

Мастер-планы городов Приморского края как ресурс брендинга территории

Петр Юрьевич Самойленко

Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия, samoilenko.pyu@dvfu.ru

Аннотация: В статье рассматриваются проблемы имиджевого позиционирования Приморского края как само-го интегрированного на сегодняшний день в Азиатско-тихоокеанский регион субъекта Российской Федерации. Анализируется заявленная и ныне обсуждаемая тема формирования мастер-планов крупнейших городов региона как дополнительного ресурса развития территории, в том числе с точки зрения формирования ее бренда. Автором предпринята попытка проанализировать возможности – истинные и мнимые, – которые возникают в рамках принятия мастер-планов соответствующих населенных пунктов. Также в статье проведен сравнительный анализ концептуального видения имиджевого развития соответствующих территорий в исторической ретроспективе для понимания того, насколько предлагаемые в рамках нынешних программных документов развития городов решения в принципе могут быть поводом для нового видения развития как самих городов, так и региона в целом.

Ключевые слова: *Приморский край, города, имиджи, брендинг территории, перспективы, развитие, Азиатско-тихоокеанский регион, "Восточный вектор", Свободный порт Владивосток, территории опережающего развития*

Для цитирования: Самойленко П. Ю. Мастер-планы городов Приморского края как ресурс брендинга территории // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2024. № 1. С. 133–141. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2024-1/133-141>

Original article

<https://doi.org/10.24866/1998-6785/2024-1/133-141>

Master plans of cities of Primorye Territory as a resource for territory branding

Petr Yu. Samoilenko

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, samoilenko.pyu@dvfu.ru

Abstract: The article discusses the problems of image positioning of the Primorsky Territory as today the most integrated subject of the Russian Federation in the Asia-Pacific region. The declared and currently discussed topic of the formation of master plans for the largest cities in the region as an additional resource for the development of the territory, including from the point of view of the formation of its brand, is analyzed. The author has made an attempt to analyze the opportunities – true and imaginary – that arise within the framework of the adoption of master plans for the corresponding settlements. The article also provides a comparative analysis of the conceptual vision of the image development of the relevant territories in historical retrospect to understand how the solutions proposed within the current program documents for urban development are fundamentally new and can be the reason for a new vision of the development of both the cities themselves and the region as a whole.

Key words: *Primorsky Territory, cities, images, territory branding, prospects, development, Asia-Pacific region, "Eastern Vector", Free Port of Vladivostok, priority development areas*

For citation: Samoilenko P. Yu. Master plans of cities of Primorye Territory as a resource for territory branding // Ojkumena. Regional researches. 2024. No. 1. P. 133–141. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2024-1/133-141>

Целью данного исследования является рассмотрение мастер-планов современных городов Приморского края как ресурса брендинга территории, на основе разноплановых современных источников и междисциплинарного подхода. Основными использованными методами были анализ, синтез, сравнение и обобщение. Мастер-планы рассмотрены как самостоятельные имиджевые единицы, которые являются одним из факторов формирования общей картины информационного восприятия региона.

Развитие Приморского края в последние годы напрямую связано с внешнеэкономической деятельностью и практической реализацией современной российской политики "Разворота на Восток" [4]. Начало СВО и введение массовых антироссийских санкций в 2022 году, наряду с дальнейшим закреплением данного тренда противодействия развитию отечественной экономики, еще более усилили значение "Восточного вектора" в российской политике. Помимо развития хозяйственных проектов с привлечением иностранного капитала, введением в действие специальных экономических режимов территорий опережающего развития (ТОР) и Свободного порта Владивосток (СПВ), для Приморского края актуальной остается задача формирования международного бренда территории, повышения известности как региона в целом, так и его отдельных локаций, прежде всего крупнейших городов, в которых сконцентрированы человеческие ресурсы и с которыми связана собственно хозяйственно-экономическая деятельность. Именно такие города призваны стать точками экономического роста в масштабах всего региона. Такая положитель-

ная известность нужна не только для привлечения внимания к региону в рамках политики "Восточного вектора" со стороны ведущих экономик АТР, но и для решения внутренних задач политического и социально-экономического характера, прежде всего укрепления регионального патриотизма, снижения оттока населения из региона и привлечения дополнительных переселенцев в регион. Успешность достижения указанных целей напрямую будет коррелировать не только с содержанием мастер-планов соответствующих территорий, но и с тем, насколько создаваемый образ городов Приморского края будет сочетаться с тем имиджем, который у них уже сложился и который, соответственно, в прошлом им целенаправленно создавали.

