадию развития) агломерации, и текущие тенденции перехода мировой экономики к устойчивому развитию. Примером этого может служить канадская агломерация Метро Ванкувер. На разных этапах развития которой был принят ряд документов, которые отражали этапы преобразования в постепенно выстраиваемой последовательности выполнения задач градостроительства (Кукина, 2011). Далее план был подвергнут широчайшему общественному обсуждению в соответствии с принципами коллаборации, после чего городские власти приступили к его реализации.

Таким образом, в настоящее время имеется большой зарубежный опыт регулирования развития городских агломераций, построенного на разных принципах и реализуемого для различных, зачастую — непохожих задач. Выбор соответствующих задаче регулирования развития конкретной агломерации подходов должен осуществляться с учетом этого опыта и последствий применения тех или иных управленческих решений.

1.5. Методика исследования

Оценка развития конкретной городской агломерации, как инструмента территориального развития должна основываться на:

- определении круга задач территориального развития в рамках единого социально-экономического пространства страны, которые решаются через социально-экономическую систему данной агломерации;
- анализе существующего уровня включенности городской агломерации в социально-экономическую систему региона и страны и сравнение его с уровнем включенности ее же в глобальные экономические процессы;
- установлении характеристик роста агломерации (увеличения ее размеров, количества населенных пунктов, численности населения) и качественных трансформаций ее структуры (появления новых предприятий и учреждений,

отраслей хозяйства, изменения статуса населенных пунктов и пр.) в связи с мерами, принимаемыми по ее развитию;

- определении на основе этого анализа стадии перехода агломерации к саморазвитию в рамках направления, определенного внешним регулированием процесса ее развития;

Основными методами, которые необходимо применять для выполнения указанной оценки, служат анализ официальных документов, посвященных развитию данной агломерации (общегосударственных и региональных программ развития, принятых управленческих решений и пр.), материалов по проведению на ее территории мероприятий регионального, общегосударственного и международного уровня, данных статистической отчетности муниципального, регионального и общегосударственного уровня по широкому спектру социальных и экономических показателей (объемы ВРП, создаваемые в агломерации и его структура, демографические показатели, характеристики внешней торговли и пр.).

Применительно к морской агломерации важными характеристиками ее развития могут считаться соотношение в структуре создаваемого в ней ВРП результатов деятельности типично приморских видов хозяйства и отраслей, не связанных непосредственно с использованием ресурсов моря и приморского положения, доли жителей, проживающих в ее приморских и удаленных от берега населенных пунктов, соотношение городских и сельских населенных пунктов на побережье и в глубине материка. Немаловажным является и картографический анализ, в том числе сопоставление границ населенных пунктов, путей сообщения, промышленных зон и других территорий за разные годы.

Таким образом, исследование предполагает рассмотрение и обработку большого количества материалов, является системным и носит междисциплинарный характер.

Глава II. Социально-экономическое и пространственное развитие Владивостокской агломерации на современном этапе

2.1. Делимитация границ Большого Владивостока как городской агломерации

Рассматривая вопрос выделения границ агломерации Большой Владивосток следует отметить, что говорить о существовании городской агломерации и ее границах можно только в том случае, когда взаимодействие города с окружающими территориями и находящимися на них населенными пунктами приобретет характер тесных связей, обуславливающих принципиально новое качество развития как самого города, так и территории, относимой к его агломерации.

Как уже было отмечено в первой главе, существует ряд критериев для выделения границ агломераций в большинстве своем они сводятся к наличию ядра агломерации или города(городов) центра, имеющего в свою очередь административные функции и высокий экономический потенциал, непрерывность застройки, наличие городов-спутников, развитой транспортной сети, трудовых миграций и связей между городами.

На рубеже 1990-х годов пределы Владивостокской агломерации определялись границами водосборного бассейна залива Петра Великого (рис.1). Зачастую такой масштаб территории казался излишне преувеличенным. Однако благодаря инфраструктурным проектам, реализованным к проведению саммита АТЭС, такой пространственный размах агломерации практически превратился в реальность. Так, была значительно модернизирована и расширена транспортная инфраструктура, благодаря чему сократилось расстояние до основных пограничных переходов (в Хасанском, Октябрьском и Пограничном районах), тем самым расширяя границы агломерации (Авдеев, 2021).

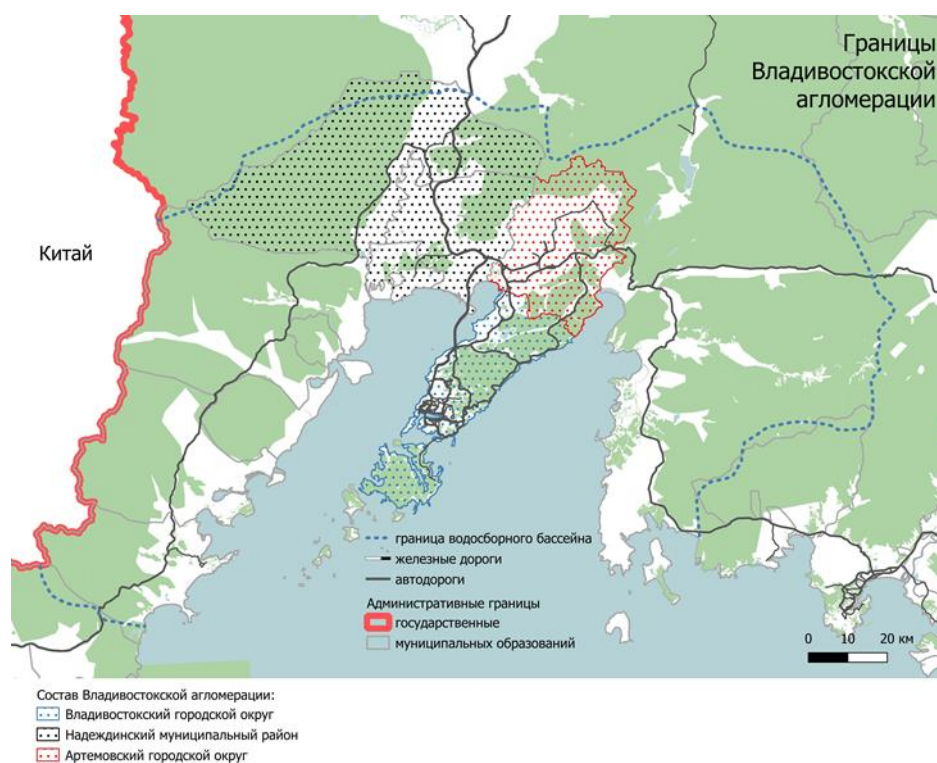


Рисунок 1 – Границы Владивостокской агломерации (составлено автором)

Согласно методическим рекомендациям Минэкономразвития России по разработке долгосрочных планов социально-экономического развития крупных и крупнейших городских агломераций в состав владивостокской агломерации входят Владивостокский и Артемовский городские округа и Надеждинский муниципальный район [63].

На уровне Приморского края в 2014 году было подписано соглашение о создании Владивостокской агломерации. В состав которой вошли Владивостокский и Артёмовский городские округа, Надеждинский и Шкотовский муниципальные районы. На сегодняшний день согласно постановлению правительства Приморского края от 28 декабря 2018 года N 668-па состав агломерации остался неизменным.

В рамках рассмотрения данного вопроса большой интерес представляет концепция создания первого города миллионера на Дальнем востоке за счет объединения Владивостока с Артемом и строительства нового города Спутник. Город Спутник будет располагаться в Надеждинском районе края, рядом с территорией опережающего развития (ТОР) «Надеждинская» (Рис. 2).



Рисунок 2 – Схема размещения площадок в ТОР «Приморье» с территорией планируемого города Спутник [23]

По предложению Ю.А. Авдеева Владивостокскую агломерацию необходимо рассматривать в составе тринадцати муниципальных образований юга Приморского края, включая г. Уссурийск и г. Находка с населением 1.4 млн чел. и площадью 23 тыс. км². Данное решение обусловлено, тем, что в настоящее время уже созданы отдельные элементы транспортного каркаса агломерации, и предполагается их более интенсивное развитие. Так со временем в процессе эволюции агломерации будет необходим вынос части производств из ядра агломерации г. Владивосток на периферию, в частности, в Находку с перепрофилированием города преимущественно в деловой, научно-исследовательский центр и территорию высокотехнологичных производств (Авдеев, 2021).

В целом в настоящее время в качестве прообраза Владивостокской агломерации, как территории с единым административным управлением можно рассматривать территорию Владивостокского городского округа с планируемым включением в него по предложению Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики участком Надеждинского района площадью 1371 га с ТОР «Приморье». Согласно одобренному плану в состав Владивостокского городского округа должны войти семь населенных пунктов Надеждинского района, в том числе и районный центр - село Вольно-Надеждинское. Если же рассматривать в качестве единой структуры территориального управления Свободный порт Владивосток, то в Большой Владивосток уже сейчас входит и городской округ Артем, который относится к нему.

Для успешной реализации проекта города миллионера и формирования единого агломерационного пространства необходимо включить во Владивостокский городской округ Артёмовский городской округ и Надеждинский муниципальный район с городом спутником. Данное решение позволило бы сформировать единое пространство обладающее имиджевыми характеристиками Владивостокской агломерации как Российского мегаполиса в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

В данной работе Владивостокская агломерация будет рассмотрена в составе Владивостокского городского округа, Артёмовского городского округа и Надеждинского муниципального района.

2.2. Большой Владивосток в государственных документах территориального и стратегического планирования

Проекты агломерации Большой Владивосток, стали появляться с начала 1990-х годов. Собственно, первым официальным документом, в котором была упомянута концепция Большого Владивостока стал разработанный в 1993 году проект «Социально-экономического развития южного Приморья» [20].

Вплоть до 2000-х годов действующих стратегических проектов развития ни Приморского края, ни Владивостокской агломерации не существовало.

Негативным образом для Владивостокской агломерации сказался отказ государственной власти от региональной политики, в том числе стимулирования стратегического развития Приморского края в начале 1990-х годов. Прекращение активной инвестиционной политики привело к деградации экономики региона, в наиболее тяжёлом положении оказались высокотехнологичные сектора, судоремонт и судостроение, авиастроение и приборостроение. Последствием этого стал миграционный отток населения (численность населения Приморского края сократилась на 14%, т. е. на 350 тыс. человек). За период 1990-2005 гг. в регионе не было реализовано ни одного значимого в масштабах страны проекта (Бакланов, 2013).

Ситуация существенным образом поменялась в 2000-х годах, когда Россия решила укрепить свои позиции в Азиатско-Тихоокеанском регионе за счет ускорения развития своих территорий, имеющих выход к нему, в том числе, Приморского края. Для этого проводится, в том числе и инфраструктурная модернизация территории Большого Владивостока к форуму АТЭС и производится принятие решений по развитию этой территории на федеральном уровне уже после проведения форума. В 2014-2015 гг.

Для развития территории были разработаны и утверждены новые инструменты региональной политики, которыми выступили: 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 и Надеждинская ТОР (в настоящее время ТОР «Приморье»).

Закон о Свободном порте Владивосток предусматривает значительные налоговые льготы и административные преференции для резидентов, размещенных во Владивостоке и его пригородах. В 2018 году был учрежден специальный административный район (САР) на острове Русский -территория с упрощенным налоговым режимом для компаний, имеющих российскую юрисдикцию. В сложившейся на сегодняшний день международной обстановке является наиболее востребованным и актуальным инструментом региональной политики. В настоящее время САР приобрел характер «своеобразного внутреннего офшора», позволяющего минимизировать риски международных санкций для российского бизнеса (Бурлаков, 2022).

Одним из первых программных документов федерального уровня, в котором уделялось внимание планированию развития Владивостокской агломерации, стала Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона, принятая Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2009 года № 2094-р. Согласно стратегии, Владивостокская агломерация к 2025 году должна стать крупнейшим постиндустриальным центром на востоке страны, играющим значимую социально-экономическую и стратегическую роль.

