

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И УРБАНИСТИКА

Научная статья



UDC/УДК 711.417(571.63-25)“20”

DOI: 10.24412/1998-4839-2025-3-196-217

EDN: MQBBEP

**Постсоветский опыт проектирования нового города
(на примере города-спутника Владивостока)****Павел Павлович Спирин¹**Научно-Исследовательский Институт Перспективного Градостроительства
(ООО «НИИ ПГ»), Санкт-Петербург, Россия

pavelsp@list.ru

Аннотация. В статье выполнена оценка демографической ситуации на территории Дальнего Востока, установлены причинно-следственные связи появления проблем развития градостроительной системы Владивостокской агломерации. Предложены мероприятия по формированию ее целостности, повышению привлекательности для инвестиций и проживания населения. Научно обоснованы проектные решения создания нового города-спутника Владивостока, строительство которого призвано обеспечить переход региона на новый технологический уровень развития экономики, усилить восточный вектор России в торгово-экономическом сотрудничестве со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, а также задать новый стандарт качества городской среды.

Ключевые слова: город-спутник Владивостока, Владивостокская агломерация, Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР), территории опережающего развития (ТОР), форпост России, опорные центры, опорные населенные пункты, каркас системы расселения

Для цитирования: Спирин П.П. Постсоветский опыт проектирования нового города (на примере города-спутника Владивостока) // Architecture and Modern Information Technologies. 2025. № 3(72). С. 196-217. URL:

https://marhi.ru/AMIT/2025/3kvart25/PDF/13_spirin.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2025-3-196-217 EDN: MQBBEP

TOWN-PLANNING AND URBAN DESIGN STUDIES

Original article

**Post-soviet experience of urban development of a new city
(on the example of the satellite city of Vladivostok)****Pavel P. Spirin¹**Scientific Research Institute of Perspective Urban Development, Saint-Petersburg,
Russian Federation

pavelsp@list.ru

Abstract. The article assesses the demographic situation in the Far East, establishes cause-and-effect relations for the emergence of problems in the development of the urban system of the Vladivostok agglomeration, proposes measures to form its integrity, increase of its attractiveness for investment and population residence. Scientifically substantiated urban project solutions for the creation of a new satellite city of Vladivostok, the construction of which is designed to ensure the transition of the region to a new technological level of economic development, strengthen the eastern vector of Russia in trade and economic cooperation with the countries of the Asia-Pacific Region, and set a new standard for the quality of the urban environment.

¹ © Спирин П.П., 2025

Keywords: Satellite city of Vladivostok, Vladivostok agglomeration, Asia-Pacific Region (APR), advanced special economic zone (ASEZ), outpost of Russia, support centers, support settlements, framework of the settlement system

For citation: Spirin P.P. Post-soviet experience of urban development of a new city (on the example of the satellite city of Vladivostok). *Architecture and Modern Information Technologies*, 2025, no. 3(72), pp. 196-217. Available at:

https://marhi.ru/AMIT/2025/3kvart25/PDF/13_spirin.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2025-3-196-217 EDN: MQBBEP

Существующие геополитические реалии диктуют необходимость перехода России к развитию системы технологического суверенитета во многих отраслях экономики. Поворот в формировании транспортно-логистической инфраструктуры в южном и восточном направлениях является залогом перестройки экономики страны с западно-ориентированных торговых отношений на растущие рынки Китая, Индии и других стран «глобального Юга». Данный подход включает в себя не только строительство транспортных коммуникаций, но и создание новых высокотехнологических производств с соответствующими опорными центрами (опорные населенные пункты) каркаса системы расселения на территории страны.

На Дальнем Востоке России лидерами промышленного производства, транспортно-логистического сектора экономики являются города Хабаровского края, Приморского края и Сахалинской области. На их долю приходится подавляющая часть внешнеэкономических операций со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Однако необходимо отметить, что большой потенциал развития социокультурных связей со странами азиатского региона сопряжен с масштабным контрастом человеческих ресурсов соседних стран по отношению к заселенности территории Российской Федерации.

Если проанализировать картограмму концентрации численности населения^{2,3,4,5,6,7} в странах Дальневосточного региона (рис. 1), то можно увидеть, что в радиусе 500 км от Владивостока проживает 28,6 млн чел., где доля России (Приморский и Хабаровский края, Еврейская АО) составляет только 1,9 млн чел. (6,7%). В радиусе 1 тыс. км и 1,5 тыс. км число проживающих достигает 232,1 млн чел. и 472,4 млн чел., а на Россию (Приморский, Хабаровский, Забайкальский края, Сахалинская и Амурская области, Еврейская АО и Республика Якутия) приходится 4,3 млн чел. (1,9%) и 5,3 млн чел. (1,1%) соответственно.

² База данных показателей муниципальных образований. URL: <https://rosstat.gov.ru/dbscripts/munst/> (дата обращения: 05.06.2025).

³ Ежегодник переписи населения Китая 2020 г. [中国人口普查年鉴-2020] // Национальное бюро статистики КНР [国家统计局]. URL: <https://www.stats.gov.cn/sj/pcsj/rkpc/7rp/zk/indexch.htm> (дата обращения: 16.06.2025) (на кит.).

⁴ 2008 Census of Population of DPR Korea // Central Bureau of Statistics Pyongyang, DPR Korea. URL: <https://dprkorea.un.org/sites/default/files/2019-07/Census-2008.pdf> (дата обращения: 16.06.2025).

⁵ Population statistics // Korea Ministry of the Interior and Safety. URL: <https://jumin.mois.go.kr/> (дата обращения: 16.06.2025).

⁶ Administrative and territorial units, by region, aimags and the Capital city // National Statistics Office of Mongolia. URL: https://1212.mn/en/statistic/statcate/573081/table-view/DT_NSO_0100_001V1 (дата обращения: 16.06.2025).

⁷ Population and Population composition ratio (by age) by Sex, Age (five-year groups and 3 groups) and All nationality or Japanese, and Average age and Median age by Sex and All nationality or Japanese - Japan, Prefectures, Municipalities // Portal Site of Official Statistics of Japan. URL: https://www.e-stat.go.jp/en/stat-search/files?page=1&layout=datalist&cycle=0&year=20200&month=24101210&toukei=00200521&tstat=000001136464&tclass1=000001154387&tclass2=000001159626&tclass3val=0&stat_infid=000032144437 (дата обращения: 16.06.2025).

С одной стороны, эта диспропорция вызывает беспокойство о плотности и структуре системы расселения восточной части России в сфере обеспечения национальной безопасности. Так, в восточных регионах Китая плотность населения доходит до 600 чел./кв. км, в Южной Корее – до 488,8 чел./кв. км, в КНДР – до 191,4 чел./кв. км, а в регионах Дальневосточного федерального округа России средняя плотность населения составляет 2,0 чел./кв. км (в Приморском крае – 10,9 чел./кв. км).

С другой стороны, сложившаяся ситуация открывает большие возможности для формирования новых взаимовыгодных торгово-экономических отношений со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (далее – АТР).



Рис. 1. Картограмма концентрации населения в странах Дальневосточного региона

Город Владивосток является безусловным и неоспоримым социокультурным, экономическим и административно-политическим восточным форпостом России.

Владивостокская агломерация в составе Владивостокского городского округа, Артемовского городского округа, Надеждинского и Шкотовского муниципальных районов, созданная по соглашению глав муниципалитетов, подписанному 28 октября 2014 года № 30 администрацией Приморского края и указанными муниципальными образованиями, является основным узлом опорного каркаса системы расселения Приморского края и Дальневосточного федерального округа в целом.

Одним из основных направлений развития Владивостокского городского округа рассматривается освоение островов, прежде всего о. Русский. Для целей градостроительного развития наибольшую ценность представляют многие акватории и территории острова, прежде всего, закрытые бухты (Аякс, Парис, Новик, Рында, Воевода) с прилегающими территориями. В долгосрочной перспективе имеются все предпосылки для расширения границы агломерации включением городского округа Большой Камень, Хасанского района, городского округа Находка. По мнению Правительства Приморского края, агломерация призвана сформировать экспортноориентированную модель экономики

региона, что позволит конкурировать за инвестиционные ресурсы крупнейших экономик мира⁸. Агломерация создана также в целях обеспечения транспортной связности в регионе, так как во Владивостоке активно проявляется тенденция увеличения маятниковой миграции из близлежащих населенных пунктов.

