

Историческое архитектурное наследие и современная застройка Владивостока как ресурс интеграции в АТР и формирования бренда территории в рамках политики "Разворота на Восток": тренды и проблемы

Пётр Юрьевич САМОЙЛЕНКО

Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия, petersam@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы формирования бренда территории Владивостока как крупнейшей агломерации Дальнего Востока России и центра международного сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Автор анализирует особенности застройки и территориального развития города как в предыдущие исторические периоды, так и в условиях настоящего момента. Период анализа охватывает всю историю развития города – со второй половины XIX века до наших дней, территориально – всю городскую застройку с учетом портовой и промышленной застройки. В статье уделено внимание таким проблемам, как сформировавшаяся известность Владивостока, особенности городской среды, специфика структуры городского пространства, взаимосвязь этих аспектов с вопросами развития международного сотрудничества, ведения бизнеса и хозяйственной деятельности, въездного туризма и превращения столицы Дальневосточного федерального округа в известную международную локацию.

Ключевые слова: Владивосток, Азиатско-Тихоокеанский регион, Российский Дальний Восток, Приморский край, экономическое и гуманитарное сотрудничество, национальные интересы, политика "Разворота на Восток", архитектура, городская среда, развитие территории, объекты культурного наследия, урбанистика, брендинг территории

Для цитирования: Самойленко П. Ю. Историческое архитектурное наследие и современная застройка Владивостока как ресурс интеграции в АТР и формирования бренда территории в рамках политики "Разворота на Восток": тренды и проблемы // Известия Восточного института. 2024. № 3. С. 162–173. <https://doi.org/10.24866/2542-1611/2024-3/162-173>

Original article
<https://doi.org/10.24866/2542-1611/2024-3/162-173>

Historical architectural heritage and modern development of Vladivostok as a resource for integration into the Asia-Pacific region and territory brand creation within the framework of the "Turn to the East" policy: trends and problems

Peter Yu. SAMOYLENKO

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, petersam@mail.ru

Abstract. The article examines the problems of forming a brand for the territory of Vladivostok as the largest agglomeration in the Russian Far East and a center of international cooperation with the countries of the Asia-Pacific region. The author analyzes the features of the building and territorial development of the city both in previous historical periods and in the conditions of the present moment. The period of analysis covers the entire history of the city's development – from the second half of the 19th century to the present day, territorially – the entire urban development, taking into account port and industrial development. The article pays attention to such problems as the established fame of Vladivostok, the features of the urban environment, the specific structure of urban space, the relationship of these aspects with the development of international cooperation, business and economic activity, inbound tourism and the transformation of the capital of the Far Eastern Federal District into a well-known international location. The modern Russian policy of "Turn to the East" on the scale of the Far Eastern Federal District turns out to be largely connected with such locations as Vladivostok, and for this reason it is necessary to pay more and more attention to the development of such territories, harmoniously linking the historical "background" with the possibilities of modern urbanism.

Keywords: Vladivostok, Asia-Pacific region, Russian Far East, Primorsky Krai, economic and humanitarian cooperation, national interests, "Turn to the East" policy, architecture, urban environment, territory development, cultural heritage sites, urban planning, territory branding

For citation: Samoylenko P. Yu. Historical architectural heritage and modern development of Vladivostok as a resource for integration into the Asia-Pacific region and territory brand creation within the framework of the "Turn to the East" policy: trends and problems // Oriental Institute Journal. 2024. No. 3. P. 162–173. <https://doi.org/10.24866/2542-1611/2024-3/162-173>

В данной статье автор анализирует историческое архитектурное наследие и современную застройку Владивостока как ресурс интеграции в АТР и формирования бренда Владивостока в рамках политики "Разворота на Восток". Основная цель – выявить ключевые имиджевые архитектурные черты Владивостока как крупнейшей агломерации Дальнего Востока, их историческую преемственность, а также проблемы позиционирования столицы Дальнего Востока как локации с уникальным обликом городской среды. Основной целью является анализ существующего архитектурного имиджа Владивостока и прогноз перспектив формирования международного бренда города, в качестве задач выделяются анализ исторических особенностей восприятия Владивостока, его основных черт, их конверсии в исторической ретроспективе и архитектурного потенциала имиджа города. Временные границы исследования охватывают период со второй половины XIX века, когда началась активная застройка Владивостока, и до наших дней, пространственные – основную территорию города, включая всю прибрежную и морскую инфраструктуру. Архитектурный облик города анализируется по таким чертам, как уникальность, узнаваемость и запоминаемость, брендовая значимость в рамках восприятия территории. Основными методами исследования стали сравнительный анализ, синтез, обзор, аналитическое обобщение, описание и прогнозирование. Исследование носит междисциплинарный характер и затрагивает такие области научного знания, как политология, история, архитектура, урбанистика, пространственная логистика и ряд других.

