



**АДМИНИСТРАЦИЯ
ГОРОДА ВЛАДИВОСТОКА**

Океанский пр., д.20, г.Владивосток, 690091
Телефон: 22-42-18, 26-92-82
Факс: 22-42-18. E-mail: adminvlc@vlc.ru

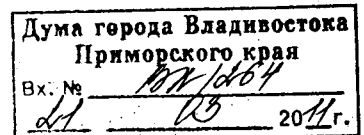
Председателю Думы
города Владивостока

В.М.Розову

18.03.2011 № 1-3/945

На № _____ от _____

Об стратегии развития г. Владивостока



Уважаемый Валерий Михайлович!

В соответствии с пунктом 11 статьи 40 Регламента Думы города Владивостока направляю Вам измененный текст проекта решения Думы города Владивостока «Об утверждении Стратегии и стратегического плана развития города Владивостока до 2020 года».

Приложение:

1. Проект решения Думы города Владивостока «Об утверждении Стратегии и стратегического плана развития города Владивостока до 2020 года»: на 59 л. в 1 экз.
2. Пояснительная записка к проекту решения Думы города Владивостока «Об утверждении Стратегии и стратегического плана развития города Владивостока до 2020 года»: на 1 л. в 1 экз.
3. Финансово-экономическое обоснование к проекту решения Думы города Владивостока «Об утверждении Стратегии и стратегического плана развития города Владивостока до 2020 года»: на 1 л. в 1 экз.

Заместитель главы администрации

Е.Ю.Майорова
61 43 35

Соответствует электронному документу на 1 листах, лист № 1, подписанном: Н.В.Зубова
18.03.2011 в 14:44 мин.
электронной цифровой подписью должностного лица
Заместитель главы администрации
(наименование должности)
Зубова Н.В.
(фамилия И.О.)
Сверку соответствия документов произвел:
Майорова Е.Ю.
(наименование должности)
Майорова Е.Ю.
(подпись)
18.03.2011 г. 14:40 М1144

ПРИЛОЖЕНИЕ
к постановлению главы
города Владивостока
от 17 января 2011 г. № 14

Проект подготовлен
главой города
Владивостока

ДУМА ГОРОДА ВЛАДИВОСТОКА

РЕШЕНИЕ

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 (приложение).
2. Контроль за исполнением данного решения возложить на комитет по экономической политике и муниципальной собственности Думы города Владивостока (Ломакина М.А.).
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 Посыет. 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, других 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.

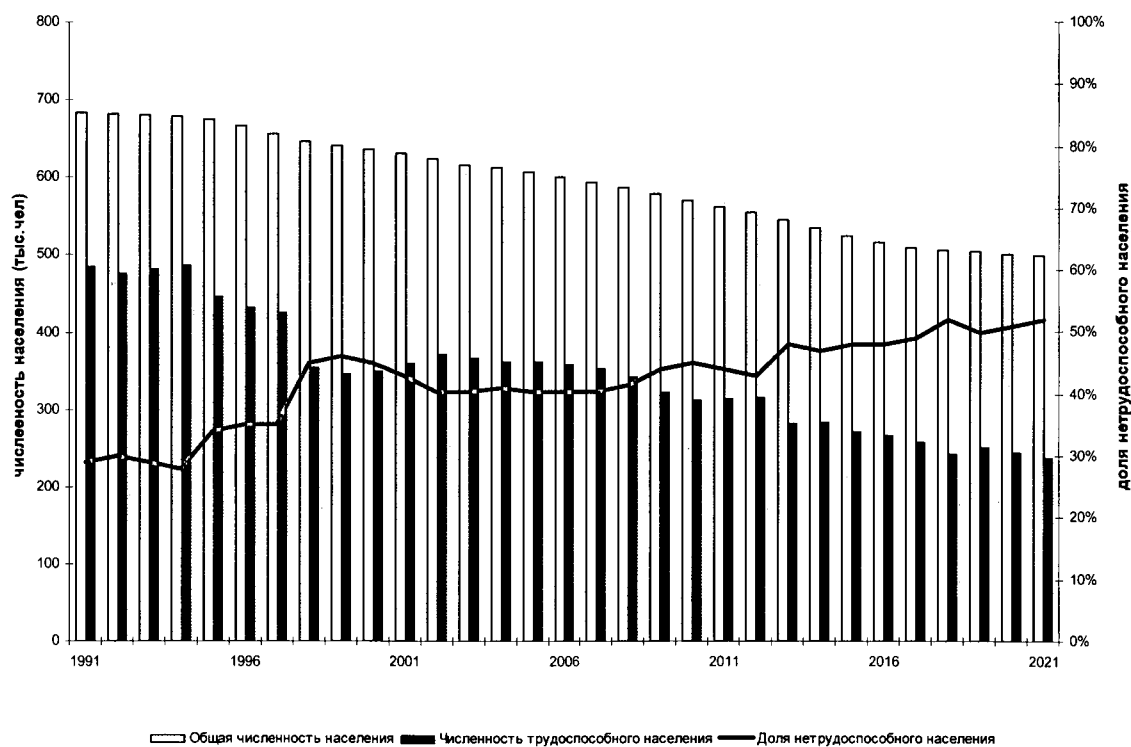


Рис. 1 Динамика структуры и численности населения Владивостока (при условии отсутствия активной политики сбережения народонаселения), тыс. чел.

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 сохранят 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 большого развития. Возможное создание современных производств сложных видов технологического оборудования, комплектующих изделий и бытовой техники по типу совместных предприятий будет иметь единичный характер и не станет массовым явлением.

Помимо промышленности влияние на развитие города Владивостока сохранят предприятия железнодорожного транспорта. Активизация торговли и рост мобильности населения будут способствовать дальнейшему развитию владивостокского железнодорожного узла. Основные инвестиции здесь будут вкладываться со стороны Дальневосточной железной дороги (ДВЖД) – филиала ОАО «Российские железные дороги». Значимым фактором развития транспортной системы Владивостока будет также функционирование международного аэропорта. Сценарная предпосылка о пассивности управления скажется на удлинении сроков реализации проектов развития автодорожной инфраструктуры, которые необходимы для увеличения автомобильных перевозок. Транспортные функции в отсутствие необходимой координации и концентрации в рамках транспортно-логистических комплексов останутся в значительной мере "в тени" и не станут точкой роста городской экономики.

При развитии событий по реалистичному сценарию сохранятся темпы развития сферы услуг. Причем темпы ее роста будут более высокими, чем в отраслях материального производства. Это обуславливается эффектом сравнения с низкой базой и опережающим ростом уровней заработной платы, пенсий и иных социальных выплат. В среднесрочной перспективе увеличение оборота розничной торговли составит в среднем в год 8-9%. В более отдаленной перспективе среднегодовые темпы роста составят 4-5%.

Инвестиционная привлекательность Владивостока в рамках рассматриваемого сценария останется на невысоком уровне, сравнимом с другими городами Дальнего Востока, однако, обеспечит относительное улучшение инвестиционного климата (Табл. 1.).

Продолжат своё действие тенденции депопуляции населения. В 2009-2010 гг. ожидается увеличение рождаемости, однако уровень смертности будет снижаться более медленными темпами. С 2013 г. рождаемость начнет сокращаться из-за того, что в пик детородного возраста вступит относительно немногочисленная категория женщин 90-х годов рождения. Миграционная «подпитка» за счет населения Приморского края и северных районов Дальнего Востока постепенно сходит на нет. При условии сохранения миграционного прироста, среднегодовая численность постоянного населения снизится в 2020 г. до 590 тыс. чел. (наличие активной политики) (рис.2). В случае сокращения миграционного прироста данный показатель снизится до 570, а при его отсутствии - 540 тыс. чел. (Владивостокский городской округ), эти цифры гораздо ниже, если иметь в виду старые границы города: 490 тыс. чел. и 460 тыс. чел. соответственно.

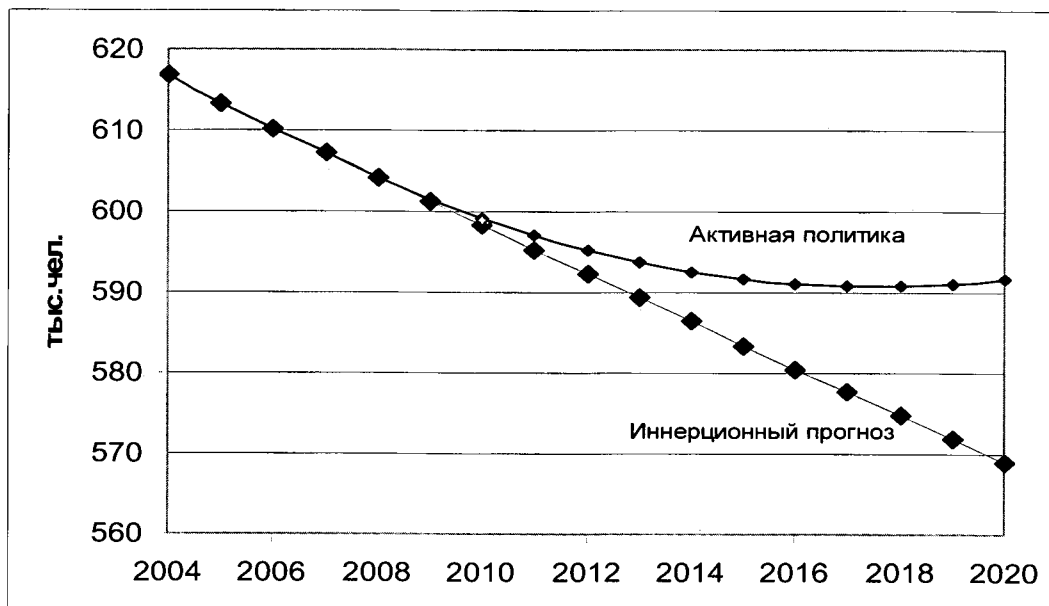


Рис. 2. Прогноз численности населения Владивостока до 2020 г. при наличии или отсутствии активной политики сбережения населения

Не произойдет существенных подвижек с улучшением состояния окружающей природной среды. Экологическая ситуация во Владивостоке будет оставаться довольно сложной. Город сохранит своё место в числе наиболее загрязненных населенных пунктов Дальнего Востока. Плохое состояние экологии останется в числе наиболее весомых причин оттока населения, прежде всего молодежи, из города.

В целом развитие по реалистичному сценарию в отношении демографии Владивостока имеет значительные риски падения численности населения, сокращения масштабов экономики вследствие вынужденного ухода некоторых предприятий, не имеющих квалифицированных кадров, или снижения производительности труда из-за использования недостаточно квалифицированной рабочей силы.

Изменится структура населения города. На рынке труда наиболее востребованными в среднесрочной перспективе будут строительные и инженерно-технические специальности, а в дальнейшем - рабочие специальности. Высшее образование приобретет «отраслевой» характер, получит тенденцию к снижению научный потенциал города. Как следствие, ухудшится криминогенная ситуация, потребуются дополнительные усилия по предотвращению наркомании и других асоциальных тенденций.

С другой стороны, реализация данного сценария предполагает формирование и дальнейшее усиление конкурентных преимуществ Владивостока, связанных с функционированием на его территории и в пределах юга Приморского края комплекса промышленных предприятий.

По реалистичному сценарию вокруг территории Владивостока в пределах системы городов, образующих в перспективе Владивостокскую городскую агломерацию (Артем, Большой Камень, Находка, Уссурийск, Партизанск), создается промышленный пояс. Структура экономики Владивостока по этому сценарию должна обеспечивать эффективное функционирование промышленного пояса, при этом некоторые производства будут размещаться на территории Владивостока и даже в его центре.

Владивосток при данном сценарии приобретает и усиливает функции селитебного и административно-культурного центра Владивостокской агломерации.

**Положительные и отрицательные стороны
реализации реалистичного сценария развития Владивостока**

+	---
<p>Развитие города по традиционному, проверенному пути.</p> <p>Улучшение инвестиционного климата, привлечение инвесторов.</p> <p>Расширение промышленного потенциала, создание новых высокотехнологичных наукоемких производств.</p> <p>Увеличение налогооблагаемой базы, дальнейшее развитие практики муниципально-частного партнерства.</p> <p>Создание новых рабочих мест с высокой оплатой труда, закрепление молодежи в городе.</p> <p>Развитие промышленности даст существенный мультипликативный эффект для роста других отраслей экономики.</p>	<p>Задержка с переходом на постиндустриальный путь развития.</p> <p>Дальнейшее ухудшение экологической ситуации в городе.</p> <p>Усиление нагрузки на территорию и инфраструктуру.</p> <p>Возможное усиление одностороннего промышленного характера развития города, зависимость экономики и социальной сферы города от результатов деятельности нескольких крупных предприятий.</p> <p>Незначительный рост налогооблагаемой базы в связи с возможной регистрацией предприятий за пределами города.</p>

В рамках данного сценария будет повышаться роль высокотехнологичных наукоемких производств. Многие предприятия помимо непосредственно производственной деятельности начнут усиливать работу в направлении оказания услуг инжиниринга, последующего технического обслуживания и модернизации выпускаемого оборудования.

Развитие Владивостока по реалистичному сценарию будет сопровождаться достаточно высокими темпами роста объемов промышленного производства.

2.3. Оптимистичный сценарий

Для реализации оптимистичного сценария необходимо учесть следующие взаимодополняющие подходы и интересы международного, федерального и регионального уровней, вытекающие, в частности, из реалистического сценария, а также стратегии развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 г., стратегии развития Приморского края и принятых международных соглашений.

1. Освоение ресурсов Владивостокской городской агломерации и шельфа на основе российских законов на следующих принципах:

Ресурсоэффективность – допуск к освоению ресурсов только при условии самых высоких показателей эффективности освоения. Низкие показатели эффективности освоения ресурсов приводят к негативным последствиям как для окружающей среды, так и для долгосрочных экономических интересов страны. Запуск процесса освоения новых технологий работы с природными ресурсами на основе принципа «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 городскую составляющую, определяемую потерями доходов бюджета и возможным снижением занятости населения.

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

Локализация конечных этапов цепочек добавленной стоимости в городе – данный принцип подразумевает доведение степени переработки до выпуска продукции с максимально высокой добавленной стоимостью.

Конкурентность товаров и услуг – принципиально важной является открытость экономики Владивостокской городской агломерации и шельфа, ее развитие в сотрудничестве с другими странами и регионами на взаимовыгодных условиях. Именно конкуренция между компаниями, консорциумами и государствами за допуск к природным ресурсам будет способствовать повышению эффективности экономики Владивостокской городской агломерации и шельфа.

Использование транзитных возможностей – резкие изменения цен на топливо, а также выгодное положение относительно ключевых грузоотправителей и грузополучателей позволяет Владивостокской городской агломерации использовать этот факт как конкурентное преимущество для возвращения в число лидеров мирового транспортно-логистического комплекса.

2. Принцип инновационности – возможность реализовывать инновационные проекты в интересах России, обслуживая регион, макрорегион, Азиатско-Тихоокеанский регион на основе международного сотрудничества.

Особую роль в модернизации экономики города 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. Мощный и не утерянный научный потенциал Владивостокской городской агломерации в сочетании с богатейшими природными возможностями и малой заселенностью территории делает агломерацию 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 Владивостокской городской агломерации.

Особую привлекательность Владивостокской городской агломерации имеет 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 тихоокеанских морей с их уникальными экосистемами.

3. Инфраструктурно-зонный подход основан на опережающем развитии социальной, транспортной и энергетической инфраструктур Владивостока и концентрации ресурсов на приоритетных направлениях развития.

Опережающее развитие инфраструктуры – требуется принципиально иное качество транспортной и энергетической инфраструктуры, социальной сферы, с учетом пространственного расположения и внутренней связности. Только действуя в этом направлении, можно создать во Владивостоке предпосылки для опережающего динамичного развития.

В городе формируются следующие зоны развития:

- постиндустриального развития – опирающаяся на соответствующие возможности системы высшего образования, здравоохранения, новых аналитических и консалтинговых центров Владивостока, институтов Дальневосточного отделения академии наук РФ, инновационный бизнес;
- индустриального развития – опирающаяся на возможности системы городов, образующих в перспективе Владивостокскую городскую агломерацию;
- перспективного развития – опирающаяся на сеть автомобильных и железных дорог и зону морского побережья, транспортную структуру будущих железных и автомобильных дорог, морских, авиационных и трубопроводных коммуникаций;
- рекреационную зону, состоящую из зоны сохранения естественного пространства и зоны, содержащей пространства с искусственно созданными точками сосредоточения рекреационных услуг.

Сопутствующими факторами реализации такого подхода являются: совершенствование бюджетного и налогового законодательства Российской Федерации в части распределения доходов между бюджетами бюджетной системы России, увеличения доходов местных бюджетов муниципальных образований.

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

Лимитирующим фактором индустриального и постиндустриального развития Владивостока и в последующем городской агломерации является численность населения и, следовательно, отсутствие необходимых для реализации проектов развития трудовых ресурсов. Дефицит трудовых ресурсов диктует необходимость как стимулирования миграционного притока, так и кардинального повышения производительности труда.

Важно, что для жителей Владивостока будет обеспечен доступ к нормальным и комфортным условиям жизни.

В результате учета в рамках оптимистического сценария на Владивосток возлагается реализация функций международного федерального, и регионального уровней, которые должны быть поддержаны администрацией города.

2.3.1. Структура населения и его сбережение

На сегодняшний день в России на уровне федерации и региона четко оформилась государственная политика, направленная на развитие Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе, подкрепленная значительными инвестициями. Но сам по себе экономический рост еще не означает рост качества жизни и, как следствие, накопления человеческого капитала. Экономическая мощь еще должна быть конвертирована в качество среды и в долгосрочные жизненные стратегии людей, живущих во Владивостоке. Для повышения качества жизни населения недостаточно только бюджетных вливаний в социальную сферу.

Отсюда следует, что федеральные и региональные цели развития должны быть дополнены собственно целями Владивостока, достижение которых позволит повысить уровень жизни жителей города до уровня, позволяющего сначала стабилизировать население, а затем начать его увеличение (соответствует кривой активной политики на рис. 2), что в итоге поможет также реализации федеральных и региональных целей.