Таким образом, и стратегические документы и принимаемые решения по развитию Большого Владивостока в целом соответствуют устоявшемуся подходу к развитию данной территории - предоставления больших экономических преференций и упрощенного доступа через зоны со специальным режимом иностранных граждан и капиталов на российскую территорию. Параллельно принимались и общегосударственные, а также краевые программы стратегического планирования (например, Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2025 года) [78], которые дополняли указанные подходы новыми предложениями, в частности, перемещением ближе к побережью высокотехнологичных производств для упрощения доступа к их продукции иностранных потребителей. В рамках этих подходов было намечено развитие во Владивостоке и его пригородов создание сети технопарков, занимающихся высокотехнологичными производствами, которое к настоящему времени частично реализовано.

Одним из наиболее амбициозных является предложение по превращению Большого Владивостока в тихоокеанскую столицу России четвертый город федерального значения в стране (Авдеев, 2019). Однако, в настоящее время оно остается в рамках обсуждаемой идеи.

2.3. Пространственная структура Владивостокской агломерации в 2000-2023 гг.

гг.

Владивостокская агломерация находится в процессе развития. Поэтому ее пространственная структура существенно меняется во времени. Ранее согласно концепции генерального плана г. Владивосток, действовавшего с 1999 по 2003 год были обозначены три основных направления территориального развития города: северный, южный и средний (рис. 3). Ключевым направлением считалось движение города в северном направлении, при этом предполагалось создание здесь портово-промышленных и жилых функций. Данный проект требовал значительных финансовых вливаний, так как требовалось строительство поселения и соответствующей инфраструктуры с нуля на необжитых территориях. Средний вариант территориального развития также упирался в проблемы, так как было необходимо решать вопрос с Седанкинским водохранилищем, выводом его из системы городского водоснабжения. Южный вариант предполагал создание мостовых сооружений на островные территории, а также вывод земель острова из ведомства Министерства обороны и др.

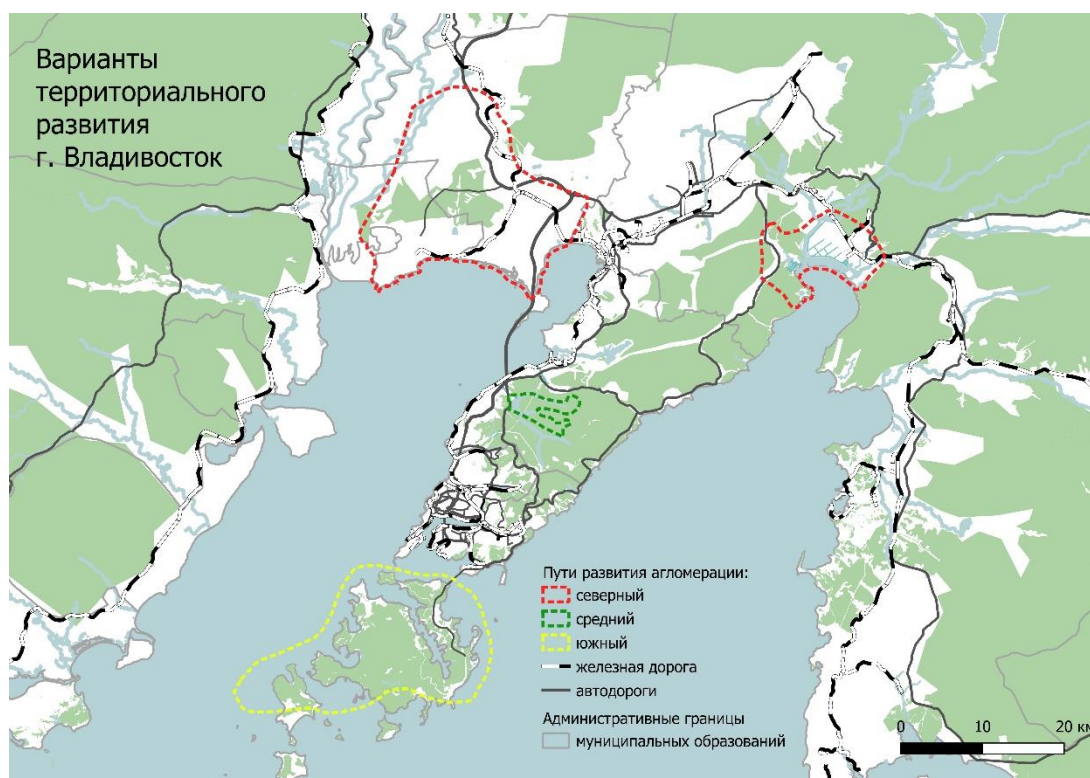


Рисунок 3 - Варианты территориального развития г. Владивосток
(составлено автором)

В территориальном развитии Владивостокской агломерации за рассматриваемый период можно выделить несколько этапов. Первый этап (2000-2007г.) включал «сдержанное» развитие преимущественно в северном направлении. Шла редукция

агломерации, так в 2004 году все рабочие поселки во Владивостокском городском округе перешли в статус сельских населенных пунктов.

Второй этап г (2007-2023гг.) носит гораздо более прорывной характер. Главным импульсом для развития агломерации в данном этапе стало решение президента РФ В.В. Путина о проведении саммита Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) в 2012 г. в г. Владивосток. Подготовка к саммиту дала начало для интенсивного развития агломерации, прежде всего, ее рост в южном направлении на о. Русский. Одним из наиболее масштабных проектов по развитию островных территорий Владивостока стал перенос на остров Русский кампуса Дальневосточного федерального университета в 2013 году.

Одной из главных преград развития Владивостокской агломерации является ее природная специфика, а именно отсутствие связанности территории из-за обширной береговой линии и полуостровного положения. Для развития агломерации и полноценного использования островных территорий было необходимо строительство высоководных мостов не перекрывающих интенсивное движение мощных океанских грузовых судов через пролив Босфор-Восточный и бухту Золотой Рог. Данный проект был успешно реализован, было возведено три моста, первый из них связал остров Русский с материком, второй связал центральную часть города с мысом Чуркин, третий (низководный) связывал полуострова Муравьева-Амурского и Де-Фриза. Таким образом была достигнута определённая связанность территории, что позволило улучшить транспортную ситуацию и дать стимул для развития новых территорий и расширения агломерации.

Северный путь развития агломерации остается наиболее актуальным и в настоящее время, так на территории надеждинского района ведется строительство г. Спутник, который будет являться внутригородским районом г. Владивосток.

Как отмечает В.В. Анисеев важнейшей градостроительной проблемой Владивостокской агломерации является «отсутствие в пределах существующих административных границ свободных для хозяйственной и селитебной застройки территорий, низкая транспортная доступность объектов инфраструктуры, загрязнение территории и прибрежных акваторий промышленными и бытовыми отходами» (Анисеев, 2023).

Сложный рельеф Владивостока накладывает ощутимые ограничения на развитие города. Основная застройка тяготеет к прибрежной зоне, где перепады рельефа значительно ниже, а значит, там удобнее строить. При этом именно благодаря особенностям рельефа формируется неповторимый образ городской среды с динамичным ландшафтом, который необходимо учитывать как при планировании территории, так и в отдельных

архитектурных решениях. Территорий со сложными условиями для строительства, где уклон рельефа более 25 градусов, составляет ориентировочно половину от всей территории городского округа Владивосток.

На основании анализа существующего положения и планировочных ограничений, удалось определить, что территории, которые можно использовать для реорганизации и размещения новой застройки, составляют всего около 18% площади материковой части [61]. Островные территории из-за своей хрупкой экосистемы обладают меньшим потенциалом для застройки, кроме северо-западной части острова Русский. Незастроенные природные территории должны преимущественно оставаться в составе природного комплекса. Новая застройка на них ограничена законодательством и соображениями сохранения природы и благоприятной экологической обстановки в городе.

На данный момент больше всего используются территории в центральной части города и прилегающих к ней жилых районов. Исторический центр Владивостока имеет высокий уровень концентрации общественных, культурных и административных функций, но низкую плотность постоянного населения. Побережье Амурского залива и восточная часть бухты Золотой рог сейчас используются не так активно, как могли бы, поэтому тоже обладают потенциалом для развития новых функций.

Таким образом в настоящее время пространственная структура агломерации формируется как Полицентричная, в составе агломерации можно выделить два центра, обеспечивающих устойчивые социально-экономические и транспортные связи между поселениями. Дальнейшим приоритетным направлением развития владивостокской агломерации будет северное направление, вдоль побережья залива Петра Великого, что позволит Владивостокской агломерации стать крупнейшим центром Тихоокеанского региона и ключевым узлом международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

2.4. Социально-демографическая структура населения Владивостокской агломерации

Демографический потенциал территории является одним из наиважнейших факторов при комплексной оценке городов, так как именно население производит и потребляет все виды товаров и услуг, а также формирует городское пространство, исходя из своих потребностей и возможностей.

Социально-демографическая структура населения городской агломерации показывает существующий уровень развития агломерации и задает тренды для дальнейшего развития.

Общеизвестной тенденцией является то, что города, особенно региональные центры, становятся магнитами для привлечения населения. Люди устремляются в города с комфортными и выгодными условиями для жизни, при этом стоит отметить, что приток населения способствует экономическому развитию. Данный параметр, являясь как бы маркером состояния городской агломерации, требует достаточно серьезного рассмотрения.

Социальные процессы, протекающие в городах, имеют важное значение для притяжения и сохранения человеческого капитала. Данный параметр имеет веское значение для определения социальных особенностей общества, факторов, косвенно влияющих на демографические процессы.

Для анализа социально-демографической структуры населения Владивостокской агломерации будут использованы следующие показатели: численность населения, плотность населения, коэффициент демографической нагрузки, ожидаемая продолжительность жизни, отношение численности лиц в возрасте моложе трудоспособного, к численности населения в возрасте старше трудоспособного.

Таблица 1 -Динамика численности населения в период за 2000-2023 гг. (составлено автором по [10])

Муниципальное образование	2000	2005	2010	2015	2020	2023
Владивостокский ГО	620689	613400	619010	631387	634665	628385
Артемовский ГО	111465	111481	112382	113451	115137	117858
Надеждинский МР	40197	39100	39315	38209	38692	40669
Агломерация Большой Владивосток	772351	763981	770707	783047	788494	786912

Для анализа динамики численности населения агломерации Большой Владивосток был взят период с 2000 по 2023 годы. За данный период времени можно было наблюдать как положительную, так и отрицательную динамику численности населения, происходящую за счет естественного и механического движения населения. В последние годы наблюдается высокий уровень смертности при активном миграционном оттоке.

Активный миграционный отток жителей в западном направлении происходит из-за неудовлетворенности населения качеством и условиями проживания, высокой стоимостью жилья, закрытием предприятий, невыплатами зарплат и т. д. Также на данные процессы повлияло и сокращение флота, как военного, так и промыслового, который традиционно составлял основу социально-экономической жизни региона и агломерации. Текущая проблема оттока обособляется так же и тем, что агломерацию покидают чаще всего люди образованные, самодостаточные, профессии которых связаны с умственной деятельностью.

В свою очередь Владивосток является одним из самых привлекательных для населения городов Дальневосточного Федерального округа. Город несет функции центра притяжения населения южной части ДВФО и Приморского края и в целом. Наблюдаются тенденции перетягивания населения из малых городов и сел, а также активный миграционный прирост за счет выходцев ближнего зарубежья, приезжающих на заработки и за частую перевозящие сюда свои семьи. Данные процессы, вызывают тревогу у власти, и раздражение у местных жителей. Так как зачастую мигранты создают высокий криминогенный фон в городе: агрессия, оскорбления местных жителей, драки, грабежами, избиения, жесткое обращение с животными.

Власти предпринимают миграционные меры контроля. По поручению губернатора края будет продумана внутренняя политика в отношении иностранцев, приезжающих в регион. Начальник УМВД России по Приморскому краю Александр Табакаев отметил, что в регионе регулярно проходят мероприятия по выявлению незаконной миграции. Только с начала 2023 года зафиксировано более 13 тысяч нарушений, в результате чего более 1000 мигрантов были принудительно выдворены за пределы региона, еще более тысячи иностранцев на очереди. Также почти 1,5 тысячи мигрантов запрещен въезд на территорию России [60].