Данные муниципальные образования являются крупными центрами расселения и обладают в сравнении с другими муниципальными образованиями значительными конкурентными преимуществами для развития экономики и бизнеса:

- выгодное географическое положение, транспортная доступность;
- относительно высокий демографический потенциал и наличие точек притяжения трудовых ресурсов;
- развитие бизнес-инфраструктуры и экономических институтов;
- развитая социальная инфраструктура;
- комфортный инвестиционный климат.

В то же время проблема миграционной убыли населения Дальнего Востока России стоит наиболее остро последние 35 лет.

Внешняя миграция для Дальневосточного региона в целом до середины 1980-х годов выступала важным элементом демографического развития. Государство централизованно решало проблемы привлечения и закрепления населения на востоке страны, формируя способность и возможность миграционных перемещений жителей других регионов страны.

В 1990-е годы многие системообразующие предприятия были закрыты, надбавка к зарплате отменена, и данный регион начал заметно депопулировать.

Согласно Национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 24.09.2020 № 2464-р, за 27 лет численность населения Дальневосточного федерального округа сократилась в 1,3 раза – с 10,5 млн человек в 1991 году до 8,2 млн человек в 2019 году. Несмотря на сокращение столь значительного миграционного оттока населения в последние годы, число жителей ежегодно уменьшается на 0,3 – 0,5%. Причины – постепенное ухудшение качества среды проживания, слабая транспортная связность с остальными регионами страны (значительные финансовые и временные издержки, малое количество предложений по межрегиональным перевозкам), проблемы с занятостью населения [1].

Согласно исследованию предпочтений населения и заинтересованных лиц Приморского края относительно социально-экономического развития региона, проведенному в 2020 году, 27% респондентов планируют уехать из Приморского края вместе с детьми. Основными причинами для переезда, по мнению респондентов, являются: отсутствие рабочих мест, недостаточное количество учреждений здравоохранения и образовательных организаций, проблемы с экологией, недостаточный уровень развития транспортной инфраструктуры, высокая стоимость жилья и низкий уровень заработной платы. По результатам исследования, наиболее привлекательные направления для переезда – Москва, Санкт-Петербург и Краснодарский край⁹.

Социологическое обследование, проведенное Научно-исследовательским институтом перспективного градостроительства (НИИ ПГ, Санкт-Петербург) в 2022 году, показывает, что жителей привлекает развитая комфортная городская среда, высокий уровень дохода, стабильность и уверенность в лучшей жизни для своих детей. При этом жители отмечают,

⁸ Постановление Администрации Приморского края от 28.12.2018 № 668-па «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Приморского края до 2030 года».

⁹ По данным Схемы территориального планирования Приморского края, утвержденной постановлением администрации Приморского края от 30.11.2009 № 323-па (в редакции постановления Правительства Приморского края от 29.03.2022 № 178-пп).

необходимость развития промышленности, образования и науки, а также реализации туристического потенциала территории (рис. 2).



Рис. 2. Опрос жителей Дальнего Востока

На рисунке 3 представлен коэффициент миграционного прироста на 10 000 человек в разрезе Российской Федерации, Дальневосточного федерального округа, а также субъектов РФ (Москва, Санкт-Петербург, Краснодарский край, Приморский край).

Приморский край в последнее десятилетие также сталкивается с миграционной убылью населения: в период с 2010 по 2020 год коэффициент миграционного прироста был положительным лишь в 2011 и 2019 годах.

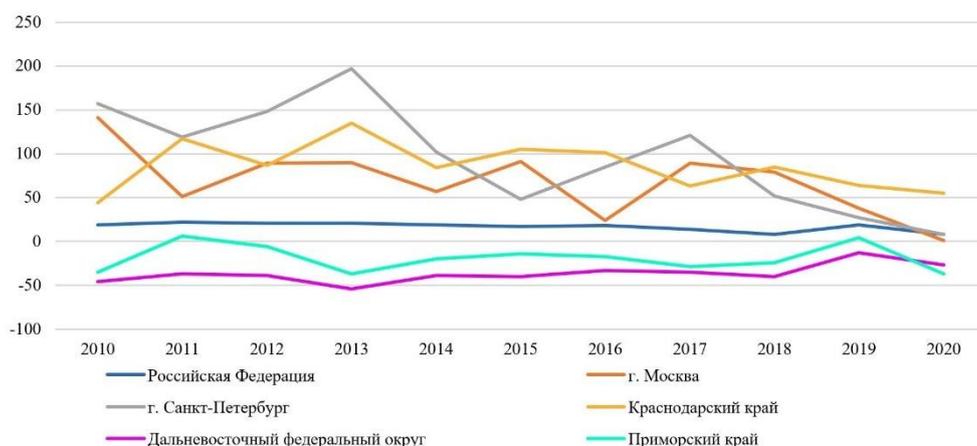


Рис. 3. Коэффициент миграционного прироста на 10 000 человек населения в 2010-2020 гг., продецимилле¹⁰

В Краснодарском крае, Москве и Санкт-Петербурге коэффициент миграционного прироста за последние 10 лет варьируется от 30 до 200 продецимилле, что подтверждает тезис о привлекательности данных регионов для переезда (рис. 4). Рассматривая миграционный прирост по городам, стоит отметить, что Владивосток имеет более положительную динамику по сравнению с Приморским краем. Однако большая часть миграционного прироста Владивостока происходит за счет миграции из периферийных районов Приморского края или соседних субъектов РФ – Еврейской автономной области, Хабаровского края. Москва, Санкт-Петербург и Краснодар имеют сравнительно высокий миграционный прирост прежде всего за счет населения, переезжающего из отдаленных регионов России.

¹⁰ Коэффициент миграционного прироста на 10000 населения // ЕМИСС Государственная статистика. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/43017> (дата обращения: 14.06.2022).

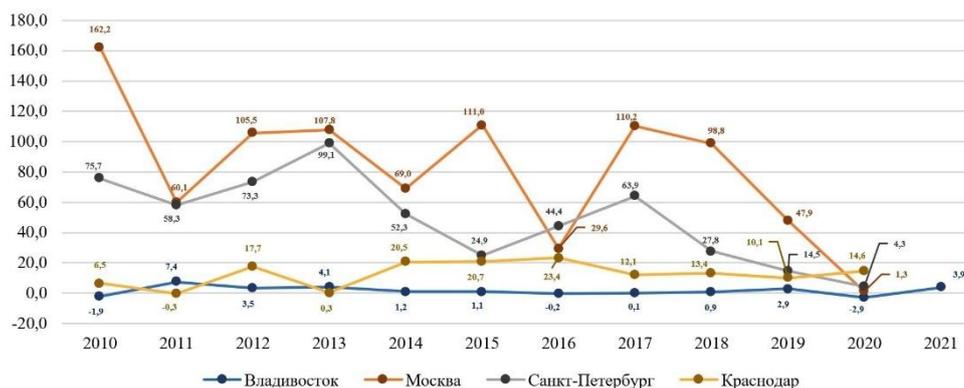


Рис. 4. Миграционный прирост в городах Владивосток, Москва, Санкт-Петербург в 2010-2021 гг., тыс. человек¹¹

Анализ территории Владивостокской агломерации и ее составных частей позволил выявить главные проблемы низкого качества сформированной городской среды.