"Разворот на Восток" и актуальность бренда территории

Современная российская политика "Разворота на Восток" требует существенно усиления процессов интеграции регионов Дальнего Востока страны в сотрудничество с ведущими экономиками Азиатско-Тихоокеанского региона. Владивосток в этих процессах является ключевым городом, поскольку именно с ним связаны основные события, касающиеся этих процессов. В 2012 году во Владивостоке проходил Саммит АТЭС, с 2014 года ежегодно проводится Восточный экономический форум, с Владивостоком напрямую связаны преференциальные экономические режимы Территорий опережающего развития, Свободного порта Владивосток, на острове Русском в административных границах Владивостокского городского округа расположен один из двух существующих в России сегодня Специальных административных районов – де-факто офшор [10, с. 73]. Также Владивосток с 2018 года официально становится административной столицей Дальневосточного федерального округа, центром административного управления регионом. Все эти факторы ставят на повестку дня вопрос о гармоничном развитии бренда территории, формировании имиджа современного Владивостока как делового и административного центра российского Дальнего Востока, причем имидж должен быть международным.

Указанные процессы во многом уже влияют на современное пространственное развитие города. Связано это не только со строительством и реконструкцией различных объектов внутри города, но и с явным трендом на расширение административных границ территории агломерации в сопредельные муниципальные районы южного Приморья.

Основным в таких условиях становится вопрос о том, какие же имиджевые и информационные черты должны быть присущи городу в современных условиях в связи с активным развитием международного сотрудничества, а также амбициозными планами усиления роли российского Дальнего Востока в процессах внутри страны? [11, с. 70] Очевидно, что в данном случае можно усмотреть какие-то аналогии с крупными городами стран Тихоокеанской Азии, которые в предшествующие периоды прошли схожий путь развития, превратившись из провинциальных центров в крупные морские порты и центры международного торгово-экономического сотрудничества, одновременно сохраняя существенное влияние на внутренние процессы развития в собственных странах или как минимум отдельных регионах стран [5].

Явным примером, с которым можно проводить аналогию, будут некоторые города в странах АТР, относимых к числу так называемых "азиатских тигров" – быстрорастущих экономик, показавших в последние десятилетия бурный экономический рост на волне развития международной кооперации. К таковым можно отнести южнокорейский Пусан, Сингапур и Гонконг, китайские мегаполисы, на которые еще в 80-е годы прошлого века властями КНР была сделана ставка в вопросах создания там свободных экономических зон – это Шанхай, Шэньчжэнь, Гуанчжоу, Чжухай.

Все эти города, безусловно, разные, но объединяют общие тренды современного пространственного развития, которые в той или иной степени реализованы в них и уже стали основой для соответствующих эффектов – как экономических, так и политических, включая, к примеру, растущее влияние этих городов на процессы развития международного сотрудничества и защиты национальных интересов соответствующих стран [6].

Подобные факторы, пусть и не в полной мере, но уже начинают сказываться и на развитии современного Владивостока, как минимум проявляясь в форме отдельных тенденций. Так, в последние годы Владивосток постепенно становится локацией, которую посещает все больше туристов из стран АТР, прежде всего из КНР. В городе в последние годы идет активное строительство, масштабно развивается транзитная международная логистика через морские порты столицы Дальнего Востока.

История застройки и архитектурного имиджа Владивостока

В целом Владивосток на протяжении 164 лет своего существования всегда был связан с тремя ключевыми направлениями развития – вопросами обороны и обеспечения военного присутствия и защиты стратегических национальных интересов на Тихоокеанских рубежах, логистики и международной торговли, а также внутреннего развития как крупный город и региональный центр. Последним фактором обусловлено, к примеру, наличие большого количества учебных заведений самой различной направленности на территории города, формирование в городе ресурсов гуманитарного развития еще в начальный период его существования, примером чему служит Восточный институт, основанный в 1999 году и являющийся истоком всего высшего образования в регионе.

Пространственное развитие Владивостока и его застройка, начиная с середины XIX века, и до наших дней, в целом шли по трем основным направлениям: строительство военных объектов и сооружений, строительство морской гражданской инфраструктуры, прежде всего портов и причального фронта, а также собственно гражданское строительство, связанное с возведением жилья и объектов социально-бытового характера, как это называлось в советский период [15, с. 220].

Интересно то, что Владивосток, в отличие от многих других городов Дальнего Востока, сопоставимых с ним по возрасту, достаточно быстро стал городом с типовой каменной застройкой, что уже к середине XX века сделало город достаточно привлекательным с точки зрения его городской среды, в которой крайне слабо представлено деревянное домостроение. Архитектурный облик города был связан с каменным домостроением европейского типа, что уже в начале XX века в период "порто-франко" и активного развития международного сотрудничества в тот период было важным фактором привлечения внимания иностранцев. Как и подавляющее большинство крупных исторических городов России, Владивосток с точки зрения архитектуры и городской среды сочетает в себе несколько разнонаправленных стилей – это исторические здания и сооружения, которые в основном относятся к периоду царской России и раннему советскому периоду до Второй мировой войны, советскую более типовую поточную средовую застройку, отличающуюся высокой степенью унификации и типовым характером зданий, а также современную застройку, которая достаточно разнообразна, во многом индивидуализирована, но не всегда удачно вписана в уже существующую архитектурную среду.