Разработка мастер-планов была анонсирована президентом страны на шестом Восточно-экономическом форуме, в число городов, подпадающих под разработку такого планирования, вошли административные центры всех регионов Дальнего Востока и другие города с населением свыше 50 тысяч человек. В сентябре 2023 года на ВЭФ были представлены мастер-планы большинства городов Дальнего Востока России, попавшие под данную программу [11].

Исходя из критерия численности населения, в Приморском крае выбраны пять крупнейших городов региона: Владивосток, Находка, Уссурийск, Арсеньев и Артем.

В целом проблемы формирования устойчивых брендов крупнейших городов являются достаточно характерными для Приморского края. В основном, если обратить внимание на прошлое, это было типично для второй половины прошлого века, когда шло активное освоение территории, проходило массовое переселение сюда граждан из западных регионов страны. Поэтому, с одной стороны, нет ничего принципиально нового в том, чтобы сформировать некие стратегические приоритеты развития ключевых территорий региона, а с другой стороны, такие действия могут действительно реально продвинуть вперед экономическое и социальное развитие края [3].

Следует отметить, что в целом Приморский край, как и практически любой другой регион Дальнего Востока, в своей структуре имеет в основном приезжее население, которое переселялось сюда в разные исторические периоды из западных регионов страны. При этом в целом непродолжительная (в сравнении с западными, южными и даже западно-сибирскими регионами) история освоения территории региона говорит о том, что здесь основной упор должен быть сделан на социально-экономические предпочтения, удобство проживания, льготы для местного населения и переселенцев. Объявленное создание мастер-планов тесно связано с нововведениями в национальном законодательстве последнего времени, в рамках которых в стране в целом активизируется политика комплексного развития территории и реновации, в особенности этот процесс становится характерен для крупных городов. Эти термины используются и представителями власти при обсуждении указанных концепций. Более подробное рассмотрение мастер-планов городов региона показывает, что указанные термины активно используются в их описании.

Согласно общепринятой терминологии, данные дефиниции имеют следующие ключевые определения.

Мастер-план – инструмент планирования развития территорий, который не имеет законодательно утвержденных требований к составу, содержанию и границам проектирования, что делает его гибким и открывает широкие возможности для применения самых разнообразных механизмов его реализации. Разработка мастер-плана начинается тогда, когда город или его часть нуждаются и готовы к перезагрузке, к определению для себя основополагающих направлений развития путем перемещения на первый план общегородских ценностей и формулирования общих принципов. По сути, это договор между горожанами и властью, целью которого является всестороннее обоснование и формулирование программы длинных и скорых дел, о приоритетности которых договорится городское сообщество. Мастер-план предъявляет комплексное видение, каким должно быть проектируемое пространство в отдаленном будущем, формирует общественный консенсус относительно целей, повестки и направлений развития, определяет ресурсы и механизмы достижения поставленных целей, подготавливает среднесрочные документы оперативного планирования [10].

Мастер-план разрабатывается в целях выбора лучшего сценария жизнеустройства территории и реализации генерального плана города с учетом согласованности мероприятий по жилищному, инфраструктурному и инвестиционному строительству, организации стрит-ритейла и обустройству общественных пространств, представляет собой концепцию комплексного социально-экономического и пространственного развития территории [13, с. 142].

Реновация – процесс улучшения, реконструкции и реставрации без разрушения целостности структуры. В строительстве это технико-экономический процесс замещения выбывающих из эксплуатации вследствие износа зданий и сооружений, может включать изменение функционального назначения объектов капитального строительства либо их замену новыми. При этом важной задачей является не только замена ветхих и аварийных зданий, но и сохранение существующей городской среды в целом [14, с. 77].