Развитие и процветание Владивостока в ближайшем будущем прямо зависит от того насколько:

- многочисленным, хорошо образованным, предприимчивым, здоровым будет здесь коренное население;
- эффективно здесь научатся извлекать выгоду из растущего потока людей, прибывающих во Владивосток для бизнеса, учебы, оздоровления, отдыха или временной работы.

Структура населения городского округа

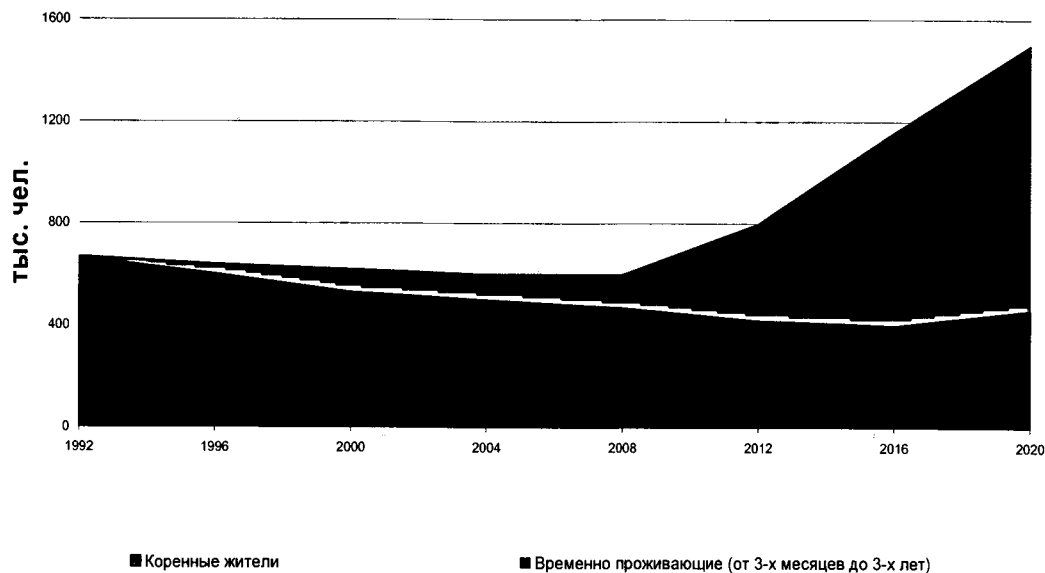


Рис. 3. Структура населения Владивостока (прогноз), учитывающая активную политику властей города по народосбережению и развитию человеческих ресурсов, в тыс. чел.

Активную политику по народосбережению и развитию человеческих ресурсов Владивостока необходимо дифференцировать в соответствии с четырьмя основными группами:

1. Прежде всего это местное население, чей отток из города 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 обеспечения освоения новых возможностей развития региона и макрорегиона;
- поддержка процессов освоения природных ресурсов ДВР на основе инновационных ресурсоэффективных природосберегающих технологий;
- выпуск конечной продукции высокой степени переработки;
- осуществление надзорных функций за обеспечением ресурсоэффективности и природосбережения;
- транспорт, рыбодобыча и переработка, сфера услуг, жизнеобеспечение (сельское хозяйство и т.д.).

2. 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.

3. При любом, даже самом благоприятном сценарии, не избежать привлечения миграционного потока. Будет необходимо 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.

4. Для стабилизации и увеличения населения Владивостока необходимо поддержать и активно использовать объективную тенденцию мобильности населения. Глобальные демографические процессы повсеместно приводят к снижению доли оседлого населения и увеличению численности временно проживающих – туристов и мигрантов. Владивосток – город-порт и транспортный узел сильнее прочих городов подвержен этой тенденции.

Результатом проведения такой активной политики может быть прогноз численности и структуры постоянного населения города, изображенный на рис. 3 (зеленый тренд). По этому прогнозу его численность стабилизируется к 2012 г. и начнет медленно расти с 2015 г.

Численность всего населения в случае проведения всех мероприятий активной политики и оптимистического сценария начинает расти уже с 2010 г. (оранжевый тренд, рис. 3).

2.3.2. Условия устойчивого развития

Осуществление оптимистического сценария позволяет сформулировать **«инновационные условия устойчивого развития»**, которые заключаются в последовательном учете при планировании и реализации развития экономики и социальной сферы экологических факторов. Они могут быть реализованы только в условиях развитого постиндустриального общества, в котором высокое качество жизни достигается на основе развитой высокотехнологичной экономики.

Основными принципами инновационного устойчивого развития являются:

- создание и соблюдение экологических стандартов в управлении городом не только по отношению к бизнесу, но также и к местной, региональной и федеральной власти;
- использование экологической политики в территориальном размещении предприятий всех форм собственности;
- решение проблем транспортной доступности и адекватного развития инфраструктуры в условиях естественной монополии обслуживающих компаний в рамках территориального планирования в соответствии с генеральным планом Владивостокского городского округа;
- формирование на территории города инвестиционных промышленных площадок для международного бизнеса;
- административная, юридическая и инфраструктурная поддержка перспективных секторов промышленности и сферы услуг;

- поддержка высшего профессионального образования по перспективным инновационным направлениям с обязательным публичным контролем качества образования;
- пересмотр функций города с точки зрения обеспечения военного присутствия с обоснованием необходимости размещения военных баз со стороны МО РФ;
- поддержка малого предпринимательства и отстаивание его интересов на краевом и федеральном уровнях.

«Инновационные условия устойчивого развития» Владивостока могут быть реализованы, если в основу оптимистичного сценария положена идея развития города как объекта, растущего на основе идеологии комплексного управления прибрежной зоной (КУПЗ), предполагающей разработку нового экономико-правового механизма гармонизации в условиях рыночного хозяйства многочисленных интересов федеральной, региональной и городской властей; противоречивых интересов людей, проживающих и прибывающих в город с разнообразными целями (в том числе получения образовательных услуг, услуг в сфере здравоохранения и разнообразных видов туризма), прибрежных и морских природопользователей: рыбного, транспортного (автомобильного, морского, железнодорожного, трубопроводного, портового) бизнеса, промышленного и сельскохозяйственного развития прибрежной зоны, рекреационного потенциала, заповедных зон и др.

КУПЗ определяется как непрерывный и динамичный процесс разработки и выполнения скоординированной стратегии (программы) развития прибрежной зоны, проводимый на государственном уровне с участием всех заинтересованных сторон и реализуемый посредством создания механизма (организационно-правовых рамок и процедур), который на основе управленческих стратегий и методов устанавливает официальный подход к выделению и распределению природных, социо-культурных и институциональных ресурсов прибрежной зоны в целях обеспечения оптимального сочетания (интеграции) отраслевых планов развития в прибрежной зоне между собой и с задачами сохранения окружающей среды и природных ресурсов.

КУПЗ исходит из взаимосвязности видов прибрежного (морского) природопользования и окружающей среды, на которую они потенциально воздействуют, и предназначено преодолеть фрагментарность, присущую отраслевому подходу к управлению. КУПЗ имеет многоцелевую ориентацию и основывается на системном подходе, это процесс, продолжающийся в течение значительного промежутка времени в определенных пространственных границах. КУПЗ анализирует участие сторон в развитии побережий, конфликтное использование ресурсов, взаимосвязь природных процессов и человеческой деятельности, способствует связям и межотраслевой гармонизации прибрежной и морской деятельности.

КУПЗ предусматривает разработку, обновление и усиление средств нормативного регулирования; совершенствование схем районирования, направленное на разделение прибрежной зоны на участки, предназначенные для определенного использования и видов деятельности; разработку управленческих программ, направленных на развитие конкретных ресурсов или конкретных участков побережья, восстановление поврежденных ресурсов, решение проблем береговой линии; создание программ поощрения новых видов экономической деятельности в прибрежной зоне и др.

Важнейшим поддерживающим направлением развития Владивостока как объекта КУПЗ является развитие его как центра развития информационных технологий, коммуникаций и связи. Современная эпоха постиндустриального (информационного) общества, в которую вступили развитые страны, характеризуется широким внедрением информационных технологий в сферы материального и нематериального производства.

Владивосток обладает научным, образовательным и технологическим потенциалом в области развития информационных технологий. Значительный потенциал телекоммуникационной инфраструктуры города, а также формирование отраслей, связанных с производством, обработкой и транспортировкой информационных ресурсов, являются предпосылками для развития информационных технологий во Владивостоке. Наличие в городе специалистов по информационным технологиям, интенсивный рост их профессионального уровня позволяют

говорить о развитии информационных технологий в городе как об одной из наиболее перспективных точек роста Владивостока.

Переход к информационному обществу означает создание в городе информационных ресурсов, включающих интегрированные базы знаний и данных, технологии обеспечения прозрачного доступа к информационным ресурсам, высокий уровень развития систем телекоммуникаций.

Технологии, в основе которых лежат новые средства коммуникации, обработки информации и вычислительной техники предоставляют Владивостоку беспрецедентные возможности для развития производства и повышения качества жизни населения, используя которые можно вывести город на качественно новый уровень развития. Аналогом такого направления развития является город Сингапур.

Оптимистичный сценарий адекватен необходимости преодоления вызовов и рисков развития города на основе максимального использования его стратегических преимуществ.

Вместе с тем, развитие Владивостока по данному сценарию может рассматриваться только в длительной перспективе, что связано с необходимостью преодоления большого числа рисков и ограничений.

В частности, развитие новых высокотехнологичных производств требует высокой квалификации работников, открытия и развития новых специальностей в высших и средних специальных учреждениях, что имеет временной шаг от 5 до 10 лет в случае подготовки таких специалистов во Владивостоке.

Активное развитие международных связей как в направлении туристическо-рекреационной деятельности, так и в области экспорта образовательных и медицинских услуг требует существенного улучшения криминогенной обстановки.

Таким образом, основные элементы оптимистичного сценария:

1. Базовая градообразующая экономика – это индустрия гостеприимства. В туристическом, гостиничном, ресторанно-развлекательном, экскурсионном и спортивно - рекреационном секторах должно создаваться не менее половины ВРП городского округа.

2. Направление капитализации имущественных активов Владивостока должно сменить направление – с капитализации индустриальных объектов на капитализацию культурных и образовательных ресурсов.

3. Основные отличительные признаки – «индивидуализация и позиционирование города» - должны продвигаться на рынок через систему экспорта услуг здравоохранения и образования (экономика социальной культуры и гражданского общества) и импорта новых технологий и людей, являющихся их носителями.

4. Главный приоритет власти и органов местного самоуправления – обеспечение правопорядка, безопасности, защита гражданских прав населения и справедливой конкуренции бизнеса.

5. Консолидация усилий гражданского общества, социальных институтов и всех форм самоорганизации населения должна осуществляться вокруг идеи самоидентичности Владивостока как стратегически значимой части России и одновременно европейского города в АТР.

6. Развитие Владивостока как объекта, формирующегося на основе идеологии комплексного управления прибрежной зоной (КУПЗ), предполагающей разработку нового экономико-правовой механизма гармонизации в условиях рыночного хозяйства многочисленных противоречивых интересов людей, проживающих и прибывающих в город с разнообразными целями (в том числе получения образовательных услуг, услуг в сфере здравоохранения и разнообразных видов туризма), прибрежных и морских природопользователей (рыбной промышленности, транспорта (автомобильного, морского, железнодорожного, трубопроводного), портового, промышленного и сельскохозяйственного развития прибрежной зоны, рекреационного потенциала, заповедных зон и др.

Оптимистичный сценарий, который можно назвать «Мировой город для людей» - это стратегия, построенная на уникальном прошлом Владивостока ради его уникального будущего.

3. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ВЛАДИВОСТОКА

3.1. Основное условие разработки плана развития Владивостока - комплексность

Большинство планов и программ социально-экономического развития (СЭР) Владивостока прошедших лет предлагали тот или иной путь развития либо как идеологическую норму (либеральную или госплановскую в зависимости от времени создания), либо как технократический набор проектов и программ разного уровня подчинения (чаще федерального, например, ФЦП «Дальний Восток и Забайкалье»).

Самая большая слабость таких подходов – не совсем точное представление об интересах участников процесса развития Владивостока: крупного, среднего и малого бизнеса, жителей города, представителей власти разного уровня и гражданского общества.

В 90-х годах преувеличивалась эффективность рынка и игнорировалась важность формирования рыночных институтов, в период до распада СССР и в некоторых нынешних подходах преувеличивается эффективность государственного вмешательства, и вновь отодвигается на второй план важность качественных рыночных институтов.

Анализ партийных программ, их разделов, направленных на развитие Владивостока, дает мало различий по декларируемым целям, особенно в период избирательных кампаний. Все программы признают имеющиеся проблемы и трудности и обещают их решить. Почти не анализируются проблемы создания общественных коалиций в поддержку реализации стратегии развития города, предстоящих трудных реформ, фактор времени, необходимые договоренности между социальными силами и прочее. Поэтому для разработки и реализации стратегического плана Владивостока необходим анализ объективно существующих групп интересов, а не программ партий.

Мы предполагаем, что жители города понимают, что хотя Владивосток находится в некоторых сферах экономики на этапе относительного подъема, но на подъеме из очень тяжелого кризиса, затронувшего все сферы жизни горожан, экономики и государственного управления. Поэтому необходимым представляется развитие всех трех основных направлений: гражданского общества, бизнеса и власти, рассматриваемая как единая задача.

Нельзя вывести вперед одну сферу без адекватного прогресса в остальных. Поэтому развитие Владивостока зависит от возможности создания **устойчивой общественной коалиции**, включающей осознание неизбежности определенных компромиссов, уступок и компенсаций между слоями и группами, составляющими всех проживающих в городе, и всех тех от кого зависит развитие города и находящихся за его пределами.

Сложнейшая структура общества, огромная неравномерность развития, социальное неравенство обуславливают различие интересов социальных слоев, групп интересов. Анализ показывает трудность формирования коалиции для развития Владивостока, которая дает выход всем социальным силам общества горожан, но может одновременно предполагать и самоограничение интересов тех или иных групп.

Первоначальные общественные коалиции (легко формируемые) могут давать стратегические планы, уводящие Владивосток по более «легкому» пути (первоначально), сценарии инерционный и отчасти реалистичный, которые не решают проблем развития города в целом и создают повышенные риски для устойчивости в случае внешних шоков.

Комплексная стратегия развития, учитывающая создание устойчивой общественной коалиции и ориентированная на достижение долгосрочных целей в социально-экономической сфере Владивостока, и созданный на ее основе стратегический план дают возможность перехода к нормальному развитию города, которым не смогли воспользоваться наши предшественники.

Во Владивостоке ведущие представители региональной и муниципальной властей, политических партий, финансовой и интеллектуальной элиты, бизнеса, определяющие и озвучивающие свои интересы и пытающиеся сделать это для всех жителей, в общем, едины в

желании видеть наш город развивающимся и процветающим, что совпадает с мнением горожан, полученном в процессе обследования на первом этапе исследования.

Поэтому стратегический план развития Владивостока должен быть комплексным, учитывающим инерционный, реалистический и оптимистический сценарии развития или их комбинацию, иначе он будет неустойчивым.

Реализация стратегического плана зависит от многих факторов, в частности, от осознания городскими элитами логики развития, состояния общества, экономики и власти, установления адекватных целей и способов их достижения.

Для решения такой сложной задачи в полном объеме необходимо решение следующих вопросов:

1. недостаточно ресурсов,
2. большие различия в интересах общественных групп,
3. интеллектуальные сложности,
4. мало времени,

не более 10 - 15 лет, пока дееспособным является поколение жителей, успевших получить относительно качественное образование, и сохраняется разница между человеческим капиталом жителей Владивостока и жителями его городов-конкурентов в России, а также в КНР, Республике Корея и других странах.

Властям Владивостока предстоит также решить проблемы формирования нового образа жизни жителей города, бороться с коррупцией, решать демографическую проблему, создавать условия для инновационного развития и развития легального среднего и малого бизнеса и др.

Многие из этих проблем не решались в течение последних 20 лет или не становились приоритетными в условиях социально-экономического кризиса и надежды на автоматическое решение всех проблем рынком.

Рисками и ограничениями развития города являются:

1. относительно высокая, но все же недостаточная рождаемость при высокой смертности, приводящая к снижению численности постоянного населения;
2. уже сейчас бизнесы испытывают нехватку квалифицированных кадров, адекватной замены выбывающим по возрасту профессионалам не поступает;
3. высокий уровень техногенной нагрузки на окружающую среду: загрязнение океана, воздуха, почв и водных источников промышленными предприятиями и отсутствие системы очистных сооружений является фактором риска для здоровья и благополучия города и фактором оттока населения;
4. к острым проблемам развития города относятся: дефицит финансовых средств, низкая бюджетобеспеченность, сравнительно низкие заработные платы, слабость гражданского общества, отток молодежи и квалифицированных кадров;
5. наркомания в молодежной среде, молодежная преступность, пивной алкоголизм, проявления неприязни к иностранцам;
6. ограничением для развития малого бизнеса является отсутствие системы непрерывного бизнес-образования и неразвитость предпринимательских качеств, «иждивенческое сознание» у части населения;
7. угрозой является высокий износ жилищного фонда и ухудшающееся состояние инженерных сетей, особенно электро, тепловых, водопроводных и канализационных.

Определенные надежды на реализацию стратегического плана Владивостока были основаны на изменении финансового положения России в лучшую сторону в период до 2008 г., когда появились финансовые возможности реализации крупных инвестиционных проектов (например, проведения саммита АТЭС в 2012 г.), однако, эти надежды могут остаться таковыми в связи с преодолением последствий мирового финансово-экономического кризиса.

С другой стороны, если бизнес быстрее подстраивается под меняющиеся внешние условия и готов участвовать в реализации плана, то слабость общественного процесса принятия решений заключается в том, что в этом случае большая ответственность за выбор приоритетов возлагается на бюрократические процедуры и власть.

Актуализация данных проблем — важное основание для постановки вопроса о распределении ограниченных ресурсов (в первую очередь бюджетных).

Постановка любой проблемы невозможна без того или иного бюрократического процесса, в котором лоббизм влиятельных игроков (стейкхолдеров) при разработке и реализации стратегического плана развития Владивостока становится важным фактором.

Однако разумное и эффективное уравнивание взаимных влияний для выработки Стратегического плана должно стать одной из важнейших составляющих процесса принятия решений. Чем меньше состязательность в процессе принятия решений, тем больше нагрузка на технократические методы разработки Стратегического плана, тем выше угроза ошибок, коррупции, попыток реализации «грандиозных» проектов, подкрепленных лишь амбициями отдельных бюрократов, а не точными расчетами и выверенными перспективами, основанными на коллегиальной работе и моделировании.