Необходимо отметить, что яркой особенностью Владивостока является профиль местности – расположение города на сопках, что делает его восприятие весьма узнаваемым и неповторимым как с суши, так и с моря. Именно данная особенность во многом влияет на информационный образ территории, ее восприятие и визуализацию.

Говоря об исторически сложившихся трендах застройки столицы региона, нельзя не отметить наличие у Владивостока классических пространственных частей – исторического центра, полупериферийных и периферийных районов, а также довольно четко обособленных пространств, связанных с разным функционалом – жилые районы, промышленные и портовые зоны, пляжно-рекреационные территории и так далее [1].

Рассуждая об информационном значении архитектуры Владивостока для формирования его туристического имиджа, следует в первую очередь определить те ключевые составляющие, которые напрямую влияют на имидж города.

Исторический центр Владивостока показателен сохранившейся планировкой улиц, пространственно-планировочной структурой, характерной именно для исторических поселений европейского типа. Технические и инженерные сооружения Владивостока также имеют большое имиджевое и информационное значение. К примеру, это уникальный комплекс фортификационных сооружений Владивостокская крепость, это железнодорожный вокзал, железнодорожные туннели, это здание промышленного холодильника в центре Владивостока, сухой док в "Дальзаводе", в также целый ряд иных уникальных инженерных сооружений самого разного вида и предназначения [3, с. 33]. Все они представляют собой объекты туристического показа, могут быть в той или иной степени музеефицированы и использоваться для привлечения туристов, формирования современного изложения истории региона, развития здесь науки и техники, показа и популяризации таких объектов туристам и иным видам посетителей.

Интересна морская инфраструктура, которая представляет собой различные выходы к морскому побережью, в том числе в зонах отдыха, а также многочисленные портовые и прочие сооружения. В этом отношении уникальны маяки Владивостока, которые расположены как на материковой части города, так и на прилегающих к нему островных территориях [2, с. 63]. Также большой интерес представляют набережные и зоны отдыха.

Особенностью застройки Владивостока является постепенное ее расширение и уплотнение в стороны от исторической части города на северном берегу бухты Золотой Рог. Еще одной характерной чертой пространственно-архитектурного развития Владивостока, которая стала все более явно проявляться в настоящее время, является постепенное воплощение проектов, связанных со стратегическим видением развития города, которые в той или иной степени обсуждаются уже продолжительное время.

К примеру, к числу таковых можно отнести строительство мостов, прежде всего моста через бухту Золотой Рог, о необходимости строительства которого велись дискуссии на протяжении многих десятилетий – фактически с конца первой трети XX века. Другой подобный объект – трасса "Седанка-Патрокл", которая в отличие от моста никогда исторически не обсуждалась в формате конкретного объекта, однако на нее существовал однозначный градостроительный запрос как на дорогудублер, альтернативную основную трассе на выезд из города – улицу Маковского.

Активное освоение острова Русский, строительство масштабных сооружений, таких как кампус ДВФУ или Приморской океанариум, по сути, открыли новую страницу в застройке города. В дальнейшей перспективе развитие города продолжится на островные территории, а также на север – в Артем и Надеждинский район, чем будет фактически продолжен исторический тренд на застройку столицы региона и ее имидж как "города у моря".

К особенностям исторической застройки города, отражающейся на его имидже, можно отнести следующие черты:

- доминирование каменного домостроения во все периоды развития города;

- тесная взаимосвязь жилой застройки с морской транспортной инфраструктурой: морскими портами, судоремонтными предприятиями, военными объектами и так далее;
- "ярусность" застройки из-за особенностей рельефа местности, что имеет существенные преимущества для визуального восприятия города.

Особенности исторического восприятия Владивостока в ходе развития города

В течение всей истории столицы Дальнего Востока можно проследить несколько взаимопересекающихся трендов в его развитии и пространственной застройке, в восприятии как города с достаточно уникальными имиджевыми чертами.

По мнению автора, наиболее существенными в историческом развитии Владивостока трендами его восприятия были, с одной стороны, определенная конкуренция, а с другой – баланс между несколькими векторами развития города. Основными направлениями развития города исторически были военное и торгово-экономическое. Освоение территории постоянно шло параллельно по этим двум направлениям: с одной стороны, в городе дислоцировался военно-морской флот и иные воинские формирования, с другой – во все большей степени Владивосток становился крупным гражданским морским портом и крупным населенным пунктом на морском побережье Японского моря. Это очень быстро стало отражаться на городской инфраструктуре и застройке "ядра" города, где достаточно органично соседствовали гражданские объекты и объекты военного назначения. Так, вокруг бухты Золотой Рог уже к началу XX века образовался явно выраженный "хинтерленд", связанный с береговой, портовой и причальной инфраструктурой, доковыми комплексами и судоремонтными мощностями. Гражданская застройка города также оказалась тесно связанной с вопросами обороны, поскольку, к примеру, объекты комплекса фортификационных сооружений "Владивостокская крепость" расположены по всей зоне полуострова Муравьева-Амурского и в пределах городской застройки, а также в пригороде в северной части города, и на южных островных территориях агломерации.