Другим важным фактором являются студенческие миграции. Владивосток является признанным центром образования и науки на востоке России. Здесь сконцентрированы институты Дальневосточного отделения Российской академии наук, Дальневосточный федеральный университет и другие вузы. Студенты как внутренние мигранты участвуют в миграционных процессах для решения проблем занятости.

Одну из ключевых ролей в повышении конкурентоспособности территорий играет интеллектуальный потенциал и человеческий капитал в целом. Для реализации основных приоритетов развития города важно сосредоточить усилия на закреплении молодежи в городе и привлечении высококвалифицированных кадров, для которых качество городской среды становится одним из важнейших критериев при выборе места жизни.

Отсутствие работы и перспектив в периферийных районах заставляет молодежь мигрировать в наиболее динамично развивающиеся региональные центры. Владивосток притягивает студентов со всей территории России и зарубежья. Создание здесь условий для успешного трудоустройства, развитой инфраструктуры и высокой степени привлекательности городской среды могло бы успешно способствовать закреплению за агломерацией приезжающей молодежи, следовательно, увеличению численности населения.

Таблица 2- Динамика демографических показателей агломерации большой Владивосток в период за 2000-2023 гг. (составлено автором по [10,83,84,85])

Показатель	2000	2005	2010	2015	2020	2023
Плотность населения, чел. на 1 кв. км.	482,7	477,5	481,7	489,4	492,8	491,8
Коэффициент демографической нагрузки	н/д	484,8	532,5	576,3	603,2	590,0
Ожидаемая продолжительность жизни	63,73	62,84	66,63	69,21	69,55	69,71
Отношение численности лиц в возрасте моложе трудоспособного, к численности населения в возрасте старше трудоспособного	н/д	0,73	0,61	0,65	0,70	0,74

Плотность населения косвенно характеризует освоенность территории населением и социально-экономическую нагрузку на территорию. Данный показатель так же важен для определения степени комфортности условий проживания населения. Косвенно данный параметр определяет ряд медико-демографических характеристик населения. Как можно увидеть данный показатель за рассматриваемый период имеет тенденции роста, за исключением 2023 года что можно объяснить снижением численности населения. В пределах агломерации наибольшая плотность отмечается в г. Владивосток и г. Артём. Так как они являются наиболее обжитыми и развитыми в пределах агломерации.

Следует учесть, что плотность населения имеет влияние на поведение людей и социальный климат территории города. Так, уменьшение контактов между городскими жителями, рост чувства анонимности в жилой среде ведут к росту бытового вандализма и преступности, в особенности среди подростков. Стоит отметить, что ни крайне низкая, ни крайне высокая плотность населения не обеспечивает благоприятных условий проживания.

Демографическая нагрузка определяется как отношение численности населения в нетрудоспособном возрасте к численности населения в трудоспособном возрасте.

Данный показатель отражает «степень давления» иждивенцев на одного трудоспособного гражданина. Также он фиксирует уровень нагрузки на муниципальный/региональный/федеральный бюджеты за счет социальных обязательств перед несовершеннолетними детьми (материнский капитал, дошкольное и школьное образование) и пенсионерами (пенсии и прочие социальные обязательства).

За рассматриваемый период данный наблюдается рост нагрузки пожилыми над трудоспособным населением, данная тенденция имеет негативный характер и показывает процесс старения населения агломерации. Общепринято, что старение городов рассматривается наряду с процессом падения рождаемости. Снижение рождаемости выступает главной причиной разрыва между количеством молодых и пожилых людей, то есть происходит, так называемое старение «снизу». Следует отметить, что рост демографической нагрузки на трудоспособное население ухудшается уровень и качество жизни социально незащищенных слоев населения, среди которых преобладает доля детского и пожилого населения.

Отношение численности лиц в возрасте моложе трудоспособного к численности населения в возрасте старше трудоспособного отображает характерные тенденции развития возрастной структуры населения. Соотношение молодых и пожилых возрастов дает представление о естественном приросте населения, перспективной численности трудовых ресурсов, поэтому индикатор является ключевым для определения демографического потенциала города.

Данный показатель имеет отрицательную динамику, так как за рассматриваемый период наблюдается преобладание старших возрастов над молодыми, что обусловлено низким уровнем естественного прироста или его отсутствием.

Показатель **ожидаемой продолжительности жизни** имеет положительные тенденции, не смотря на негативные последствия пандемии COVID-19 и влияние сложившейся геополитической ситуации, так с 2005 по 2023 год ожидаемая продолжительность жизни выросла с 63,73 до 69,71 лет. Данная тенденция говорит о эффективности государственной политики в области здравоохранения. Стоит отметить, что данный показатель отображает медико-демографические характеристики городского населения и определяется рядом косвенных факторов: заболеваемостью населения, показателями смертности и т.п.

Таким образом для Владивостокской агломерации наибольшей проблемой является сокращение численности населения, а также его старения. Для решения данной проблемы. были приняты, а впоследствии расширены и продлены программы дальневосточного гектара и дальневосточной ипотеки для определенных категорий населения. Однако при этом не решена проблема дорогого жилья, при появлении льготных условий кредитования стоимость жилья так же увеличилась, имеются так же проблемы с социальной инфраструктурой. Для закрепления населения необходимо создание рабочих мест развитой инфраструктуры, а также расширение дальневосточной ипотеки на все категории жителей ДВФО.

2.5 Экономическая структура городов и районов Большого Владивостока

Формирование современной конкурентоспособной городской экономики – это комплекс мер, через которые город может позиционироваться и занимать лидирующие позиции на быстроизменяющихся рынках товаров, услуг, информации.

Основными ресурсами, помогающими городам оставаться конкурентоспособными, являются инвестиции и человеческий капитал. В связи с этим наличие эффективной стратегии развития, аккумулирующей проекты развития городской среды и меры поддержки ключевых секторов городской экономики, важно для городов в борьбе за удержание и привлечение новых инвестиционных ресурсов и человеческого капитала.

Для анализа экономики агломерации будут рассмотрены следующие показатели:

- 1) Объем отгруженных товаров собственного производства на душу населения;
- 2) Доходы бюджета на душу населения;
- 3) Расходы бюджета на душу населения;
- 4) Инвестиции в основной капитал на душу населения.

В связи с отсутствием статистической информации данные показатели будут рассмотрены в период с 2005 по 2023 год.

Таблица 3 - Динамика экономических показателей агломерации большой Владивосток в период за 2005-2023 гг. (составлено автором по [10,83,84,85])

Показатель	2005	2010	2015	2020	2023
Инвестиции в основной капитал на душу населения, млн. рублей	14217,56	128255,19	64962,708	107723,35	118487,53
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами, млн руб.	29754,39	83915,714	119543,42	195699,11	245716,03
Доходы бюджета на душу населения, тыс. руб.	6477,24	17337,564	15218,923	26751,18	37767,812
Расходы бюджета на душу населения, тыс.руб.	6968,181	14309,342	16090,307	25537,768	39125,389

Инвестиции в основной капитал на душу населения. Инвестиции играют важную роль в обеспечении устойчивого экономического роста, обеспечивая финансовые возможности расширения масштабов экономики, ускорения темпов роста и изменения структуры, смены технологических укладов и решения на этой основе задач развития городов. Улучшение инвестиционного климата является важной задачей для рассматриваемой территории. Данный показатель в целом имеет положительную динамику за исключением просадки в 2015 году. В качестве причин столь резкого снижения

инвестиций выступают санкции против России. Повышению инвестиционной активности способствуют территории опережающего развития, где установлен особый правовой режим с целью осуществления предпринимательской и иных видов деятельности, призванный сформировать условия, благоприятные для привлечения инвесторов и обеспечить развитие социально-экономической сферы ускоренными темпами. Для Владивостокской агломерации наибольшее значение имеет ТОР «Приморье» и «Свободный порт Владивосток».

Объем отгруженных товаров показывает динамику показателя агломерации по общей стоимости отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и оказанных услуг. Большое значение имеет центр образующая функция агломерации, являясь административным центром ДВФО и Приморского края, агломерация включает в себе наибольший потенциал для развития. Стоит отметить и портовую функцию. Устойчивый рост данного показателя, говорит об экономическом развитии агломерации, увеличении доли промышленности в экономике.

Доходы и расходы бюджета на душу населения. Крупные и крупнейшие города выживают за счет собственных средств - для них характерен профицит бюджета, это говорит о самодостаточности городов. Основное назначение расходов бюджета проявляется в использовании бюджетных средств органами государственной власти и местного самоуправления в ходе их деятельности по управлению экономикой, регулированию социальной сферы, стимулированию научно-технического прогресса, обеспечению обороноспособности и правопорядка в государстве и т.

За рассматриваемый период в агломерации большой Владивосток регистрируется как профицит (2010,2020 гг.), так и дефицит (2005,2015,2023 гг.) бюджета. Дефицит бюджетных средств, говорит о том, что городу не хватает средств на осуществление текущей деятельности. Решить данную проблему можно если сократить нецелевые расходы и обеспечить стабильный рост экономики.

Рассматривая бюджет Владивостокского городского округа, можно сделать вывод о его социальной направленности. Так, бюджетные ассигнования направлены на создание и модернизацию социальной, инженерной и транспортной инфраструктур, улучшение жилищных условий. Планируется строительство транспортных развязок, строительство детских садов и школ, благоустройство городской среды и повышение ее комфортности, а также реализацию других социально значимых проектов.

Город Владивосток является экономическим лидером среди городов Приморского края с численностью населения свыше 100 тысяч человек. На долю Владивостока приходится: 34,5 % населения края (на 01.12.2023); 66,4 % оборота организаций; 68,9 %

оборота розничной торговли организаций; 78,9% объема платных услуг населению; 47,2 % оборота общественного питания организаций; 31,7 % объема работ по виду деятельности «Строительство»; 43,2 % объема ввода в эксплуатацию жилых домов; 32,5 % объема отгруженных товаров промышленного производства организаций; 61,3% инвестиций в основной капитал организаций [113].

Рассматривая удельный вес Владивостокского городского округа в социально-экономических показателях Приморского края, следует отметить, что на долю Владивостокского городского округа приходится: 48% инвестиции в основной капитал; 66,2% основных фондов организаций; 27,2% объема работ, выполненных по виду экономической деятельности «Строительство»; 51,3% ввода в действие общей площади жилых домов; 78,5% оборота розничной торговли. Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по видам экономической деятельности: 15,3% добычи полезных ископаемых; 45,7% обрабатывающих производств; 60,3% обеспечения электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха; 51,7% приходится на водоснабжение, водоотведение, организацию сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений [85].

Структура экономики Владивостока выглядит следующим образом (рис.4), наибольшая доля приходится на третичный сектор экономики, на долю оптовой и розничной торговли, общественного питания, платные услуги населению приходится 70,5 %, доля промышленного производства составляет 10%, транспортировка и хранение 8,1%, на строительство приходится 3,8%, деятельность по операциям с недвижимым имуществом составляет 3,5%, на информационные услуги и связь приходится 1,5%, прочие 2,6%.



Рисунок 4 – Структура экономики Владивостокского городского округа
(составлено по [113])

Владивостокская агломерация располагает портом, который оказывает существенное воздействие ее развитие. Владивостокский морской торговый порт, входящий в группу FESCO уже четвертый год подряд является лидером в России по контейнерообороту [100].

Экономика Артёмовского городского округа в настоящее время проходит процесс трансформации, связанный в первую очередь с развитием Владивостокской агломерации. В прошлом экономика города базировалась на угольной промышленности, в настоящее время благодаря произошедшим трансформациям и агломерационным связям с Владивостоком, развитием транспортно-логистических комплексов и новых промышленных производств, город приобрел более диверсифицированную развивающуюся экономику.