Инфраструктурные проблемы агломерации

При анализе обеспеченности населения Владивостокской агломерации объектами социальной инфраструктуры (образование, здравоохранение, физическая культура и массовый спорт) в соответствии с нормативными показателями, установленными МНГП городских округов и муниципальных районов, а также рассчитанными согласно территориальной программе госгарантий бесплатного оказания гражданам медицинской помощи в Приморском крае¹², была выявлена следующая недостаточность в обеспеченности объектами:

- в области образования выявлено недостаточное количество мест в дошкольных образовательных организациях (47% нормативного показателя в Владивостокском городском округе (далее – ВГО), от 60 до 70% в Артемовском городском округе, Надеждинском и Шкотовском муниципальных районах) и общеобразовательных (85% нормативного показателя в ВГО);
- в области здравоохранения наиболее низкий показатель обеспеченности населения койками в стационарах (17% нормативного значения в Шкотовском муниципальном районе, 57 и 46% норматива в Артемовском городском округе и Надеждинском муниципальном районе соответственно) и станциях скорой медицинской помощи (наиболее низкий показатель наблюдается в Надеждинском муниципальном районе – 52%);
- в области физической культуры и массового спорта уровень обеспеченности спортивными залами также не соответствует нормативным значениям (наиболее низкий показатель обеспеченности населения спортивными залами наблюдается в Шкотовском муниципальном районе – 4% норматива, в ВГО – 63%), плоскостными спортивными сооружениями (61 и 79% норматива наблюдается во Владивостокском и Артемовском городских округах соответственно), бассейнами также ниже нормативных показателей (во Владивостокском и Артемовском городских округах указанные показатели составляют 64 и 29% норматива, соответственно). На территории Надеждинского и Шкотовского муниципальных районов муниципальные бассейны отсутствуют.

¹¹ База данных показателей муниципальных образований Приморского края // URL: <https://gks.ru/dbscripts/munst/munst03/DBInet.cgi> (дата обращения: 15.06.2022).

¹² Постановление Правительства Приморского края от 29 декабря 2021 г. N 885-пп «О территориальной программе государственных гарантий бесплатного оказания гражданам медицинской помощи в Приморском крае на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов».

Высокая потребность в квалифицированных кадрах

По данным аналитической записки «Расчет дополнительной кадровой потребности ключевых отраслей экономики Дальневосточного федерального округа с распределением по регионам с учетом требований к уровню образования на 2022-2026 гг. и формирование предложений об объемах и структуре подготовки кадров с высшим образованием и средним профессиональным образованием на 2022-2026 гг.»¹³, подготовленной АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики», наибольшая кадровая потребность в Дальневосточном федеральном округе наблюдается в отраслях строительства и производства строительных материалов, добычи угля, металлических руд и алмазов, в транспорте и логистике, рыболовстве и аквакультуре и машиностроении. По состоянию на 2022 год в Приморском крае кадровая потребность составляла 21,2 тыс. человек (20,7% от показателя кадровой потребности в Дальневосточном федеральном округе), из них 4,3 тыс. человек с высшим образованием и трудовым стажем, 8,0 тыс. человек со средним профессиональным образованием и трудовым стажем.

Наблюдается явная диспропорция кадровой потребности и направлений подготовки, особенно явно это заметно по показателям среднего профессионального образования. Основываясь на вышеуказанных данных, следует отметить, что нехватка кадров является одной из главных проблем в социально-экономическом развитии Владивостокской агломерации.

В целом, по показателям качества жизни можно сделать следующий вывод. В Приморском крае наблюдается сильная диспропорция между высокими ценами на жилье (которые растут стремительными темпами), товары первой необходимости (превышающими показатели Москвы) и невысоким уровнем заработной платы (который ниже средних значений по стране). Это позволяет говорить о недостаточной привлекательности Приморского края в экономическом и социальном плане по сравнению с главными центрами миграции населения, к которым относятся Москва, Санкт-Петербург и Краснодарский край. Анализ также показал, что, несмотря на сравнительное уменьшение миграционного оттока населения из города Владивостока, данная динамика по-прежнему негативно сказывается на экономическом, социальном и культурном развитии региона [2].

Обоснование необходимости строительства нового города-спутника Владивостока

Решение проблем обеспечивается следующим комплексом задач:

- реализация комплекса мер государственной поддержки семей с детьми;
- рост реальных доходов граждан и повышение уровня жизни;
- развитие градообразующей базы, способной конкурировать с другими городами России и странами за привлечение инвестиций и человеческого капитала;
- создание комфортной городской среды;
- формирование благоприятной экологической ситуации;
- повышение уровня доступности и качества медицинской помощи;
- формирование условий для ведения здорового образа жизни;
- развитие социальной инфраструктуры, обеспечивающей равный доступ к качественным услугам вне зависимости от места проживания;
- реализация региональных проектов Приморского края в составе национальных проектов в сфере демографии и здравоохранения.

¹³ АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики». «Расчет дополнительной кадровой потребности ключевых отраслей экономики Дальневосточного федерального округа с распределением по регионам с учетом требований к уровню образования на 2022-2026 годы и формирование предложений об объемах и структуре подготовки кадров с высшим образованием и средним профессиональным образованием на 2022-2026 годы» // Министерство профессионального образования и занятости населения Приморского края. 2022. С. 9. URL: <https://profzan.primorsky.ru/EE/Files/Get/ea2ac911-8b4b-4d33-8d02-0d15cf1a53be> (дата обращения: 11.06.2025).

Для решения вышеуказанных задач в рамках VI Восточного экономического форума (ВЭФ-2021) Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики», Правительство Приморского края и ВЭБ.РФ подписали соглашение о создании нового города-спутника в структуре Владивостокской агломерации. Следует отметить, что активные обсуждения о строительстве новых, современных, комфортных для жизни и работы городов как главного аргумента в сдерживании жителей Дальнего Востока от переезда, а также привлечении активных жителей из других регионов страны, шли на протяжении последних 30 лет.

Новый город призван повысить привлекательность как Владивостокской агломерации, так и Приморского края в целом. Строительство города-спутника позволит повысить уровень жизни населения и уменьшить отток экономически активного населения (прежде всего молодежи), привлечь специалистов из других регионов и возместить нехватку кадров, увеличив экономический потенциал агломерации.

Новый город будет способствовать формированию качественной, комфортной городской среды, создаст условия для реализации научного, творческого, профессионального потенциалов жителей, прежде всего молодежи, и станет местом притяжения квалифицированных кадров как из Дальневосточного федерального округа, так и из других регионов страны [1, 3].

Территории, предлагаемые для создания нового города-спутника Владивостока, расположены в юго-восточной части Надеждинского муниципального района Приморского края и составляют 1371 га. Новый город разместится на берегу Амурского залива в границах территории опережающего развития «Приморье» (до 2023 года – ТОР «Надеждинская»). Расстояние от города-спутника до центра города Владивостока составляет около 45 км, от города Артема и аэропорта Владивосток (Кневичи) – около 25 км (рис. 5). Территория проектирования представляет собой две относительно крупные обособленные территории: рядом расположенные площадки «Спутник» и «Байкал» и, на удалении около 1 км, площадка «Де-Фриз». Территория проектирования свободна от застройки; к ее границам прилегают территории сформировавшихся населенных пунктов: с. Вольно-Надеждинское, пос. Западный, пос. Южная Зима, пос. Шмидтовка, пос. Де-Фриз и садоводства.

Севернее планируемого города-спутника проходит автомобильная дорога федерального значения общего пользования «Уссури – Хабаровск – Владивосток».

Вблизи границ проходит участок Дальневосточной железной дороги – железнодорожная линия Уссурийск – Владивосток, по которой осуществляется движение пригородных пассажирских поездов, пассажирских поездов дальнего следования и грузовых поездов.

Ближайшим относительно крупным населенным пунктом вблизи нового города является с. Вольно-Надеждинское. Село имеет связь с территорией нового города по автодорогам местного значения. В Вольно-Надеждинском, в 5 км от нового города, расположена железнодорожная станция Надеждинская.

Транспортные связи с населенными пунктами могут осуществляться также по региональным автомобильным дорогам: «Пос. Новый – полуостров Де-Фриз – Седанка», «Хабаровск – Владивосток – пос. Новый», «Хабаровск – Владивосток – Де-Фриз». Ближайшие остановочные пункты имеются в с. Вольно-Надеждинском. Таким образом, город будет расположен на пересечении основных транспортных путей Приморского края.

Важным аспектом создания нового города-спутника Владивостока является наличие многофункциональной градообразующей базы и большой потенциал ее развития.