Комплексное развитие территории – это деятельность, направленная на создание благоприятных условий существования населения. В рамках этого направления создаются не только конкретные объекты, но и инфраструктура. Застройщик не только реализует сам проект, но также занимается бумажной работой и готовит необходимую документацию [15, с. 325]. Основные цели КРТ: содействие в создании объектов социально-транспортной инфраструктуры, повышение доступности таких объектов для населения; создание мест обслуживания, мест труда; повышение эффективности использования территорий; привлечение внебюджетных источников. При реализации данной концепции высчитывается индекс качества городской среды. Учитываются разнообразие функций в жилой зоне, доля озелененных территорий, обеспеченность инженерными системами и многое другое [8].

География расположения городов, подпадающих под проект с мастер-планами в Приморском крае с географической точки зрения имеет явное преимущество, поскольку 4 из 5 городов находятся в южной части региона в относительной близости друг от друга, а значит, возникают возможности для формирования своеобразного "пояса городской реновации" в масштабах южного Приморья. С другой стороны, очевидно, что необходимо предпринимать усилия для того, чтобы в имиджевом плане использовать такое преимущество. К примеру, сделать это можно было бы на основе существовавшего около 10 лет назад проекта "агломерации Владивостока" или существовавших в еще более ранние периоды концепций "Большого Владивостока", естественно, с соответствующими наработками и адаптацией. Нуждается в проработке и тематика подобного конструирования бренда территории, поскольку, с одной стороны, Владивосток неизбежно будет ядром такого пояса, с другой – прочие города должны иметь свои уникальные черты и особенности, на основе которых можно было бы формировать их уникальные и узнаваемые имиджи [6, с. 24].

Естественно, в мастер-планы заложены не только и не столько конкретные планы по строительству или реконструкции конкретных объектов, но и определенная стратегия развития территорий. Кстати, следует отметить, что именно в таких "урбанистических идеологемах" и должен содержаться базис брендинга территории [1].

Если посмотреть на историю указанных населенных пунктов, то из пяти только три устойчиво публично упоминались за пределами региона: Владивосток, Находка и Уссурийск. Владивосток всегда имел большое количество информационных поводов – и краевой центр, и главная база Тихоокеанского флота, один из крупнейших морских портов всего Дальнего Востока [2, с. 70]. Находка – также один из крупнейших морских портов международного уровня, который в 60-е – 80-е годы имел особое "международное" значение, поскольку Владивосток был закрытым городом для иностранцев и обладал соответствующим статусом. Уссурийск (в прошлом Ворошиловск и Никольск-Уссурийский) в большей степени всегда воспринимался как один центров дислокации вооруженных формирований, а также как крупный агротехнический центр, который окружают традиционные сельскохозяйственные районы региона – Надеждинский, Пограничный, Октябрьский, Хасанский. Начиная с девяностых годов прошлого века Уссурийск начинает приобретать бренд центра приграничного сотрудничества на российско-китайском направлении. Таким образом, все три города исторически были известны и нередко

упоминались в федеральных и даже международных новостях. Артем остается менее известным, поскольку долгое время был шахтерским городом, а потому, утратив данный статус, стал в большей степени позиционироваться как город-спутник Владивостока, а также и часть логистической системы столицы региона – в части автомобильных дорог, железнодорожных узлов и международного аэропорта, расположенного в границах его территории. Арсеньев как центр промышленности, в том числе оборонного значения, а также по масштабам региона достаточно удаленный от Владивостока географически, был наименее известным за пределами региона и в большей степени имел значение как региональный производственный центр, а также "кустовая" локация для окружающих районов в социальном плане, поскольку в городе исторически расположены многие межмуниципальные учреждения здравоохранения, образования, социальной поддержки населения и так далее.

Что же в настоящее время можно увидеть в мастер-планах, которые формируют вектор развития городов на период до 2030 года?

Поскольку мастер-план должен способствовать, прежде всего, хозяйственной и экономической деятельности на территории, то можно предположить, что обсуждаемые ныне проекты получают и дополнительное развитие в данном направлении, поскольку из информации в открытых источниках пока неочевидна привязка экономической составляющей к развитию соответствующих городов, как минимум она не детализована. Кроме этого, если рассматривать мастер-планы как существенную часть стратегии развития территории, то можно говорить о том, что в них сделан очень приблизительный "форсайт" будущего развития.