На долю Артёмовского городского округа в социально-экономических показателях Приморского края приходится: 2 % инвестиции в основной капитал; 2,4% основных фондов организаций; 6,3% объема работ, выполненных по виду экономической деятельности «Строительство»; 9,3% ввода в действие общей площади жилых домов; 6,7% оборота розничной торговли. Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по видам экономической деятельности: 2% обрабатывающих производств; 6,6% обеспечения электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха; 3,6 % приходится на водоснабжение, водоотведение, организацию сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений [85].

Таким образом наиболее дифференцированную экономическую структуру имеет ядро агломерации - г. Владивосток. Являясь крупнейшим в Приморском крае транспортным узлом, промышленным центром с персонифицированным спектром производств (в том числе - с высокотехнологичными производствами), деловой, научно-образовательный центр, административный центр, культурный и информационный центр, место проведения международных мероприятий высокого уровня. Артем в свою очередь представляет собой бывший моногород добывающей промышленности, который был преобразован в многофункциональный с развитым транспортным комплексом, пищевой промышленностью и производством строительных материалов, сборкой автомобилей, легкой промышленностью, системой рекреационных услуг.

Учитывая географическое положение агломерации, рекомендуется развитие морехозяйственной отрасли, внедрение креативной и инновационной индустрий экономики.

2.6. Эволюция транспортного каркаса Владивостокской агломерации

Любая городская агломерация как территориальная социально-хозяйственная структура, немислима без транспортного каркаса, обуславливающего с одной стороны, внутренние связи агломерации (нет транспортного сообщения между населенными пунктами — нет и агломерации), с другой стороны ее внешние связи, возможность реализовывать себя в качестве территории с определенной хозяйственной и социальной специализацией. Транспортный каркас агломерации определяется рядом факторов, среди которых географические особенности (рельеф, климат, наличие водных объектов и т. д.), специализация агломерации и характер ее развития, текущие технологические, экономические и политические условия и пр. Транспортная инфраструктура, сформированная в ядре агломерации или ближайшей периферии имеет решающее значение для формирования внутри агломерационных связей. Для осуществления же ее внешних связей, зачастую, наиболее значимыми оказываются транспортные узлы, сформированные на ее дальней периферии, некоторые из которых могут при определенных обстоятельствах играть и роль замыкающего населенного пункта.

Применительно к Большому Владивостоку основными факторами, определяющими характер транспортного каркаса, являются:

- приморское положение преимущественно по берегам незамерзающего залива Петра Великого;
- сформировавшаяся специализация как основного комплекса гражданских и военных российских портов на Тихом океане и сопутствующих видов деятельности;
- сложный рельеф с большим количеством бухт и островов на побережье и гористый в глубину материка, который затрудняет жилищное, производственное и транспортное строительство и размещение инфраструктурных объектов;
- сухопутное сообщение с внутриматериковыми районами Российской Федерации по одной железнодорожной магистрали — Транссибирской и по ограниченному количеству автомобильных дорог;
- Непосредственная близость сухопутных транспортных переходов в Китай и Северную Корею.

Исторически развитие транспортного каркаса агломерации шло в два этапа. На первом этапе (до постройки КВЖД, а затем и Транссибирской магистрали в первые десятилетия XX века) Владивосток выступал в качестве регионального полюса распространения экономического, политического и военного влияния России в Приморье и

на Дальнем Востоке в целом, базы, от которой осуществлялся рост русских поселений на данной территории. Ввиду того, что материально-технические возможности его, как такой базы были ограничены (вследствие географической изолированности от центральных регионов страны) и специфичны (это был, прежде всего, морской порт и военно-морская база), он обеспечивал рост сети ближнего расселения, главным образом, как комплекса морских портов и пристаней, зачастую, не имеющих хорошей сухопутной связи друг с другом, зато с устойчивым морским (паромным) сообщением. После постройки железных дорог ситуация изменилась кардинальным образом. Владивосток получил круглогодичную всесезонную связь с центральными районами страны и доступ к значительным материально-техническим ресурсам для расширения. В то же время он утратил и свою исключительность в вопросах формирования сети расселения и транспортных путей. Вблизи города и других связанных с ним приморских населенных пунктов стали появляться другие населенные пункты, которые связывали сухопутные транспортные пути, прежде всего — ветки Транссиба, проложенные к дальневосточным портами и пограничным переходам.

В условиях сложного для транспортного и иного строительства рельефа и дефицита места сухопутные транспортные пути агломерации развивались преимущественно как полимагистралей: сочетания автомобильной и железной дорог. Часть полимагистралей была проложена вдоль западного побережья Уссурийского залива (Смоляниново — Дунай) и вдоль восточного берега Амурского залива (Вольно-Надеждино — Хасан).

Важнейшими транспортными узлами на полимагистральных, обеспечивающих внутреннюю связность агломерации, стали Артем, Смоляниново и Вольно-Надеждинск.

Артем является важнейшим транспортным узлом, через который проходят основные транспортные пути внутри агломерации, а также осуществляется большая часть ее внешнего сухопутного сообщения внутри страны. Кроме того, здесь расположен и международный аэропорт Владивосток, соответственно, через Артем идет и основная часть внешнего пассажиропотока агломерации. Смоляниново выполняет роль транспортного узла, в котором идет разделение грузо- и пассажиропотоков, направляющихся к портам Находка и Восточный и к населенным пунктам в ближней периферии агломерации, которые расположены вдоль западного побережья Уссурийского залива (Большой Камень, Фокино и др.).

Вольно-Надеждинск играет роль дополнительного транспортного узла, снимающего часть транспортной нагрузки с Артема. Рассматривая в качестве дальней периферии Большого Владивостока порты Находка и Восточный, нельзя не сказать и о роли в транспортном каркасе агломерации Партизанска, как транспортного узла, через который

идет основной сухопутный грузообмен с этими портами. Наконец, говоря о внешних связях агломерации, нельзя упускать из внимания Уссурийск - крупнейший сухопутный транспортный узел в Приморском крае, через который осуществляется сухопутное транспортное сообщение Владивостока с Хабаровском, другими городами и районами Приморского края (Арсеньевом, Дальнереченском и пр.), а также с городами китайских провинций Хайлуцзян и Цзилинь. В настоящее время Уссурийск иногда рассматривается в качестве еще одного из городов, который может быть включен в состав агломерации Большого Владивостока.

За последние десятилетия транспортный каркас Владивостокской агломерации существенным образом эволюционировал и трансформировался. Основными факторами его эволюции стали повышение интереса к автомобильному транспорту, как к средству индивидуальной мобильности, рост спроса на быстрое всепогодное транспортное сообщение, возрастание значимости Владивостока, как политического, экономического и социально-культурного центра Дальнего Востока (и, как следствие, также и значения его агломерации) с соответствующим увеличением требований к транспортному сообщению внутри агломерации. Следствием этого стал отказ от морально устаревших способов транспортного сообщения и сопутствующей инфраструктуры. В настоящее время часть внутренних водных путей, на которых ранее действовало паромное сообщение, утрачены в связи с нехваткой транспортных средств для его поддержания (например, перестал действовать паром Владивосток — Большой Камень). Их в большой мере заменило сухопутное сообщение по полимагистралям, как на индивидуальном, так и на общественном транспорте.

«Узким местом» транспортной инфраструктуры Большого Владивостока является недостаточная сухопутная связь с Находкой автодорога, не отвечающая требованиям сегодняшнего дня, отсутствие железной дороги вдоль побережья между Находкой и Фокино (что существенно упростило бы и перевозки пассажиров, и грузовое транспортное сообщение).

Транспортная инфраструктура наземного транспорта была существенно модернизирована созданием комплекса мостов в бухте Золотого Рога. Они существенно упростили транспортное сообщение, как внутри Владивостока, так и города с Надеждинским районом. Также прокладка дополнительных транспортных путей из Владивостока в обход Артема позволила заметно разгрузить этот важнейший внутренний транспортный узел агломерации, оптимизировать транспортные потоки, особенно направленные вглубь края и к государственной границе. Кроме того, запуск этих транспортных путей создал дополнительные предпосылки к развитию Большого

Владивостока в направлении, которое сейчас мало используется — вдоль Амурского залива.

Владивосток как ядро агломерации испытывает значительные транспортные проблемы. Отрицательное воздействие на сложившуюся ситуацию в данной сфере оказывает ряд факторов, среди которых:

- исторически сложившаяся застройка города, имеющая хаотический характер;
- множество пересечений рельсовых и автомобильных видов транспорта;
- низкое качество дорожного полотна;
- отсутствие единого собственника городского пассажирского транспорта;
- отсутствие экономических методов управления, программы и целенаправленных действий на перспективу, крупных капиталовложений в развитие сферы транспорта.

Все вышеперечисленные факторы оказывают значительное воздействие на качество дорожной инфраструктуры города. Основные магистрали представляют собой запутанную сеть улиц, не интегрированную в общую транспортную систему. Строительство новых дорожных развязок не решает проблему в целом, а лишь переносит проблемные точки транспортной сети с одной локации на другую.

В связи с этим генеральным планом Владивостокского городского округа предусматривается ряд мер, направленных на решение данной проблемы. В сфере транспорта планируется реконструкции и строительство дорог, дорожных развязок на расчетный срок (конец 2036 года). Одним из наиболее грандиозных проектов является создание «Владивостокской кольцевой автомобильной дороги», для этого планируется строительство транспортной развязки в разных уровнях: в районе ул. Казанская, п. Канал, Университетского проспекта, ул. Леонова; – мостового сооружения: мост на о. Елена, мост через канал между о. Елены и о. Русский; – автодорожного тоннеля в районе ул. Леонова.

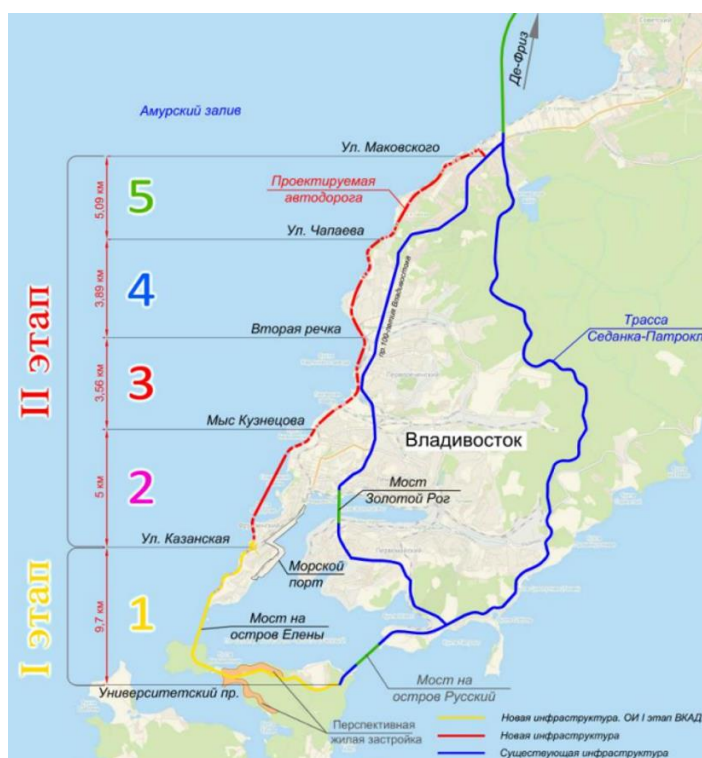


Рисунок 5 – Проект Владивостокской кольцевой автомобильной дороги [26]

Для улучшения транспортного обслуживания генеральным планом предлагается:

«Развитие системы электротранспорта, как наиболее экологически чистого и эффективного в условиях сложного рельефа и крупных пассажиропотоков: восстановление троллейбусных линий от планировочного района Первореченский в планировочном микрорайоне в Центральную часть города, строительство новых линий от Гоголевской развязки через Золотой мост в планировочный район Первомайский в планировочный микрорайон 01:08 (до ул. Окатовой и далее по ул. Вилкова до рынка «на Школьной»), а также в районы нового жилищного строительства на востоке города; – активное применение электроавтобусов; – восстановление трамвайной связи вдоль ул. Стрелочная и ул. Жигура; – строительство трамвайной линии, общей протяженностью – 3,2 км; – строительство монорельсовой дороги по корабельной набережной от площади Борцов за власть Советов до площади Луговая, общей протяженностью 4,6 км. 2. Развитие и благоустройство сети автобусных маршрутов» [26].

