

УДК 332.14, 911.3

## УЧЕТ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА В СХЕМЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН ДЛЯ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА И РЕКРЕАЦИИ

*Волкова И. Н.<sup>1</sup>, Крылов П. М.<sup>2</sup>*

<sup>1</sup> *Институт географии РАН, Москва, Российская Федерация*

<sup>2</sup> *Московский государственный областной университет, Мытищи, Российская Федерация;*

*ОАО «Гипрогор», Москва, Российская Федерация*

*E-mail: <sup>1</sup>volin511@yandex.ru, <sup>2</sup>pmkrylov@yandex.ru*

Проведен анализ и выделены факторы, влияющие на территориальные различия в развитии туристско-рекреационного комплекса Республики Дагестан. Проведенное исследование, использованное в создании действующей на момент написания статьи редакции Схемы территориального планирования Республики Дагестан, показывает, что развитие туризма и рекреации на перспективу ограничено помимо прочих факторов уровнем развития региональной транспортной системы. Показаны основные перспективные направления развития туризма и рекреации для каждого муниципального образования республики. В работе проанализированы основные направления развития транспортной системы республики на период разработки Схемы территориального планирования Республики Дагестан. Недостаточно развитые внутрирегиональные транспортные связи, наличие только одного гражданского аэропорта, а также низкая скорость перемещения автомобилей и автобусов по автомобильным дорогам общего пользования в силу их технического состояния и особенностей рельефа не позволяет на перспективу существенно увеличить туристический поток.

**Ключевые слова:** Туристско-рекреационный комплекс, туризм и рекреация в Республике Дагестан, транспортная система Дагестана, схема территориального планирования, нормативы градостроительного проектирования.

### ВВЕДЕНИЕ

Каждый из субъектов РФ имеет основополагающий документ территориального планирования – Схему территориального планирования (СТП). Её необходимость помимо норм Градостроительного кодекса РФ определяется задачами оптимизации перспективного развития того или иного региона на перспективу в двадцать и более лет. Основа подобного документа — федеральные и региональные программы социально-экономического развития РФ и рассматриваемого субъекта РФ. Помимо программ и иных значимых документов в области перспективного развития региона разработчики СТП обязаны учитывать региональные нормативы градостроительного проектирования (РНГП). Именно они определяют необходимость размещения тех или иных социально значимых объектов не только в целом для региона, но также с учётом фактора транспортной доступности. В случае необходимости размещения тех или иных социально-значимых объектов любое заинтересованное лицо может требовать этого в судебных органах РФ, апеллируя к нормативам градостроительного проектирования.

Единых РНГП в России не существует. Каждый из субъектов РФ разрабатывают их для собственных документов территориального планирования, исходя из типовых рекомендаций, исходя из особенностей расселения населения и параметров транспортной сети территории, а также исходя из реальных возможностей

## УЧЕТ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА В СХЕМЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН ДЛЯ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА И РЕКРЕАЦИИ

---

обеспечить население социально-значимыми объектами регионального значения (учреждениями здравоохранения, образования, культуры, спорта и др.). Помимо РНГП существуют также и местные нормативы градостроительного проектирования (МНГП), создаваемые для того или иного муниципального образования в каждом из субъектов РФ применительно к объектам местного значения. МНГП не могут противоречить РНГП. Необходимо отметить, что в МНГП и РНГП не рассматривается (не нормируется) размещение объектов в сфере рекреации и туризма, так как они не считаются социально значимыми. Таким образом, в схемах территориального планирования субъектов РФ учитываются существующие и в особенности перспективные объекты туристско-рекреационного комплекса, однако количество размещаемых объектов и их территориальная организация государством на всех территориальных уровнях не определяется (не нормируется).