Рис. 5. Город-спутник в структуре Владивостокской агломерации

В границах Владивостокской агломерации расположены три территории опережающего развития (ТОР): «Приморье», «Большой камень», «Находка». Наибольшая концентрация рабочих мест в ТОР «Приморье» (в перспективе порядка 25-30 тыс. мест). Транспортная доступность, в том числе близость Владивостока и аэропорта, делают территорию проектирования благоприятной для размещения потенциального города как точки притяжения населения, в том числе и из самого Владивостока. Создание рабочих мест за пределами центральной части города сформирует разнонаправленные миграционные потоки, что положительно скажется на суточном автомобильном трафике Владивостока, обеспечит его снижение на основных магистралях в часы пик.

Формирование нового города как многогранного, полифункционального и комфортного для проживания центра Владивостокской агломерации позволит решить сразу несколько задач:

1. Развитие отраслей экономики, критически важных для всей страны, в том числе в рамках процесса импортозамещения.
2. Создание инновационной инфраструктуры и особого социокультурного пространства в рамках Владивостокской агломерации усилит формирование экономических, технологических, логистических связей со странами АТР.
3. Комфортная городская среда, высокооплачиваемые рабочие места, высокий потенциал профессиональной самореализации, наличие современных социальных объектов и общественных пространств будут способствовать закреплению экономически активного местного населения и обеспечат положительный миграционный прирост населения из других регионов России [1, 4].

Экономическая деятельность на территориях опережающего развития должна быть ориентирована на приоритетные для экономики страны цели, в том числе наукоемкие

производства в увязке с Дальневосточным федеральным университетом и ИНТЦ «Русский».

Положительным моментом является также то, что площадки TOP максимально интегрированы в структуру будущего города-спутника Владивостока:

- обеспечены транспортными связями, запланировано развитие общественного транспорта;
- предусматривается проживание сотрудников компаний-резидентов TOP;
- формируется общественно-деловой центр для размещения УК TOP и др.

При подготовке проекта создания будущего города¹⁴ НИИ ПГ, дополнительно к технико-внедренческим производственным площадкам TOP, в качестве перспективной градообразующей базы определило следующие направления развития города-спутника:

1. Управленческий и деловой центр.
2. Профессиональное и дополнительное образование по разным направлениям знаний.
3. Туризм и рекреация.
4. Общественные пространства.
5. IT-центр и креативная индустрия.
6. Досуг, отдых и спорт.
7. Качественное жилье, современная социальная инфраструктура и другие (рис. 6).

ОСНОВНЫЕ ДРАЙВЕРЫ РАЗВИТИЯ ГОРОДА-СПУТНИКА

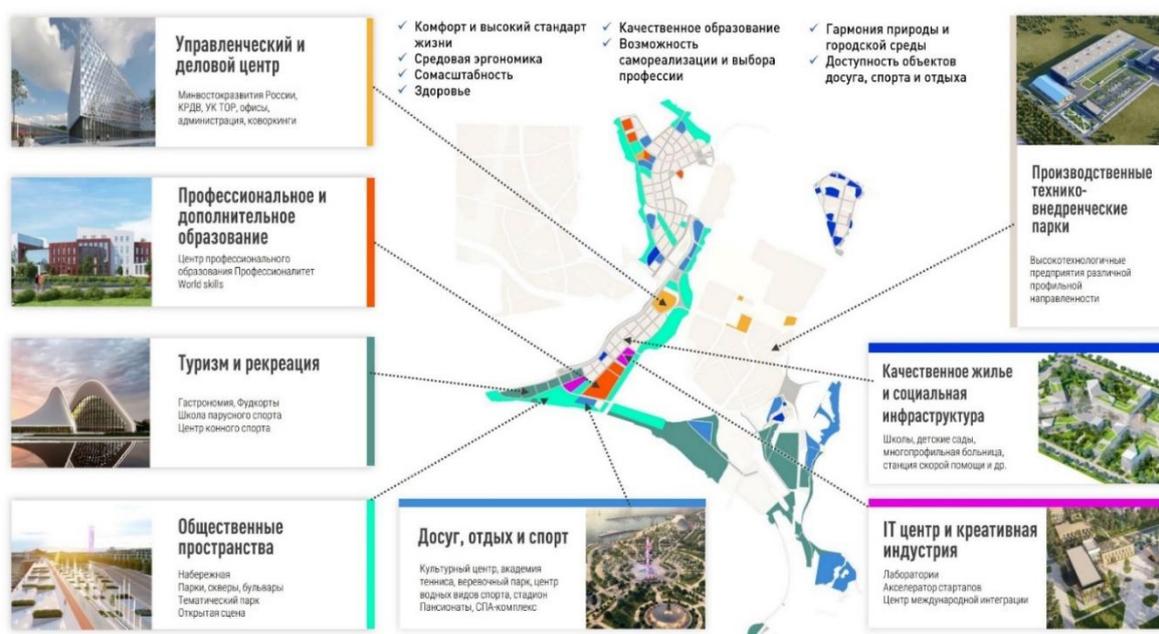


Рис. 6. Основные направления (драйверы) развития нового города-спутника

Архитектурно-градостроительные решения в части развития *Делового центра* города должны сформировать общественно-деловые и административные зоны для локализации финансовых институтов. По замыслу проектировщиков, город-спутник должен стать «городом деловых людей на Востоке», комфортабельным и современным пространством,

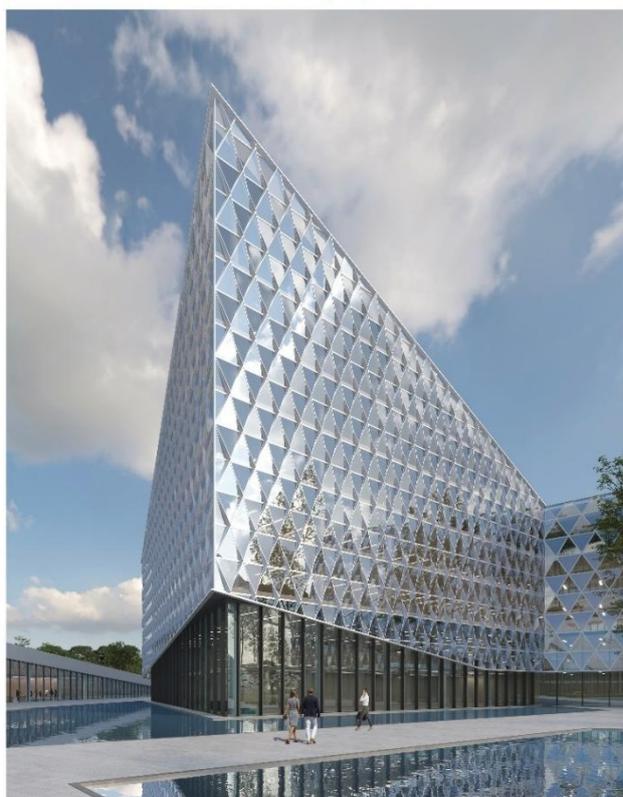
¹⁴ Комплекс работ по разработке стратегии пространственного и социально-экономического развития и архитектурно градостроительной концепции нового города спутника Владивостока, документации по планировке территории площадок на территории опережающего социально-экономического развития «Надеждинская», разработанный ООО «Научно-исследовательский институт перспективного градостроительства» // Научно-исследовательская работа. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=82399922> (дата обращения: 18.06.2022).

одним из локомотивов развития экономики стран АТР. Также, учитывая, что территория находится на пересечении основных транспортных путей, связывающих Владивосток с остальной частью Приморского края, регионами России и Азии, в новых современных многоэтажных офисных зданиях расположатся крупные компании российского и международного уровня, офисы резидентов TOP, чьи промышленные производства будут находиться в непосредственной близости к городу, головные филиалы банков, институты поддержки бизнеса (рис. 7).

Данный подход позволит:

- обеспечить развитие международной торговли с государствами АТР, привлечение зарубежных и российских инвестиций [5];
- переместить деловой центр Владивостока в нужную локацию для решения проблемы транспортной перегруженности центра города;
- сформировать комфортную среду для работающего населения, тем самым повысив уровень жизни и привлекательность региона для привлечения и закрепления населения.

АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ КОНЦЕПЦИИ ОСНОВНЫХ ОБЪЕКТОВ



ДЕЛОВОЙ ФИНАНСОВЫЙ ЦЕНТР



Рис. 7. Архитектурно-градостроительные решения Делового центра города-спутника

В новом городе-спутнике также планируется создание *центра профессионального образования (многопрофильный колледж, колледж гостеприимства и сферы услуг) и IT-кластера.*

На основе анализа тенденций экономического развития (прежде всего переориентация логистических потоков на восток), направлений и специализации ТОРов (прежде всего ТОР «Приморье»), оценки современного дисбаланса на рынке труда и ситуации с оттоком населения выработаны основные направления подготовки специалистов для регионов Дальнего Востока.

Кадровая потребность резидентов ТОР Приморского края за 2022-2026 гг. составит 6,6 тыс. человек, резидентов Свободного порта Владивосток – 5,7 тыс. человек¹⁵.

Наиболее востребованными направлениями подготовки по среднему профессиональному образованию в Приморском крае являются:

- судостроитель-судоремонтник металлических судов;
- технология обработки мяса и мясных продуктов;
- операционная деятельность в логистике;
- сварщик (ручной и частично механизированной сварки (наплавки)), электросварочные и газосварочные работы;
- судостроитель-судоремонтник неметаллических судов;
- IT-специалисты.

Также отмечается явная диспропорция между кадровой потребностью и направлениями подготовки (особенно явно это заметно по показателям среднего профессионального образования).

Концепция центра профессионального образования, размещение которого предусмотрено в новом городе-спутнике, предполагает:

- создание образовательно-производственного центра (кластера) за счет интеграции одного или нескольких колледжей и организаций реального сектора экономики, в первую очередь ТОР «Приморье», других территорий опережающего развития и отдельных предприятий региона, внедрение новых образовательных программ и обучение преподавателей – в рамках ФП «Профессионалитет»;
- создание центра опережающей профессиональной подготовки (ЦОПП) за счет внедрения адаптивных, практико-ориентированных и гибких образовательных стандартов, введения новой формы аттестации для освоивших программы среднего профессионального образования студентов, инновационной инфраструктуры, повышения квалификации преподавателей (мастеров) производственного обучения – в рамках ФП «Молодые профессионалы» (рис. 8);
- проведение на базе центра масштабных соревнований по профессиональному мастерству с целью участия в Национальном чемпионате «Молодые профессионалы» и иных конкурсах;
- создание центра дополнительного образования.

В указанных целях предусмотрены государственные механизмы поддержки, в том числе:

- разрабатываемые механизмы налогового стимулирования компаний, которые безвозмездно помогают образовательным организациям: организации смогут включить расходы (до 100 % общей суммы) в инвестиционный налоговый вычет, уменьшив тем самым налог на прибыль;
- федеральный проект «Профессионалитет»;
- федеральный проект «Молодые профессионалы».

Ожидаемые результаты:

- создание крупнейшего передового центра (кластера) профессионального образования на Дальнем Востоке России;
- значительное снижение дефицита высококвалифицированных рабочих специальностей в регионе.

¹⁵ АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики». «Расчет дополнительной кадровой потребности ключевых отраслей экономики Дальневосточного федерального округа с распределением по регионам с учетом требований к уровню образования на 2022-2026 годы и формирование предложений об объемах и структуре подготовки кадров с высшим образованием и средним профессиональным образованием на 2022-2026 годы» // Министерство профессионального образования и занятости населения Приморского края. 2022. С. 15, 17. URL: <https://profzan.primorsky.ru/EE/Files/Get/ea2ac911-8b4b-4d33-8d02-0d15cf1a53be> (дата обращения: 11.06.2025).

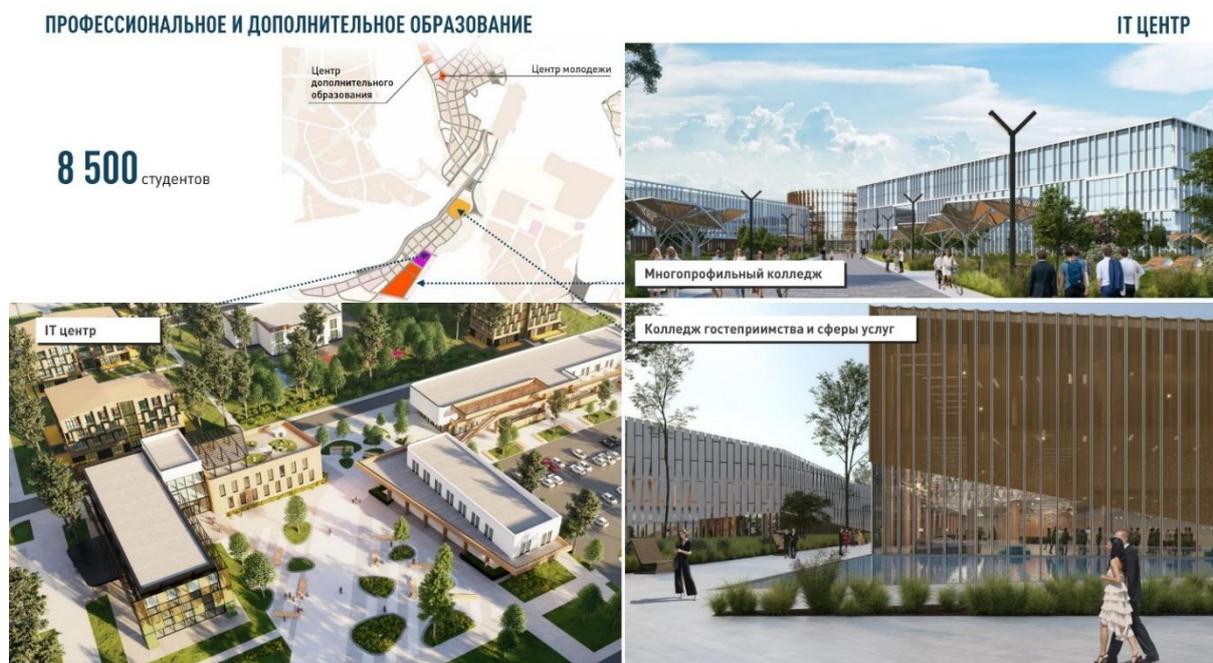


Рис. 8. Профессиональное и дополнительное образование и IT-центр

Мировой опыт показывает, что основными драйверами социально-экономического развития территорий постепенно становятся отрасли, связанные с креативностью, искусством, интеллектуальной собственностью и цифровыми технологиями, которые совокупно можно включить в сравнительно новый креативный сектор экономики.

Креативная экономика – это экономика, которая использует достижения научных знаний и основана прежде всего на материализации новых оригинальных идей и замыслов как в сфере научно-исследовательской деятельности, так и в области бизнеса, искусства, культуры или дизайна. Креативная экономика включает в себя такие отрасли, как IT-сектор, рекламные услуги, новые медиа, анимация, дизайн, телевидение и связь, а также событийные мероприятия и др.

В настоящее время в странах Европы, США и Канаде доля малого бизнеса в креативном секторе составляет от 70 до 90%, тогда как в России – всего 15-20%.

В городе-спутнике предусмотрено *создание спортивно-рекреационного кластера*.

В настоящее время в развитии физической культуры и спорта в границах Владивостокской агломерации имеются проблемы, выражающиеся в недостаточном уровне обеспеченности спортивными сооружениями, их материально-техническом оснащении, а также низком уровне обеспеченности квалифицированными кадрами.