Строительство г. Спутник в пределах агломерации требует создания новой транспортной инфраструктуры за пределами крупного города-ядра, что является характерной чертой эволюции агломерации.

Глава III. Пространственное развитие Владивостокской агломерации под влиянием мер региональной политики разного масштаба

3.1. Региональная политика Федерального уровня

На протяжении последнего времени прослеживается заинтересованность Федеральной власти по развитию Дальнего востока, и, в частности, его столицы г. Владивосток с агломерацией. В данной главе будут рассмотрены факторы региональной политики, направленные на развитие Владивостокской агломерации на федеральном уровне.

Основными инструментами региональной политики на Федеральном уровне выступают меры, осуществляемые в рамках решений правительства, стратегических документов и программ:

- Решение о проведении саммита АТЭС во Владивостоке;
- Решение о проведении Восточного экономического форума;
- Создание Территорий опережающего развития «Приморье»;
- Создание Территорий опережающего развития «Свободный порт Владивосток»;
- Создание специального административного района на о. Русский;
- Решение правительства о строительстве города Спутник;
- Проект «Дальневосточный гектар»;
- Программа "Дальневосточная ипотека";
- Создание игорной зоны «Приморье»;
- Утверждение мастер-плана.

Наиболее значительным для развития агломерации стало решение о проведении саммита АТЭС во Владивостоке. При подготовке к саммиту были реализованы масштабные инфраструктурные проекты, проведена модернизация ряда сегментов городской инфраструктуры. Также создан стратегический, градообразующий центр на о. Русский.

Согласно Федеральному закону "Об организации проведения встречи глав государств и правительств стран - участников форума "Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество" в 2012 году, о развитии города Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 08.05.2009 N 93-ФЗ, организация проведения саммита осуществляется с 21 ноября 2007 года по 31 июля 2012 года.

Среди наиболее масштабных проектов к проведению саммита: строительство мостового перехода на остров Русский через пролив Босфор Восточный («Русский мост»), строительство мостового перехода через бухту Золотой Рог («Золотой мост»), строительство низководного моста, соединяющего полуостров Де-Фриз и полуостров Муравьёва-Амурского, строительство кампуса Дальневосточного федерального университета, строительство улично-дорожной сети о. Русский, реконструкция международного аэропорта Кневичи, строительство и реконструкция автодорог, строительство театра оперы и балета (Приморская сцена Мариинского театра), строительство и реконструкция коммунальной инфраструктуры и др. проекты.

Расходы на проведение саммита АТЭС во Владивостоке составили около 680 млрд руб [97]. Благодаря финансовым вливаниям произошла значительная модернизация города. Согласно статистическим данным, рассмотренным во второй главе данного исследования в период с момента подготовки к проведению саммита и после него произошло значительное увеличение экономических показателей агломерации.

Таким образом, на территории Владивостокской агломерации стали реализовываться крупные инвестиционные проекты, произошли значительные инфраструктурные изменения, что послужило мощным толчком для развития агломерации. Возникли и новые возможности для построения международной сети контактов и взаимосвязей и превращения города в сетевой хаб, активно участвующий в региональном взаимодействии городов АТР.

Ежегодно Владивосток становится площадкой для проведения Восточного экономического форума, который был учрежден Указом Президента Российской Федерации от 19.05.2015 № 250 "О Восточном экономическом форуме".

Форум призван содействовать ускоренному развитию экономики Дальнего Востока и расширению международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Положительное влияние проведение форума оказывает на владивостокскую агломерацию, так как повышаются имиджевые характеристики г. Владивосток как в российском, так и в международном пространстве, происходит постепенное улучшение городской среды, модернизация инфраструктуры, привлекаются инвестиции, так же новые резиденты в ТОР «Приморье» и «Свободный порт Владивосток».

ВЭФ является важной площадкой для владивостокской агломерации, именно на ВЭФ заговорили первые о городе Спутнике в 2021 году, в 2022 г. на форуме был представлен предварительный макет города спутника, в 2023 г. Город спутник был включен в мастер-план Владивостока, представленный на форуме.

Строительство города спутника – еще одна мера региональной политики, направленная на развитие Владивостокской агломерации. Важно отметить, что Спутник будет являться внутригородским районом, а не отдельным муниципалитетом. Данный проект реализуется на территории Надеждинского муниципального района в границах ТОР «Приморье», включен в перечень стратегических инициатив правительства России.

В настоящее время планируется, что население будет составлять 80 тыс. чел., площадь жилой и коммерческой недвижимости будет составлять 2,5 млн кв.м. Согласно проектной документации, представленной научно-исследовательским институтом перспективного градостроительства (НИИ ПГ), предполагается создание комфортных жилых кварталов, объектов инженерной и социальной инфраструктуры. По информации представленной КРДВ финансирование проекта будет вестись, главным образом, на основе механизмов государственного частного партнерства за счет концессионных соглашений. На инфраструктуру уже выделено 30 млрд руб. в рамках государственной программы развития Дальнего Востока. Проект привлекает внимание инвесторов, так КРДВ сообщает, что инвесторы готовы вложить в проект порядка 1 трлн. рублей [36].

Реализация данного проекта должна благотворно повлиять на развитие Владивостокской агломерации. Создание качественной среды для жизни в непосредственной близости от рабочих мест с применением новых урбанистических трендов должно способствовать привлечению и закреплению населения. Строительство Спутника имеет непосредственное влияние на пространственное развитие агломерации.

Создание территорий опережающего развития – еще один из инструментов региональной политики, направленный на ускоренное социально-экономическое развитие территории. Так как создаются благоприятные условия для привлечения инвесторов благодаря особому правовому режиму, налоговым льготам и созданию инфраструктуры. Правовой режим территорий, меры государственной поддержки и порядок осуществления деятельности на таких территориях определяется Федеральным законом от 29.12.2014 №473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» [109].

Непосредственное влияние на развитие агломерации оказало создание территории опережающего развития «Надеждинская», в настоящее время переименованная в ТОР «Приморье». Изначально ТОР «Надеждинская» располагалась на территории Надеждинского муниципального района, входящего в состав Владивостокской агломерации. Специализацией ТОР является логистика, легкая и пищевая промышленность, сборочное производство и переработка минерального сырья.

Согласно постановлению правительства РФ от 27 мая 2023 года №826 произошло расширение границ ТОР «Надеждинская» на о. Русский, о. Елены, о. Попова и о. Рейнеке и одновременно о ее переименовании в ТОР «Приморье».

«Включение в ТОР новых участков во Владивостоке на острове Русский, позволит начать реализацию инвестиционных проектов по строительству конгрессно-выставочного центра «Русский», круглогодичного международного спортивного детского центра ЮРАН, туристического центра в бухте Воевода, тематического парка развлечений и курортно-гостиничного комплекса. Общий объём инвестиций в строительство этих объектов составит более 43,6 млрд рублей. При этом будет создано 1696 новых рабочих мест» [80].

На развитие владивостокской агломерации ТОР оказывает непосредственное влияние так как формируемые в ее составе производственные и социальные компоненты будут тесно взаимодействовать с компонентами территориальной социально-экономической системы Владивостока и его агломерации. Эффективность данного инструмента региональной политики так же подтверждается и статистическими данными, так в период с 2018 по 2022 г. объем налогов, уплаченных резидентами ТОР (все бюджеты, без НДС) составил 14 271,3 млн. рублей [73]. Ранее губернатор приморского края Олег Кожемяко сообщал, что в период с момента создания ТОР «Надеждинская» объем инвестиций превысил 50 млрд рублей, что практически в полтора раза больше изначально планируемых показателей [99].

Свободный порт Владивосток (СПВ) – еще один инструмент региональной политики направленный на ускоренное развитие г. Владивосток, его агломерации, Приморского края и Дальневосточного федерального округа. Согласно Федеральным законам "О свободном порте Владивосток" от 13.07.2015 N 212-ФЗ на территории СВП устанавливаются меры государственной поддержки предпринимательской деятельности, среди которых особый режимом таможени, налогового и административного регулирования.

Создание СПВ направлено на использование географических и экономических преимуществ Приморского края как восточных морских ворот Российской Федерации для интеграции в экономическое пространство государств Азиатско-Тихоокеанского региона, развитие международной торговли с государствами Азиатско-Тихоокеанского региона, создание и развитие производств, ускорение социально-экономического развития территории свободного порта Владивосток и повышение уровня жизни населения, проживающего на территории Дальнего Востока [106].

В настоящее время Свободный порт Владивосток распространен на 22 муниципальных образования в пяти регионах Дальнего Востока, из них 16 муниципальных образований приходится на Приморский край. Более двух тысяч резидентов по

соглашениям с КРДВ реализуют проекты с общим объемом инвестиций 1,22 трлн рублей. В экономику макрорегиона, как отмечают в КРДВ, уже вложено 262 млрд рублей, 30,6 тысячи жителей получили работу [86]. Для Владивостокской агломерации имеет важное значение, так создание СПВ стимулирует развитие экономики, появление новых производств и повышении рентабельности бизнеса.

Федеральным законом от 03.08.2018 N 291-ФЗ (ред. от 04.08.2023) "О специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края" на о. Русский был установлен режим специального административного района, что подразумевает гибкий режим налогового и валютного регулирования для компаний, принявших решение о переводе из иностранной юрисдикции в российскую. В 2024 г. Число резидентов специального административного района на острове Русском во Владивостоке выросло до 77. Их активы превысили пять трлн рублей [22]. Одной из публичных компаний, зарегистрированных в САР на о. Русский является «Тинькофф» вышедшая из кипрской юрисдикции. Для Владивостокской агломерации создание САР имеет положительное значение, так как территория становится центром притяжения капитала. Данный инструмент региональной политики способствует привлечению инвесторов, развитию инфраструктуры агломерации.

Дальневосточная ипотека – программа, действующая с 2019 г. программой предусмотрено субсидирование процентной ставки по ипотечным жилищным кредитам до уровня 2% для молодых семей, участников программы «Дальневосточный гектар», специальных льготных категорий граждан, работников медицинской и образовательной сфер, а также переехавших в ДФО из зоны проведения спецоперации.

Повышение спроса на «первичном» рынке жилья стимулирует развитие строительной отрасли в агломерации. Согласно статистической информации в настоящее время во Владивостокском городском округе строится 2,31 млн квадратных метров жилой недвижимости [71]. Стоит отметить, что в настоящее время прорабатываются вопросы расширения условий кредитования, в частности увеличение суммы кредита и возраста участников программы. Наиболее прогрессивным было бы расширение действия программы льготного кредитования на всех дальневосточников, так как одним из главных приоритетов является закрепление населения, а долговая нагрузка снижает миграционную мобильность населения. Повышение доступности покупки жилья в виде льготных программ способствует закреплению населения за территорией и привлечению новых жителей, что способствует развитию агломерации.

Еще одной программой, направленной на развитие человеческого капитала и привлечение населения является программа «Дальневосточный гектар». Согласно

механизму, закреплённому Федеральным законом от 1 мая 2016 г. № 119-ФЗ «Об особенностях предоставления гражданам земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности и расположенных на территориях субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» граждане желающие переехать, жить и работать на территории Дальневосточного федерального округа могут выбрать, оформить и бесплатно получить в пользование земельный участок площадью до 1 гектара на Дальнем Востоке.

Для Владивостокской агломерации данная программа создает предпосылки для формирования новых жилых районов и населённых пунктов, образуемых теми участками, которые собственники будут использовать в селитебных целях. Однако согласно Закону Приморского края от 05.12.2018 № 411-КЗ "О территориях Приморского края, в границах которых земельные участки не могут быть предоставлены в безвозмездное пользование" определяются территории, в которых земельные участки не могут быть предоставлены в безвозмездное пользование. К таким территориям относятся Владивостокский и Артемовский городские округа, территории перспективного развития Владивостока и Артема, при этом территория Надеждинского муниципального района доступна для получения земли.