Если после основания в 1860 году Владивосток рассматривался как военный форпост, то уже в первой половине XX века он начинает восприниматься как международный центр торговли.

Интересно и то, что Владивосток достаточно быстро превратился в транспортно-логистический узел, и именно эта отрасль экономики стала доминирующей, повлияв на всю структуру хозяйственного комплекса. В городе практически никогда не было масштабных промышленных объектов (за исключением предприятий сферы судоремонта), и помимо логистики одной из ключевых сфер была торговля.

С точки зрения регионального брендинга и привлечения внимания к городу в целом, такая ситуация имеет свои очевидные плюсы. На территории основной городской застройки крайне мало закрытых, недоступных для населения и туристов территорий, за исключением военных объектов, морской инфраструктуры – портов, судоремонтных предприятий, а также отдельных производственных предприятий. Историческое восприятие Владивостока в основном выражается в знаменитой фразе "Владивосток – город рыбаков и моряков". По сути, это ярко и фактурно прорисовывалось на протяжении всей истории развития города, когда он отражался в культуре и искусстве, в литературных и художественных произведениях исключительно как крупный город с каменной архитектурой европейского типа.

При этом важными аспектами исторического восприятия Владивостока являются транспортные [20, р. 40]. К примеру, Владивосток исторически воспринимается как конечная точка Транссибирской магистрали, как крупный морской порт на Тихоокеанском побережье России. Практически в любой период истории города этот аспект играл ключевую роль в позиционировании Владивостока не только внутри страны, но и за рубежом. Можно утверждать, что в определенные исторические периоды эта составляющая бренда территории становилась чуть ли

не ключевой. Так, в настоящее время мы наблюдаем очевидный рост значимости логистической системы региона, в том числе и портовой инфраструктуры Владивостока. Более ранним историческим примером, по мнению автора, можно считать период Второй мировой войны, когда Владивосток служил важнейшей точкой перевалки и переработки грузов в рамках "денд-лиза". Транспортные вопросы развития территории, преимущественно связанные с морской инфраструктурой, по сути, являются одной из основных имиджевых черт восприятия Владивостока на всем протяжении его развития как агломерации и центра международного сотрудничества России на ее Тихоокеанских рубежах.

Таким образом, к историческим трендам восприятия города сегодня мы можем отнести такие ключевые направления развития восприятия современного и исторического Владивостока и образы, связанные с европейской архитектурой и прибрежным логистическим строительством, как:

- образы, связанные с европейской архитектурой (значимы в конце XIX – начале XX при застройке исторического центра и в наши дни для турпоказа);
- образы, связанные с прибрежным логистическим строительством (значение постепенно росло в течение всего периода развития города и особенно усилилось в настоящее время в связи с ростом транзитного грузопотока через территорию города);
- ассоциирование Владивостока с морскими гражданскими и военными профессиями как массовым явлением и неотъемлемой частью имиджа города (в большей степени характерно для имперского и советского периода развития города, сегодня существенно снизилось).

Известные памятники и архитектурная среда – тренды для позиционирования города

Владивосток с точки зрения своего восприятия и бренда территории имеет существенную выигрышную черту, связанную с историей его развития. Он является историческим поселением, и на его территории расположено большое количество объектов культурного наследия – как исторических зданий и сооружений, так и монументов. Основные исторические памятники и сооружения, которые находятся на территории Владивостока, хорошо сохранились, их условно можно разделить на три основные категории: памятники фортификационного зодчества, исторические здания и различные монументы, которые расположены по всей территории города.

Памятники фортификационного зодчества – это, прежде всего, объекты уникального памятника федерального значения "Владивостокская крепость", представляющие собой масштабный взаимосвязанный комплекс из более чем 100 фортов, редутов, батарей и иных оборонительных сооружений. Помимо них сюда можно отнести иные сооружения оборонительного значения, такие как ДОТы и ДЗОТы, а также хорошо сохранившиеся подземные сооружения, которые расположены, в том числе, и прямо в центральной части города, – это бомбоубежища, командные пункты, укрытия и так далее.