Знаковые спортивные объекты, предлагаемые для размещения на территории города-спутника:

- центр конного спорта, который объединит в себе ипподром, парк и гостиничный комплекс;
- школа парусного спорта, которая обеспечит развитие популярных водных видов: виндсерфинга, сапбординга, вейкбординга, водных лыж, каякинга, кайтсерфинга и т. д. Благодаря такому центру новый город сможет стать важным пунктом в международных парусных регатах, принимать различные соревнования;
- центр триатлона: пятидесятиметровый спортивный плавательный бассейн предоставляет широкие возможности для занятий водными видами спорта и тренировок по триатлону. Трибуны и зоны для болельщиков позволят центру проводить соревнования разного масштаба;

– стадион многофункционального наполнения, включающий футбольное поле, беговые дорожки и площадки для легкоатлетических видов спорта. Наличие такой площадки позволит не только принимать различные соревнования, но и проводить концерты и другие массовые мероприятия (рис. 9);



Рис. 9. Спортивные объекты города-спутника

- крупный спортивный парк под открытым небом, в том числе на набережной, где будут представлены общедоступные площадки для занятий настольным и большим теннисом, баскетбольные и волейбольные поля, воркаут-зона и детские площадки. Это повысит заинтересованность жителей в занятии спортом. Для любителей экстремальных видов спорта будет оборудован скейтпарк и памп-трек;
- площадка для занятий пейнтболом и веревочный парк. Доступные взрослым и детям, эти площадки станут местом притяжения не только местных жителей, но и населения всей Владивостокской агломерации;
- круглогодичный велоспортивный комплекс позволит популяризовать этот вид спорта на Дальнем Востоке. Наличие в городе-спутнике правильно спланированной велоинфраструктуры (веломаршрут общей протяженностью 10 км), позволяющей использовать велосипед в качестве полноценного транспортного средства, станет драйвером развития велодвижения в Приморье;
- академия тенниса предполагает создание 6-8 открытых и крытых кортов, а также сопутствующей инфраструктуры;
- прогулочная набережная Амурского залива, парки, скверы, маршрут вдоль Амурского залива (порядка 7,2 км), променады для жителей города-спутника и всей агломерации;
- другие общедоступные спортивные объекты (открытые плоскостные спортивные сооружения, лыжная база).

Точкой притяжения для туризма в городе-спутнике может стать наличие рыбной деревни, гастрономии, зоны фудкорта, музея драгоценных камней, спортивных объектов и других. Это, в совокупности с элементами комфортной среды, позволит деловым туристам (в том числе иностранным) совместить бизнес с отдыхом.

Развитие оздоровительного туризма на территории города-спутника также обеспечит создание пансионатов, санаториев, СПА-отелей, баз отдыха на побережье Углого

залива в целях длительного оздоровительного отдыха жителей Владивостокской агломерации и гостей Дальнего Востока (рис. 10).



Рис. 10. Рекреационные объекты города-спутника

Создание качественной, комфортной городской среды на примере города-спутника в перспективе может рассматриваться как модель для последующего внедрения на других территориях Дальнего Востока и России в целом. При проектировании города-спутника закладывается принцип агломерационного размещения объектов здравоохранения, культуры и спорта эпизодического и периодического посещения. Так, в проекте города-спутника дополнительно размещены крупные объекты: медицинский центр, молодежный экспериментальный театр, выставочный комплекс, арт-галерея, лыжная база и ипподром. Расчетные показатели количества объектов социальной инфраструктуры (детские сады, школы, поликлиники и т.д.) были выполнены исходя из прогнозной численности постоянного населения свыше 80 тыс. человек (рис. 11). С целью формирования особой атмосферы и комфортности городской среды, реализации неповторимых архитектурно-градостроительных композиций для создания эстетического образа нового города, были приняты решения по проектированию уникальных социальных объектов, что призвано усилить притягательность нового населенного пункта [1, 6].

Стандарт жилой застройки учитывает следующие составные компоненты:

- комфортная городская среда;
- комплексное развитие территории;
- преимущественно среднеэтажная жилая застройка, в том числе с учетом необходимости улучшения жилищных условий жителей Владивостока и одноименной агломерации.

Учитывая уникальность размещения территории на побережье Амурского и Углового заливов, предусматривается система общественных пространств с выходом на акваторию, создание набережных, парков, скверов, бульваров (рис. 12). Главные общественные пространства – набережная, променад, фестивальная площадка. Центральная городская набережная объединит в себе зоны отдыха, детские площадки, тренажеры, объекты ландшафтного дизайна и площадки для уличных перформансов.

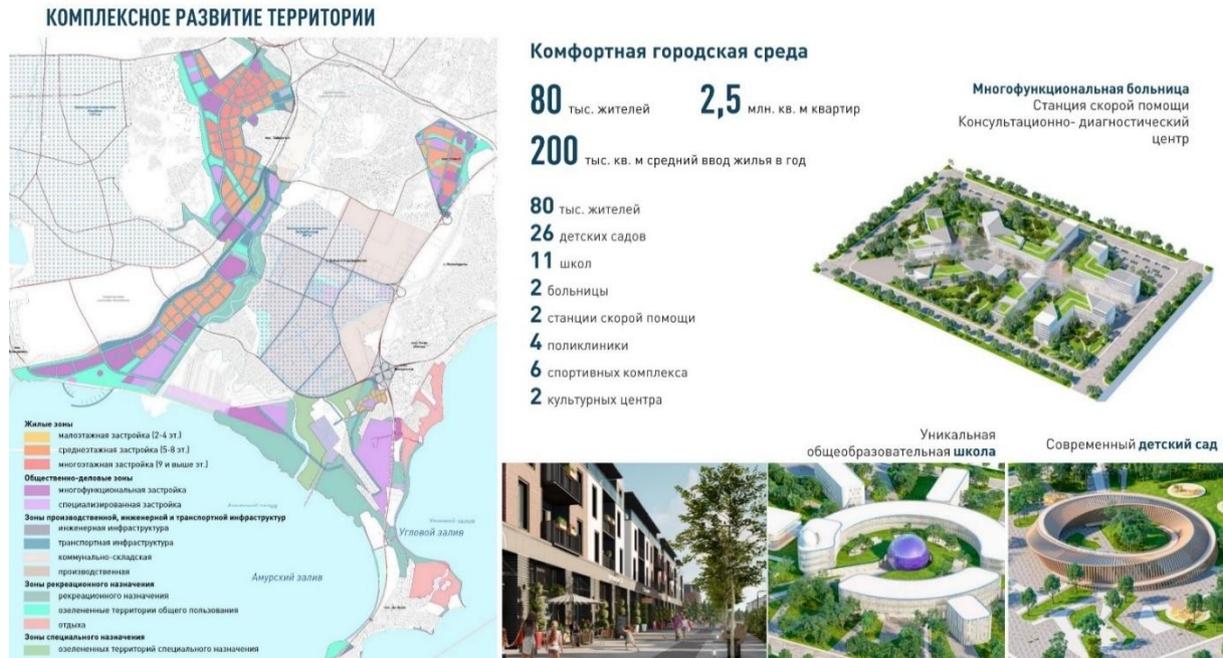


Рис. 11. Архитектурно-градостроительная концепция объектов социальной инфраструктуры города-спутника