Игорная зона «Приморье», находящаяся в пределах Владивостокской агломерации, была создана распоряжением Правительства РФ № 1213-р от 20 августа 2009 года «О создании на территории Артёмовского городского округа Приморского края игровой зоны Приморье». Создание игровой зоны сказывается на развитии агломерации, повышении ее имиджевых характеристик, привлечении туристического потока.

Игорная индустрия способствует развитию туристической и инфраструктуры, реализации инвестиционных проектов и созданию новых рабочих мест. Доходы игровой зоны за последние 6 лет составили более 21 млрд. рублей, налоговые отчисления за последние 10 лет (2013- 2023гг.) составили порядка 3,2 млрд рублей во все уровни бюджета РФ [3]. В настоящее время Гонконгская компания Asia-Invest Group реализует масштабный проект по строительству гостиничного номера с казино в игровой зоне «Приморье», данный проект оценивается в 2,5 млрд рублей [3]. Дальнейшее развитие игровой индустрии будет оказывать благотворное воздействие на развитие Владивостокской агломерации.

Согласно распоряжению правительства РФ от 29 декабря 2023 года №4073-р был утвержден долгосрочный план комплексного социально-экономического развития Владивостокской городской агломерации на период до 2030 года или так называемый мастер-план.

Мастер-план предполагает формирование агломерации Большой Владивосток по следующим принципам: полицентричность, развитие потенциальных отраслей экономики, многофункциональность зон. Предполагается, что агломерация будет включать Владивосток-центр агломерации, Артём - транспортно-логистический хаб, о.Русский - научный центр и центр по развитию туризма, ТОРы «Приморье» и «Большой камень» - промышленные площадки.

Мастер-планом предусматривается реализация ряда масштабных проектов, среди которых: строительство города-спутника, возведение второй очереди кампуса ДВФУ, создание на острове Русский инновационного научно-технологического центра. Развитие транспортной инфраструктуры – один важнейших вопросов, поднятых в мастер-плане, планируется строительство новых автодорог и развязок, появление легкого метро, что способствовало улучшению напряженной транспортной ситуации. Уделяется внимание и созданию комфортной городской среды, общественных пространств, задействование морского фасада города и создание благоустроенных набережных.

Всего в документе фигурирует 108 мероприятий для Владивостокского городского округа на 956 млрд рублей, из которых 353,6 млрд средства федерального бюджета, 107 млрд средства консолидированного бюджета Приморского края, 495,5 млрд из внебюджетных источников. Для Артемовского городского округа запланировано 26 мероприятий на 1,176 трлн рублей, в т.ч. 379,5 млрд федеральных рублей, 122,2 млрд. краевых, 674,6 млрд. внебюджетных [80].

В результате реализации мастер-плана Владивосток должен превратиться к 2030 г. в Федеральный центр с населением 900,6 тыс. чел., благодаря значительным инфраструктурным преобразованиям город должен стать одним из лучших в России.

Таким образом основными инструментами региональной политики выступают меры, осуществляемые в рамках распоряжений правительства, стратегических документов и государственных программ. Наиболее масштабными и влиятельными мерами на данный момент оказались решение о проведении саммита АТЭС во Владивостоке, проведение ВЭФ, создание территорий опережающего развития.

В виду заинтересованности государства в международном присутствии России в Азиатско-Тихоокеанском регионе, при так называемом повороте «на восток», формировании здесь развитой агломерации – центра международного сотрудничества. Одним из эффективных инструментов Региональной политики для ускоренного развития в можно предложить наделение Владивостокской агломерации статусом субъекта федерации, разграничив функции между Приморским краем и Владивостокской агломерацией. Тем самым Владивосток мог бы приобрести статус «Восточной столицы

России». Данная мера позволила бы привлечь дополнительное финансирование и повысила имидж города как в Российском, так и международном пространстве.

3.2 Региональная политика на уровне Дальнего Востока и Приморского края

Владивостокская агломерация имеет важное значение для Дальневосточного федерального округа, так как Владивосток является региональным и международным центром притяжения. Именно здесь проходят встречи с иностранными лидерами в рамках ВЭФ, принимаются важные решения для региона, а также сосредоточен значительный потенциал для развития.

Одним из наиболее значительных событий на уровне Дальневосточного федерального округа стал перенос его столицы из г. Хабаровск во Владивосток, согласно Указу Президента Российской Федерации от 13.12.2018 № 716 "О внесении изменения в перечень федеральных округов, утвержденный Указом Президента Российской Федерации от 13 мая 2000 г. № 849" [102].

Стоит учесть, что Владивосток уже давно де-факто являлся столицей Дальнего Востока, деловым и международным центром, а указ Президента юридически закрепил столичный статус за городом. Для города закрепление данного статуса означает возможность дополнительного финансирования из федерального бюджета, внимание властей и имиджевые характеристики.

Являясь столицей ДВФО и исторически сложившимся административным центром Приморского края, Владивосток юридически не являлся столицей Приморья. Лишь 01.01.2020г. вступил в силу региональный закон "О статусе административного центра Приморского края", принятый 27 ноября 2019 года, согласно которому Владивосток стал столицей Приморского края [32]. Данная мера позволила городу получать дополнительное финансирование из регионального бюджета на выполнение функций краевого административного центра в сумме 300 млн рублей ежегодно.

Одним из путей к формированию агломерации «Большой Владивосток» стало подписание соглашения между о создании Владивостокской агломерации в 2014г. В состав агломерации вошли Владивостокский и Артемовский городские округа, Надеждинский и Шкотовский муниципальные районы. Создание агломерации должно было способствовать проведению единой политики управления, скоординированной между муниципалитетами градостроительной политики и землепользования, а также развитию инфраструктуры. Однако из-за отсутствия у агломерации установленного федеральным законом правового статуса регулирование градостроительства и землепользования на ее территории не улучшилось: до сих пор на ее территории при размещении предприятий и использовании

земель и имеющейся инфраструктуры часто происходят конфликты интересов федеральных, региональных и муниципальных органов власти, а также бизнеса.

На уровне Приморского края владивостокская агломерация рассматривается как один из центров экономического роста. Согласно постановлению Администрации Приморского края от 29 июня 2018 года N 303-па "Об утверждении Плана социального развития центров экономического роста Приморского края» целью плана является ускоренное социально-экономическое развитие Приморского края, закрепление и привлечение населения на территорию Приморского края путем содействия развитию перспективных центров экономического роста Приморского края.

Для Владивостокской агломерации предусмотрена реализация следующих проектов: строительство контейнерного терминала, создание технопарка в сфере ИКТ, организация сборки двигателей, грузовиков, производства кормового белка, создание и развитие промышленной инфраструктуры, развитие туристско-рекреационного кластера, создание торгово-развлекательных и логистических комплексов, создание центра водных видов спорта на о. Русский, создание научно-образовательного комплекса на базе ДВФУ, застройка и развитие территории о. Русский, МТК "Приморье-1"[79]. Реализация данных проектов предполагается с использованием механизмов государственной поддержки, реализуемых на территории ДВФО и Владивостокской агломерации.

3.3 Особенности морского пространственного планирования в пределах Большого Владивостока

Морское пространственное планирование (МПП) — относительно новый вид планирования пространственной организации крупных регионов и территориальных единиц меньшего масштаба, в том числе, прибрежных городов и городских агломераций с вовлечением в их зону хозяйственной деятельности прилегающих морских акваторий. Сложилось данное направление исследований в 1980-е годы. Пространственное региональное планирование в предыдущие периоды осуществлялось в основном в пределах тех или иных районов, территорий. Процедуры планирования для морских акваторий либо не проводились, либо осуществлялись в упрощенной форме. Так, выделялись некоторые обобщенные морские зоны с определенными предпосылками либо ограничениями для хозяйственной деятельности или для определенного использования, например для марикультуры, рекреации, направлений судоходства и т. п.

За рубежом морское пространственное планирование развивается с 1980-х годов в рамках Комплексного управления прибрежными зонами (КУПЗ), обозначаемого как Integrated Coastal Area and River Basin Management (ICARM), или крупными экосистемами

(Parageorgiou, 2016). «Подобные методы управления разрабатывались и использовались в Западной Европе, Восточной Азии (Японии, Китае, Южной Корее, Вьетнаме, Таиланде) и других странах, однако в теоретическом отношении мало отличались от территориальных» (Бакланов, 2018).

К настоящему времени МПП эволюционировало в достаточно самостоятельное и самобытное направление территориального планирования, которое занимается разработкой вопросов территориальной организации и функционирования в качестве участков хозяйственного использования комплексов морских акваторий и прибрежных территорий, которые их использование осуществляют. В рамках МПП в настоящее время решаются следующие практические задачи:

- оценка природно-ресурсного потенциала в отдельных прибрежно-морских сегментах;
- разномасштабное функциональное зонирование прибрежно-морских территорий и акваторий с установлением приоритетных и допустимых типов природопользования в пределах выделенных сегментов;
 - функциональное зонирование 200-мильной морской экономической зоны;
 - разработка и оценка вариантов формирования аква-территориальных хозяйственных структур в отдельных прибрежно-морских сегментах;
 - геоинформационное моделирование формирования и перестройки пространственных структур природопользования и пространственных аква-территориальных хозяйственных структур в целом (Domínguez-Tejo, 2016).

Применительно к Большому Владивостоку, как к приморской территории с многообразным использованием акваторий морское территориальное планирование включает:

- проектирование использования акватории для функционирования и развития транспортного комплекса (в том числе с учетом функционирования свободного порта и деятельности территорий опережающего развития и особых экономических зон как в самой агломерации, так и в Большом Камне);
 - планирование в целях развития рекреации и туризма различных направлений;
 - проектирование деятельности в интересах рыболовства;
 - проектирование в интересах наземного строительства, в том числе, развития сети коммуникаций наземного транспорта по морским побережьям и через акватории заливов Муравьева-Амурского и Уссурийского;
 - проектирование в интересах обеспечения задач охраны природы и сохранения морских ресурсов.

При этом, указанные частные задачи должны быть увязаны и согласованы в рамках единого комплекса создания и развития территориальных хозяйственных комплексов морской акватории и прибрежных территорий агломерации.

В рамках МТП Владивостокской агломерации в настоящее время одним из важнейших вопросов представляется проведение функционального зонирования акватории и прибрежных территорий с выделением зон: водного и наземного транспорта, логистических, добычи морских ресурсов, рекреационных и природоохранных.

Заключение

Выполненное исследование позволило сделать следующие выводы.

1. В научной литературе теоретико-методические аспекты темы ВКР достаточно изучены и разработаны. Под региональной политикой принято понимать деятельность Государства по управлению экономическим, социальным и политическим развитием страны в пространственном и региональном аспектах отражающая баланс интересов государства и составляющих его регионов, а также отдельных регионов при взаимодействии между собой.

2. Доказано, что экономика Владивостокской агломерации характеризуется устойчивым экономическим ростом и имеет диверсифицированную структуру.

3. Демографическая проблема является одной из наибольших в развитии агломерации, так как наблюдается процесс сокращения населения, а также демографическое старение.

4. Было выявлено, что наиболее приоритетным является «северный» вариант пространственного развития агломерации.

5. Доказано, что инструменты региональной политики оказывают значительное воздействие на развитие Владивостокской агломерации. Наиболее масштабными и влиятельными оказались инструменты Региональной политики федерального уровня, такие как проведение саммита АТЭС, создание территорий опережающего развития и тд.