Концентрация ресурсов на приоритетных направлениях — важное условие обеспечения результативности действий власти вместе с бизнесом и гражданским обществом. Это особенно важно для направлений, которые отражают те или иные **провалы рынка и их ликвидации**. Вместе с тем сама по себе концентрация ресурсов на приоритетных направлениях — условие, которое не является достаточным, поскольку в отсутствие адекватных действующих правил и процедур ресурсы с высокой вероятностью будут израсходованы неэффективно и/или на другие цели.

В связи с этим важно учитывать не только то, что власть намеревается сделать, но и то, каким образом она будет добиваться намеченного результата, включая выявление основных целевых групп, их интересов, вариантов решения поставленных задач, ожидаемых выгод и издержек, а также оценку рисков. В результате станут более понятны:

1. обоснованность приоритетов развития города;
2. взаимосвязи предлагаемых к реализации приоритетов;
3. достижимость запланированных результатов развития Владивостока;
4. необходимые коррективы, вносимые по ходу реализации Стратегического плана в перечень приоритетов.

Выбор пути развития Владивостока сложен — он может разворачиваться в форме нескольких вариантов, соответствующих реально существующим различиям в возможных сценариях.

Важно отличать декларации политических сил, согласно которым любые их стратегии ставят своей целью развитие города, переход к инновационному пути развития и повышение благосостояния всех слоев общества, от содержания предлагаемых комплексов мер.

В реальной жизни каждый сценарий опирается на ту или иную часть общества, комбинацию деловых, политических и общественных интересов. Технократические наборы проектов часто оказываются малоэффективными, поскольку не учитывают реальные комбинации интересов влиятельных общественных сил и групп, а иногда выглядят как (пятилетние) планы без ясной увязки с реалиями.

При этом избранные варианты стратегии при данных внешних условиях — это не варианты прогноза или набор действий администрации — это задача для всех жителей и стейкхолдеров. Соотношение Стратегического плана и сценариев стратегии развития города состоит в том, что Стратегический план — это общее осознанное действие основных общественных сил, включая исполнительную и законодательную власти различных уровней.

Провозглашенная цель — развитие города — может быть различным образом сформулирована, и пути к ней могут быть намечены различным образом. По существу, тот или иной вариант реализации Стратегического плана (в том числе неудачный) ведет к формированию, а затем к реализации определенного сценария и определяется набором действий, подходов и инструментов.

В пограничном случае неудачный набор действий может определить Стратегический план, который оказывается в конфликте с объявленными целями и ведет к появлению иного

сценария развития событий (который не был спрогнозирован). Стратегический план и действия по его реализации нужны для выхода в желательный сценарий, причем в долгосрочном плане.

Основополагающее различие между Стратегическим планом и действиями по его реализации — прежде всего в способе действий администрации города, ориентированной на развитие; экономических агентов всех видов; жителей и групп населения.

Данный фактор соотносится с приоритетами общества, нашедшими свою поддержку среди элит и властей. Но дело в том, что не всегда приоритеты общественных слоев и групп легко совместимы, что с одной стороны, предоставляет администрации достаточно большую свободу в планировании действий, а с другой, заставляет со всей осторожностью подходить к выбору формулировки стратегий.

Именно поэтому часто можно услышать в СМИ, после очередной публикации варианта стратегии развития Владивостока, что есть набор проектов, но нет стратегии.

Анализируя фактические действия власти в последние 20 лет в отношении развития Владивостока можно определить характер реализуемой стратегии. Одним из ключевых показателей того, какая же стратегия (на самом деле) реализуется, является то, как используются наличные ресурсы властями различных уровней, как создаются условия для использования ресурсов в частном секторе для реализации действий, входящих в план социально-экономического развития и каких именно действий.

Специфика законодательства, выполнение существующих законов, характер бюджетных расходов — основные видимые различия стратегических планов Владивостока.

Если траты и законы соответствуют заявленной стратегии, то именно она и будет реализована, если нет - то надо искать скрытую (осознанную или нет) стратегию.

Критически важными для реализации стратегии (т.е. для стратегического плана развития города) являются коалиции из групп населения, власти и бизнеса, которые ее поддерживают или могут поддержать. При этом проектная (технократическая) реализация стратегии имеет свои границы и не может быть реализована в полном объеме.

Для того, чтобы иметь возможность ставить и достигать цели развития, необходимо, чтобы Владивосток сохранял свою качественную определенность как город, населенный жителями, обладающими национальной гражданской идентичностью, в котором действуют федеральная, региональная и муниципальная власти в интересах жителей, а также всех граждан и людей, имеющих отношение к городу, приезжающих в него с деловыми, культурными, туристическими и другими целями.

3.2. Миссия и главная цель развития Владивостока

Проблемы развития Дальнего Востока России (ДВР) в контексте долгосрочных интересов Российской Федерации в Азиатско-Тихоокеанском регионе требуют разработки системы неотложных мер по кардинальному наращиванию экономического и демографического потенциала, обоснования стратегической линии обеспечения структурной перестройки, мер по территориально-отраслевой организации ее хозяйства, территориального развития ДВР, усиления роли ДВР как центра внешнеэкономического сотрудничества России со странами АТР.

ДВР — один из ключевых геополитических центров Российской Федерации, расположенный на тихоокеанском побережье, стратегическое значение которого многократно возрастает в связи с активно происходящими в мире (и особенно на сопредельных территориях) экономическими, демографическими, военно-политическими процессами. В основе наблюдаемой в наши дни геополитической динамики в Азиатско-Тихоокеанском регионе, т.е. изменений политических, военно-политических отношений стран региона, лежит кардинальное изменение соотношений геополитических «весов».

Россия по экономическому и демографическому потенциалам сегодня существенно уступает США, Европейскому Союзу и Китаю, но ее геополитические позиции в АТР еще не утрачены. Основанием для такой оценки является уникальное географическое положение

России, ее мощная сырьевая база, огромные территории, имеющийся научно-технический и еще сохранившийся военный потенциалы.

В этой связи увеличивается значимость Владивостока как геополитического центра России на Дальнем Востоке (рис. 4). На расстоянии 1000 км (это зона 1-о часовой транспортной доступности – авиа и 10-ти часовой транспортной доступности - ж/д и авто) от Владивостока находятся, во-первых, все города южной зоны ДВР, в которых проживает свыше 70% населения Дальнего Востока. Во-вторых, в эту зону попадают многие города миллионники Северо-Восточных провинций КНР, Республики Корея и Западного побережья Японии, а также вся территория КНДР (рис. 3).

Если мысленно очертить вокруг Владивостокской агломерации (ее ядро – города Владивосток и Артем) окружность с радиусом 1000 км., то в этой зоне будет проживать более 300 млн. чел. в городах, доля населения Владивостока чуть более 0,1%. Владивосток – это единственный город в России с таким мощным окружением, например, вокруг Москвы на таком же расстоянии проживание менее 100 млн. чел. (рис. 4). На этом же пространстве ежегодно создаётся валовой внутренний продукт на сумму 6,6 трлн. дол., вклад Владивостока здесь ещё меньше - 0,08%.

В этой связи на российском Дальнем Востоке нет значимых альтернатив для города Владивостока в выполнении геополитических внешнеэкономических функций России в АТР:

- по демографическому потенциалу (численность населения, его качество) Владивосток превышает значения любого другого российского города тихоокеанского побережья как минимум в 3,5 раза, по валовому региональному продукту – в 4-5 и более раз;

- уровень развития во Владивостоке производственной и социальной инфраструктуры (включая ВУЗы, театры, объекты торговли и пр.) также несопоставимо выше, чем в других городах тихоокеанского побережья России.

Таким образом, стратегическое, экономическое, политическое, социальное, международное, информационное влияние, сосредоточенное во Владивостоке, является одним из самых мощных в России. Отсюда следует формулировка миссии города.

Миссией Владивостока является:

1. Стремление при поддержке государства занять позиции одного из мировых интеллектуальных, предприимчивых и культурных городов-лидеров, способного не только производить бизнес, инновационные, научно-технические и культурные идеи, но и воплощать их в России и странах АТР, обеспечивая высокий уровень и качество жизни жителей города, вызывая уважение в мире, экспортируя наукоемкую продукцию и услуги, притягивая к себе как людей, так и капиталы.

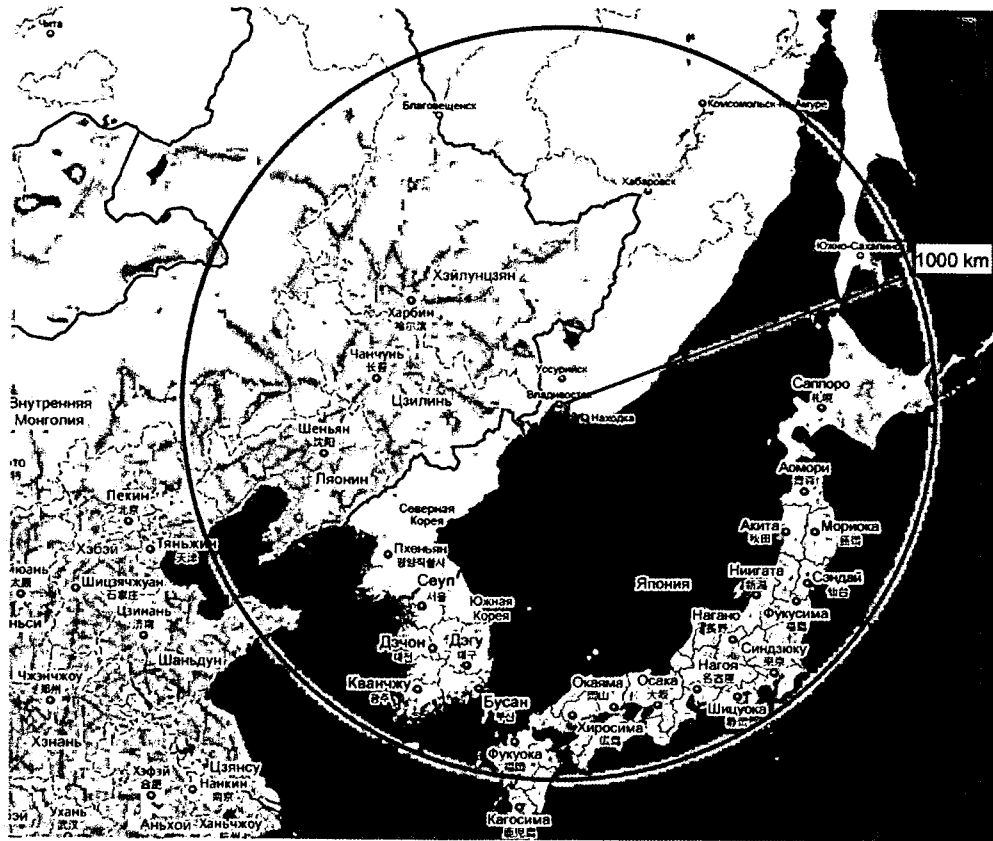


Рис. 4. Население городских агломераций Северо-Восточной Азии, находящихся на расстоянии в 1000 км от Владивостока более 300 млн. чел.

2. Владивосток – это развивающийся город – морской и сухопутный порт, являющийся научным и промышленным центром, обслуживающим интересы региона, макрорегиона, России, АТР, стремящийся стать инновационным образовательным, медицинским, культурным, торговым, транспортно-логистическим, туристическим, управленческим и развлекательным центром мирового уровня.

Главная группа целей развития Владивостока связана с повышением уровня и качества жизни людей, что выражается в реализации следующих приоритетов:

- приближение доходов населения к уровню выше «Новой Европы», Латинской Америки или до среднего по ЕС уровня к 2020 г.;
- увеличение рождаемости и заметного приближения в динамике роста средней продолжительности жизни к европейскому уровню;
- поворот в интеллектуальной миграции, прекращение «утечки мозгов» в европейскую часть России и за рубеж;
- укрепление каналов вертикальной мобильности в обществе, возможность перемещения в различные слои и группы власти, бизнеса и общества талантливых людей;
- осязаемое (населением) снижение социальной дифференциации доходов во всех группах и между группами,
- обеспечение личной безопасности (сокращение преступности и охранников), гарантированная защита прав и свобод;
- устойчивость прав собственности, защищенность малых инвесторов;
- наличие широких возможностей самореализации, благоприятный морально-психологический климат во Владивостоке;
- формирование нового (предсказуемого) образа жизни для различных слоев населения Владивостока, включая интеграцию трудовых мигрантов.

Новые цели развития Владивостока должны достигаться совместными действиями власти, бизнеса и гражданского общества, представленного основными социальными группами, а для этого необходимо понять - каковы их ожидания (потребности).

Перспективные направления развития Владивостока до 2012 г. определяются целевыми ориентирами, заданными Стратегией развития до 2020 г. Проработка нескольких «функциональных» сценариев развития показала возможность непротиворечивого сочетания восьми главных целей (отраслей специализации) города:

- гостеприимства;
- административно-организующей;
- аналитически-консалтинговой;
- научно-культурно-рекреационно-образовательной;
- международно-торгово-представительской;
- морской и рыбохозяйственной;
- информационно-телекоммуникационной и военно-морской;
- промышленно-транспортно-логистической;

Снижая общую долю старой промышленности в хозяйственном комплексе города и повышая при этом роль инновационной составляющей внутри промышленности, город снизит нагрузку на окружающую среду, высвободит трудовые ресурсы для новых, более привлекательных для образованной молодежи видов деятельности.

Общим ограничением для развития всех обозначенных функций города становится количество и качество трудовых ресурсов. Смягчение этого ограничения в период до 2020 года – приоритетная задача. Ее решение предполагает комплекс скоординированных действий по улучшению условий жизни в городе, закреплению кадров, реструктуризации профессионального образования, повышению доступности жилья и уровня безопасности жизни в городе (оптимистичный сценарий развития).

3.3. Количественная оценка целей развития Владивостока

Население и стратегическое развитие Владивостока определяются экономической системой, системой производства и тем статусом, который имеет город в административно-политическом и производственном комплексе АТР, России, ДФО и Приморского края.

Взаимодействие экономической системы и системы расселения проявляется в следующем: экономическая система определяет систему расселения; расселение активно влияет на развитие экономической системы города.

Та или иная система расселения может способствовать развитию экономической системы или задерживать ее развитие. Соответствие систем экономической и расселения поддерживает развитие экономики города, несоответствие - тормозит. Эта закономерность действует не только на общегосударственном уровне, но и на уровне отдельного поселения и определяет в существенной степени цели развития города.

Непосредственное влияние на расселение на всех уровнях его представления оказывает размещение мест приложения труда. Наиболее значительное влияние на их размещение оказывают экономические факторы, наиболее существенными из которых являются:

- а) земельная собственность;
- б) комплексное размещение экономических агентов и производств;
- в) транспортные связи;
- г) близость к районам потребления продукции;
- д) энергетический фактор;
- е) обеспеченность трудовыми ресурсами.

Из вышесказанного следует, что пути развития Владивостока определяются одинаковым набором факторов как на внешнем (международном, государственном, региональном) уровне, так и на внутреннем – муниципальном.

Другим важным выводом является то, что место, которое занимает Владивосток в экономических системах и расселения регионального, государственного и межгосударственного уровней, в значительной степени определяет законы внутренних экономических систем и расселения. Этот принцип мы использовали для выявления **внешних главных целей развития Владивостока** и вписывания их в цели развития АТР, РФ, Дальнего Востока и региона (описанного выше).

Для того чтобы спрогнозировать территориальное развитие Владивостока, необходимо кроме его места в системе расселения представить и все процессы, функции и закономерности, которые происходят, реализуются и развиваются в городе.

Владивосток – территория, на которой живет и трудится постоянное население, на которую приезжает временное население (туристы, все, кто занят на проектах, имеющих конечный срок реализации), ищут место новые бизнесы, является сложным объектом:

- Владивосток представляет собой совокупность материально-пространственных, социально-экономических, культурно-исторических, организационно-управленческих и демографических систем.

- с другой стороны он представляет собой сложную инженерную систему и может рассматриваться как техническая система.

Моделью Владивостока, определяющей **внутренние цели его развития**, является система, объединяющая население, экономико-производственную и материально-пространственную среду. Таким образом, модель Владивостока представляет собой объединение социально-экономической, территориально-производственной и демо-экологической систем, возникших как результат деятельности населения в конкретных условиях окружающей среды. Такой подход является основой для количественной оценки целей развития города.

3.3.1. Количественная оценка целей развития Владивостока

Для формирования видения будущего и возможностей развития Владивостока необходимо оценить стоимость материальных активов и человеческого капитала города (табл. 2).

Таким образом, «стоимость» Владивостока - почти **восемь триллионов** рублей. Это значительные средства, появившиеся в столь отдалённой части России благодаря усилиям многих поколений. Но и сейчас, как полтора века назад, стоимость человеческого капитала является определяющей в оценке города. Что же касается имущественных активов, они по-прежнему бедные.

Таблица 2

Стоимость имущественных активов и человеческого капитала Владивостока

Сколько стоит Владивосток?

Человеческий капитал		
Доходы на душу населения в год	тыс. руб.	204
Население	тыс. чел.	604
Продолжительность жизни (с учётом миграции)	лет	62
Итого	млрд. руб.	7 639

<u>Имущественные активы</u>		
Земли территории	млрд. руб.	42
Жилой фонд	млрд. руб.	9
Дорожная сеть	млрд. руб.	28
Водопровод и источники	млрд. руб.	18
Электросети	млрд. руб.	22
Тепловые сети и источники	млрд. руб.	16
Канализация	млрд. руб.	11
Больницы, школы, детсады, общественные здания	млрд. руб.	13
МЧС и охрана порядка	млрд. руб.	1
Прочее городское имущество	млрд. руб.	2
Негосударственные активы	млрд. руб.	23
Итого	млрд. руб.	185
Всего		7 824

Таблица 3

**Соотношение стоимости имущественных активов и человеческого капитала
Владивостока, Москвы и Лондона**

					Сопоставление Владивосток/ Москва	Сопоставление Владивосток/ Лондон
		Владивосто к	Москва	Лондон		
		2,4%	9,5%	25,4%		
Стоимость имущественных активов городской территории	млрд. руб.	185	19458	39 500	105,2	213,5
Стоимость человеческого капитала горожан	млрд. руб.	7639	204925	155 400	26,8	20,3

Для ответа на вопрос, который часто задается: «Почему люди уезжают из Владивостока в Москву, а не наоборот?» достаточно сопоставить структуры капитала соответствующих городов, обратив внимание на соотношение «стоимость имущества/стоимость человеческого капитала». В качестве городов аналогов выбраны города Москва, Лондон.