Исторические здания в столице Дальнего Востока представлены большим разнообразием самых различных зданий каменного зодчества, в основном относящихся к самому концу XIX – началу XX века. Большинство из них расположено в центральной части города. Примечательным является тот факт, что большинство таких сооружений напрямую связано с брендом территории и прямо отождествляется с известными предпринимателями, которые жили во Владивостоке в период царской России и оставили здесь заметный след. В названиях многих объектов культурного наследия во Владивостоке отражены фамилии купцов, промышленников, владельцев судоходного бизнеса, которые не просто жили на территории "порто-франко" того периода, но и активно занимались бизнесом, а также были, как это принято говорить сегодня, социально-ответственными предпринимателями: они вкладывали свои собственные средства в развитие социальной инфраструктуры, строили больницы, лечебницы, библиотеки. Это такие известные исторические личности, как Фридольф Гек, Яков Семенов, Юлий Бринер, Михаил

Янковский, Николай Солгогуб, Иван Чурин, Василий Жариков, Михаил Пьянков и ряд других. Все они активно работали на благо региона, развивали внешнеэкономические связи с соседними азиатскими странами. Сегодня в историческом центре столицы Дальнего Востока достаточно много монументов, которые прямо содержат фамилии этих людей: "Торговый дом Пьянкова", "Торговый дом Кунст и Альберс", "Дом Бриннера" и так далее.

Говоря о значении этих объектов для современного брендинга территории, нельзя не отметить их высокий имиджевый и информационный потенциал. Часть этих предпринимателей – натурализованные иностранцы, которые приехали в регион и остались здесь жить и работать. Все это очень значимо сегодня, когда Владивосток является одной из основных точек воплощения современной российской политики "Разворота на Восток", ориентированной на развитие сотрудничества с ведущими экономиксами АТР.

Отдельная тема – частично сохранившиеся исторические кварталы столицы региона (прежде всего, знаменитая "Миллионка"), которые связаны с проживанием в царскую эпоху китайской и корейской диаспор и, соответственно, привлекают внимание граждан этих стран сегодня.

Монументы во Владивостоке являются еще одним из существенных элементов городской среды, несущих информационно-имиджевую нагрузку. Несмотря на то, что многие из них относятся к советскому периоду, в городе немало и сохранившихся монументов более раннего периода, а также восстановленных и "новоделов", которые в целом повторяют облик исторически существовавших, но не сохранившихся зданий или иных объектов. Примером такого, к примеру, является так называемая "Николаевская арка" или "Николаевские ворота" на улице Петра Великого в историческом центре столицы региона. Интересны и имеют значение для формирования восприятия территории и новые арт-объекты, такие как памятник Элеоноре Прей – американской гражданке, жившей во Владивостоке в период "порто-франко" и внесшей большой вклад в повышение известности Владивостока за рубежом, поскольку она регулярно писала письма на Родину в США, в которых описывала жизнь Владивостока как крупного российского дальневосточного города того периода. Аналогичным по своему историческому семантическому значению является и памятник известному актеру Юлу Бриннеру на улице Алеутской возле одноименного исторического здания – "Дома Бриннеров". Рассуждая о значении существующего исторического наследия в архитектурной среде Владивостока для современного развития сотрудничества со странами Азиатско-тихоокеанского региона, можно найти существенное количество значимых контекстов. К примеру, наличие во Владивостоке памятника В.И. Ленину – объекта культурного наследия федерального значения – и ряда других подобных объектов советской эпохи: бюстов, барельефов и так далее – положительно сказывается на интересе туристов из КНР, которые традиционно посещают такие локации в городе в процессе своего пребывания.

В целом архитектурная среда Владивостока в части комплексного восприятия ее исторической части обладает существенными выигрышными чертами.

Роль бизнеса в развитии архитектуры города

Исторически во Владивостоке существенную роль в формировании архитектуры и городской застройки играл бизнес. Особенно ярко это проявилось в период "порто-франко" во второй половине XIX – начале XX века. В тот период именно бизнес создавал "заказ" на суть и содержательное наполнение городской архитектуры, и в значительной же степени он сам являлся исполнителем таких заказов. В более поздний период таким градоформирующим фактором служила хозяйственная сфера – прежде всего морские порты и железная дорога, транспортные и рыбодобывающие предприятия, а также достаточно большое количество производственных и промышленных предприятий. В современных условиях городская среда также остается под достаточно существенным влиянием хозяйственной сферы и реального сектора экономики.

В современных условиях промышленность в меньшей степени становится фактором влияния на пространственно-планировочную структуру агломерации Владивостока. Количество промышленных предприятий и промзон в границах существующей застройки города неуклонно сокращается. В основном новые объекты капитального строительства – это жилые дома и офисные здания. Также постепенно происходит реконструкция морской прибрежной инфраструктуры, прежде всего портовых сооружений. Помимо этого, формируется запрос на новые виды объектов – к примеру, "заточенных" под нужды отдыха и туризма, формирование развлекательной инфраструктуры, общественные пространства. Все это постепенно должно менять город и сказываться на его образе как крупного населенного пункта с широкими возможностями для развития самых разных видов хозяйственной деятельности [9, с. 20].

На сегодняшний день большое внимание необходимо уделять развитию городской инфраструктуры как ресурса имиджевого преобразования Владивостока, учитывать тренды ведущих агломераций Азиатско-Тихоокеанского региона, таких как Токио, Сеул, Пекин, Шанхай, Сингапур, Гонконг, Сидней, Куала-Лумпур и другие. Все подобные агломерации сочетают историческую застройку с современными архитектурными форматами, делая существенный акцент на создание единой гармоничной городской среды с архитектурным многообразием и преемством [8, с. 161].