В последние годы в РФ происходит смена парадигмы в транспортном планировании (переход от планирования преимущественно объемных показателей к планированию социально-ориентированных индикаторов), что отражает смену приоритета производителей транспортных услуг на приоритет потребностей потребителей [1, 2, 3]. Для разработки транспортной составляющей Схемы территориального планирования субъекта РФ учитываются федеральные и региональные отраслевые программы в сфере транспорта и дорожного хозяйства. Часть российских регионов имеют утверждённые программы комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ), которые подробно рассматривают текущие проблемы и перспективы развития субъекта РФ как в целом, так и в меньшей степени с региональной точки зрения (на уровне укрупнённых экономических зон, либо муниципальных образований). Подобные программы также рассматривают мероприятия (разных сроков реализации) на уровне отдельных участков автодорожной сети вне населённых пунктов. К сожалению, подобные программы часто не учитывают в полной мере потребности развития на региональном уровне других сфер деятельности.

*Целью* настоящей работы является изучение роли и значение транспортного фактора, влияющего на развитие туристско-рекреационного комплекса Республики Дагестан на двадцатилетнюю перспективу (до 2040 г.).

Задачи настоящего исследования является выявление факторов и механизмов влияния перспективного развития транспортной системы Республики Дагестан на отдельные направления туристско-рекреационного республика. В настоящем исследовании мы почти не касаемся перспективного развития транспортных систем городов и иных населённых пунктов, так как их развитие рассматривается в рамках иных градостроительных документов: генеральных планов городских округов, городских и сельских поселений.

Настоящая работа основывается на действующей редакции Схемы территориального планирования Республики Дагестан (разработанной в 2020–2022 гг. одним из авторов настоящей статьи (Крыловым П. М. в составе коллектива ОАО «Гипрогор»), а также на разработанной специально для данной работы новой редакции региональных нормативов градостроительного проектирования Республики Дагестан (исполнитель: ООО ПИИ «ВолгаГражданПроект») [4].

## 1. ПЕРСПЕКТИВНОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ДАГЕСТАНА

Характерными чертами транспортной системы Республики Дагестан можно считать существенные контрасты в уровне транспортной освоенности территории между территорией Махачкалинской агломерации и формирующимися агломерациями вокруг городов Хасавюрт, Избербаш и Дербент, с одной стороны, и слабо развитыми с точки зрения уровня транспортной освоенности горными и предгорными районами. Необходимо отметить, что основная часть хозяйственной деятельности в республике приходится на агломерационные образования. Однако более половины жителей республики проживают в сельских населенных пунктах, имеющих недостаточный уровень социально-экономического развития. Сочетание данных факторов приводит к возрастающей внутрорегиональной и межрегиональной маятниковой миграции (в том числе маятниковой миграции для территории Махачкалинской агломерации и двух формирующихся агломераций).