В результате этого сравнения видно, что, например, Москва не просто богаче Владивостока (разница в стоимости имущества более чем двухсоткратная), а Москва привлекательнее. Причем, прежде всего по соотношению «стоимость имущества/стоимость человеческого капитала» – там можно меньше работать и иметь больше благ. А те, кто всё-таки любит работать – имеют в своём распоряжении больше активов, энергии и пространства для самореализации.

Точно так же, как из Владивостока в Москву, люди из Москвы уезжают жить в города «старой Европы», например, Лондон, где соотношение «стоимость имущества/стоимость человеческого капитала» ещё больше (табл. 3).

Если посмотреть карту миграционных предпочтений жителей Владивостока, то видно, что уезжающие отсюда люди связывают своё будущее с теми городами, где выше не сам по себе уровень богатства, а доля стоимости имущества в стоимости всего города (соотношение «имущество/человеческий капитал» выше).

Таким образом, одна из основных экономических проблем Владивостока: дисбаланс активов. Стоимость человеческого капитала превышает возможности своей реализации в рамках бедных основных фондов: для Владивостока – 2,4%, для Москвы – 9,5%, для Лондона – 25,4%.

Причем величина соотношения «стоимость имущества/стоимость человеческого капитала» во Владивостоке по инерционному сценарию может уменьшиться до 1,5%, а отток населения резко возрасти.

Главная экономическая цель стратегии Владивостока: устранение дисбаланса соотношения активов. Для образца соотношения активов выбрана Москва образца 2008 г. Чтобы достичь аналогичного соотношения во Владивостоке к 2020 г. необходимо опережающими темпами увеличивать стоимость имущества Владивостока. Город должен нарастить собственные активы примерно в 8 раз с 185 млрд. руб. до 1400 млрд. руб., при этом темпы роста стоимости имущества должны опережать темпы прироста человеческого капитала территории.

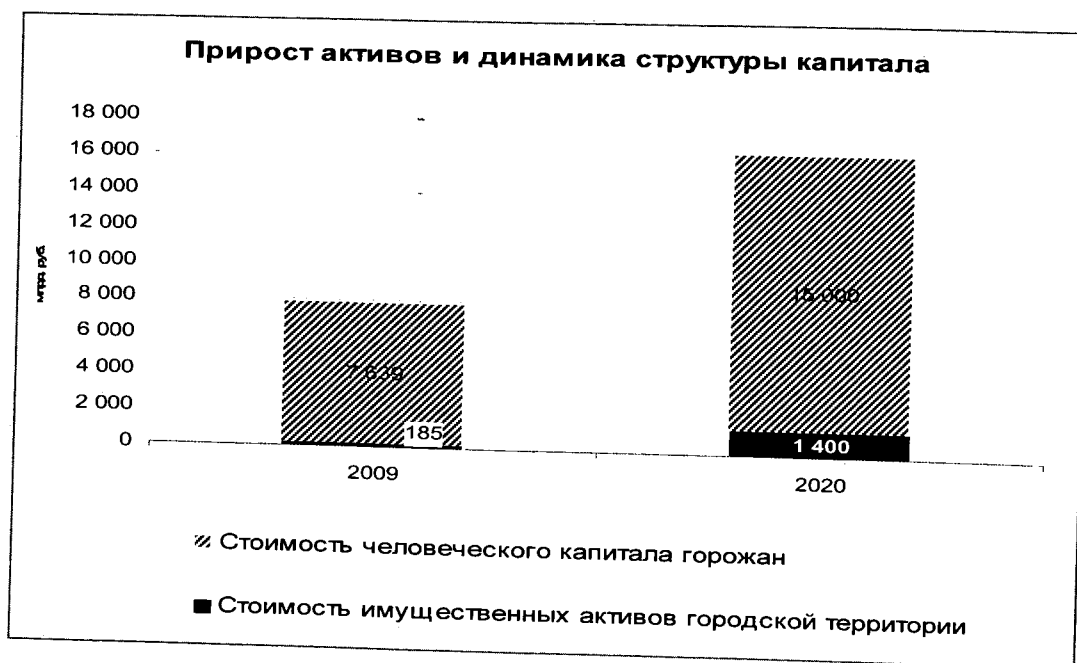


Рис. 5 Возможный вариант прироста стоимости имущественных активов и стоимости человеческого капитала г. Владивостока (2020 г. по сравнению с 2009 г.), млрд. руб.

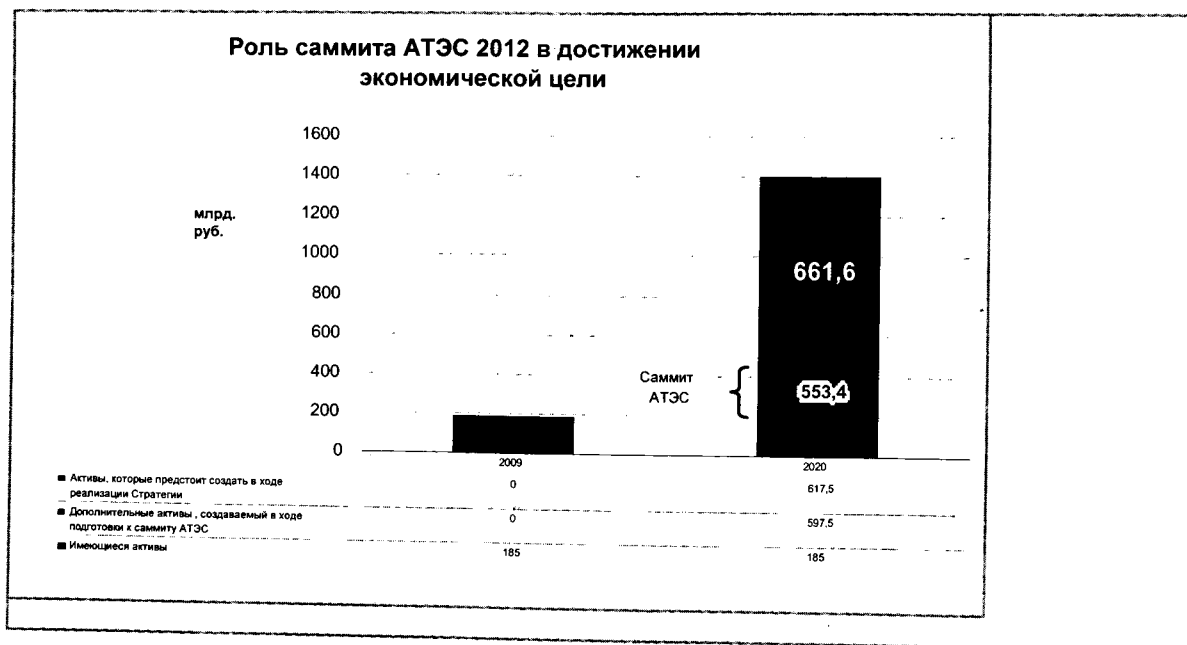


Рис. 6 Владивосток должен будет привлечь до 2020 г. дополнительные инвестиции на сумму 661,6 млрд. руб. (уже запланированные федеральные, региональные, муниципальные вложения и инвестиции из внебюджетных источников составляют 553,4 млрд. руб.)

Из каких источников может возникнуть новая стоимость активов города? Следует отметить, что осознание необходимости развития Владивостока привело к масштабным инвестициям в экономику и инфраструктуру города на федеральном и региональном уровнях в рамках подготовки к проведению саммита АТЭС. Размер этих инвестиций оценивается в 553,4 млрд. руб. (федеральный бюджет – 201,9 млрд. руб., краевой бюджет – 33,6 млрд. руб., городской бюджет – 44 млн. руб., внебюджетные источники – 317,9 млрд. руб.). Вместе с существующими 185 млрд. руб. к 2012 г. на территории Владивостока будут сосредоточены активы в размере 738,4 млрд. руб. Таким образом, чтобы достичь уровня в 1400 млрд. руб. к 2020 г. Владивостоку, начиная с 2010 г., привлекать в развитие дополнительно около 66 млрд. руб. ежегодно в течение 10 лет.

3.3.2. Выбор перспективной структуры экономики Владивостока

Существующая в данный момент структура экономики Владивостока не смогла обеспечить необходимое соотношение стоимости имущественных активов и стоимости человеческого капитала. Поэтому ее необходимо изменить, предварительно выяснив ее возможности.

Учреждения и предприятия, деятельность которых направлена на обеспечение общества в целом, т.е. тех, чья продукция полностью или частично экспортируется за пределы Владивостока, где она производится, относятся к *градообразующей группе*.

В эту группу входят все промышленные предприятия, строительные-монтажные организации, высшие и средние специальные учебные заведения, научно-исследовательские и проектные организации, административные, общественные, санаторно-курортные учреждения, предприятия, учреждения и устройства внешнего транспорта внегородского значения.

В соответствии с принятой СНИП 2.01.07-89 классификацией предприятий на градообразующие и градообслуживающие, все предприятия, не вошедшие в первую категорию, автоматически относятся ко второй. Фактически же сюда относятся как предприятия, деятельность которых направлена на обеспечение жизнедеятельности Владивостока, так и

ориентированные на обслуживание населения, т.е. объединяются сфера производства и сфера потребления. Для их разделения введено понятие **градообеспечивающей** деятельности.

Предприятия, учреждения и организации, обеспечивающие функционирование всех систем жизнеобеспечения жизнедеятельности Владивостока относятся к градообеспечивающей группе.

К материальному производству относятся все отрасли материального производства и, кроме того, связь, строительство, торговля, общественное питание, разведка ресурсов (рыбных, в частности), материально-техническое снабжение. К предприятиям, производящим информацию, относятся: научно-исследовательские, проектно-конструкторские, проектные институты, вычислительные центры, архивы, опытное производство, изыскательские организации, гидрометеорологическая служба, средства массовой информации. Предприятия и учреждения, специализирующиеся на обслуживании жителей Владивостока, относятся к градообслуживающей группе. Поскольку именно разнообразные надобности населения (материальные, духовные, хозяйственно-бытовые) потребовали создания градообслуживающих предприятий, то и структура последних подчинена удовлетворению этих потребностей.

Необходимо выявить какие конкретно сектора экономики следует развивать в стратегическом аспекте. Для ответа на этот вопрос был проведен межотраслевой баланс экономики Владивостока. Для межотраслевого баланса территории городского округа характерно наличие депрессивных секторов, таких как энергетика и капитальное строительство. Через эти сектора капитал безвозвратно «вытекает из города».

Кроме того, фактически полное отсутствие деятельности в области оказания высокотехнологичных конечных услуг: экспорт здравоохранения, экспорт образования и развитие интеллектуальных технологий – ставит Владивосток в стратегическую зависимость от закупок таких услуг у конкурентов.

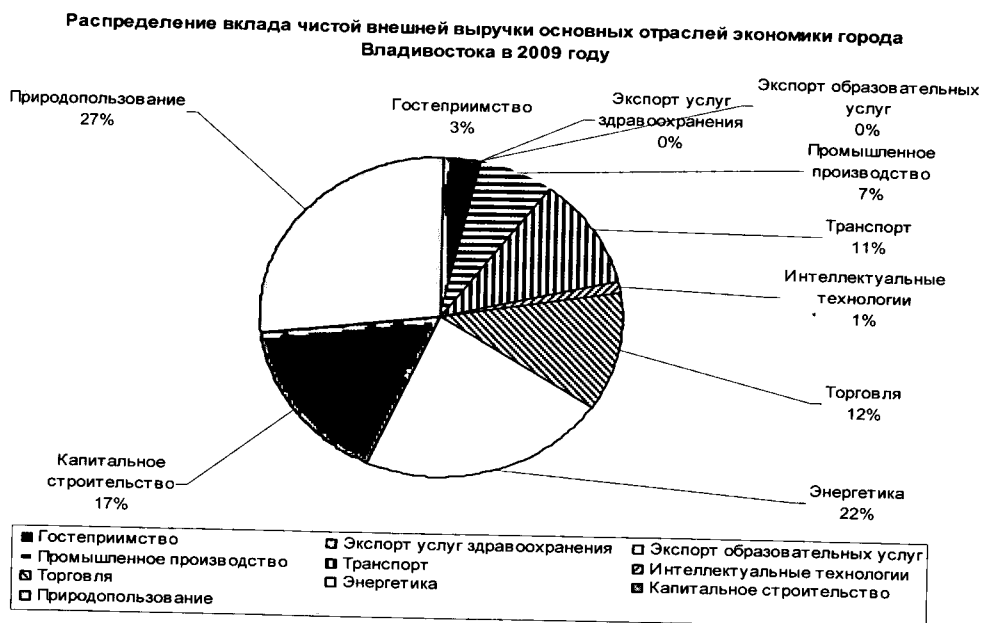


Рис. 7 Структура экономики г. Владивостока с точки зрения чистого выпуска соответствующих секторов в 2009 г.

Структура чистой выручки территории, выявленная в ходе анализа межотраслевого баланса за 2009 г., показывает, что экономика Владивостока практически не имеет отношения к секторам конечных услуг. Её основные сегменты ориентированы на поставки сырья и низкоинтеллектуальной индустриальной продукции, что делает экономику Владивостока зависимой от посредников.

Наряду с наращиванием активов предстоит осуществить структурные изменения, развивая сектора конечных услуг, обеспечивающих приток капитала на территорию.

Тогда к 2020 г. изменится объём и структура капитализации имущественных активов. Чистая выручка, поступающая на территорию через развитие имеющегося сектора туризма, и

создание пока не существующих секторов экспорта медицинских и образовательных услуг, позволит примерно в 6 раз нарастить активы территории (рис. 8).

При выборе направления экономического развития Владивостока в условиях дефицита квалифицированных людских ресурсов следует отдавать предпочтения капитализации отраслей, обладающих наибольшей бюджетной отдачей одного рабочего места. Это позволит придать социальную направленность экономике и привлечь на территорию больше людей, устранив тем самым исходный дефицит. А соответствующие сектора экономики станут работать в режиме длинных цепочек («локомотивов»), заканчивающихся секторами конечных услуг.

Еще одним важным социальным качеством экономики является смежная занятость. Иначе говоря, способность одного рабочего места в одном секторе, создавать рабочие места в других секторах. Стратегия Владивостока должна быть ориентирована на поддержку секторов, имеющих наибольший мультипликативный эффект.

На протяжении последних десятилетий во Владивостоке сложилась вполне устойчивая структура занятости, в основе которой лежит ориентация на сектор услуг. Это оптимальная структура, которую необходимо сохранить.

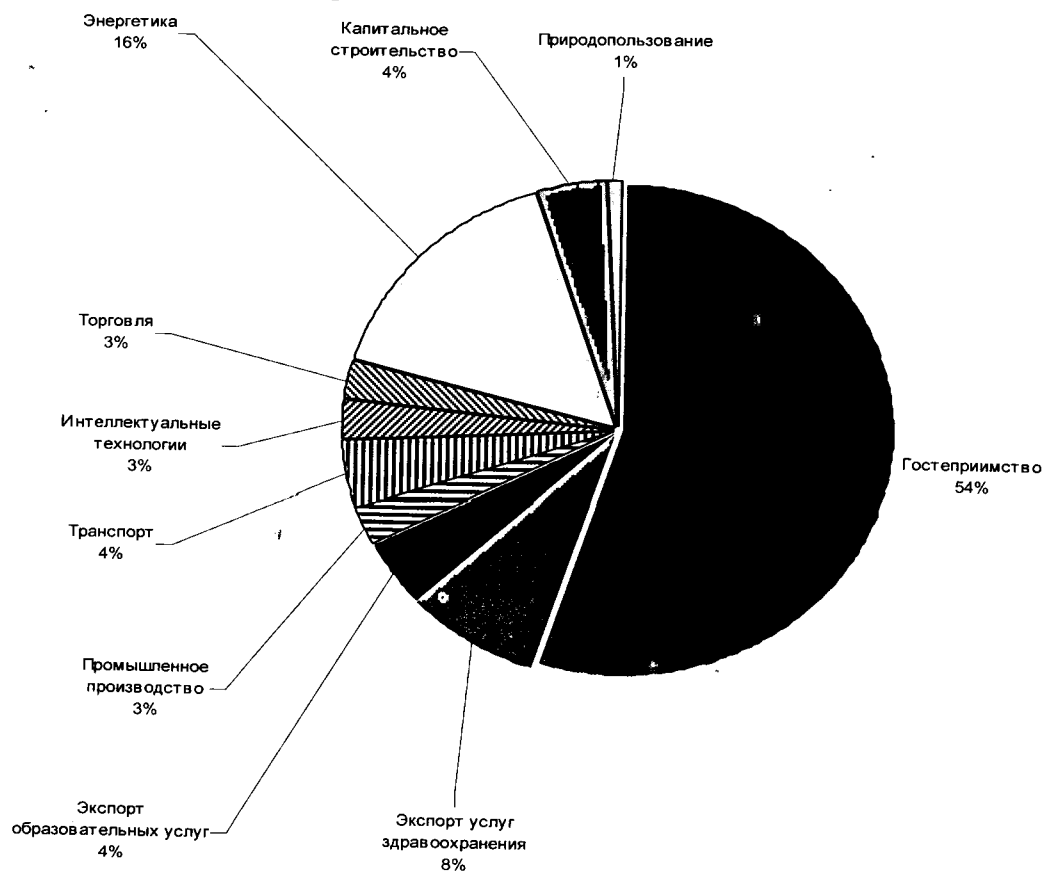


Рис. 8 Необходимая структура экономики г. Владивостока с точки зрения чистого выпуска соответствующих секторов городской экономики в 2020 г.

Увеличение количества новых рабочих мест должно происходить с минимальными структурными изменениями. Основной потенциал роста новых рабочих мест, а также смежной занятости заключён в сфере индустрии гостеприимства, обладающей относительно наибольшим мультипликативным эффектом.

