



ДУМА ГОРОДА ВЛАДИВОСТОКА

Р Е Ш Е Н И Е

08.07.2011

№ 728

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

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

РЕШИЛА:

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

Председатель Думы

В.М. Розов

Стратегия и стратегический план развития Владивостока до 2020 года

1. ОСНОВНЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗРАБОТКИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ВЛАДИВОСТОКА

1.1. Исторические ориентиры разработки стратегии

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Город – порт. Строительство коммерческого порта началось в 1896 г. и через три года к его стенке уже могли швартоваться крупные морские суда. В это же время на территории военного порта строится крупный сухой док. Это повысило престиж Владивостока как порта, и он вошел в число пяти крупнейших портов России.

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

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

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

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

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

Период гражданской войны (1917-1922 гг.). За четыре года после Октябрьской революции и последующей интервенции, городское хозяйство Владивостока было почти полностью разрушено и разграблено. Из владивостокского порта было похищено более 1,5 млн. тонн казенных грузов. За границу был угнан весь военный и торговый флот, с территории Военного порта (Дальзавод) было вывезено более 600 станков и 50 тысяч тонн заводского оборудования. В городе не работала электростанция, не ходили трамваи, не действовали промышленные предприятия, не осуществлялось железнодорожное сообщение. Город покинуло более 20 тыс. жителей, население города сократилось до 106 тыс. человек.

Советский период (1922-1992 гг.). Далее (после 1922 г.) был восстановительный период, который продолжался три года. В 1925 г. удалось восстановить довоенный уровень грузооборота порта. Годом ранее порт принял 388, а в 1925 г. – более 400 иностранных торговых судов. К 1926 г. было восстановлено железнодорожное сообщение, грузовое и пассажирское, в том числе международная экспрессная линия Владивосток-Париж. В 1927 году население Владивостока составило 110 тыс. чел., к 1935 г. население возросло до 217 тыс. чел.

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

Двадцатипятилетний период с 1960 по 1985 гг. – это время больших количественных и качественных изменений в жизни Владивостока. За это время построено более 8 млн. кв. м жилья или около 90 тыс. новых квартир для горожан. К середине 80-х годов XX столетия Владивосток стал самым крупным и самым развитым городом Дальнего Востока, его культурным, научным и промышленным центром.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В основу разработки Стратегии положены следующие взаимодополняющие подходы:

1. Освоение ресурсов макрорегиона на следующих принципах:

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

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

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

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

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

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

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

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

Ключевые возможности в этом направлении:

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

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

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

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

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

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

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

Опорные зоны развития формируют 4 пояса:

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

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

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

– пояс дикой природы – формирующий среду сохранения естественного пространства.

Сопутствующими факторами реализации каркасно-кластерного подхода являются:

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

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

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

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

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

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

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

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

При этом должно стимулироваться смещение занятости населения в следующие сферы:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Стратегия направлена на:

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

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

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

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

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

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

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

Основными задачами развития Приморского края являются:

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

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

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

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

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

Ролью Владивостока, вытекающей из стратегии развития Приморья, является:

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

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

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

2. СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ВЛАДИВОСТОКА ДО 2020 ГОДА

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

2.1. Инерционный сценарий

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

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

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

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

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

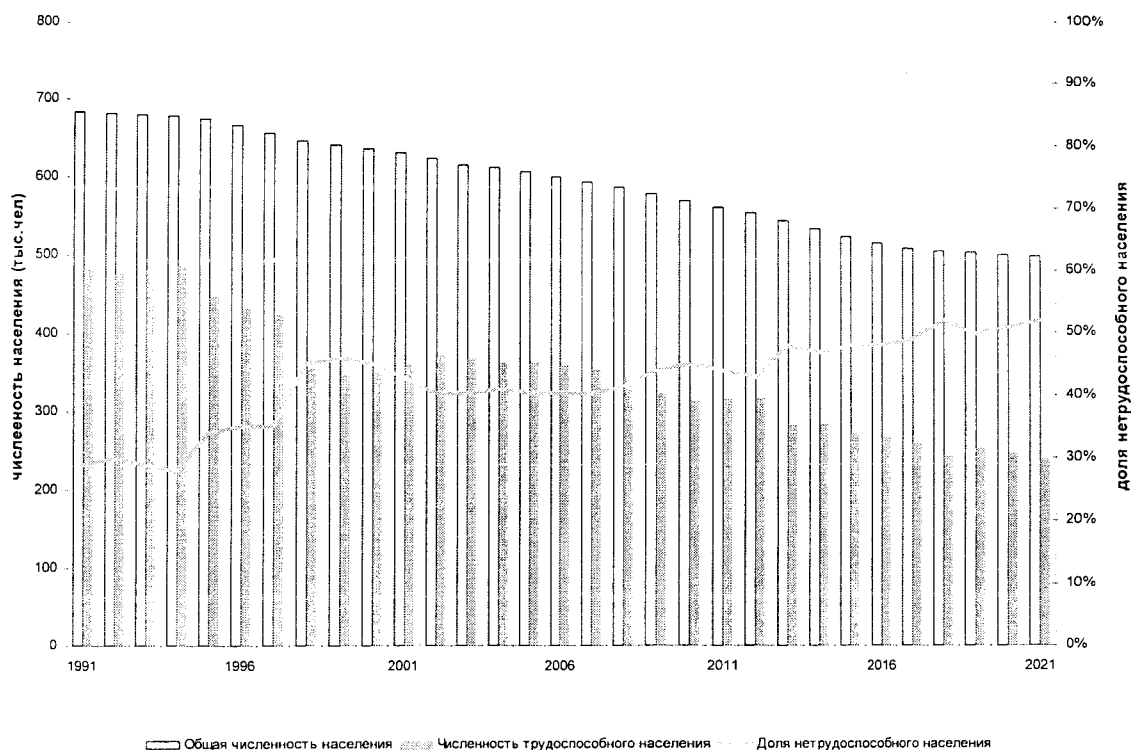


Рис. 1 Динамика структуры и численности населения Владивостока (при условии отсутствия активной политики сбережения народонаселения), тыс. чел.

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

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

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

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

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

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

2.2. Реалистичный сценарий

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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