Так, современные города сталкиваются с двумя основными пространственными тенденциями в своем развитии – расширением или наоборот, сжатием [9, с. 322]. Первое характерно для поступательного развития, второе для депрессивных или инерционных сценариев событий на тех или иных территориях. Согласно озвученным планам, по всем приморским городам подразумевается оптимистичный сценарий развития, то есть постепенное расширение и застройка территории и рост населения. В этом отношении сразу возникают вопросы, в том числе и имиджевого характера.

Очевидный пример – Владивосток и Артем, которые на протяжении последних 30 лет как властью, так и бизнесом обсуждаются как в перспективе единый город, то есть Артем должен утратить статус самостоятельного муниципального образования и "влииться" в состав Владивостока в качестве внутренней административно-территориальной единицы. Если исходить из представленных мастер-планов, то будущее Владивостока и Артема рассматривается отдельно, причем даже фактически нынешний статус Артема как города-спутника не обсуждается. В такой ситуации не совсем понятно насколько видится экономическая интеграция указанных территорий, которая активно происходит как минимум на основе логистического бизнеса, имеющего явный рост в настоящее время.

Кроме того, аналогичные вопросы возникают и применительно к Уссурийску. После создания единого городского округа и объединения ранее существовавших двух отдельных муниципалитетов – Уссурийска и Уссурийского района – город стал вторым по населению в регионе после Владивостока, обогнав Находку, которая традиционно была вторым городом на протяжении десятилетий. Связь экономики Уссурийска с двумя отраслями экономики региона – внешнеэкономической деятельностью на китайском направлении и сельским хозяйством – остается очевидно и стабильной. Исходя из представленного мастер-плана неочевидно, как предлагаемые меры по реконструкции городского хозяйства отразятся на его экономике. Кроме того, важно понимание того, по каким направлениям необходимо развитие бренда территории города, поскольку в медийном пространстве он часто фигурирует в негативном ключе – прежде всего в связи с практически ежегодными сезонными паводками и ущербом для местного населения, бизнеса и коммунальной инфраструктуры. По-видимому, образ города должен больше интегрироваться с международной и приграничной проблематикой, с упоминанием в международных проектах, в том числе связанных с политикой "Восточного вектора".

Находка в рамках мастер-плана представлена как точка экономического роста, в частности развития контейнерной грузовой логистики и произ-

водства минеральных удобрений. Также речь идет о реконструкции объектов культуры, строительстве набережной озера Соленого в границах города как места рекреации. При этом не совсем ясно, в какой степени приоритетными остаются остальные отрасли городского хозяйства, достаточно традиционные и существующие долгие годы – перегрузка угля, вылов морских биологических ресурсов, сезонный отдых у моря и туризм. Исторически один из крупнейших портов Дальнего Востока рассматривался как город моряков и рыбаков, поэтому явно в информационном образе территории эти черты должны быть сохранены хотя бы частично, а в идеале – активно развиты.

Арсеньев как горнолыжный курорт, что определяется в рамках мастер-плана как перспективное и ключевое направление, также нуждается в соответствующем ребрендинге. Существенная удаленность в масштабах региона этого города от Владивостока ставит на повестку дня более подробную проработку логистических условий для въездного и внутреннего туризма, не совсем ясны преимущества этой локации и те условия, благодаря которым должен возникать поток желающих воспользоваться горнолыжным курортом. Также можно говорить о том, что составляющая туризма может быть намного активнее использована и в мастер-планах остальных городов региона, тем более что они значительно ближе к Владивостоку и удобнее в плане внутри-региональной логистики.

В ряде сообщений в медиа упоминается и Большой Камень, который в современных условиях является точкой роста и локацией крупнейшего судостроительного кластера, но по формальным основаниям не подходит под критерии города для создания мастер-плана, поскольку имеет население менее 50 тысяч человек, во всяком случае пока, на настоящий момент. Вместе с тем данная локация практически идеально вписывается в формирование единого пространства развития на территории юга региона, которое образуют Уссурийск, Артем, Владивосток и Находка. В этом отношении стоит вспомнить, что идеи создания "Большого Владивостока" в той или иной степени обсуждаются на протяжении последних 30 лет. В частности, уже возникал предварительный проект агломерации на юге региона с миллионным населением на основе большей интеграции и связанности Владивостока, Находки и Уссурийска. Оставаясь на уровне просто идей, это показывает наличие определенного тренда на создание в южном Приморье единой зоны экономического роста с улучшенными социальными условиями для жизни населения.