Таким образом, социально-экономическое развитие Владивостока зависит от восстановления баланса и сохранения динамического равновесия между человеческим капиталом и материальными активами города. Оздоровление материальных активов и существенное увеличение их стоимости требует специальных мер «отладки» межотраслевого баланса городского округа.

Коррекция роста «человеческого капитала» предполагает проведение активной демографической политики (как в оптимистическом сценарии развития города) и реструктуризации пространства заселения.

3.3.3. Потенциал пространственного развития экономики и заселения территории Владивостока

Другим важным выводом является то, что место, которое занимает Владивосток в системах производства (экономических системах) и расселения регионального, государственного и межгосударственного уровней, в значительной степени определяет законы внутренних систем производства (экономической системы) и расселения. Этот принцип мы используем для выявления **внешних главных целей развития Владивостока** и вписывания их в цели развития АТР, РФ, Дальнего Востока и региона.

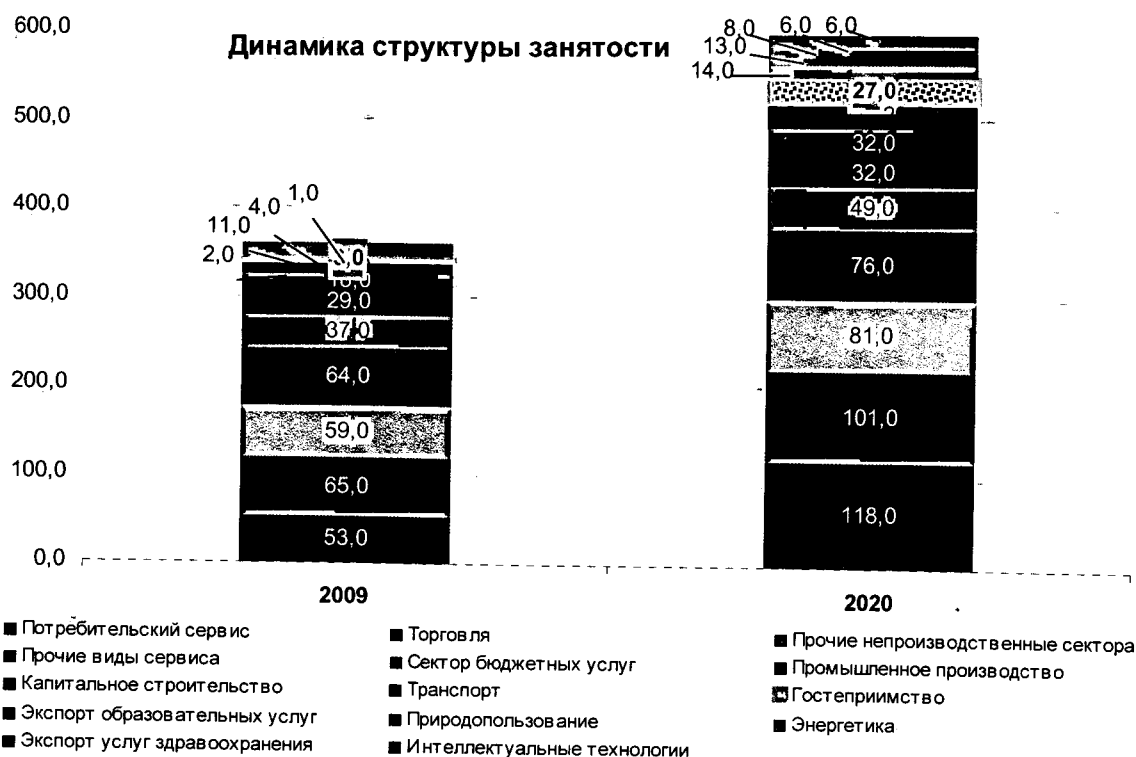


Рис. 9. На протяжении последних десятилетий во Владивостоке сложилась устойчивая структура занятости, которая вполне соответствует будущей экономике Владивостока

Для того чтобы спрогнозировать территориальное развитие Владивостока необходимо кроме его места в системе расселения представить и все процессы, функции и закономерности, которые происходят, реализуются и развиваются в городе.

Внутренние главные цели развития Владивостока связаны с системой, объединяющей: население, экономико-производственную и материально-пространственную среду, социально-экономическую, территориально-производственную и демо-экологическую системы, возникшие как результат деятельности населения в конкретных условиях окружающей среды.

Территория Владивостока (541 кв.км.) в 2 раза меньше Москвы. Однако здесь проживает в 18 раз меньше людей. Даже в самой отдалённой перспективе, когда население Владивостока увеличится до 1,5 – 2,0 миллионов, город будет обладать ещё значительными ресурсами пространственного развития (рис. 10).

Специфичным территориальным ресурсом Владивостока является береговая линия протяжённостью 42 км. Возможности развития морской инфраструктуры, прежде всего туристическо-рекреационной, здесь велики как нигде более в России.

Но по-прежнему территориальные проблемы Владивостока не решены полностью. Показательным является соотношение доли городских земель, которыми можно распоряжаться: 2200 га – муниципальные и частные земли, 35400 – земли федеральных ведомств, 18250 га –

земли субъекта федерации. Поэтому вопросы социально-экономического развития города (одним из основных ресурсов которого является землепользование) приходится решать через многоступенчатую систему бюрократических коммуникаций.

Значительный потенциал развития города заложен в эффективной специализации уже застроенной территории (рис. 11). В городе предстоит выделить деловые, административные, культурные и жилые зоны. А также особый район исторических памятников, представляющих ценность для привлечения туристов. Все эти объекты относятся к объектам общественного обслуживания.

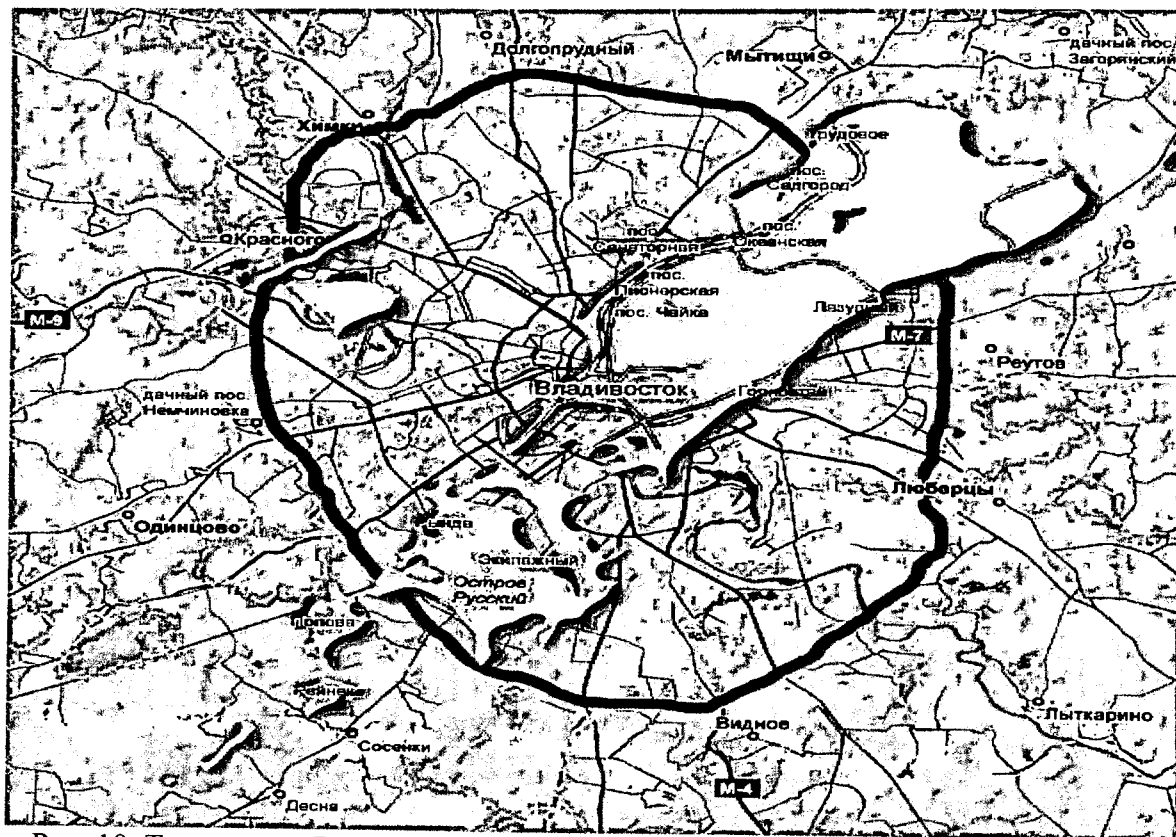


Рис. 10. Территория Владивостока (541 кв.км.) в 2 раза меньше Москвы. Однако здесь проживает в 18 раз меньше людей



Рис. 11 Значительный потенциал заложен в эффективной специализации

3.4. Дерево целей

Владивосток в течение всей истории формировался как форпост России на Тихом океане. В условиях перманентной военно-политической напряженности в мире и отсутствия значимых альтернатив необходимо сохранять и наращивать тот потенциал (оборонный, портовый, внешнеэкономический), который уже имеется во Владивостоке. В сложившихся новых социально – экономических условиях Владивосток будет продолжать выполнять федеральные функции, ориентированные на реализацию этого потенциала, но этого явно недостаточно, чтобы выдержать конкуренцию как с городами ДВР, так и зарубежными городами.

Для этого и разрабатывается стратегический план развития города, в основе которого лежит понятие дерева целей. Для его построения был проведен SWOT анализ, выявлены проблемы в развитии Владивостока.

Далее было построено дерево целей, на основе переформулировки дерева проблем. Таким образом, дерево целей может рассматриваться как положительное зеркальное отображение дерева проблем.

Центральная проблема переформулируется в главную цель Владивостока, а отношения «причина – следствие» становятся отношениями «средства - конечный результат», т.е. на основе дерева проблем для города Владивостока, строим дерево целей путем переформулировки всех негативных ситуаций из анализа проблем в положительные ситуации, которые являются желаемыми и достижимыми. Необходимо проверить связи средства/цели, чтобы убедиться в полноте иерархии (взаимоотношения причина/следствие преобразуются в связи средства/цели).

В целом дерево целей города содержит более 2 тыс. целей и подцелей, образующих иерархию (на рис. 12 приведены два его верхних уровня).

Главной целью города является желание сделать «Владивосток одним из мировых интеллектуальных, предприимчивых и культурных городов-лидеров; центром высокого уровня и качества жизни». Эта цель декомпозируется на три цели второго уровня (рис. 12):

С учетом ограниченности территориальных ресурсов для наращивания потенциала в нынешних границах Владивостока необходимо достигать этих целей в границах

Владивостокской агломерации, включающей в состав территории южного Приморья побережья Приморского края.

3.5. Измерение достижения стратегических целей

Достижение целей, поставленных в стратегическом плане, возможно, если эти цели будут измеримы. Для этого необходимо разработать сбалансированную систему показателей.

Сбалансированная система целевых показателей (ССЦП) — это система, которая позволит сделать более ясным видение будущего города и стратегию его развития, переводит их в область управления, ориентированного на результат.

ССЦП предоставляет собой обратную связь как от внутренних процессов, так и от внешних результатов реализации стратегического плана. Если система внедрена в полном объеме, она трансформирует стратегическое планирование из академических упражнений в централизованную систему управления стратегическим планированием (рис. 13).

В настоящее время чаще всего используется следующая схема реализации стратегии: **Стратегический план — Целевые программы — Целевые показатели.**

Согласно этой схеме сначала разрабатываются мероприятия, а потом — целевые показатели. Осознание необходимости каждого мероприятия в этом случае может и не происходить. Как следствие, связь между стратегическим планом и ее реализацией оказывается слабой.

Сбалансированная система целевых показателей позволяет восстановить этот недостаток за счет организации процесса реализации стратегического плана следующим образом: **Стратегический план — Система целей — Целевые показатели — Целевые программы.**

Тем самым сначала обозначаются цели, потом — допустимые значения целевых показателей и в заключение — мероприятия (целевые муниципальные программы), необходимые для изменения значений целевых показателей (рис. 13).

В результате внедрения этой системы все мероприятия четко увязаны с целями, а, следовательно, со стратегическим планом. Программы не будут влиять ни на один целевой показатель. Выявятся целевые показатели, не охваченные целевыми программами.

Постановлением от 02.06.2009 № 589 главы города Владивостока определены 12 основных индикаторов стратегического плана развития городского округа. В порядке эксперимента срок наблюдения этих индикаторов ограничен пока 2012 г. В случае достижения положительных результатов он будет продлен. В частности, реализация стратегии позволит к 2020 г. получить следующие показатели развития городского округа:

- в 3,8 раза - рост среднедушевых денежных доходов населения;
- в 7,57 раз - чистый прирост стоимости основных фондов;
- в 2,5 раза - прирост занятых в экономике;
- в 1,8 раз - прирост населения;
- в 4 раза - снижение преступности среди несовершеннолетних;
- увеличение на 23 тыс. чел. - дополнительное посещение иностранных клиентов в сегменте медицины и образования.

С целью достижения установленных значений индикаторов, структурным подразделениям администрации предстоит разработать стратегические подпрограммы. Мониторинг выполнения этих подпрограмм будет осуществляться в рамках системы оценок эффективности органов власти и местного самоуправления, определенных Указом Президента РФ № 607.

Рис. 12 Дерево целей г. Владивостока



Рис. 13. Сбалансированная система целевых показателей Владивостока

Система индикаторов

Критерий
достижения
главной
цели

Отношение средн едушевых доходов к величине прожиточного минимума

Цели
Стратегического
плана[А] Повышение уровня
благополучия и продол
жительности жизни[Б] Повышение уровня
конкурентоспособности и динамичный
устойчивый рост экономики города[В] Улучшение условий жизни населения города
Владивостока[А1] Среднедушевые денежные
доходы[Б1] Годовой чистый прирост стоимости
основных фондов всех хозяйствующих
субъектов всех форм собственности на
территории города[В1] Соотношение величины среднедушевых расходов на
приобретение платных услуг к общей величине
среднедушевых доходов[А2] Смертность населения в
трудоспособном возрасте на
1000 человек населения[Б2] Годовой чистый прирост общего
количества занятых на всех предприятиях на
территории города[В2] Снижение доли преступлений, совершаемых
несовершеннолетними в общем количестве преступленийЦелевые
индикаторы[А3] Доля населения со
средне-душевыми доходами в
семье ниже прожиточного
минимума[Б3] Величина миграционного прироста
численности населения города[В3] Соотношение площади городских рекреационных зон к
общей площади земель городского поселения (%)[В4] Увеличение числа приезжающие в город Владивосток
для прохождения курса лечения и реабилитации[В5] Увеличение числа приезжающие для участия в
образовательных программах

[А] Прирост населения города

4. ПЛАН РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ И СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНА РАЗВИТИЯ ВЛАДИВОСТОКА

Дерево целей стратегического плана развития г. Владивостока является основой для разработки комплекса стратегических муниципальных программ.

Часть целей стратегического плана будет достигнута в рамках реализации Федеральной Целевой программы (ФЦП) «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 г.» которая содержит подпрограмму «Развитие Владивостока как центра международного сотрудничества в АТР», являющуюся флагманским проектом для Владивостока. Предполагается, что за пределами 2013 г., будет действовать следующая ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Прибайкалья на период до 2018 г.», которая будет содержать соответствующую подпрограмму и для Владивостока.

4.1. Флагманский проект – подпрограмма «Развитие Владивостока как центра международного сотрудничества в АТР»

Цель подпрограммы является подцелью дерева целей г. Владивостока, в которой он рассматривается как морской и сухопутный порт, являющийся научным и промышленным, внешнеэкономическим и внешнеполитическим центром, центром развития государственности, обслуживающим интересы Приморского края, ДФО, России, АТР, стремящийся стать инновационным, образовательным, медицинским, культурным, торговым, транспортно-логистическим, туристическим, аналитическим и консалтинговым, финансово-биржевым и управленческим, развлекательным центром мирового уровня.

В частности, целью подпрограммы является устойчивое социально-экономическое развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества и реализация мероприятий по обеспечению возможности проведения в 2012 году Саммита стран (экономик) в рамках форума «Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС)».

Для достижения этой цели необходимо решить следующие задачи:

- строительство и реконструкция объектов, обеспечивающих возможность проведения крупных международных мероприятий, в том числе саммита АТЭС;
- развитие транспортной инфраструктуры;
- развитие коммунальной инфраструктуры;
- перебазирование соединений Минобороны России с территории, отводимой под гражданские нужды.

Подпрограмма включает в себя проекты, имеющие единую целевую направленность, взаимоувязанные источники финансирования и сроки реализации.

Программные мероприятия сфокусированы на первоочередной модернизации инфраструктуры, что позволит активизировать инвестиционные процессы в наиболее конкурентоспособных сегментах местной экономической системы.

Развитие аэропорта г. Владивосток. Аэропорт расположен на удалении 44 км от города Владивостока, с которым связан автомобильным и железнодорожным сообщением. Аэропорт имеет два аэродрома — «Озерные ключи» и «Кневичи».

Концепция создания в Приморском крае на базе международного аэропорта Владивосток Дальневосточного грузового мультимодального транспортно-логистического узла - ХАБа обусловлена как географическим положением, так и развитой инфраструктурой аэропортового комплекса.

Удачное географическое положение аэропорта Владивостока на пути следования самолетов из Юго-Восточной Азии в Америку и Европу позволяет значительно увеличить существующий грузопоток. Отмечается существенный рост грузопотока из Шанхая, Пекина и Гонконга в

Америку. Аэропорты указанных городов уже сейчас не в состоянии принять дополнительное количество грузовых самолетов, что способствует возрастанию роли аэропорта Владивостока в обслуживании указанных грузопотоков.

Развитие автодорожной сети. Автотранспортная связь дорожной сети о. Русский с улично-дорожной сетью города Владивостока обеспечит прямой выход на вылетную магистраль города. При этом существуют гибкие возможности направления потоков транспорта с о. Русский по разным улицам и дорогам города, что позволит сразу же после строительства мостового перехода обеспечить связь острова с улично-дорожной сетью города и по мере ее реконструкции и развития поэтапно включать в работу различные схемы движения.