На сегодняшний день облик города постепенно меняется под воздействием таких факторов, как развитие предпринимательской деятельности, развитие международного экономического сотрудничества и пространственное "разрастание" границ городской застройки.

К числу наиболее актуальных и значимых можно отнести такие тренды, как:

- усиление роли бизнеса как одного из ключевых интересантов в изменении пространственно-планировочной инфраструктуры города, развитии хозяйства в привязке к различным форматам экономической активности в пределах агломерации;

- постепенно растущий запрос населения города и приезжающих в город на рост количества и качества торговли и сферы услуг в пределах городской черты, что влечет за собой и соответствующие изменения в городском пространстве, к примеру, изменение подходов к малоформатной торговле и соответствующим некапитальным объектам в местах отдыха и на туристических маршрутах, а также к организации различных торговых пространств и мест отдыха в черте города, особенно в центре;

- явно увеличивающаяся необходимость долговременного планирования развития города, как раз исходя из понимания стратегических интересов развития экономики, к примеру, таких сфер, как въездной туризм, что влечет за собой принципиально новое строительство и адаптацию под нужды таких видов бизнеса существующих архитектурных объектов [7, с. 11];

- необходимость "расшивки" традиционных "стыков" жилой застройки и производственных пространств, прежде всего прибрежной портовой инфраструктуры, что также сопряжено с архитектурными решениями и вопросами изменения структуры существующей застройки, ее обновления в таких точках слияния для разделения городских зон, с одной стороны, и их гармоничного соседства – с другой [16, с. 120]. Очевидно, что такие решения будут носить комплексный характер: к примеру, расширение автомобильных и железных дорог на въезде в морские порты автоматически влечет за собой необходимость озеленения и других подобных мероприятий защитного характера на сопредельных участках городского пространства, в особенности если вблизи находятся деловые здания или жилые массивы [19, с. 180];

- постепенно растущий запрос населения города и приезжающих в город на рост количества и качества торговли и сферы услуг в пределах городской черты, а также наличие общественных зон [4, с. 280].

Типичные проблемы современной застройки во Владивостоке

Для Владивостока как крупнейшей агломерации российского Дальнего Востока достаточно характерен целый ряд проблем застройки, которые в определенной степени ярко проявились в последние годы, когда на территории города активно стало развиваться жилищное строительство. Помимо этого, можно говорить и о том, что ряд проблем застройки исторически характерен для города, как минимум для периода активного освоения территории [12, с. 320]. Поэтому современное развитие архитектуры города связано с такими трендами, как исторически сложившиеся проблемы, а также и новые, недавно появившиеся особенности.

В последние 20 лет в столице региона начали формироваться определенные новые тренды, которые в существенной степени повлияли на восприятие современного облика агломерации как явления и процесса развития города.

Таковыми трендами стали:

- точечная застройка, которая характерна в особенности для центральных районов города и в значительной степени стала восприниматься как негативный тренд, связанный с "пожиранием" свободных пространств в черте города, в особенности в микрорайонах с и без того высокой общей плотностью застройки;

- стабильное застраивание отдельных периферийных микрорайонов города, которые были перспективными для развития в конце советского периода, но впоследствии из-за общей экономической рецессии не использовались как территория для нового строительства. Яркий пример – район Второй речки, 71-й микрорайон, где уже на рубеже "нулевых" и "десятих" годов началось строительство новых объектов, в основном жилых домов;

- постепенное исчезновение крупных промышленных объектов, промзон, которые были характерны для города в советский период, связано это было с ликвидацией ранее существовавших предприятий;

- расселение частного сектора в районах, близких к центру города, замена таких "слобод" многоэтажной застройкой;

- активное "прораствание" городской застройки в направлении на север, фактическое формирование единого полотна освоенных земельных участков на границах с Артемом – городом-спутником столицы региона.

Для современного Владивостока, который застраивается достаточно быстрыми темпами, в настоящее время можно отметить такие проблемы застройки, как:

- явное доминирование жилищного строительства, существенное превалирование многоквартирных высотных жилых домов как основной "единицы" в современном городском строительстве;

- слабое развитие малоэтажной застройки, формирование жилых зон, сочетающих малоэтажное строительство с экологичной обстановкой и развитой инфраструктурой для отдыха и здорового образа жизни;

- "опаздывающее" транспортное развитие в отношении новых жилых объектов и микрорайонов, когда пропускная способность, качество или даже наличие улично-дорожной сети существенно отстают от возрастающих запросов на движение транспорта из-за появления новых объектов капстроительства и возрастающего трафика транспорта;

- слабая степень приспособления исторической застройки под актуальные запросы современности – создание лофтов, рекреационной и туристической инфраструктуры и так далее [13, с. 865];

- неярко выраженная пока на практике стратегия Комплексного развития территории (КРТ) и Реновации, хотя руководство региона и заявляет о них как о приоритете [14];

- относительно медленное развитие строительства, ориентированного на туристическо-рекреационные цели, связанные с изначально выгодными условиями, существующими в регионе [18, с. 157]. Речь прежде всего идет об обустройстве морского побережья и создании соответствующих архитектурных и пространственно-планировочных решений, адекватных современным запросам развития

Владивостока как крупнейшей национальной туристической локации в Азиатско-Тихоокеанском регионе [17, с. 25];

- существующий в центральных районах города визуальный диссонанс и определенная эклектика в части сочетания исторической застройки и современных многоэтажных комплексов. Данный факт является последствием точечной застройки, но такая проблема характерна для многих современных крупных городов как в России, так и за границей.