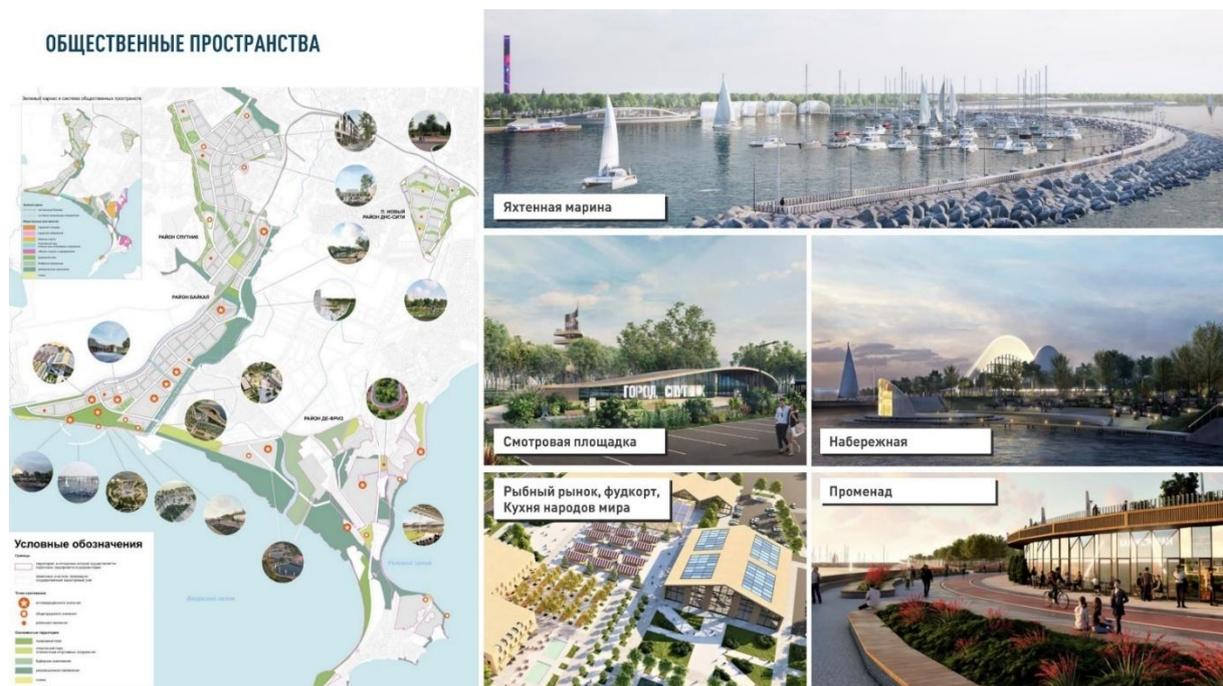


Рис. 12. Развитие общественных пространств города-спутника

В целях обеспечения коммуникационной связности градостроительной системы предусмотрено развитие транспортной инфраструктуры и улично-дорожной сети.

Для полной интеграции нового города в улично-дорожную систему Владивостокской агломерации необходима реализация комплексных решений по развитию транспортной инфраструктуры с учетом прилегающих территорий и обеспечением эффективных внешних связей. Достаточно большая и важная задача заключается в перераспределении транспортных потоков внутри агломерации [7].

Ключевыми инфраструктурными мероприятиями в проекте является строительство следующих объектов:

- магистральная улично-дорожная сеть с устройством внешних подключений в разных уровнях, в том числе как основа для запуска магистральных автобусных маршрутов;
- новые железнодорожные линии (частично на насыпи), 3 остановочных пункта для обслуживания пассажиров и 2 дополнительных ответвления для обслуживания грузов;
- объекты инфраструктуры водного транспорта как основа для альтернативного способа передвижения по маршруту «город-спутник – центр Владивостока».

Основные проектные решения в области реализации объектов транспортной инфраструктуры разделены на несколько направлений (рис. 13):

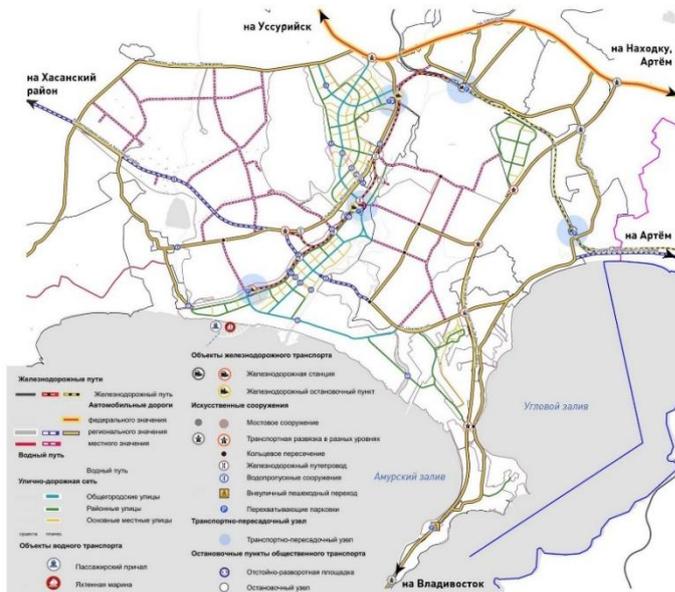
1. Федеральные и региональные автомобильные транспортные связи: равномерное распределение транспортных потоков, обеспечение дополнительных подключений внутренней УДС к внешним связям, переориентирование и изолирование транзитных грузовых потоков от общественных и жилых пространств [8].

2. Местные транспортные связи: запланировано строительство 5 транспортно-пересадочных узлов, 5 перехватывающих парковок, а также реализация основных связей общественного транспорта протяженностью более 15 км в границах проектирования, а также сообщение с Владивостоком и иными центрами Владивостокской агломерации. Протяженность основных путей движения велосипедистов и пользователей средств индивидуальной мобильности составит более 20 км в границах проектирования и 25 км за границами проектирования.

3. Формирование условий для пассажирского и грузового сообщения с аэропортом и другими городами Владивостокской агломерации, организация тактового движения пригородных/городских поездов.

4. Организация водной связи с Владивостоком: создание фарватера в Амурском заливе для скоростных судов на подводных крыльях (тип «Метеор») (продолжительность навигации – около 7 месяцев), яхтенной марины, развитие общественного водного транспорта в агломерации в целом [1, 9].

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



Район полностью интегрирован в транспортную систему Владивостокской агломерации

Ключевыми инфраструктурными мероприятиям являются:

- строительство магистральной улично-дорожной сети;
- строительство железнодорожной линий, 3-х остановочных пунктов для обслуживания пассажиров и дополнительных 2-х ответвлений для обслуживания грузов;
- строительство инфраструктуры водного транспорта.

Рис. 13. Развитие транспортной инфраструктуры

Проектом также предусматривается полное *инженерно-техническое обеспечение* проектируемой территории.

Централизованное водоснабжение планируется от существующего водоносного месторождения подземных вод с подключением к существующему водоводу. На территории проектирования размещаются водопроводная насосная станция и кольцевые сети водоснабжения. Отведение хозяйственно-бытовых стоков с территории проектирования будет осуществляться на планируемые к реконструкции канализационные очистные сооружения Северного планировочного района г. Владивостока посредством строительства напорно-самотечных сетей канализации. Сбор и очистка поверхностного стока (дождевая канализация) предусматривается посредством строительства напорно-самотечных сетей дождевой канализации и четырех очистных сооружений дождевой канализации. Теплоснабжение рассматриваемой территории осуществляется от девяти планируемых к строительству котельных, работающих на газовом топливе. Источником газоснабжения является существующая газораспределительная станция. Для подключения проектируемой застройки к системе газоснабжения необходимо построить комплекс газопроводов и газорегуляторных пунктов.

При полной реализации проекта численность занятых в экономике нового города-спутника ориентировочно составит 73,5 тыс. чел., из них около 30 тыс. чел. (41%) будет сосредоточено на территории ТОР «Приморье» (площадки «Надеждинская» и «Западная»), в том числе порядка 15,5 тыс. работающих будет приходиться на трудовую маятниковую миграцию из других муниципальных образований агломерации.

Численность экономически активного населения жителей города-спутника (нового внутригородского района Владивостокского городского округа), занятого в экономике, составит порядка 59 тыс. чел. – 73% от численности всего населения города-спутника Владивостока, что характерно для новых городов.

Исходя из того, что город-спутник Владивостока в первую очередь позиционируется как основная точка роста Владивостокской агломерации с организацией крупного торгово-логистического кластера, инновационного производственного комплекса, лидирующие позиции в структуре занятости займет промышленный и транспортно-логистический комплекс, оптовая и розничная торговля [1, 10].

В связи с организацией нового делового центра значительная доля занятых придется на административно-управленческие, финансовые учреждения. Намеченное развитие туристической деятельности и креативной экономики обуславливает значительную долю занятых в сфере искусства, спорта, развлечений и отдыха [11].

Освоение территории нового города начнется с Первой мили – побережья Амурского залива. Уникальный ансамбль будет представлять собой единую структуру, вписанную в приморский ландшафт, с акцентными видовыми точками. Образ будущего города создадут набережная Амурского залива (протяженность на всех участках Первой мили – 7,2 км), Морской фасад, Цифровой маяк, живописный вело-пешеходный маршрут (рис. 14).



Рис. 14. Морской фасад нового города-спутника

Заключение

1. Строительство нового города-спутника завершит формирование структуры Владивостокской агломерации и будет способствовать развитию градостроительной системы, ориентированной на решение стратегической задачи усиления восточного вектора технологического развития России и сотрудничества со странами АТР.