Наиболее крупные проекты, формирующие транспортную систему территории и обеспечивающие полноценное сообщение с о. Русский, следующие:

- строительство мостового перехода на о. Русский через пролив Босфор Восточный;
- строительство автомобильной дороги аэропорт Кневичи - бухта Патрокл с подъездами к мостовому переходу через пролив Босфор Восточный и мостовому переходу через бухту Золотой Рог;
- строительство улично-дорожной сети о. Русский;
- строительство мостового перехода через бухту Золотой Рог на автомагистрали, связывающей федеральную автомобильную дорогу М-60 "Уссури" Хабаровск - Владивосток с о. Русский;
- реконструкция автомагистрали аэропорт Кневичи - ст. Санаторная - мостовой переход через бухту Золотой Рог.

Морской фасад. Для улучшения внешнего облика города со стороны моря планируется реконструкция фасадов зданий и сооружений, выходящих на бухты, заливы и гостевые трассы Владивостока.

Для совершенствования инфраструктуры морского транспорта запланирована существенная реконструкция причального фронта порта Владивосток и о. Русский. Приведение акватории и водных подходов в соответствие требованиям безопасной и устойчивой навигации. Для этих целей также будет осуществлена модернизация внутрипортовой инфраструктуры.

Инженерная инфраструктура. Застройка территории о. Русский требует ввода в эксплуатацию ряда объектов инженерной инфраструктуры. Необходимые потребности для обеспечения развития о. Русский определены на основе перспективного перечня объектов, создаваемых в рамках Подпрограммы.

Подпрограммой предусматривается комплекс мероприятий по обеспечению устойчивого водоснабжения города, а также обеспечение функционирования системы канализации.

Также планируется реализация мероприятий по обеспечению переработки и утилизации твердых бытовых отходов.

Объекты тепло- и энергоснабжения. В целях обеспечения устойчивого энергоснабжения в рамках Подпрограммы будет реализован комплекс мероприятий по развитию системы транспортировки энергии и обеспечения ее подачи к территориям, отводимым под строительство объектов для проведения мероприятий саммита АТЭС. При этом предполагается осуществить строительство парогазовой установки на Владивостокской ТЭЦ-2.

Также будут осуществлены мероприятия по созданию системы теплоснабжения о. Русский. При этом будут рассмотрены различные варианты источников энергии, в том числе альтернативные.

Развитие связи и телекоммуникаций. В рамках Подпрограммы предполагается создание инфраструктуры связи и телекоммуникаций на о. Русский и соединение его с материковой частью города волоконно-оптической линией связи. Реализация данных мероприятий будет осуществляться за счет внебюджетных источников.

Кроме того, предусматривается строительство сети подвижной радиосвязи для обеспечения деятельности федеральных и региональных органов исполнительной власти по обеспечению подготовки и проведения саммита АТЭС.

На Русском острове начато строительство нового города «Наукограда», на базе которого и планируется проведения саммита АТЭС в 2012 г. В состав «Наукограда» войдут Дальневосточный федеральный университет, НИИ ДВО РАН, Океанариум и другие объекты, поддерживающие инфраструктуру НИОКР. Кроме того, принято решение о создании на острове Русском туристско-рекреационной свободной экономической зоны.

В рамках Подпрограммы предполагается осуществление комплекса мероприятий по развитию базовой инфраструктуры г. Владивостока в целях создания на его основе крупного торгово-финансового, транспортно-логистического, индустриального и научно-образовательного центра с общим объемом инвестиций в размере 597,5 млрд. руб.

4.2. Комплекс муниципальных стратегических программ

Остальные цели и задачи стратегического плана развития г. Владивостока предполагается достичь с помощью разрабатываемого комплекса стратегических муниципальных программ (СМП). Приведем концепции некоторых из них:

СМП «Создание эффективного управления экономикой». Реализация стратегического плана развития Владивостока может управляться на проектной или модернизационной основе.

Проектный подход не предполагает серьезной трансформации системы управления. Другими словами, значительное участие администрации города в экономике — это одно из конкурентных преимуществ города на этапе индустриального развития, однако оно становится недостатком на этапе постиндустриального инновационного развития, когда администрирование должно быть заменено экономическим управлением.

Основой модернизационной реализации Стратегического плана является реорганизация системы управления. Достижение высокого уровня благосостояния жителей, может быть обеспечено при разных масштабах и формах участия администрации города в экономике.

На этом этапе в составе факторов экономического роста и развития наиболее значимую роль играют следующие факторы:

1. человеческий потенциал,
2. защищенные права частной собственности (в особенности — интеллектуальной собственности),
3. свобода предпринимательства,
4. свобода передачи и получения информации, свобода передвижения, политические права и свободы граждан.

Как показывает качественный анализ, именно в тех городах, где названные факторы хорошо развиты, наблюдается наиболее интенсивный инновационный процесс, а сами города оцениваются как конкурентоспособные.

Очерченное выше желаемое будущее состояние социально-экономического развития города характеризуется тем, что в нем предполагается создать именно инновационную экономику, предоставляющую широкие возможности для интеллектуальной и предпринимательской активности жителей, позволяющей им получать высокие доходы. При этом основная ответственность за высокий уровень благосостояния (уровень и качество жизни) ложится на жителей и их семьи, фирмы и некоммерческие организации (НКО).

Власть при этом концентрируется на производстве общественных благ, которые не могут эффективно производиться ни фирмами, ни отдельными жителями, ни НКО. По содержанию эти блага представляют собой условия, при которых власть, бизнес, жители, НКО и др. экономические агенты в состоянии эффективно достигать желаемых конечных результатов развития города.

Эти условия включают как институциональную среду деятельности жителей, бизнеса и НКО, так и сетевые компоненты производственной инфраструктуры, например, создание благоприятных условий для развития бизнеса, соответствующего инвестиционного климата, органов муниципальной статистики, агентств, работающих на этом рынке и др.

Кроме того, власть берет на себя прямую поддержку научных исследований (необходимых для рывка экономики города), образования и здравоохранения, а также заботу о повышении качества жизни жителей города. Одна из задач власти – мониторинг изменений социально-экономической ситуации в обществе, которая может быть решена через создание системы муниципальной статистики – системы оперативного сбора данных о состоянии экономики города и основных социальных показателях. Владение информацией об изменениях в отдельных сферах экономики позволит корректировать деятельность администрации в сфере создания благоприятных условий для бизнеса, а так же условий для применения инструментов государственно-частного партнерства.

Администрация, выполняющая такие функции, в экономике называется «поддерживающей властью». Действия чиновников в его рамках нацелены не на изыскание и присвоение ренты от преодоления жителями и бизнесом искусственно создаваемых препятствий (административных барьеров), а на формирование институциональной среды, способствующей развитию добросовестной конкуренции на муниципальных, региональных, федеральном и мировых рынках.

Одновременно власть формирует и поддерживает механизмы действенной защиты легальных прав собственности.

Создание таких условий оказывает стимулирующее воздействие на интенсификацию массовых инновационных процессов, инициируемых самим бизнесом, что в современных условиях является предпосылкой формирования в городе эффективной, конкурентоспособной экономики. Для этого необходимо разработать и реализовать программу развития конкуренции во Владивостоке.

СМП «Формирование основных социальных групп жителей. Ценности и общественное согласие по ключевым вопросам развития Владивостока». Опыт разработки и реализации стратегических планов показывает, что огромную роль, как в выборе стратегического плана, так и в его реализации играют ожидания основных групп населения, коалиции различных социальных и политических сил, интересы элит и их способность найти общественную поддержку свои целям.

Разумеется, в общественных коалициях не может быть единства интересов по всем вопросам. И многие коалиции оказываются недолговечными — остаются временными, как, например, многие электоральные блоки. Естественно, часто ожидания могут быть завышенными, а разочарование более сильным.

Для наших целей особенно важно отметить, что набор ожиданий жителей Владивостока, характер притязаний и ожиданий его слоев не является постоянным, испытывает воздействие со стороны политических интересов и может при перемене обстановки испытывать серьезные сдвиги.

Даная СМП ориентирована на то, что Владивосток должен стать городом, в котором ведущие представители всех ветвей власти, политических партий, финансовой и интеллектуальной элиты, бизнеса, гражданского общества и жители образуют общественную коалицию, ставящую перед собой цель реализовать стратегический план развития, желающие видеть город развивающимся и процветающим

СМП «Развитие гражданского общества и образ жизни владивостокцев». Слабость гражданского общества Владивостока в данный момент времени констатируют не только сами его представители (жители города и их организации), но и представители администраций разного уровня и бизнеса.

Между тем; чем выше образование жителей города, чем выше их мобильность и информированность об устройстве окружающего мира (городов - конкурентов на Дальнем Востоке, в России, в странах АТЭС и АТР) — тем больше их раздражение против неэффективности управления, коррупции или подозрения в коррупции, неравенства перед законом.

Общество (жители и их организации) Владивостока прошло за последние 20 лет путь развития от советской структуры (где наблюдалось относительное равенство доходов при отсутствии частной собственности) до общества с уровнем доходов, приближающим к уровню потребления стран, входящих в «золотой миллиард», но со структурой собственности, свойственной латиноамериканским странам.

Строящемуся гражданскому обществу Владивостока, сохраняя своеобразие образа жизни и самоидентификации, необходимо более четко определиться по тем ценностям, которые оно разделяет с жителями европейских, американских и азиатских городов.

Во Владивостоке присутствуют нескольких укладов жизни жителей. Все они значительно отличаются ценностными ориентирами людей, мотивациями и способами обеспечения своего материального положения.

Гражданское общество во Владивостоке в результате экономических, социальных и политических процессов последних 20 лет еще не смогло консолидироваться вокруг общих целей и ценностей. В настоящее время оно представляет собой постепенно усложняющуюся совокупность микросообществ, возникших по множеству оснований.

На этом фоне реализация любых стратегических планов наталкивается на практически неизбежное сопротивление со стороны групп специальных интересов (систем типа: администрация - подконтрольные бизнесы, национальные кланы, специальные группы «давления – крышования»), поскольку рациональные действия сверху могут затрагивать интересы различных групп. Администрации всех уровней вынуждены идти на авторитарные и манипулятивные методы управления жителями, которые еще более усугубляют ситуацию.

Новый образ жизни жителей Владивостока, потребления, отдыха не может быть сформирован заново, но при этом мы можем опереться на свои культурные основы, материальные возможности и традиции.

Единство материальных основ и типа развития человека выражается в том, как он живет в семье, как зарабатывает и как использует свободное время.

Образ жизни владивостокцев, как и жителей страны во многом определяется материальными условиями. В советские времена считалось, что образ жизни в общем един для рабочего и представителя партийной номенклатуры: работаешь и живешь, причем все постепенно живут лучше. Вертикальная миграция определялась личными достижениями и лояльностью — в разных пропорциях в различных областях.

Образ жизни и возможность вертикальной миграции связаны между собой — это комбинация определенных общих правил и гарантий: человек знает, на что он может рассчитывать при хорошей учебе и работе.

Жители Владивостока должны знать, что смогут самореализоваться в своем городе — и не надо эмигрировать или иммигрировать с новой идеей для ее реализации и общественного признания, а город может создать пример (но пока далек от этого) и задать направление для других городов России — хорошие дороги, пространство, условия для спорта и культуры, безопасность и гостеприимство.

Общий уровень осведомленности и представления о жизни в соседних городах России и зарубежных стран, особенно из «золотого миллиарда», резко вырос за счет свободы информации, личных поездок, миграции и эмиграции знакомых и родственников. Слабость выражения мнения гражданского общества, ограниченные возможности политической конкуренции или возможностей воздействия на процесс решения важных общественных, общегосударственных или местных проблем создают иллюзию спокойствия. Но одновременно они порождают недоверие, разочарование и оппортунистическое поведение для выживания в сложившихся условиях.

Просуществовать так до 2020 г. при благоприятной конъюнктуре и росте ренты для потребления можно (хотя риски довольно велики для Владивостока, располагающегося на периферии принятия основных государственных и бизнес решений), но город с массовым инновационным поведением бизнесов, жителей и администраций разного уровня на недоверии мигрирующих (до полного исчезновения) образованных слоев жителей построить нельзя, нельзя также остановить массовый исход населения из города.

Политическая и финансовая элиты города, которые, вероятно, хотят построить «Большой Владивосток», должны осознавать, что такое развитие событий предполагает не просто декларацию патриотизма, но и в самом деле желание жить в этом городе, самим пользоваться услугами систем образования и здравоохранения Владивостока, учить и лечить здесь себя, своих детей и внуков.

Отсутствие таких условий влияет и на внутрисемейную демографическую, и на миграционную политику. Жители в таких условиях задумываются о том, что ждет будущих детей в городе и принимают решение об отъезде.

Таким образом, укрепление гражданского общества вместе с ростом благосостояния жителей является основой для успешной реализации стратегии развития Владивостока. Основой создания гражданского общества во Владивостоке является:

1. трудящаяся часть жителей, предпринимающая попытки выйти на более высокий уровень потребления, готовая к риску и предпринимательству

2. и трудящаяся часть общества, работающая в стабильных секторах экономики и общества (бюджетники), небогатая, с устойчивым существованием и ростом уровня жизни, зависящим в значительной мере от решений федеральной, региональной и муниципальной администраций.

Обе группы жителей могут составить группу жителей, которую принято называть средним классом.

Пока возникающий средний класс жителей города остается относительно малочисленным, но его влияние и роль будут расти. Для реализации стратегии развития Владивостока является важным наступление момента, когда влияние среднего класса станет сравнимо с влиянием высших кругов администраций всех уровней и бизнеса. Одной из целей стратегии развития Владивостока должно быть выращивание среднего класса жителей Владивостока.

К среднему классу мы относим жителей Владивостока, имеющих достаточно высокое специальное образование, профессиональную («беловоротничковую») занятость, финансовую устойчивость и владение какой-то собственностью (например, квартира, машина). Численность среднего класса во Владивостоке в данный момент не превышает 35% от численности жителей города.

Гражданское общество Владивостока отличается и шире среднего класса его жителей, относительные размеры его ограничены, а формирование поведения еще не завершено.

Проблема доверия различных слоев жителей друг к другу, отношение к исполнительной и законодательной администрации, командного состава торгового, военного и рыбного флотов и церкви, интеллектуальной элиты к представителям администраций разных уровней, бюрократии к интеллигенции — все это образует основы гражданского общества Владивостока. Социальный капитал его не велик потому, что уровень взаимного доверия остается достаточно низким.

Но без доверия, на наш взгляд, невозможно наращивание социального капитала и выращивание среднего класса жителей, являющегося опорой в реализации стратегии развития города. Для решения этой задачи необходимо появление и выявление правильных «моральных практик» деятельности на всех уровнях власти и жизни общества во Владивостоке.

СМП «Развитие промышленных предприятий». Исторически сложившаяся специализация экономики, конкурентные позиции в машиностроении и судоремонте, высокий научно-технический потенциал – предпосылки для развития Владивостока как промышленного центра.

Промышленное производство Владивостока нуждается в модернизации посредством использования высоких технологий, позволяющих улучшить конечную продукцию и увеличить прибыль. Значимую роль в стимулировании экономического роста и внедрении новых высоких технологий в промышленности города должны сыграть научно-производственные комплексы. Данная точка роста обладает не только значительным потенциалом развития, но и носит преемственный характер, предоставляя возможность возродить былые традиции и осуществить постепенную реструктуризацию промышленности города.

Интеграция академической и вузовской науки с производством должна сформировать новый импульс активизации научных исследований и внедрению высоких технологий в производство. Создание научно-производственных комплексов, стимулирующих разработку и внедрение в производство новых технологий, станет основой высоких темпов экономического развития города. Причем новые технологии должны быть, во-первых, ориентированы на экологически чистое производство, ресурсосбережение, замкнутые технологические циклы, и, во-вторых,

соответствовать мировому уровню развития науки и техники. Это является необходимым условием устойчивого развития города.

СМП «Транспортно-логистический центр». Выгодное местоположение Владивостока предопределяет возможность и целесообразность развития транспортно-логистической деятельности. Для реализации подобного сценария имеются все необходимые предпосылки. Помимо выгодного геополитического положения к их числу относятся:

- наличие крупного железнодорожного узла и международного аэропорта;
- дальнейшее укрепление приграничного взаимодействия, реализация совместных проектов, в том числе в области перевозки и обслуживания грузов;
- усиление роли Владивостока, как крупнейшего торгового, образовательного, культурного и финансового центра Дальнего Востока;
- наличие довольно емкого потребительского рынка в пределах Юга Приморского края, на территории которого проживает около 1 млн. человек.

Для успешного функционирования транспортно-логистического комплекса (ТЛК) необходимо обеспечить организацию его деятельности на основе выполнения следующих критериев:

- координация и взаимоувязка деятельности с региональными структурами федеральных агентств, подведомственных Минтрансу России, подразделениями ДВЖД – филиала ОАО «РЖД», Владивостокской таможней Дальневосточного таможенного управления Федеральной таможенной службы (ФТС) России;
- открытость и доступность услуг для всех платежеспособных компаний с хорошей деловой репутацией, желающих воспользоваться услугами терминалов центра;
- наличие информационной системы, обеспечивающей оптимальные пути доставки грузов, средств связи, устройств и условий для обработки грузов;
- обеспечение возможности осуществления комбинированных и интермодальных перевозок.

Реализация данной подпрограммы предполагает следующие действия со стороны администрации города и делового сообщества.

- проведение обследования транспортных потоков, идущих через Владивосток; выявление круга заинтересованных в создании ТЛК предприятий и организаций, определение площадки его размещения;
- согласование вопросов функционирования ТЛК с подразделениями ДВЖД - филиала ОАО «РЖД» и соответствующими федеральными ведомствами; создание информационной системы управления грузопотоками;
- обустройство территории, в границах которой будут осуществляться все виды деятельности, относящиеся к транспортировке, логистике и дистрибуции товаров.

Участниками реализации СМП могут быть как непосредственно инвесторы, вкладывающие в создание ТЛК финансовые ресурсы, так и владельцы, и арендаторы зданий и сооружений, вовлекаемых в систему обслуживания грузов (складов, пунктов распределения, складских территорий, офисов, зон обслуживания подвижного состава и пр.).

В качестве возможной площадки размещения ТЛК могут выступать новые или неиспользуемые цеха и территория одного из промышленных предприятий или новые «сухопутные порты», имеющие или вновь построенные железнодорожные и автомобильные подъездные пути.