В мастер-планах, вероятно, должна быть активно отражена экологическая составляющая, очень популярная в современной урбанистике и являющаяся актуальной для приморских городов [7, с. 72]. К примеру, для Находки это шумевшая проблема перевалки угля, для Уссурийска – сезонное затопление паводковыми водами, для Владивостока – загрязнение выхлопными газами от наземного транспорта. Все эти вопросы, которые напрямую влияют на имидж соответствующих территорий, должны быть более явно отражены в мастер-планах и быть конструктивным элементом формируемого бренда территории [5, с. 155].

Таким образом, анализируя содержательную сторону представленных мастер-планов городов Приморского края, можно сделать вывод о следующих основных целях их формирования:

- Получение финансирования из федерального бюджета и иных источников на развитие региона, прежде всего крупнейших городов, которые все чаще в региональной прессе называют "агломерациями", хотя по урбанистическим критериям они таковыми не являются, поскольку в регионе нет даже ни одного города-"миллионника".
- Модернизация за счет привлекаемых средств коммунальных сетей и решение ряда иных вопросов, связанных с инфраструктурой жизнеобеспечения, общественными зданиями и сооружениями, что затруднительно реализовывать в рамках существующих местных и регионального бюджета.
- Описание ключевых целей существования крупнейших городов региона, их профильных направлений социально-экономического развития.
- Актуализация необходимости развития крупных городов региона как точек экономического роста и способа решения социально-экономических проблем региона в рамках современной политики "Восточного вектора".

- Привязка к конкретным территориям региона стратегий реновации и комплексного развития территории. По сути, в мастер-планах эти механизмы пока прописаны мало, но явно сделан "замах" на более активное их применение в будущем.

- Повышение комфортности проживания жителей благодаря развитию территории, новых, прежде всего, строительных проектов и проектов благоустройства [16, с. 180].

- Повышение известности городов региона за его пределами, поскольку мастер-планы презентуются и обсуждаются на масштабных международных мероприятиях, таких как Восточный экономический форум.

- Анализ опубликованной о мастер-планах общедоступной информации позволяет говорить о наличии ряда противоречий, которые касаются, прежде всего, их имиджевого восприятия и влияния на бренд территории. К числу таковых, по мнению автора, можно отнести следующие:

- Неочевидная, или же слабая в публичном поле, связь с другими заявленными ранее проектами развития территории, что вызывает сомнения в реалистичности реализации на практике указанных планов [12]. К примеру, развитие мастер-планов Владивостока и Артема пока в общем понимании крайне слабо "стыкуются" с появившейся два года назад концепцией создания города-спутника Владивостока и формирования первой на Дальнем Востоке миллионной агломерации в границах Владивостокского городского округа, Артемовского городского округа и Надеждинского муниципального района.

- Поскольку заявленные к реконструкции объекты капитального строительства и инженерной инфраструктуры явно представляют лишь часть тех фондов, которые нуждаются в ремонте, восстановлении или достройке, то непонятно, за счет чего будет модернизирована, обновлена или построена иная необходимая инфраструктура, которая в любом случае составляет единое целое.

- Говоря об имиджевой составляющей, мастер-планам явно не хватает информационных конструктивных элементов, которые могли бы образовывать единое восприятие территории того или иного города в заявленном "целевом" ключе. Наиболее очевидным здесь выглядит Владивосток, перспективы которого постоянно обсуждаются в публичном поле, а потому его мастер-план является лишь частью такого "полотна смыслов". В мастер-плане сегодня присутствуют как уже многократно обсуждавшиеся элементы, вроде Владивостокской кольцевой автомобильной дороги (ВКАД), так и новые идеи, к примеру, "легкое метро". Такие транспортные проекты имеют важное значение для города и позитивно воспринимаются населением, однако являются лишь отдельными явно "прорисованными" с имиджевой точки зрения частями общей "картины будущего" для города, что нельзя не заметить. Что касается других городов, то сложно увидеть в планах явные "точки притяжения" внимания, которые служили бы неким "брендовым каркасом" в имидже соответствующих территорий.