2. Появление экономического центра с большим количеством мест приложения труда будет способствовать формированию полицентрической системы расселения и сбалансированному развитию территории Владивостокской агломерации. Это позволит успешно реализовывать проекты регионального, федерального и международного значения. Наличие современной городской инфраструктуры и многофункциональной градообразующей базы создадут предпосылки для перехода участников экономических отношений на новый технологический уклад в производственном секторе и сфере услуг.

3. Формирование нового качества комфортной городской среды, инновационных подходов в развитии экономики города позволит создать необходимые условия для раскрытия профессионального, творческого и научного потенциалов молодых людей, что обеспечит решение задачи закрепления для постоянного проживания в Дальневосточном регионе экономически активных местных жителей и приезжающих квалифицированных кадров из других регионов.

4. Реализация проекта создания города-спутника Владивостока будет способствовать решению многих проблем развития центра агломерации – Владивостока: уменьшению центростремительных автомобильных потоков по типу «периферия – центр», снижению трафика на основных городских магистралях, равномерному распределению нагрузки на социальную, транспортную и инженерную инфраструктуру.

5. Организация яхтенной марины, рекреационных комплексов, отдельных высотных доминант и общественных пространств вдоль побережья Амурского залива создаст единый архитектурный ансамбль – Морской фасад Владивостока, что повысит туристическую привлекательность Владивостокской агломерации, в том числе для жителей стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Источники иллюстраций

Рис. 1-14. [1].

Список источников

1. Спири́н П.П. Комплекс работ по разработке стратегии пространственного и социально-экономического развития и архитектурно-градостроительной концепции нового города-спутника Владивостока, документации по планировке территории площадок на территории опережающего социально-экономического развития «Надеждинская». Санкт-Петербург: Научно-исследовательский институт перспективного градостроительства, 2023. 426 с. EDN: MTPHWG
2. Митягин С.Д. Правовые изъятия градостроительной проектной деятельности // Academia. Архитектура и строительство. 2024. № 3. С. 101-105. DOI: 10.22337/2077-9038-2024-3-101-105 EDN: FRNNUG
3. Потапенко А.А. Диспропорции пространственной структуры города как резерв развития каркаса города: территориально-коммуникационная модель и анализ сотовых данных // Урбанистика. 2022. № 4. С. 50-70. DOI: 10.7256/2310-8673.2022.4.37724 EDN: RNLSKA
4. Шубенков М.В. Концепция устойчивого развития урбанизированных территорий // Архитектура и современные информационные технологии. 2023. № 4(65). С. 169-179. URL: https://marhi.ru/AMIT/2023/4kvart23/PDF/12_shubenkov.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2023-4-169-179 EDN: RLRXWR
5. Самойленко Ю.П. Образ Владивостока в искусстве как открытого города и свободного морского порта: перспективный ресурс развития региона и брендинга его территории // Развитие таможенного дела Российской Федерации: дальневосточный вектор: сборник научных трудов. Выпуск 2. Владивосток: Владивостокский филиал Российской таможенной академии, 2021. С. 142-146.
6. Есаулов Г.В. Формирование архитектуры устойчивого развития. Синтез архитектурных и инженерных приемов // Энергосбережение. 2024. № 4. С. 1-9. EDN: DICNHD
7. Спири́н П.П. Проблемы и пути решения развития Ленинградско-Петербургской агломерации // Архитектура и строительство России. 2025. № 1(253). С. 10-15. EDN: RCSJEV
8. Майборода В.А. Правовая грамматика агломераций / В.А. Майборода, П.П. Спири́н. Санкт-Петербург: Издательский дом "Студия ЗНАК", 2025. 148 с. (Перспективное градостроительство). ISBN 978-5-605-09592-7
9. Спири́н П.П. Определение параметров зон планируемого размещения линейных объектов / П.П. Спири́н, С.Д. Митягин, В.М. Мяки́нников, Т.В. Варгина // Промышленное и гражданское строительство. 2016. № 6. С. 46-51. EDN: WAIEKZ
10. Спири́н П.П. Предпосылки формирования Балтийской агломерации промышленно-логистического типа / П.П. Спири́н, Е.С. Шевы́рталова // Архитектура и строительство России. 2025. № 1(253). С. 30-35. EDN: GWABCW
11. Митягин С.Д. Градостроительная основа формирования бюджета / С.Д. Митягин, П.П. Спири́н, З.А. Гаевская // Проект Байкал. 2021. Т. 18, № 67. С. 72-75. DOI: 10.51461/projectbaikal.67.1757 EDN: SNGTTU

References

1. Spirin P.P. A complex of works on the development of a strategy for spatial and socio-economic development and an architectural and urban planning concept for a new satellite city of Vladivostok, documentation on the planning of sites in the territory of advanced socio-economic development "Nadezhdinskaya". St. Petersburg: Scientific and Technical Research Institute of Advanced Urban Planning, 2023, 426 p. EDN: MTPHWG
2. Mityagin S.D. Legal flaws of urban planning design activity. *Academia. Architecture and Construction*, 2024, no. 3, pp. 101-105. DOI: 10.22337/2077-9038-2024-3-101-105 EDN: FRNNUG
3. Potapenko A.A. Disproportions of the spatial structure of the city as a reserve for the development of the city's framework: a territorial communication model and analysis of cellular data. *Urbanistics*, 2022, no. 4, pp. 50-70. DOI: 10.7256/2310-8673.2022.4.37724 EDN: RNLSKA
4. Shubenkov M.V. The concept of sustainable development of urbanized territories // *Architecture and modern information technologies*, 2023, no 4(65), pp. 169-179. Available at: https://marhi.ru/AMIT/2023/4kvart23/PDF/12_shubenkov.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2023-4-169-179 EDN: RLRXWR
5. Samoylenko Yu.P. The image of Vladivostok in art as an open city and a free seaport: a promising resource for the development of the region and branding of its territory. *Customs development in the Russian Federation: the far eastern vector*, Issue 2. Vladivostok, 2021, pp. 142-146.
6. Esaulov G.V. Formation of the architecture of sustainable development. Synthesis of architectural and engineering techniques. *Energy Saving*, 2024, no. 4, pp. 1-9. EDN: DICNHD
7. Spirin P.P. Problems and solutions for the development of the Leningrad-Petersburg agglomeration. *Architecture and construction of Russia*, 2025, no. 1(253), pp. 10-15. EDN: RCSJEV
8. Mayboroda V.A., Spirin P.P. Legal grammar of agglomerations. Saint Petersburg, Studio ZNAK Publishing House, 2025, 148 p. ISBN 978-5-605-09592-7
9. Spirin P.P., Mityagin S.D., Myakinenkov V.M., Vargina T.V. Determination of the parameters of the zones of the planned placement of linear objects. *Industrial and Civil engineering*, 2016, no. 6, pp. 46-51. EDN: WAIEKZ
10. Spirin P.P., Shevyrtalova E.S. Prerequisites for the formation of the Baltic agglomeration of industrial and logistic type. *Architecture and construction of Russia*, 2025, no. 1(253), pp. 30-35. EDN: GWABCW
11. Mityagin S.D., Spirin P.P., Gayevskaya Z.A. The urban planning basis of budget formation. *The Baikal Project*, 2021, vol. 18, no. 67, pp. 72-75. DOI: 10.51461/projectbaikal.67.1757 EDN: SNGTTU

ОБ АВТОРЕ**Спирин Павел Павлович**

Кандидат географических наук; академик РААСН; директор ООО «НИИ ПГ», Санкт-Петербург; старший научный сотрудник ЦНИИП Минстроя России, Москва; заведующий базовой кафедрой «Градостроительство» Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого; член Союза архитекторов России; член Градостроительного совета Ленинградской области

pavelsp@list.ru

ABOUT THE AUTHOR**Spirin Pavel P.**

PhD in Geographical Sciences; Academician of the Russian Academy of Natural Sciences; Director of the Scientific Research Institute PG, St. Petersburg; Senior Researcher at the Central Research Institute of the Ministry of Construction of Russia, Moscow; Head of the Basic Department of Urban Planning at Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University; Member of the Union of Architects of Russia; member of the Urban Planning Council of the Leningrad Region

pavelsp@list.ru

Статья поступила в редакцию 27.06.2025; одобрена после рецензирования 22.09.2025; принята к публикации 25.09.2025.