6. Рекомендуются дальнейшая реализация и внедрение мер региональной политики по отношению к Владивостокской агломерации, что будет способствовать ее развитию и превращению один из передовых центров Российского присутствия в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Список литературы

1. Авдеев А.Ю. Владивосток — Восточная столица России: проблемы и решения // Сайт Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://council.gov.ru/media/files/AYCXTX9WkAjR50bgk1nGRD8FgvvEbXP3.pdf>
2. Авдеев Ю.А. Владивостокская агломерация: проблемы и варианты ее развития // Ю.А. АВДЕЕВ // Тihookeanskaia geografiia. - 2021. № 1 (5). - 21-30.
3. Азия Инвест Групп [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://asiainvest.group/>
4. Азорин М. Ю. РАЗВИТИЕ ИНСТИТУТА ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ В РАМКАХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С МЕХАНИЗМАМИ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ // Вестник БГУ. Экономика и менеджмент. 2023. №3. - с. 3-12
5. Алаев Э.Б. Социально-экономическая география: Понятийнотерминологический словарь / Э.Б. Алаев. М.: Мысль, 1983. 350 с
6. Аникеев, В. В. Территориальное развитие города Владивосток и его агломерации / В. В. Аникеев // Тихоокеанская география. – 2023. – № 2(14). – С. 23-36. – DOI 10.35735/26870509_2023_14_2. – EDN RNOYJK.
7. Антонов, Е. В. Исследования городской системы и агломераций в России / Е. В. Антонов, Н. К. Куричев, А. И. Трейвиш // Известия Российской академии наук. Серия географическая. – 2022. – Т. 86, № 3. – С. 310-331. – DOI 10.31857/S2587556622030037. – EDN YMBNVH.
8. Антонов, Е. В. Крупнейшие городские агломерации и формы расселения наагломерационного уровня в России / Е. В. Антонов, А. Г. Махрова // Известия Российской академии наук. Серия географическая. – 2019. – № 4. – С. 31-45. – DOI 10.31857/S2587-55662019431-45. – EDN DTUQEB.
9. Артоболевский С.С. РЕГИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА: СОЦИАЛЬНАЯ КОМПЕНСАЦИЯ ИЛИ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://doi.org/10.15356/0373-2444-2013-1-14-21>
10. База данных «Показатели муниципальных образований» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Munst.htm>
11. Бакланов П. Я. Морское пространственное планирование: теоретические аспекты // Балт. Рег.. 2018. №2. - с. 76 – 85

12. Бакланов П. Я., Авдеев Ю. А., Романов М. Т. Новый этап в развитии г. Владивостока и его агломерации // Территория новых возможностей. 2017. №3 (38). - с. 27 – 46
13. Бакланов П. Я., Романов М. Т. Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2050 г. // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2013. №2 (63). - с. 19 – 38
14. Бакланов П.Я. Большое дальневосточное транспортно-экономическое кольцо: структура и функции в пространственном развитии региона / П. Я. Бакланов, А. В. Мошков, Г. Г. Ткаченко, В. Г. Шведов // Вестник Московского университета. Серия 5: География. – 2023. – Т. 78, № 2. – С. 73-88. – DOI 10.55959/MSU0579-9414.5.78.2.7. – EDN OSVRZP.
15. Бакланов, П. Я. Городская агломерация как интегральная урбанизированная геосистема / П. Я. Бакланов, А. В. Мошков // Тихоокеанская география. – 2022. – № 4(12). – С. 29-37. – DOI 10.35735/26870509_2022_12_3. – EDN QYKNEU.
16. Бакланов, П. Я. Поселение - как целостный объект географических исследований и территориального управления / П. Я. Бакланов // Муниципальные образования регионов России: проблемы исследования, развития и управления : Материалы V всероссийской межведомственной научно-практической конференции с международным участием, Воронеж, 10–12 ноября 2022 года / Под общей редакцией Р.Е. Рогозиной. – Воронеж: Цифровая полиграфия, 2022. – С. 31-34. – EDN MJSCZK.
17. Бакланов, П. Я. Потенциал развития поселения: понятие, содержание, структура / П. Я. Бакланов // Региональные исследования. – 2022. – № 4(78). – С. 4-13. – DOI 10.5922/1994-5280-2022-4-1. – EDN GKNNRL.
18. Бакланов, П. Я. Структурные особенности и потенциал развития приграничных и трансграничных районов: теоретические аспекты / П. Я. Бакланов // Политическая география: Современная российская школа: : Хрестоматия. – Москва : Общество с ограниченной ответственностью Издательство "Аспект Пресс", 2022. – С. 364-373. – EDN RIUUDA
19. Блануца В. И. ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИХ ТЕРРИТОРИЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ // Вестник Пермского университета. Серия: Политология. 2020. №4 — с. 27 – 38
20. Большой Владивосток. Концепция экономического развития Южного Приморья. Владивосток, 1993. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://gorsovet1990.ru/deyatelnost/resheniya-prezidiuma-i/>

21. Бурлаков В. А., Вороненко А. К.а, Кирбитова С. В., Лобода О. В., Паначева А. С., Самойленко П. Ю., Смирнов С. М., Хузиятов Т. Д. 30 ЛЕТ ОТКРЫТОГО СТАТУСА ВЛАДИВОСТОКА: ТРЕНДЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2022. №4 (63). - с. 43 - 55
22. В САР на острове Русском зарегистрировались 77 компаний [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.eastrussia.ru/news/v-sar-na-ostrove-russkom-zaregistrirovalis-77-kompaniy-/#:~:text=%D0%A7%>
23. Власти Приморья показали план нового города Спутник[Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/61497db79a7947d86f2b92cb>
24. Волгин А. В. Евдокимов М. Ю., Крылов П. М., Лаптев А. А. К ВОПРОСУ ПРИМЕНИМОСТИ В РОССИИ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА РЕГУЛИРОВАНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ // Огарёв-Online. 2022. №2 (171). - с. 4
25. Генеральный план Артемовского городского округа [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://artemokrug.gosuslugi.ru/deyatelnost/napravleniya-deyatelnosti/gradostroitelstvo/>
26. Генеральный план Владивостокского городского округа Приморского края [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.vlc.ru/city-environment/gradostroitelstvo-/architecture-vlc/architecture-general-plan/>
27. Гетманцев К. В. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К РАССМОТРЕНИЮ СУЩНОСТИ И СВОЙСТВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА РЕГИОНА // РСЭУ. 2020. №4 (51). - с. 8 - 17.
28. Готовцев Д. П. Отечественный и зарубежный опыт развития городских агломераций // Наука, техника и образование. - 2018. - № 5 (46). - С. 90-92.
29. Демьяненко А.Н. Еще раз о реализованной академической программе фундаментальных исследований пространственного развития России//Российский экономический журнал. 2016. № 2. С. 66-87.
30. Демьяненко, А. Н. Особенности формирования городского пространства Хабаровской агломерации / А. Н. Демьяненко // Тихоокеанская география. – 2021. – № 3(7). – С. 51-63. – DOI 10.35735/26870509_2021_7_51. – EDN TLGZJC.
31. Демьяненко, А. Н. Особенности формирования городского пространства Хабаровской агломерации / А. Н. Демьяненко // Тихоокеанская география. – 2021. – № 3(7). – С. 51-63. – DOI 10.35735/26870509_2021_7_51. – EDN TLGZJC.

32. Закон Приморского края от 02.12.2019 № 632-КЗ "О статусе административного центра Приморского края" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/document/2500201912030002>
33. Закон Приморского края от 05.12.2018 № 411-КЗ "О территориях Приморского края, в границах которых земельные участки не могут быть предоставлены в безвозмездное пользование" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/document/2500201812100001>
34. Зубаревич Н.В. Региональное развитие и региональная политика в России // ЭКО. 2014. №4 (478). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/regionalnoe-razvitiye-i-regionalnaya-politika-v-rossii>: 16.12.2023).
35. Зубаревич Н.В. Стратегия пространственного развития: приоритеты и инструменты. Вопросы экономики. 2019;(1):135-145. <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2019-1-135-145>
36. Инвесторы готовы вложить в создание города Спутника близ Владивостока 1 трлн рублей [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://erdc.ru/news/investory-gotovy-vlozhit-v-sozdanie-goroda-sputnika-bliz-vladivostoka-1-trln-rublej-podrobnee-https/>
37. Ициксон А.И. Тенденции развития информационной инфраструктуры на Дальнем Востоке России // Пространственная экономика. 2018. № 4. С. 162-171. DOI: 10.14530/se.2018.4.162-171
38. Кабакова, С. И. Инновационные аспекты развития расселения: формирование городских агломераций и мегалополисов / С. И. Кабакова, Е. Н. Перцик // . – 2012. – № 1. – С. 2-6. – EDN QEUMUV.
39. Кириллов, П. Л. Опыт типологии региональных систем городского расселения России / П. Л. Кириллов, А. Г. Махрова // Региональные исследования. – 2020. – № 1(67). – С. 4-15. – DOI 10.5922/1994-5280-2020-1-1. – EDN XZCVAG.
40. Колбина Е.О., Найден С.Н. Эволюция процессов урбанизации на Дальнем Востоке России // Пространственная экономика. 2013. № 4 С. 44-69. DOI: 10.14530/se.2013.4.044-069
41. Колясников В. А. Развитие понятия «Городская агломерация» // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. 2015. №2. - с.10 – 15
42. Кононенко М.Р., Шилин М.Б. Стратегии планирования в комплексном управлении прибрежной зоной. — СПб.: РГГМУ, 2003. — 151 с.
43. 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.

44. Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://erdc.ru/>

45. Корпорация развития Приморского края [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cdprim.ru/>

46. Крупнейшие городские агломерации мира // Сайт «Всемирная география» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://worldgeo.ru/lists/?id=17>

47. Кузнецова Ольга Владимировна Москва как объект федеральной региональной политики [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/moskva-kak-obekt-federalnoy-regionalnoy-politiki>

48. Кузнецова Ольга Владимировна СТАНОВЛЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ГОРОДСКОЙ ПОЛИТИКИ В РОССИИ В КОНТЕКСТЕ ЕВРОПЕЙСКОГО ОПЫТА [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/stanovlenie-natsionalnoy-gorodskoy-politiki-v-rossii-v-kontekste-evropeyskogo-opyta>

49. Кукина И. В. Регламенты «Свободного развития» урбанизированных территорий в планируемом создании агломераций в зарубежных странах // Academia. Архитектура и строительство. 2011. №3. - с. 81 – 85

50. Кутелева Анна Вячеславовна, Сальникова Полина Олеговна, Чернилевская Клавдия Евгеньевна, Шевчук Егор Игоревич Свободный порт Владивосток: тенденции и перспективы развития // Россия и АТР. 2021. №1. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/svobodnyy-port-vladivostok-tendentsii-i-perspektivy-razvitiya>

51. Лаппо Г. М. Развитие городских агломераций в СССР. – М.: Наука, 1978. – 152 с

52. Лачининский, С. С. Возможность использования современных методов и данных для исследования пространственной структуры Санкт-Петербургской агломерации / С. С. Лачининский, И. А. Логвинов, И. С. Сорокин // Известия Русского географического общества. – 2023. – Т. 155, № 1. – С. 43-58. – DOI 10.31857/S0869607123010044. – EDN ISAKMQ.

53. Лачининский, С. С. Оценка спрала городских территорий Санкт-Петербурга на основе спутниковых изображений Landsat / С. С. Лачининский, И. А. Логвинов, В. А. Васильева // Вестник Санкт-Петербургского университета. Науки о Земле. – 2023. – Т. 68, № 3. – С. 471-489. – DOI 10.21638/spbu07.2023.303. – EDN UIJZID.

54. Лачининский, С. С. Пространственная структура и особенности развития поселений Санкт-Петербургской агломерации / С. С. Лачининский, И. С. Сорокин //

Балтийский регион. – 2021. – Т. 13, № 1. – С. 48-69. – DOI 10.5922/2079-8555-2021-1-3. – EDN MBXNNP.

55. Лачининский, С. С. Трансформация системы расселения Санкт-Петербургской агломерации в 2010-2020-е гг / С. С. Лачининский, И. С. Сорокин, Н. В. Максимович // Географический вестник. – 2023. – № 3(66). – С. 41-53. – DOI 10.17072/2079-7877-2023-3-41-53. – EDN XACMJE.