- Не совсем понятно, в какой степени в мастер-планы вписывается необходимость формирования местных производств, выпускающих товары, востребованные как на местном рынке, так и имеющие экспортную составляющую, поскольку такая продукция традиционно играет важную роль в формировании бренда территории. На сегодняшний день в Приморье таких товаров мало, и решение этой проблемы могло бы существенно усилить роль мастер-планов в повышении известности соответствующих городов региона. Рассуждая о мастер-планах как ресурсе брендинга территории, нельзя не затронуть и тему инвестиционной привлекательности региона, которая наряду с социальными вопросами жизни населения в последнее время достаточно стабильно присутствует в стратегиях развития края и федерального округа [14, с. 150]. В этом отношении мастер-планы должны в более очевидной форме затрагивать следующие аспекты, которые и формируют собственно ценность восприятия территорий как внутри региона, так и за его пределами.

- Развитие Приморского края как региона с высокотехнологичной экономикой. С момента появления политики "Восточного вектора" в 2014 году вопросы создания в регионе современной IT-индустрии, производств компьютерной техники, формирования технопарков и производственных высокотехнологичных кластеров обсуждаются стабильно, однако в рамках мастер-пла-

нов такой контент прослеживается крайне слабо, что явно будет ослаблять и общий информационный образ как отдельных крупных городов Приморья, так и всего региона в целом.

- Данность современности – постепенное внедрение высоких технологий в управление городским хозяйством и освоение территории, концепция "умного города" и использование "Big Data" в муниципальном управлении и взаимодействии властей с бизнесом – также явно должны прослеживаться в мастер-планах и отражать как минимум высокую конкурентность региона.

- В формировании бренда территории можно более активно использовать выигрышные черты уже существующей экономики края. Примером тут является сфера строительства, которая развивается достаточно активно, но связана в основном с Владивостоком, где эта отрасль наиболее высокомаржинальна. Думается, что такие аспекты должны быть использованы более осязаемо как в мастер-планах, так и в брендировании территории.

- Поскольку регион развивается в условиях декларируемой интеграции с ведущими экономиками АТР, думается, что в мастер-планах должны отражаться вопросы инвестиционной привлекательности региона, связанные в том числе и с привлечением иностранного капитала. Это поможет существенно усилить базу для внешнеэкономической деятельности региона и сформировать его международный имидж.

- Говоря о вопросах инвестиционной привлекательности территории, необходимо отметить и необходимость имиджевой связи пяти приморских городов с другими муниципальными образованиями края, прежде всего это граничащие с ними территории, которые имеют существенное значение для экономического развития. Для Находки это Лазовский и Партизанский район, для Уссурийска – Надеждинский, Пограничный и Октябрьский, для Артема – Надеждинский и Шкотовский, для Владивостока – Надеждинский, Хасанский, Шкотовский. Арсеньев в прямом смысле слова окружен территориями, связанными с ним в социально-экономическом плане. Это Дальнегорск, Кавалеровский район и так далее. Такие связи "кустового" образца имеют большое значение для развития экономики и территории, прежде всего производства и туризма, а также пространственной и транзитной логистики, которая сегодня базируется на морских портах региона [17, p. 40].

- Вопросы развития городов тесно связаны и с населением как с трудовыми ресурсами, и в этом отношении также необходимо отразить эти аспекты в программных документах развития крупных городов, поскольку такие ключевые аспекты, как закрепление населения на территории и трудовая миграция тесно связаны с развитием любого города, его "расширением", "стабильностью" или "сжатием".

Значение мастер-планов крупнейших городов Приморского края для формирования бренда территории во многом будет зависеть также и от реальных шагов по их воплощению, особенно в ближайшее время. Именно мастер-планы в стадии своей практической реализации могут стать существенным драйвером формирования бренда Приморского края как динамично развивающегося и интегрированного в АТР региона страны, а также его городов как узнаваемых локаций, без которых региональный бренд сформировать невозможно. Сама по себе тема планов развития крупнейших городов края, в случае ее регулярного присутствия в информационной повестке, будет ресурсом формирования бренда территории.