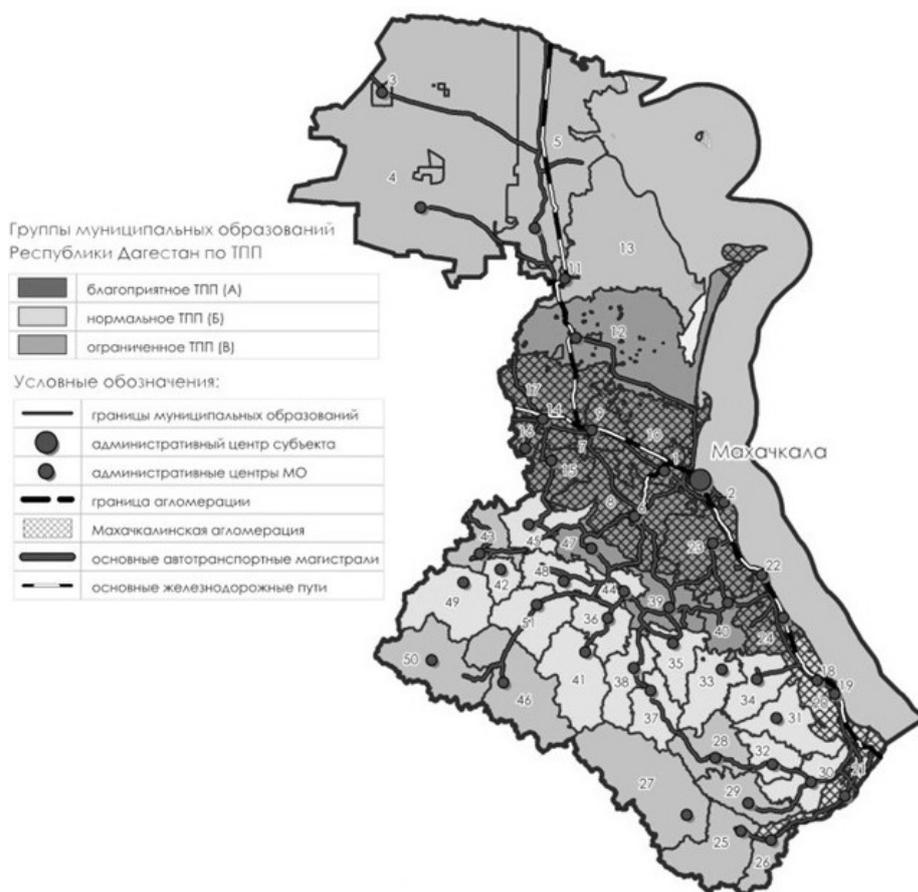


Рис. 1. Транспортно-географическое положение муниципальных районов Республики Дагестан относительно г. Махачкала.

УЧЕТ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА В СХЕМЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
ПЛАНИРОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН ДЛЯ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ  
ТУРИЗМА И РЕКРЕАЦИИ

---

Муниципальные образования, обозначенные на рис. 1:

1. ГО город Махачкала	18. ГО город Дагестанские Огни	35. Кайтагский район
2. ГО город Каспийск	19. ГО город Дербент	36. Кулинский район
3. ГО город Южно-Сухокумск	20. ГО город Избербаш	37. Курахский район
4. Ногайский район	21. Дербентский район	38. Лакский район
5. Тарумовский район	22. Карабудахкентский район	39. Левашинский район
6. ГО город Буйнакск	23. Каякентский район	40. Рутульский район
7. ГО город Кизилорт	24. Магарамкентский район	41. Сергокалинский район
8. ГО город Кизляр	25. Агульский район	42. Сулейман-Стальский район
9. ГО город Хасавюрт	26. Акушинский район	43. Табасаранский район
10. Бабаюртовский район	27. Ахвахский район	44. Тляртинский район
11. Буйнакский район	28. Ахтынский район	45. Ундзукульский район
12. Казбековский район	29. Ботлихский район	46. Хивский район
13. Кизилортский район	30. Гергебильский район	47. Хунзахский район
14. Кизлярский район	31. Гумбетовский район	48. Цумадинский район
15. Кумторкалинский район	32. Гунибский район	49. Цунтинский район
16. Новолакский район	33. Дахадаевский район	50. Чародинский район
17. Хасавюртовский район	34. Докузпаринский район	51. Шамильский район

Источник: ООО «Волгагражданпроект».

На рисунке 1 приведена информация о транспортно-географическом положении муниципальных образований (городских округов и муниципальных районов) относительно административного центра республики г. Махачкала.

На расчётный срок реализации Схемы территориального планирования Республики Дагестан (2040 г.) предполагается:

- 1) рост уровня автомобилизации населения на 40% к уровню 2020 г.;
- 2) сокращение времени и масштабов трудовой, в т.ч. маятниковой миграции на 10-15% к уровню 2020 г.;
- 3) повышение уровня транспортной подвижности с социально-культурными целями на 15-20% к уровню 2020 г.;
- 4) рост протяженности автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием на 12-15% к уровню 2020 г.;
- 5) обеспеченность всех населённых пунктов с людностью более ста жителей автобусами общего пользования (не менее двух пар рейсов в сутки).

Развитие логистических комплексов предопределяется развитием морской портовой инфраструктуры (и, как следствие, необходимостью увеличения роли и значения перевалки грузов), увеличением оборонного значения территория республики (за счёт Каспийской флотилии и приграничной военной инфраструктуры), увеличением трансграничных транспортных потоков с территории Азербайджана и Ирана.