56. Ле-Корбюзье Ш. Э. Три формы расселения. Афинская хартия. М.: Стройиздат, 1976. 135 с.

57. Лексин В. Н. Города власти: административные центры России // Мир России. Социология. Этнология. – 2009. – №1. [Электронный ресурс] – <https://cyberleninka.ru/article/n/goroda-vlasti-administrativnyye-tsentry-rossii>.

58. Лола А. М., Лола У. А. От генплана к стратегическому программному развитию города и его агломерации // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. 2017. №2 (33). - с. 19 – 24

59. Любовный В.Я. Городские агломерации России: от стихийного к целенаправленному развитию // Муниципалитет: экономика и управление. 2015. №1 (10). - с. 5-16

60. Массовые облавы на мигрантов готовят в Приморье: работодателям пообещали проблемы [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://news.mail.ru/society/58801611/>

61. Мастер-план Владивостока. ЧАСТЬ II [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://rtda.su/blog-single-vladivostok-2.html>

62. Мастер-план Владивостокской агломерации [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.vlc.ru/event/news/75464/>

63. Методические рекомендации по разработке долгосрочных планов социально-экономического развития крупных и крупнейших городских агломераций [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe_razvitie/strategicheskoe_planirovanie_prostranstvennogo_razvitiya/strategiya_prostranstvennogo_razvitiya_rossiyskoy_federacii_na_period_do_2025_goda/metodicheskie_rekomendacii_po_razrabotke_dolgosrochnyh_planov_s_ocialno_ekonomicheskogo_razvitiya_krupnyh_i_krupneyshih_gorodskih_aglomeracij.html

64. Министерство строительства Приморского края [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/town-planning/>

65. Минэкономразвития разработан пакет законопроектов о развитии городских агломераций и межмуниципального сотрудничества // Сайт Министерства экономического

развития РФ. [Электронный ресурс]. Режим доступа:
https://www.economy.gov.ru/material/news/minekonomrazvitiya_razrabotalo_paket_zakonoproektov_o_razvitiigorodskih_aglomeracij_i_mezhmunicipalnogo_sotrudnichestva.html?ysclid=lhs5sx4n48878148426

66. Мищенко, В. В. Городские агломерации: формирование и перспективы развития (на примере Барнаульской агломерации) / В. В. Мищенко, И. В. Мищенко // . – 2015. – Т. 8, № 5. – С. 68-79. – EDN UXKDZX.

67. Мошков А.В. Формирование сетевых структур на территориях опережающего социально-экономического развития юга Дальнего Востока России // География: развитие науки и образования. Коллективная монография по материалам междунар. науч.-практ. конф., г. Санкт-Петербург, 20-23 апреля 2017 г. / отв. ред. В.П. Соломин, В.А. Румянцев, Д.А. Субетто, Н.В. Ловелиус. СПб.: Изд-во РГПУ им. А. И. Герцена, 2017. С. 56–60

68. Мошков, А. В. Инфраструктурные зоны хозяйственного развития Дальневосточного федерального округа России / А. В. Мошков // Тихоокеанская География – 2020. – № 2(2). – С. 28-39. – DOI 10.35735/tig.2020.2.2.003. – EDN BWBLGC.

69. Нефедова, Т. Г. Поляризация социально-экономического пространства современной России: причины, направления и последствия / Т. Г. Нефедова, В. Н. Стрелецкий, А. И. Трейвиш // Вестник Российской академии наук. – 2022. – Т. 92, № 6. – С. 551-563. – DOI 10.31857/S0869587322060093. – EDN CDTMTR.

70. Об утверждении Стратегии пространственного развития до 2025 года: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 13 февр. 2019 г. № 207-р». // Официальный сайт Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/UVAIqUtT08o60RktoOXl22JjAe7irNxc.pdf> .

71. Основные показатели жилищного строительства [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://наш.дом.рф/аналитика/показатели_жилищного_строительства

72. Официальный сайт администрации города Владивосток [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.vlc.ru/>

73. Перспективный план развития ТОР «Приморье» [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://erdc.ru/upload/ППР_ТОР_Приморье_актуализация_2023.pdf

74. Перцик Е. Н., Кабакова С. И. Региональная политика Китая и свободные экономические зоны // Инновации и инвестиции. 2016. №2. - с. 84 – 89

75. Перцик Е.Н. Крупные городские агломерации: развитие, проблемы проектирования // Проблемы развития агломераций России. М.: КРАСАНД, 2009. С. 34–46.

76. Полян П. М. Методика выделения и анализа опорного каркаса расселения. – М., 1988. – 220 с.
77. Постановление Администрации Приморского края от 12.02.2018 года № 61-па «О внесении изменений в генеральный план Владивостокского городского округа Приморского края» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.vlc.ru/city-environment/gradostroitelstvo-/architecture-vlc/architecture-general-plan/?ysclid=lwno4nkbl8978557967>
78. Постановление Администрации Приморского края от 28.12.2018 № 668-па "Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Приморского края до 2030 года» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/550322279>
79. Постановление Администрации Приморского края от 29.06.2018 № 303-па "Об утверждении Плана социального развития центров экономического роста Приморского края" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/document/2500201807020002>
80. Постановление Правительства Российской Федерации от 27.05.2023 № 826 "О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202305300053?index=1>
81. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29.12.2023 № 4073-р" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202401090009>
82. Распоряжение Правительства РФ от 20.08.2009 N 1213-р «О создании игровой зоны "Приморье" на территории Артемовского городского округа Приморского края» [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_92632/
83. Регионы России. Основные социально-экономические показатели городов. 2019 [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики. – Режим доступа: 66 <https://www.gks.ru/storage/mediabank/reg-gor19.pdf>.
84. Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации – 2019 г. [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики. – Режим доступа: https://gks.ru/bgd/regl/b19_14s/Main.htm
85. Регионы России. Социально-экономические показатели [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204>
86. Резиденты СПВ вложили в экономику Приморья и других регионов ДФО 262 млрд рублей [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://primamedia.ru/news/1260073/>

87. Рейтинг городов мира по уровню глобализации по версии Kearny // Гуманитарный портал [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://gtmarket.ru/ratings/global-cities-index>
88. Рябина Л.И. Оценка привлекательности городской среды региональных столиц Дальнего Востока для экономически активного населения // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. География. Геология. – Том 3 (69). – №3- 2. – 2017. – С.139–152
89. Рябина Л.И., Волкова Д.И. Сравнительный анализ привлекательности и устойчивого развития региональных центров Дальнего Востока // Геосистемы в Северо-Восточной Азии. Типы, современное состояние и перспективы развития: Материалы Всероссийской научно-практ. конф. - Владивосток: ФГБУН ТИГ ДВО РАН, 2018. – С.392-399
90. Савченко, А. Б. Дальний Восток России: традиционные пути пространственного развития и их современная трансформация / А. Б. Савченко, Т. Л. Бородин, А. И. Трейвиш // Пространственная экономика. – 2023. – Т. 19, № 2. – С. 28-46. – DOI 10.14530/se.2023.2.028-046. – EDN KRASUF.
91. Семенцов С. В., Акулова Н. А. Основание Санкт-Петербургской агломерации при Петре I в 1703-1724 гг // Вестник ТГАСУ. 2018. №6. - с. 46 – 65
92. Сжимающиеся города в России в постсоветский период / П. Л. Кириллов, А. Г. Махрова, М. О. Балабан, Л. Гао // Региональные исследования. – 2023. – № 1(79). – С. 4-18. – DOI 10.5922/1994-5280-2023-1-1. – EDN TRNSYL.
93. Сидоренко О.В. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СЕЛЕКТИВНОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ ГОСУДАРСТВА // Вестник Хабаровского государственного университета экономики и права. 2020. №3 (104). - с. 42 – 48
94. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/UVA1qUtT08o60RktoOX122JjAe7irNxc.pdf>
95. Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2025 года. Утв. Законом Приморского края 20.10.2008 № 324-КЗ.
96. Сухинин С. А. Эволюция пространственной структуры городской системы расселения приморских зон Европейской России // Вестник РУДН. Серия: Экономика. 2018. №4. - с. 653 – 661
97. Счетная палата: подготовка к саммиту АТЭС обошлась в 680 млрд рублей [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://feature-912-menus-forbes->

canary.branch.forbes.ru/news/83908-finansirovanie-podgotovki-k-sammitu-ates-v-46-raza-prevysilo-plan-dostignuv-679-mlrd-rubl

98. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://25.rosstat.gov.ru/>

99. ТОП "Надеждинская" в Приморье за пять лет привлекла более 50 млрд рублей инвестиций [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/8809503>

100. Транспортная компания FESCO [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.fesco.ru/ru/press-center/news/vmtp-obrabotal-rekordnye-pochti-860-tysyach-teu-po-itogam-2023-goda/>

101. Указ Президента Российской Федерации от 03.06.1996 г. № 803 «Об Основных положениях региональной политики в Российской Федерации» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/9452>

102. Указ Президента Российской Федерации от 13.12.2018 № 716 "О внесении изменения в перечень федеральных округов, утвержденный Указом Президента Российской Федерации от 13 мая 2000 г. № 849" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201812130036>

103. Указ Президента Российской Федерации от 19.05.2015 № 250 "О Восточном экономическом форуме" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001201505200007>

104. Указ Президента РФ от 13 мая 2000 г. N 849 "О полномочном представителе Президента Российской Федерации в федеральном округе" (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://base.garant.ru/12119586/>

105. Указ Президента РФ от 16 января 2017 г. N 13 "Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://constitution.garant.ru/act/federative/71587690/>

106. Федеральный закон "О свободном порте Владивосток" от 13.07.2015 N 212-ФЗ [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/

107.

108. Федеральный закон "О специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края" от 03.08.2018 N 291-ФЗ [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304082/

109. Федеральный закон "О территориях опережающего развития в Российской Федерации" от 29.12.2014 N 473-ФЗ [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172962/

110. Федеральный закон "Об организации проведения встречи глав государств и правительств стран - участников форума "Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество" в 2012 году, о развитии города Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 08.05.2009 N 93-ФЗ [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_87624/

111. Федеральный закон "Об особенностях предоставления гражданам земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности и расположенных в Арктической зоне Российской Федерации и на других территориях Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 01.05.2016 N 119-ФЗ [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_197427/

112. Чистобаев А. И., Федулова С. И. Пространственное планирование как инструмент региональной политики России [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/prostranstvennoe-planirovanie-kak-instrument-regionalnoy-politiki-rossii>

113. Экономический мониторинг города Владивостока, характеризующий состояние и динамику развития экономической, социальной и иных сфер жизнедеятельности [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.vlc.ru/economy/state-economy-section/1372/>

На иностранных языках:

114. Bennett R. J. (ed.) Environment and Planning, Vol. 3, Chapter 1, 'Reflections on «Government and Policy»' London, Sage, 2012.540 pp

115. Blair J.P., Carroll M.C. Local Economic Development: Analysis, Practices, and Globalization. London, Sage, 2008. – 328 p

116. Domínguez-Tejo E., Metternicht G., Johnston E., Hedge L. Marine Spatial Planning Advancing the Ecosystem-Based Approach to Coastal Zone Management: A review // Marine Policy. 2016. № 72. P. 115—130.

117. Fang, Chuanglin & Yu, Danlin. (2017). Urban agglomeration: An evolving concept of an emerging phenomenon. *Landscape and Urban Planning*. 162. 126-136. 10.1016/j.landurbplan.2017.02.014.

118. Niu, Fang-Qu & Yang, Xinyu & Wang, Fang. (2020). Urban Agglomeration Formation and Its Spatiotemporal Expansion Process in China: From the Perspective of Industrial Evolution. *Chinese Geographical Science*. 30. 10.1007/s11769-020-1094-3. Policy" London, Sage, 2012. – 540 p.

119. Papageorgiou M. Coastal and Marine tourism: A Challenging Factor in Marine Spatial Planning // *Ocean and Coastal Management*. 2016. № 129. P. 44—48.