Литература

1. Архитектура Владивостока в контексте устойчивости. URL: <https://www.forma.spb.ru/archiblog/2020/11/07/architektura-vladivostoka-v-kontekste-ustoychivosti/>. (дата обращения: 26.10.2023).
2. Бурдина Д.П., Казанцев П.А. Принципы устойчивого развития автономных островных территорий залива Петра Великого // Урбанистика. 2020. № 2. С. 62–76.
3. Владивосток – 2050: пространственное развитие. URL: <https://www.vlc.ru/architecture/Vladivostok-2050>. (дата обращения: 29.10.2023).
4. Город спустя 30 лет: как открывали закрытый порт Владивосток. URL: https://vladnews.ru/2022-01-19/198884/gorod_spustya. (дата обращения: 30.10.2023).

5. Казанцев П.А., Смеловская А.М., Кутенков В.Е. Береговая линия Владивостока как объект архитектурно-экологической реновации // Вестник инженерной школы ДВФУ. 2020. № 4(45). С. 154–167.
6. Казанцев П.А., Марус Я.В., Смеловская А.М. Особенности формирования устойчивой городской среды в условиях реновации водной системы Владивостока // Урбанистика. 2019. № 1. С. 18–32.
7. Калинин Е. В. Проблемы и перспективы развития Свободного порта Владивосток в условиях конкуренции // "Молодой ученый". 2018. № 45 (231). С. 71–74.
8. Комплексное развитие территорий: все нюансы правового регулирования // Сфера. Справочник градостроителя. URL: <https://legalacademy.ru/sphere/post/kompleksnoe-razvitie-territorii-vse-nyuansy-pravogo-regulirovaniya>. (дата обращения: 30.10.2023).
9. Ложкин А. Стратегии и реалии: опыт стратегического пространственного планирования в российских городах // Стратегический мастер-план: инструмент управления будущим. М: КБ "Стрелка", 2014. С. 314–331.
10. Мастер-план: дефиниции и особенности // Институт территориального планирования ГРАД. URL: <https://itpgrad.ru/services-and-solutions/master-plan/> (дата обращения: 30.10.2023).
11. На ВЭФ Владимиру Путину представили мастер-планы развития городов Дальнего Востока. "Вести-Приморье", 12.09.2023 г. URL: <https://vestiprim.ru/livettv/140683-na-vjef-vladimiru-putinu-predstavili-master-planu-razvitiya-gorodov-dalnego-vostoka.html> (дата обращения: 05.11.2023).
12. Невероятные пертурбации проекта кольцевой автомобильной дороги Владивостока длиной в десятилетия. URL: <https://primamedia.ru/news/1400171/?from=37>. (дата обращения: 01.11.2023).
13. Смирнов М.М. Системное моделирование развития городов в зарубежном опыте мастер-планов // Управление развитием крупномасштабных систем. Материалы пятой международной конференции. Том 2. Общая редакция: С.Н. Васильев, А.Д. Цвиркун. 2011. С. 139–140.
14. Торгашев Р.Е. Маркетинговые и коммуникационные стратегии и инструменты построения позитивного имиджа региона // Муниципальная академия. 2022. № 4. С. 148–155.
15. Хисматуллин Д.Д., Бурцев А.Г. Опыт применения стратегического мастер-плана в крупных городах Европы // Новые идеи нового века: материалы международной научной конференции фад тогу. 2016. Том: 2. С. 321–327.
16. Шевцова И.К., Бедерсон В.Д. Факторы эффективного согласования интересов в проектах трансформации городских территорий: постановка исследовательской проблемы и поиск теоретического объяснения // Солидарность и конфликты в современном обществе / Материалы научной конференции XII Ковалевские чтения 15-17 ноября 2018 года / Отв. редактор: Ю.В. Асочаков. СПб.: Скифия-принт, 2018. С. 180–181.
17. Samoylenko P.Yu. The main challenges for the image of Vladivostok as a free port and international logistics hub in the context of anti-Russian sanctions // Asia-pacific journal of marine science and education. 2023. Vol 13, No. 1. P. 35–46.