Предлагается реализация следующих мероприятий, включая основные предложения федеральных и региональных программ в области развития транспортной инфраструктуры на территории Республики Дагестан (рис. 2):

- 1) комплексное развитие транспортной инфраструктуры Махачкалинской агломерации (включая строительство участка железной дороги общего пользования в обход Махачкалы и использование железной дороги на территории муниципальных районов и городских округов агломерации для роста городского и пригородного железнодорожного сообщения; строительства участка железной дороги общего пользования к аэропорту «Уйташ»);

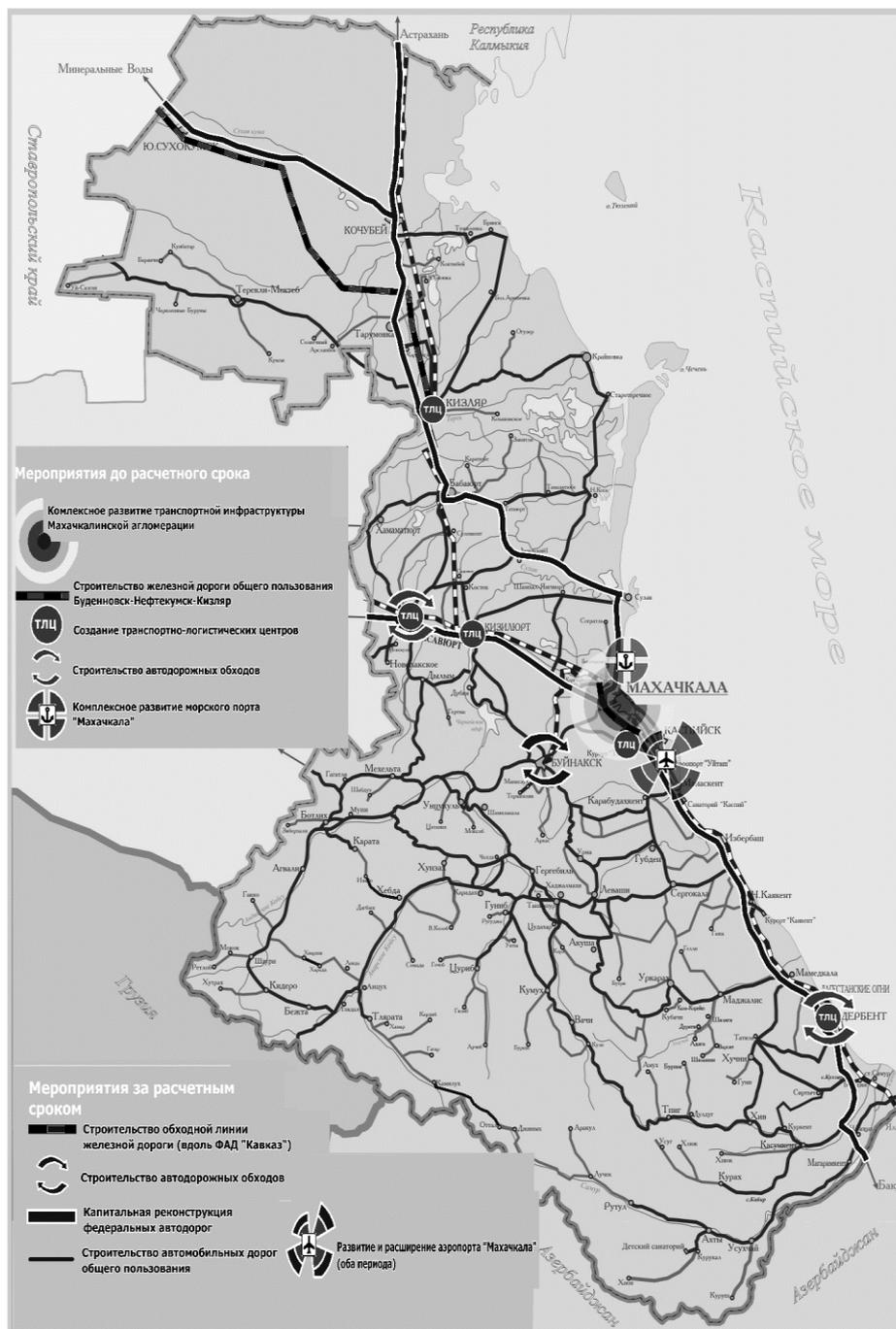


Рис. 2. Основные мероприятия пространственного развития Республики Дагестан (в рамках проекта Схемы территориального планирования Республики Дагестан 2021 г).