Вместе с тем новая застройка, в целом не представляющая уникальных архитектурных достоинств, также имеет определенное имиджевое значение: расположенная в периферийных районах агломерации она будет граничить с иными потенциально интересными для показа объектами (фортификационными сооружениями, новыми промышленными объектами в составе территорий опережающего развития, природными памятниками). Все это может использоваться для показа в комплексе, с учетом возможностей и перспектив новых объектов, которые должны быть максимально современными и контрастировать с окружающей действительностью в положительном ключе по принципу "старое и новое".

Прогноз развития архитектурного имиджа столицы Дальнего Востока

Наиболее значимыми чертами бренда территории будут являться историческое "ядро" застройки, такие показательные объекты, как мосты, известные памятники, и масштабные новые построенные объекты, такие как кампус ДВФУ или строящийся музейный и театрально-образовательный комплекс в районе фуникулера. Важным представляется органичность сочетания архитектуры города – исторической и современной, важна роль реальных экономических инициатив и бизнес проектов в изменении облика города, и на это необходимо обращать особое внимание при формировании современного имиджа Владивостока.

Рассуждая о возможных сценариях развития архитектурного имиджа Владивостока в рамках процессов международного сотрудничества и реализации политики "Восточного вектора", по мнению автора, можно выделить три основных на среднесрочную перспективу ближайших 3-5 лет. Их практическая реализация будет зависеть от многих факторов как внешнего характера (к примеру, изменения курса антироссийской санкционной политики), так и внутреннего (усилия властей края, активность регионального бизнеса и так далее).

- **Оптимистический** – архитектурная составляющая бренда территории будет активно развиваться, становясь существенным "стержнем" всего имиджа Владивостока и ресурсом привлечения внимания к городу и региону, основой туристического образа Владивостока.

- **Умеренный (инерционный)** – бренд города будет развиваться медленно, при этом роль архитектуры будет играть второстепенную роль, основой будет оставаться исторический "бэкграунд" Владивостока, известные факты и архитектурные объекты, которые известны уже на протяжении длительного времени.

- **Пессимистический** – процессы использования архитектурной составляющей в рамках бренда территории Владивостока будут стагнировать под воздействием малых объемов турпотока, отсутствия политики по сохранению и реставрации памятников истории и культуры, доминирования современной застройки, диссоциирующей с существующей в городе в более ранние исторические периоды..

Литература

1. Архитектура Владивостока в контексте устойчивости // Архивблог. URL: <https://www.forma.spb.ru/archiblog/2020/11/07/architektura-vladivostoka-v-kontekste-ustoychivosti/>. (дата обращения: 26.01.2024).
2. Бурдина Д.П., Казанцев П.А. Принципы устойчивого развития автономных островных территорий залива Петра Великого // Урбанистика. 2020. № 2. С. 62–76.
3. Бурилова В.С. Владивостокская крепость, как ресурс развития туризма в Приморском крае // Туризм в современном мире: направления и тенденции развития. Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, посвящённой 10-летию кафедры "Социально-культурный сервис и туризм". / под ред. В.А. Чернова. Хабаровск, 2013. С. 30–35.
4. Бэк Ч., Ракова О.В., Кочеткова Е.С. Региональные особенности характеристик "личности" торговой среды Дальнего Востока России // Маркетинг и маркетинговые исследования. 2015. № 4. С. 278–285.