References

1. Architecture of Vladivostok in the context of sustainability. URL: <https://www.forma.spb.ru/archiblog/2020/11/07/arhitektura-vladivostoka-v-kontekste-ustoychivosti/>. (accessed 10.26.2023). (In Russ.).
2. Burdina D.P., Kazantsev P.A. Principles of sustainable development of autonomous island territories of Peter the Great Bay // Urbanism. 2020. No. 2. P. 62–76. (In Russ.).
3. Vladivostok – 2050: spatial development. URL: <https://www.vlc.ru/architecture/Vladivostok-2050>. (accessed 10.29.2023). (In Russ.).
4. The city 30 years later: how the closed port of Vladivostok was opened. URL: https://vladnews.ru/2022-01-19/198884/gorod_spustya. (accessed 10.30.2023). (In Russ.).
5. Kazantsev P.A., Smelovskaya A.M., Kutenkov V.E. The Vladivostok coastline as an object of architectural and environmental renovation // Bulletin of the FEFU engineering school. 2020. No. 4(45). P. 154–167. (In Russ.).
6. Kazantsev P.A. Marus Y.V. Smelovskaya A.M. Features of the formation of a sustainable urban environment in the conditions of renovation of the water system of Vladivostok // Urbanism. 2019. No. 1. pp.18–32. (In Russ.).
7. Kalinich E. V. Problems and prospects for the development of the Free Port of Vladivostok in a competitive environment // "Young Scientist", 2018. No. 45 (231). P. 71–74. (In Russ.).
8. Integrated development of territories: all the nuances of legal regulation // Sphere. Urban Planner's Handbook. URL: <https://legalacademy.ru/sphere/post/kompleksnoe-razvitie-territorii-vse-nyuansy-pravogo-regulirovaniya>. (accessed 10.30.2023). (In Russ.).
9. Lozhkin A. Strategies and realities: experience of strategic spatial planning in Russian cities // Strategic master plan: a tool for managing the future. M: KB "Strelka", 2014. P. 314–331. (In Russ.).
10. Master plan: definitions and features // Institute of Territorial Planning GRAD. URL: <https://itpgrad.ru/services-and-solutions/master-plan/>. (accessed 30.10.2023). (In Russ.).

11. At the EEF, Vladimir Putin was presented with master plans for the development of cities in the Far East. "Vesti-Primorye", 09.12.2023 URL: <https://vestiprim.ru/livettv/140683-na-vjef-vladimiru-putinu-predstavili-master-plany-razvitija-gorodov-dalnego-vostoka.html>. (accessed 11.05.2023). (In Russ.).
12. Incredible perturbations of the Vladivostok ring road project lasting decades. URL: <https://prima-media.ru/news/1400171/?from=37>. (accessed 11.01.2023). (In Russ.).
13. Smirnov M.M. System modeling of urban development in foreign experience of master plans // Management of the development of large-scale systems. Proceedings of the fifth international conference. Volume 2. General editor: S.N. Vasiliev, A.D. Tsvirkun. 2011. P. 139–140. (In Russ.).
14. Torgashev R. E. Marketing and communication strategies and tools for building a positive image of the region // Municipal Academy. 2022. No. 4. P. 148–155. (In Russ.).
15. Khismatullin D.D., Burtsev A.G. Experience in applying a strategic master plan in large European cities // New ideas of the new century: materials of the international scientific conference fad togu. 2026. Vol. 2. P. 321–327. (In Russ.).
16. Shevtsova I.K., Bederson V.D. Factors of effective coordination of interests in projects for the transformation of urban areas: formulation of a research problem and search for a theoretical explanation // Solidarity and conflicts in modern society / Proceedings of the scientific conference XII Kovalev Readings No.vember 15-17, 2018 / Rep. editor: Yu.V. Asochakov. St. Petersburg: Skifia-print, 2018, P. 180–181. (In Russ.).
17. Samoylenko P.Yu. The main challenges for the image of Vladivostok as a free port and international logistics hub in the context of anti-Russian sanctions // Asia-pacific journal of marine science and education. 2023. Vol 13, No. 1. P. 35–46.



Информация об авторе

Петр Юрьевич Самойленко, канд. полит. наук, доцент департамента коммуникаций и медиа Дальневосточного федерального университета, Владивосток, Россия, e-mail: samoilenko.pyu@dvfu.ru

Information about the author

Petr Yu. Samoilenko, Candidate of Political Sciences, Associate Professor, Department of Communications and Media, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, e-mail: samoilenko.pyu@dvfu.ru

Поступила в редакцию 11.11.2023

Одобрена после рецензирования 07.02.2024

Принята к публикации 25.02.2024

Received 11.11.2023

Approved 07.02.2024

Accepted 25.02.2024