Составлено авторами совместно с сотрудниками ОАО «Гипрогор».

## УЧЕТ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА В СХЕМЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН ДЛЯ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА И РЕКРЕАЦИИ

---

2) улучшение транспортной связности урбанизированных зон (Хасавюртовской и Дербентской) как с Махачкалой, так и с окружающими территориями путём развития (модернизации) инфраструктуры автомобильных и железных дорог общего пользования;

3) комплексное развитие морской транспортной инфраструктуры (порты Махачкала и Дербент), включая организацию круизного пассажирского судоходства на федеральных и международных линиях;

4) обеспечение круглогодичного функционирования автомобильных дорог с твёрдым покрытием, обеспечивающих связность между всеми центрами муниципальных районов и городскими округами республики;

5) комплексное развития инфраструктуры воздушного транспорта (аэродром и аэропорт Махачкалы «Уйташ» (расположен на территории Карабудахкентского района)), реконструкция и новое строительство посадочных площадок в труднодоступных районах республики;

6) капитальная реконструкция автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

7) строительство нового участка железной дороги общего пользования Буденновск – Нефтекумск – Кизляр (на территории Республики Дагестан);

8) строительство крупных транспортно-логистических центров (в городских округах Каспийск, Кизляр, Кизилюрт, Дербент);

9) строительство автодорожных обходов городов Буйнакск (включая спрямление автомобильной дороги до Махачкалы и строительство тоннеля), Хасавюрт, Дербент;

10) строительство новых участков (а также капитальная реконструкция) автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения для улучшения транспортной связности периферийных районов Республики Дагестан: Карата — Хебда, Тлярата — Рутул, Хварши — Харада, Тпиг — Вачи — Кумух — Гуниб — Гергебиль — Унцукуль — Ботлих — граница с Чеченской Республикой.

## 2. РАЗВИТИЕ ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН

В рамках разработки проекта схемы территориального планирования Республики Дагестан был проведен подробный анализ рекреационных ресурсов и рекреационной инфраструктуры муниципальных образований республики и выделены городские округа и муниципальные районы, обладающие значительным рекреационным потенциалом. Показано территориальное распределение туристических и рекреационных объектов республики (рис. 3).

Туристско-рекреационный комплекс относится к приоритетным направлениям развития Республики Дагестан. Для успешной реализации этого направления в республике разработана и действует Государственная Программа Республики Дагестан «Развитие туристско-рекреационного комплекса и народных художественных промыслов в Республике Дагестан», утвержденная Постановлением Правительства РД от 16.07.2019 №163 (ред. от 16.06.2020).

В качестве важнейшей цели Программой рассматривается «формирование конкурентоспособного туристско-рекреационного комплекса, развитие народных художественных промыслов в Республике Дагестан, как приоритетных направлений развития Республики Дагестан». Реализация этой цели связана с развитием инфраструктуры туризма, повышением качества туристических услуг.