СМП «Рыбодобыча, рыбопереработка, аква- и марикультура». Основными задачами развития рыбохозяйственного комплекса являются:

1. Изменение позиции предприятий Приморского края на рынках СВА и России, Европы.
2. Увеличение производства продукции с высокой долей добавленной стоимости за счет снижения издержек, роста глубины переработки исходного сырья и качества производимой продукции.
3. Развитие сектора биотехнологий (в том числе увеличение объема научных и инновационных разработок и активное их внедрение).

4. Развитие конкуренции в секторе и строительство сети рыбных рынков.

В рамках развития данного сектора экономики города должны быть реализованы следующие направления:

1. Повышение эффективности использования сырьевой базы и развития новых источников получения сырья.
2. Развитие рыбоперерабатывающей промышленности.
3. Обновление рыбопромыслового флота, в том числе.
4. Развитие инновационной инфраструктуры и поддержка новых видов деятельности, обеспечивающих увеличение цепочки добавленной стоимости.
5. Стимулирование спроса на продукцию данного сектора экономики и продвижение продукции края на внутренний и внешний рынки, а также диверсификация рынков сбыта продукции.
6. Повышение эффективности корпоративной структуры рыбохозяйственного сектора.

7. Введение новых механизмов управления сектором, основанных на биоэкономическом анализе. С установлением рыночных отношений в сфере добычи и переработки водных биоресурсов управление рыболовством в России значительно осложнилось. Это связано с возникновением большого количества фирм-ресурсопользователей, конкуренция среди которых приводит к чрезмерной эксплуатации ценных промысловых видов вплоть до их исчезновения. Мощность промыслового флота существенно превышает возможности его обеспечения промысловыми ресурсами в силу естественных биологических ограничений. Имеет место рыночный характер формирования цены на рыбопродукцию, в результате чего максимизация объемов изъятия биоресурса ресурсопользователями не гарантирует максимальную доходность. Положение осложняется противоречивостью интересов ресурсопользователей, максимизирующих прибыль от эксплуатации ресурсов, и государства, заинтересованного в максимизации общественного блага от ресурсопользования и устойчивом воспроизводстве биоресурсов.

В данной ситуации как менеджер биоресурсов в лице государства, так и ресурсопользователи сталкиваются с необходимостью согласования стратегий своей деятельности и формирования адекватной политики управления рыболовством. Это обстоятельство обуславливает актуальность разработки экономико-математических моделей и методов анализа эффектов принимаемых управленческих решений в сфере рыболовства с целью повышения экономической эффективности этой отрасли.

Экономический анализ рыболовства позволяет разграничить степень участия биологии и экономики в процессе управления и определить, где они взаимодействуют. Биологи имеют дело с изучением окружающей среды, динамикой рыбной популяции, влиянием человека на нее и т.д., чтобы показать уровень эксплуатации, не подрывающей запасы. Работа по установлению квот или общего допустимого улова (ОДУ), и особенно по их распределению, между промысловыми компаниями, или же между различными категориями флота, требует взаимодействия с экономистами по решению проблем, вызванных конкуренцией за пользование ресурсами, и осуществлению наилучшего размещения факторов производства в целях максимального увеличения благ для общества в целом. Основная задача заключается в предельном увеличении социальноэкономических доходов, зависящих от биологических (биоресурсы) и экономических (труд и капитал) факторов.

В силу сравнительно недавнего перехода к рыночным отношениям рассмотрение проблем управления рыболовством в России лежит преимущественно в плоскости биологической сохранности популяций биоресурсов, слабо учитывая экономическую составляющую данного вида деятельности. Рыночный характер деятельности ресурсопользователей и ее целевая функция – максимизация прибыли – не в достаточной мере учитываются при формировании политики управления рыболовством.

СМП «Агломерация. «Маркетинг ядра городской агломерации Владивосток-Артем». Перспективы развития южных территорий Приморского края в рамках агломерационного подхода, предусмотренные стратегией развития Приморского края, предполагают создание в непосредственной близости города Владивостока комплекса промышленных предприятий.

Прокладка нефте- и газопроводов, создание предприятий по нефтепереработке, нефтеналивного терминала, строительство алюминиевого завода в пределах Владивостокской агломерации, а также строительство атомной энергетической станции на территории Приморского края приведут к существенному росту экономики, увеличению численности населения рассматриваемой агломерации. Необходимое для строительства промышленной базы развитие инфраструктурных проектов приведет к фактическому формированию единой территории Владивостокской агломерации, в которую помимо Владивостокского городского округа войдут Артемовский городской округ, а также частично Надеждинский, Шкотовский и Хасанский районы. Ядром такой развивающейся агломерации является связка городов Артем – Владивосток.

Одной из функций Владивостока как административно-организующего центра Приморья является маркетинг города Владивостока и единого урбанизированного пространства Владивосток–Артем.

Целью развития агломерации Владивосток–Артем является повышение управляемости единого урбанизированного пространства с населением к 2020 г. около 1 млн. чел. для обеспечения новых возможностей для развития экономики (диверсификация и инвестиционная привлекательность) и общества (новое качество жизни) за счет создания более разнообразного рынка труда, более емкого потребительского рынка, рынков торговой, жилой и производственной недвижимости, концентрации и согласования приоритетных проектов развития всех видов инфраструктур.

СМП «Благоприятная и безопасная среда для жизни». Развитие Владивостока как объекта, формирующегося на основе идеологии комплексного управления прибрежной зоной (КУПЗ), предполагает разработку нового экономико-правовой механизма гармонизации в условиях рыночного хозяйства многочисленных противоречивых интересов людей, проживающих и прибывающих в город с разнообразными целями (в том числе получения образовательных услуг, услуг в сфере здравоохранения и разнообразных видов туризма), прибрежных и морских природопользователей (рыбной промышленности), транспорта (автомобильного, морского, железнодорожного, трубопроводного), портового, промышленного и сельскохозяйственного развития прибрежной зоны, рекреационного потенциала, заповедных зон и др.

Осуществление управления городом на основе КУПЗ позволяют сформулировать **«инновационные условия устойчивого развития»**, которые заключаются в последовательном учете при планировании и реализации развития экономики и социальной сферы экологических факторов. Они могут быть реализованы только в условиях развитого постиндустриального общества, в котором высокое качество жизни достигается на основе развитой высокотехнологичной экономики.

Основными принципами инновационного устойчивого развития являются:

- создание и соблюдение экологических стандартов в управлении городом не только по отношению к бизнесу, но также и к местной, региональной и федеральной власти;
- использование экологической политики в территориальном размещении предприятий всех форм собственности.

Владивосток обладает значительным экономическим и пространственным потенциалом для развития. Для того чтобы воспользоваться этими преимуществами в полной мере, необходимо обезопасить себя от возможных экологических угроз и добиваться снижения последствий высокой техногенной нагрузки на окружающую среду, в противном случае экономический подъем промышленных предприятий приведет к ухудшению экологии и окажет негативное влияние на качество жизни населения района.

Исходя из этого Стратегия развития города в данной сфере на период до 2020 г. предполагает активные действия администрация города и других стейкхолдеров, направленные на решение указанных проблем, препятствующих сбалансированному и динамичному развитию города.

К 2020 г. Владивосток должен стать экологически безопасной территорией с умеренной техногенной нагрузкой на окружающую среду, обеспечиваемой за счет внедрения современных природоохранных технологий на промышленных и коммунальных предприятиях города, развития инфраструктуры, нацеленной на предотвращение экологических и природных катастроф.

Владивосток превратится в благоустроенный зеленый город, с разнообразной и качественной городской средой, обеспечивающей комфортные условия для проживания различных категорий граждан.

Для достижения желаемого будущего города определены следующие приоритетные направления действий:

- первое направление - обеспечение экологической безопасности, основанное на проактивных действиях городской администрации и стейкхолдеров по модернизации и развитию природоохранной инфраструктуры;
- второе направление - формирование благоприятной городской среды, обеспечивающей комфортные условия для проживания различных категорий граждан.

В области экологической политики требуется разработать детальную программу по улучшению состояния окружающей природной среды. Необходимо организовать систему мониторинга и контроля за экологической ситуацией и проведения экспертизы воздействия предприятий на окружающую среду. Создание и развитие новых промышленных предприятий осуществлять под контролем администрации и общественности города с учетом принципов страхования экологических рисков воздействия на территорию города.

Острота проблемы с экологией прежде всего связана с тем, что по загрязнению воздушной среды, почв, водоемов Владивосток входит в пятьдесят наиболее загрязненных городов России.

Загрязнение воздуха автомобилями составляет примерно половину от всей загрязненности воздушной среды, но именно это загрязнение наиболее опасно для жителей города Владивостока, поскольку выхлопные газы локализованы на высоте роста человека. В связи с ростом стоимости автомобильного топлива производители используют все большее количество добавок к топливу, которые резко повышают канцерогенность наиболее распространенных марок топлива. Одним из эффективных методов нейтрализации последствий повышенной автомобилизации жителей города является развитие транспорта и транспортной инфраструктуры.

Таким образом, по степени важности для Владивостока на первом месте стоит строительство очистных сооружений, на втором - строительство дорожной инфраструктуры, на третьем – создание ландшафта города.

СМП «Транспорт и транспортная инфраструктура. Существующая схема и состояние улично-дорожной сети (УДС) Владивостока совершенно не удовлетворяют потребности города даже в настоящее время, тем более на перспективу. Развитие транспортной системы города на протяжении многих лет существенно отставало от застройки жилых районов. Это привело к хроническим заторам и пробкам, вызывающим не только огромные потери времени на транспорте, но и социальную напряженность в городе. Такое положение недопустимо также по требованиям устойчивости функционирования всей транспортной схемы города.

Характерной особенностью территории Владивостока является сильная изрезанность береговой линии и сложный рельеф прибрежных территорий, что затрудняет формирование оптимальной схемы УДС города. Кроме того, застройка города и, соответственно, его основные транспортные связи имеют меридиональное направление, а естественные преграды – долины рек, бухты Золотой Рог и Новик, проливы Босфор Восточный и Старка, а также горные хребты – имеют широтное направление. Преодоление данных недостатков требует строительства дорогостоящих транспортных сооружений – эстакад, путепроводов и тоннелей.

В генеральных планах города Владивостока неоднократно прорабатывались различные варианты размещения и конструктивных решений указанных сооружений, выполнено немало проектов на строительство таких сооружений, однако из-за их высокой стоимости большинство этих сооружений не построено, что привело к крайне напряженной обстановке в пропусках транспортных потоков, особенно в связи с высоким уровнем автомобилизации населения.

Транспортный сектор имеет определяющее значение для функционирования и развития городских экономических систем. С точки зрения экономического анализа важнейшими вопросами являются следующие:

- каким образом общественное вмешательство в транспортную систему можно сделать более полезным?

- какова степень надежности транспортного рынка?
- каковы социальные затраты функционирования транспортной системы, связанные с дорожными заторами, загрязнением воздуха, авариями и несчастными случаями?
- каков в свете предыдущих вопросов оптимальный уровень инвестиций в расширение инфраструктуры?

Дорожные заторы – одна из самых злободневных проблем городской транспортной системы. На данный момент наилучшим способом для изучения этой проблемы является оценка совокупных издержек, связанных с пробками. Существует немало доказательств того, что ситуация с дорожными заторами ухудшилась в большинстве крупных городов, и средняя скорость транспорта падает. Однако скорость, с которой передвигаются отдельные жители, тем не менее, не обязательно снижается. При этом сектор частных автомобилей и их использование растут значительно быстрее, чем система дорог во многих странах.

Есть два принципиальных пути «избавления» от пробок:

- финансирование дорожной инфраструктуры;
- финансирование проектов, направленных на совершенствование управления существующей инфраструктурой.

Финансирование новой дорожной инфраструктуры во многих странах ранее осуществлялось за счет налогов, непосредственно не связанных с эксплуатацией дорожной сети, что приводило к отставанию роста налоговой базы от роста числа автомобилей. Сейчас в развитых странах применяются новые механизмы финансирования строительства новых дорог - за счёт так называемой “платы за подключение” и изъятия транспортной ренты. Необходимо отметить, что расширение пропускной способности дороги может ухудшить движение, и в рамках нового равновесия пробка может стать ещё хуже, чем до расширения.

Совершенствование управления существующей инфраструктурой подразумевает следующие меры:

- резервация полос движения для транспортных средств с высокой вместительностью (автобусов, фургонов и автомобилей совместного пользования);
- контролируемые полосы движения с левым поворотом;
- улицы с односторонним движением;
- ограничения на стоянку и размещение многоуровневых парковок;
- частичные или полные запреты на транспортные средства в определенных частях города. Такие запреты используются во многих европейских городах, особенно в исторических местах с узкими улицами.

Общей тенденцией также является высокая плотность (количество) работающих в центральной части города, где располагается большое число офисов и достаточно мало жилых помещений. Одной из ограничительных мер, позволяющих достигнуть относительно равномерного заселения территории города и освободить центр города, является размещение больших (промышленных) предприятий и офисных центров в пригороде или за городской чертой.

С другой стороны необходимо учитывать положительный эффект от концентрации рабочих мест (экономии затрат вследствие объединения различных видов деятельности в одном месте), которая в свою очередь лежит в основе экономического функционирования больших городов.

Для Владивостока характерно сочетание административно-делового и историко-культурного центров города. При этом историческая центральная часть города явно неспособна обеспечить достаточные требования к инфраструктуре делового центра.

Одной из стратегических задач является выделение и фактически новое строительство административно-делового центра города вне центральной части города.

Возможное перемещение в новый район федеральных, краевых и муниципальных органов власти, включая разнообразные суды, инспекции, администрации, законодательные органы власти, концентрация офисов крупных и средних предприятий города в непосредственной близости даст существенный рост эффективности взаимодействия бизнеса и власти, а также приведет к значимому сокращению издержек на перемещение и улучшению транспортной ситуации в городе.

Другой подход к уменьшению загрузки дорог состоит в том, чтобы сделать более популярным общественный транспорт и побудить людей не пользоваться автомобилями в течение пиковых периодов на дорогах. Это, главным образом, развитие сети платных парковок и системы платных дорог.

Платные дороги материально более жизнеспособны по многим критериям: владельцы этих дорог вкладывают деньги в их строительство и сами устанавливают цены за их эксплуатацию; различные препятствия, например экологические, могут быть преодолены значительно проще.

Но строительство и эксплуатация платных дорог имеет ряд отрицательных моментов: финансирование зависит от того, как интенсивно она используется; вероятность аварий, за счёт большей средней скорости возрастает; платные дороги создают неравномерность распределения движения по дорогам в целом, что приводит к нерациональному использованию транспортных ресурсов.

С развитием городского транспорта связано также возникновение следующих проблем и тенденций:

1. Загрязнение воздуха транспортными средствами, в частности, транспорт является одним из основных источников загрязнения окружающей среды; транспорт также является одной из причин «парникового эффекта».

2. Имеет место взаимосвязь пробок и загрязнения. Доказано, что во время пробок ядовитые выбросы автомобилей увеличиваются в несколько раз.

3. Несчастные случаи и автокатастрофы. Совокупные издержки от несчастных случаев довольно высокие. Для автокатастроф возможно определение внешних эффектов, но их характер менее ясен.

4. Тенденции изменения количества пассажиров общественного транспорта. Количество людей, пользующихся общественным транспортом, уменьшилось в течение последних десятилетий в США и многих других развитых странах.

5. Уровень субсидии общественного транспорта растет во многих странах, это, вероятно, является главной причиной, почему количество перевезённых пассажиров все еще увеличивается в некоторых из них.

6. Большие надежды в мире возлагаются сегодня на рельсовый транспорт, как на эффективную альтернативу автобусам, но монорельсовые и рельсовые системы дорогостоящи, не оказывают существенного воздействия на движение.

СМП «Реформирование ЖКХ». Проблемы функционирования жилищно-коммунального хозяйства (ЖКХ) затрагивают интересы населения, бизнеса и местных органов власти. Определение приоритетов и формирование механизмов реформирования ЖКХ возможно только на основе соблюдения интересов и проблем этих трех целевых групп. Данный тезис положен в основу программы реформирования ЖКХ Владивостока.

Исходя из этих предпосылок, концепция реформирования ЖКХ предлагает решение проблем в трех направлениях:

- необходимо внедрение новых технологий и привлечение инвестиций в модернизацию инженерных сетей и объектов инфраструктуры.

- для развития конкуренции на рынке коммунальных услуг необходимо привлечение новых игроков, частных управляющих и обслуживающих компаний.

- граждане должны получить полную информацию о различных вариантах, процедурах и преимуществах создания объединений собственников жилья, их правах и возможностях.

Безусловно, во многом состояние реформы ЖКХ будет зависеть от тарифной политики и законодательства, принимаемых на федеральном уровне - эти факторы находятся вне контроля местных органов власти и являются для них экзогенными параметрами. Поэтому проект «Реформирование ЖКХ» направлен на решение следующих ключевых задач:

- вовлечение населения в решение проблем ЖКХ путем повышение информированности граждан и демонстрации моделей управления многоквартирными жилыми домами.

- создание условий для развития конкурентной среды на рынке управления и обслуживания жилищного фонда.

- развитие инженерных сетей, модернизация жилого фонда.

Движение в этих направлениях позволит достичь целей реформы ЖКХ, поставленных Правительством РФ, и обеспечить при этом соблюдение интересов граждан. В частности, успешная реализация проекта позволит достичь улучшение технического состояния жилищного фонда и технического состояния инженерных сетей.

СМП «Повышение капитализации человеческих ресурсов Владивостока». Эта программа сводится к реформированию рынка труда; реализации демографической политики и стимулированию миграционного притока на территорию; развитию системы дошкольного, общего и дополнительного образования; развитию системы здравоохранения и сферы культуры; развитию системы социальной защиты населения города.

Основной целью реформирования рынка труда является повышение эффективности использования человеческих ресурсов и повышение конкурентоспособности рынка труда Владивостока, предполагающего:

- 1) повышение конкурентоспособности системы профессионального образования и формирование системы непрерывного образования;

- 2) снижение уровня неэффективной занятости и повышение производительности труда во всех секторах экономики;

- 3) повышение средней заработной платы во Владивостоке крае и снижение межотраслевой дифференциации уровня заработной платы;

- 4) улучшение условий и охраны труда;

- 5) формирование нормативной правовой базы, стимулирующей привлечение и закрепление молодых специалистов в производственной сфере на предприятиях Владивостока.