5. Владивосток – 2050: пространственное развитие // Владивосток: прогноз развития до 2050 года. URL: <https://www.vlc.ru/architecture/Vladivostok-2050>. (дата обращения: 29.01.2024).
6. Город спустя 30 лет: как открывали закрытый порт Владивосток // URL: https://vladnews.ru/2022-01-19/198884/gorod_spustya. (дата обращения: 25.01.2024).
7. Иванова А.П. Курортная архитектура Приморья // Архитектон: известия вузов. 2018. № 4(64). С. 11.
8. 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.
9. 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.
10. Калинин Е. В. Проблемы и перспективы развития Свободного порта Владивосток в условиях конкуренции // Молодой ученый. 2018. № 45 (231). С. 71–74.
11. Катунина Н.В., Лунева Е.А. Маркетинговые инструменты управления брендом территории на основе исследования стереотипов населения // Маркетинг и маркетинговые исследования. 2020. № 1. С. 70–74.
12. 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.
13. Метляева Т.В., Бондарь М.В. Проблемы позиционирования творческой индустрии в аспекте формирования имиджа города Владивостока // Современные проблемы науки и образования. 2015. № 2-2. С. 863.
14. Невероятные пертурбации проекта кольцевой автомобильной дороги Владивостока длиной в десятилетия. // "Примамедиа". URL: <https://primamedia.ru/news/1400171/?from=37>. (дата обращения: 21.01.2024).
15. Обертас О.Г., Коноплева Н.А., Петухов В.В. К вопросу идентификации города Владивостока как европейского порта на восточной оконечности России // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2016. Т. 8. № 1(32). С. 219–227.
16. 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. М., 2011. С. 139–140.
17. Стреленко Т.Г. Гомилевская Г.А., Овчаренко Н.П. Развитие туризма в Приморском крае / Стреленко Т.Г. Гомилевская Г.А., Овчаренко Н.П. Москва-Берлин: DirectMedia, 2019. 725 с.
18. Чернявина Л.А., Обертас О.Г. Лестницы Владивостока – активный компонент городского благоустройства. // Современные наукоемкие технологии. 2018. № 8. С. 156–160.
19. 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.
20. 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 01.26.2024) (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. URL: http://e-notabene.ru/urb/article_32847.html. (accessed 01.16.2024) (In Russ.).
3. Buriilova V.S. Vladivostok fortress as a resource for tourism development in the Primorsky Territory // Tourism in the modern world: directions and trends of development. Materials of the IV All-Russian Scientific and Practical Conference with international participation, dedicated to the 10th anniversary of the Department of Social and Cultural Service and Tourism. edited by V.A. Chernova. Khabarovsk, 2013. P. 30–35. (In Russ.).
4. Back Ch., Rakova O.V., Kochetkova E.S. Regional features of the characteristics of the "personality" of the trading environment of the Russian Far East. Marketing and market research. 2015. No. 4. P. 278–285. (In Russ.).
5. Vladivostok – 2050: spatial development // Prognosis of Vladivostok development till 2050. URL: <https://www.vlc.ru/architecture/Vladivostok-2050>. (accessed 01.29.2024) (In Russ.).
6. The city 30 years later: how the closed port of Vladivostok was opened. // URL: https://vladnews.ru/2022-01-19/198884/gorod_spustya. (accessed 01.25.2024). (In Russ.).
7. Ivanova A.P. Resort architecture of Primorye // Architect: news from universities. 2018. No. 4 (64). P. 11. (In Russ.).
8. 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.).

9. Kazantsev P.A., Marus Ya.V., Smelovskaya A.M. Features of the formation of a sustainable urban environment in the conditions of renovation of the Vladivostok water system // Urbanistics. 2019. No. 1. P. 18–32. (In Russ.).

10. 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.).

11. Katunina N.V., Luneva E.A. Marketing tools for territory brand management based on research into population stereotypes. // Marketing and market research. 2020. No. 1. P. 70–74. (In Russ.).

12. Lozhkin A. Strategies and realities: experience of strategic spatial planning in Russian cities / A. Lozhkin // Strategic master plan: a tool for managing the future. M.: KB "Strelka", 2014. P. 314–331. (In Russ.).

13. Metlyayeva T.V., Bondar M.V. Problems of positioning the creative industry in the aspect of forming the image of the city of Vladivostok. // Modern problems of science and education. 2015. No. 2-2. P. 863. (In Russ.).

14. Incredible perturbations of the Vladivostok ring road project lasting decades. // Primamedia, URL: <https://primamedia.ru/news/1400171/?from=37>. (date of access: 01.21.2024). (In Russ.).

15. Obertas O.G., Konopleva N.A., Petukhov V.V. On the issue of identifying the city of Vladivostok as a European port on the eastern tip of Russia. Territory of new opportunities. // Bulletin of Vladivostok State University of Economics and Service. 2016. T. 8. No. 1 (32). P. 219–227. (In Russ.).

16. 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.).

17. Strelenko T.G. Gomilevskaya G.A., Ovcharenko N.P. Development of tourism in Primorsky Krai. // "DirectMedia", Moscow-Berlin, 2019. 725 p. (In Russ.).

18. Chernyavina L.A., Obertas O.G. Staircases of Vladivostok - an active component of urban improvement. // Modern high technology. 2018. No. 8. P. 156–160. (In Russ.).

19. 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 November 15-17, 2018. / Rep. editor: Yu.V. Asochakov. St. Petersburg: Skifia-print, 2018, P. 180–181. (In Russ.).

20. 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.



Пётр Юрьевич САМОЙЛЕНКО, канд. полит. наук, доцент кафедры Тихоокеанской Азии Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия, e-mail: petersam@mail.ru

Peter Yu. SAMOYLENKO, Candidate of Political Sciences, Associate Professor, Department of Pacific Asia, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, e-mail: petersam@mail.ru

Поступила в редакцию
(Received) 27.02.2024

Одобрена после рецензирования
(Approved) 16.08.2024

Принята к публикации
(Accepted) 07.09.2024