Основные направления реформирования рынка труда:

- 1) развитие современных образовательных комплексов конкурентоспособных на мировом рынке труда: создание Дальневосточного федерального университета.

- 2) развитие партнерских отношений между учреждениями высшего образования Владивостока и учреждениями высшего образования стран АТР. Деятельность этого партнерства должна выразиться в проведении совместных исследований и разработок, организации обмена профессорско-преподавательским составом, аспирантами, студентами, в формировании системы совместных практик, летних школ, конференций и т.д.;

- 3) проведение мониторинга рынка труда с участием работодателей, в том числе формирование и запуск мониторинга изменения технологической ситуации на предприятиях Владивостока, изменения требований к кадрам. Результаты мониторинга должны стать основанием для сокращения дисбаланса спроса и предложения на рынке труда на основе приведения планов подготовки кадров рабочих и специалистов в учреждениях профессионального образования всех уровней в соответствии с потребностями рынка труда;

- 4) поддержка системы подготовки кадров по приоритетным для рынка труда специальностям (выплата повышенных стипендий и прочее). Развитие системы подготовки кадров для новых видов экономической деятельности, которые будут развиваться во Владивостоке, таких как деревопереработка, туристическая деятельность, нефтепереработка и т.д. При этом особое внимание должно быть уделено подготовке рабочих кадров. Привлечение работодателей к управлению учебными заведениями профобразования (наблюдательные советы, участие в разработке программ и прочее);

- 5) стимулирование корпораций, разворачивающих деятельность во Владивостоке, к реализации образовательных программ и формированию учебных центров, в том числе и для обучения специалистов из иностранных государств;

- 6) модернизация системы учебных заведений (переход к клиенто-ориентированным структурам, внедрение бюджета, ориентированного на результат), содействие обновлению материально-технической базы учебных заведений, включая начальное профессиональное образование. Открытие новых специальностей (для отрасли деревопереработки, туристической

деятельности и др.). Создание ресурсных центров должно быть увязано с перспективами социально-экономического развития групп муниципальных образований;

7) развитие, в том числе и организационное, системы непрерывного образования во Владивостоке. Реализация программ поддержки как институционализированных, так и неформальных институтов, работающих в сфере непрерывного образования (консалтинговых, тренинговых компаний, корпоративных университетов и систем подготовки кадров). Синхронизация стратегий развития учреждений разного уровня профессионального образования;

8) реализация комплекса мер по профессиональной ориентации учащихся общеобразовательных учреждений и незанятой молодежи. Активное привлечение к данному процессу работодателей. Субсидирование оплаты образовательных услуг, поддержка системы кредитования образовательных услуг. Развитие системы трудоустройства молодежи (сеть бирж труда), а также формирование инфраструктуры развития предпринимательской активности (проведение семинаров и тренингов, конкурсов и т.д.);

9) развитие современных форм управления человеческими ресурсами на предприятиях региона (формирование департаментов управления персоналом, создание современных центров корпоративного образования, планирование потребности предприятий в кадрах на среднесрочную перспективу, восстановление и развитие взаимодействия с учреждениями профессионального образования и т.д.);

10) развитие социального партнерства во Владивостоке с целью повышения заработной платы и улучшения условий труда, а также снижения неэффективной занятости. Данное направление включает в себя целый комплекс мероприятий (реализация которых относится к разным ведомствам), в том числе:

а) обеспечение приоритетной поддержки инвестиционных проектов, внедрение которых предусматривает создание наибольшего количества современных (автоматизированных, интеллектуалоемких) рабочих мест, а также учет при оценке инвестиционных проектов факторов, связанных с условиями и охраной труда, уровнем оплаты труда;

б) внедрение механизмов (льгот, преференций) для работодателей, обеспечивающих безопасные условия труда;

в) реализация комплекса превентивных мер, непосредственно направленных на улучшение условий и охраны труда работников организаций и предупреждение несчастных случаев на производстве, снижение профессиональной заболеваемости, включая усиление надзора и контроля за соблюдением работодателями обязанностей и установленного порядка проведения аттестации рабочих мест по условиям труда;

г) стимулирование развития здоровьесберегающих технологий в организациях и на предприятиях Владивостока; устранение неблагоприятных факторов производственной среды, причин, вызывающих производственный травматизм и профессиональные патологии;

д) реализация мер, направленных на технологическую модернизацию предприятий и т.д.;

11) внедрение новых отраслевых систем оплаты труда в целях обеспечения единых подходов к регулированию заработной платы работников организаций бюджетной сферы, повышение уровня заработной платы работников организаций бюджетной сферы.

СМП «Реализация демографической политики и стимулирование миграционного притока во Владивосток». Основной целью реализации демографической и миграционной политики является стабилизация и постепенное увеличение численности населения города, которая сводится к:

1) повышению рождаемости и снижению смертности (особенно младенческой смертности, смертности трудоспособного населения);

2) увеличению продолжительности жизни и обеспечению массового миграционного притока в город;

3) поддержка потребностей предпринимателей в привлечении мигрантов для работы в промышленности, строительстве;

4) поддержка систем образования и здравоохранения для привлечения миграционного притока студентов и туристов в эти сферы деятельности;

5) развитие институтов социокультурной переработки, которые должны развиваться в двух направлениях: развитие институтов, работающих с временными рабочими мигрантами, и инфраструктуры, целью функционирования которой является адаптация мигрантов.

Основными направлениями реализации демографической политики являются:

- 1) реализация мероприятий, направленных на стимулирование рождаемости;
- 2) разработка и реализация стратегических программ развития социальной защиты населения в условиях его старения;
- 3) развитие систем, отвечающих за сохранение здоровья населения, проведение экологического мониторинга и внедрение системы мер, препятствующих загрязнению окружающей среды, и др.
- 4) восстановление системы санаторно-курортного обслуживания территории и повышение доступности ее услуг для населения Владивостока;
- 5) реализация комплекса мер по борьбе с болезнями социального характера (наркомания, алкоголизм, туберкулез и пр.);
- 5) реализация комплекса мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения и предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
- 6) реализация мероприятий, направленных на сокращение преступлений против личности; профилактические меры по снижению преступности;
- 7) создание условий для притока квалифицированных специалистов и экономически активного населения;
- 8) формирование толерантного отношения коренного населения Владивостока к мигрантам и равного доступа к социальным услугам;

СМП «Развитие системы дошкольного, общего и дополнительного образования Владивостока», предполагающее обеспечение высокого качества современного образования; обеспечение доступности дошкольного образования и обеспечение его качества.

Решение данных задач должно осуществляться за счет мероприятий, направленных на:

- 1) обеспечение государственных гарантий доступности и равных возможностей получения полноценного дошкольного, начального, основного общего и среднего полного общего образования;
- 2) укрепление материальной и учебной базы общеобразовательных учреждений с целью повышения уровня и качества подготовки обучающихся по общеобразовательным программам;
- 3) создание безопасных условий для функционирования образовательных учреждений, сохранение жизни и здоровья обучающихся;
- 4) усиление кадрового потенциала системы образования как важнейшего элемента повышения качества образования;
- 5) сохранение действующей сети учреждений дополнительного образования детей, расширение возможностей обучающихся и воспитанников для получения бесплатного дополнительного образования;
- 6) создание на краевом и муниципальном уровнях механизмов поддержки детей, нуждающихся в особой социальной защите;
- 7) создание дополнительных мест в учреждениях, реализующих основную общеобразовательную программу дошкольного образования; расширение и рационализация сети дошкольных и других образовательных учреждений; ликвидация очередности при устройстве детей в дошкольные образовательные учреждения; обеспечение доступности размера родительской платы и предоставление льгот по родительской плате малообеспеченным категориям граждан;
- 8) создание условий для обеспечения качества дошкольного образования, значительное повышение охвата дошкольным образованием детей в возрасте 5 - 6 лет.

СМП «Развитие системы здравоохранения Владивостока» предполагает создание условий для сохранения и улучшения здоровья населения. Ее основными задачами являются:

- 1) снижение общего уровня заболеваемости населения (в частности, болезней системы кровообращения);
- 2) снижение смертности (в том числе младенческой, материнской);
- 3) улучшение качества медицинского обслуживания и повышение доступности высокотехнологичной медицинской помощи.

Достижение данных задач должно осуществляться за счет следующей системы мероприятий:

1) реализация мероприятий, направленных на развитие профилактики заболеваний, в том числе проведение мониторинга здоровья граждан, вакцинация различных категорий граждан; улучшение диагностики на ранних стадиях заболевания путем оснащения медицинских учреждений современной аппаратурой и другими средствами диагностики, расширение существующих и создание новых диагностических центров;

2) улучшение материально-технической базы учреждений здравоохранения, в том числе развитие медицинских реабилитационных центров; улучшение оснащения сети дневных стационаров, укрепление материально-технической базы женских консультаций, гинекологических кабинетов, родильных домов;

3) развитие высокотехнологичной медицинской помощи, в том числе строительство центра высоких медицинских технологий (травматологии, ортопедии и эндопротезирования), строительство медицинского центра в рамках подготовки к саммиту АТЭС. В дальнейшем он будет оказывать услуги жителям Приморского края и других регионов Дальнего Востока;

4) развитие сети медицинских учреждений, в том числе оптимизация и улучшение материально-технической базы учреждений здравоохранения в сельской местности, повышение роли клиничко-диагностических центров, развитие семейной медицины; укрепление кадрового потенциала системы здравоохранения.

СМП «Консалтинговый и финансово-банковский центр». Реализация данной программы предполагает достижение следующих подцелей:

- Оказание консультационных услуг по вопросам реформирования системы местного самоуправления для районов, городов и муниципальных образований Юга Приморского края, а также оказание консалтинговых услуг для бизнеса, в том числе в сфере сельского хозяйства.

- Предоставление широкого спектра финансово-банковских услуг населению, предприятиям и организациям Юга Приморского края, а также соседних районов, включая расчетно-кассовое обслуживание, кредитование, использование временно свободных денежных средств, выдачу банковских карт, операции на фондовом рынке, денежные переводы.

- Город Владивосток является лидером реформирования муниципальной системы управления; на его базе, в том числе по инициативе краевых законодательных и исполнительных органов власти, традиционно проводятся зональные форумы, совещания с руководителями представительных и исполнительных органов городских округов, муниципальных районов, городских и сельских поселений, в том числе идет обмен опытом по реформированию системы местного самоуправления; активно работает Совет глав муниципальных образований

СМП «Маркетинговый и ярмарочно-выставочный центр». Реализация данной программы предполагает достижение следующих подцелей:

- Организация работ по маркетингу города Владивостока и единого урбанизированного пространства Южной Приморской агломерации.

- Продолжение работ по созданию и продвижению фирменного стиля, бренда города, городских товарных знаков.

- Для усиления данной функции должна быть разработана концепция и программа маркетинга города и Владивостокской агломерации.

- Активизация и расширение масштабов деятельности по организации и проведению международных выставок, ярмарок, конференций и форумов.

- построить комплекс объектов для проведения конгрессов и выставок (Деловой Центр) или Тихоокеанский центр международной торговли), оснащенных современными средствами телекоммуникаций, выставочным и сервисным оборудованием;

- сформировать соответствующее мировым стандартам информационное пространство, обеспечивающее эффективное функционирование конгрессно-выставочного комплекса.

СМП «Центр культурного и спортивного сотрудничества». Реализация данной программы предполагает достижение следующих подцелей:

- Организация международных, общероссийских, региональных и зональных спортивных турниров и спартакиад, фестивалей культуры и искусства.

- Для усиления этой функции необходимо укреплять имеющуюся материально-техническую базу учреждений культуры, физкультуры и спорта, обустраивать историко-туристические места и смотровые площадки; прилагать активные усилия по включению объектов г. Владивостока в краевую целевую программу «Развитие физической культуры, спорта и туризма», а также федеральную целевую программу «Развитие физической культуры, спорта и туризма в Российской Федерации на 2006–2015 гг.».
- Реализация проекта туристическо-рекреационной свободной экономической зоны на территории острова Русский Владивостокского городского округа Приморского края. Развитие системы культурных центров регионального значения, создание туристских центров.

4.3. Механизм реализации

Разработкой, осуществлением и мониторингом реализации стратегического плана Владивостока будет заниматься Рабочая группа по разработке стратегического плана развития г. Владивостока. Анализ результатов реализации Стратегии, определение первоочередных задач, принятие стратегических решений будет осуществляться Советом по стратегическому развитию при главе города. Совет взаимодействует с Думой Владивостока. Во многом успех правильного построения и осуществления стратегического плана будет зависеть от эффективности этого партнёрства (рис. 14).

Органы реализации стратегии



Рис. 14 Механизм реализации стратегического план развития Владивостока до 2020 г.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Необходимость разработки стратегии и стратегического плана развития Владивостока обусловлена динамикой региональных экономических процессов, усилением роли России, ускорением глобализации и взаимопроникновения культур.

Сейчас мы являемся активными участниками процесса формирования новой тихоокеанской политики России, предполагающей разработку современного видения перспектив макрорегиона, способной послужить базой для принятия государственных мер по выводу Дальнего Востока и Прибайкалья на траекторию саморазвития.

Главные особенности нового подхода: новое индустриальное и постиндустриальное развитие, основанное на опорных зонах и предполагающее использование принципов селективности, глобальной инновационности и конкуренции; Дальний Восток как тихоокеанская Россия, а не просто часть АТР, Дальний Восток как Европа на Тихом океане. Фактически мы наблюдаем и участвуем в создании национального проекта «ДАЛЬНИЙ ВОСТОК – ТИХООКЕАНСКАЯ РОССИЯ».

Владивостоку здесь отводится важная роль, которая предполагает переосмысление миссии города в новых геополитических и экономических условиях, видение его будущего теперь задается рамками:

1. Разработанной и принятой 29 декабря 2009 г. «Стратегия социально-экономического Развития Дальнего Востока и Байкальского региона (Прибайкалья) на период до 2025 г. (ДВиП)», в которой Владивосток попадает в пояс постиндустриального и нового индустриального развития и становится одной важнейшей из 46 опорных зон, поддерживающей транспортный и энергетический каркас макрорегиона. Он становится инновационным, научным, аналитическим, образовательным, медицинским, культурным, торговым, логистическим, туристическим, управленческим и развлекательным центром.

2. ФЦП «Экономическое и социальное развитие ДВиЗ на период до 2013 г», являющейся инструментом реализации стратегии ДВиП и содержащей подпрограмму «Развитие Владивостока как центра международного сотрудничества в АТР», целью которой является устойчивое социально-экономическое развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества, и реализация мероприятий по обеспечению возможности проведения в 2012 году саммита в рамках форума «Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество». В рамках Подпрограммы предполагается осуществление комплекса мероприятий по развитию базовой инфраструктуры г. Владивостока в целях создания на его основе крупного торгово-финансового, транспортно-логистического, индустриального и научно-образовательного центра.

3. Разработанной и принятой Законодательным Собранием стратегией развития Приморского края до 2025 г. Здесь Владивостоку отводится роль поддерживающей миссию Приморского края, которая заключается в том, чтобы:

- обеспечить взаимодействие Российской Федерации с АТР за счет наиболее продуктивного включения Российской Федерации в азиатские рынки товаров, финансов, рабочей силы, технологий и информации;
- повысить конкурентоспособность экономики Приморского края и обеспечить высокого уровня качества жизни для населения;
- сформировать на базе г. Владивостока крупного российского политического, экономического и культурного центра в АТР.

Таким образом, Владивосток – это город, несущий миссию укрепления и развития позиций России на Дальнем Востоке и формирования площадки для международного взаимодействия Российской Федерации со странами АТР.

Владивосток стремится при поддержке государства занять позиции одного из мировых интеллектуальных, предприимчивых и культурных городов-лидеров, способного не только производить бизнес, инновационные, научно-технические и культурные идеи, но и воплощать их в России и странах АТР, обеспечивая высокий уровень и качество жизни жителей города, вызывая уважение в мире, экспортируя наукоемкую продукцию и услуги, притягивая к себе как людей, так и капиталы.

Стратегия и стратегический план развития города предполагает строительство нового Владивостока. Это будет:

- Мировой город, где возможность реализовать себя будет представлена каждому человеку, и лишь от него самого будет зависеть, как он ею распорядится.
- При этом мы создаем все возможности для самореализации личности как в трудовой деятельности, так и в сфере досуга и увлечений.
- Мы создаем город с дружелюбной к каждому человеку городской средой, т.е. город, в котором окружающая человека среда перестает быть давящим ограничителем и источником стрессов, а становится мощным источником возможностей для саморазвития личности.
- Мы создаем новую экономику города – уникальную в России, сбалансированную, диверсифицированную, устойчиво развивающуюся.
- Владивосток – это город – порт, промышленный центр, сервисный центр Приморского края, Дальнего Востока, России, Азиатско-Тихоокеанского района, образовательный, медицинский, культурный, торговый, транспортно-логистический, туристический, управленческий и развлекательный центр мирового масштаба.

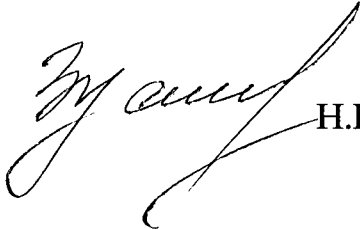
Таким образом, Стратегия и Стратегический план развития Владивостока - это создание «мирового города для людей», построенного на уникальном прошлом ради уникального будущего.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту решения Думы города Владивостока «Об утверждении Стратегии и стратегического плана развития города Владивостока до 2020 года»»

Данный проект разработан в соответствии с требованиями ст. 28 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», ст. 14 Устава города Владивостока.

Заместитель главы администрации

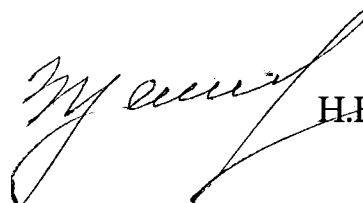

Н.В.Зубова

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

**к проекту решения Думы города Владивостока «Об утверждении
Стратегии и стратегического плана развития города Владивостока
до 2020 года»**

Проект решения Думы города Владивостока «Об утверждении
Стратегии и стратегического плана развития города Владивостока до 2020
года» не требует дополнительных затрат на его реализацию из бюджета
Владивостокского городского округа на 2011 год.

Заместитель главы администрации

 Н.В.Зубова