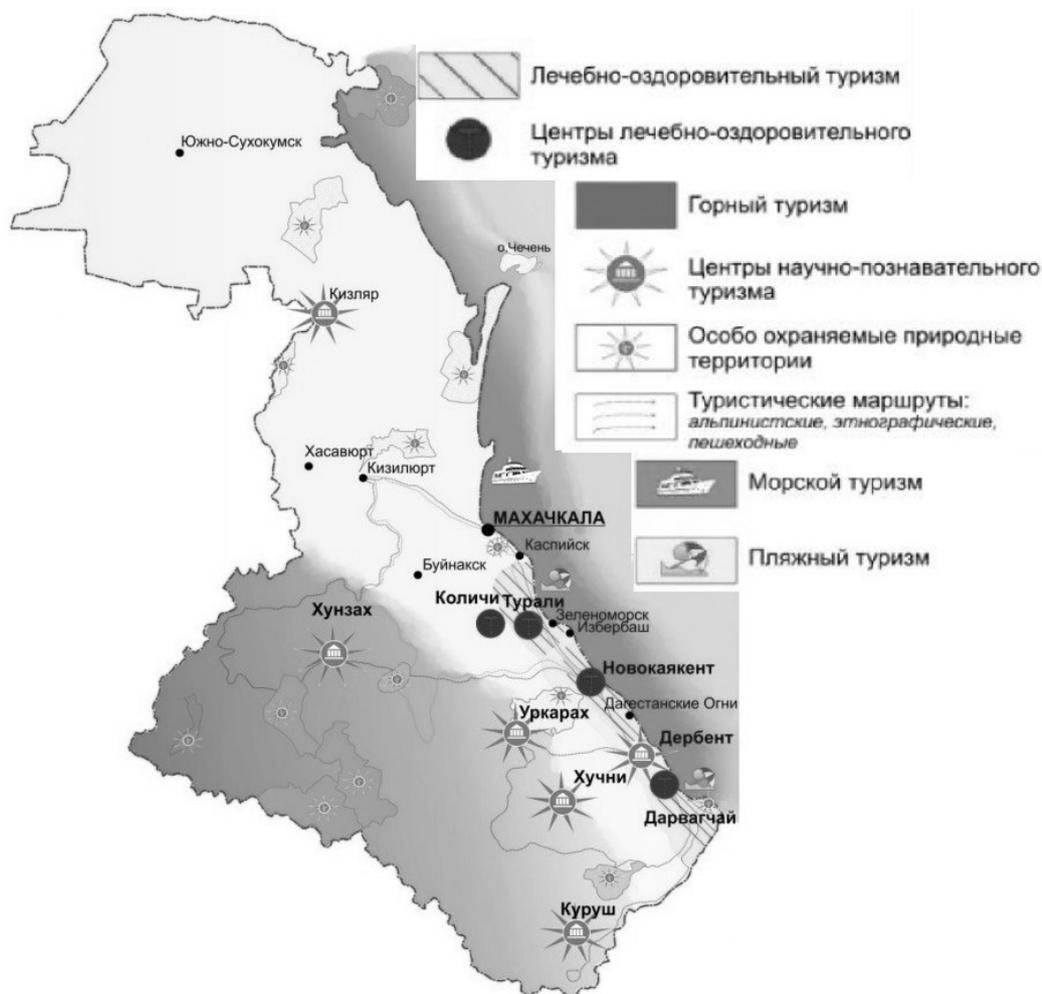


Рис. 3. Основные объекты туристско-рекреационного комплекса Республики Дагестан.

Источник: данные Правительства Республики Дагестан.

В результате реализации Программы значительное развитие должна получить инфраструктура туризма и отдыха, увеличится занятость населения, вырастет поток туристов, а также предусматривается:

1) рост числа койко-мест в местах размещения туристов до 22,649 тыс. койко-мест (на 10%) к 2025 году;

**УЧЕТ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА В СХЕМЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
ПЛАНИРОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН ДЛЯ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ  
ТУРИЗМА И РЕКРЕАЦИИ**

2) увеличение потока туристов в Республику Дагестан до 1340,0 тыс. человек (на 95%) к 2025 году;

3) рост числа занятых в туристско-рекреационном комплексе до 14,0 тыс. человек (на 45%) к 2025 году и др.

4) увеличение количества койко-мест в санаторно-курортных учреждениях до 4130 ед. к 2025 году (на 30%);

5) увеличение числа новых экскурсионных маршрутов – экологических, этнографических, экстремальных и развлекательных туров до 18 единиц к 2025 году (на 45%);

6) увеличение числа объектов аграрного туризма, в том числе гостевых домов, до 70 единиц к 2025 году (на 87%) и др.

При решении указанных и других, поставленных в программе задач, необходимо учитывать специфику территории, её разнообразие и возможности развития того или иного туристического продукта на территории.

На основе проведенного анализа, а также анализа стратегических документов и документов социально-экономического развития республики в целом и ее отдельных регионов и направлений развития («Стратегия социально-экономического развития (СЭР) территориальной зоны «Горный Дагестан» до 2025 года», «Стратегия СЭР территориальной зоны «Прибрежный Дагестан» до 2025 года», «Стратегия СЭР территориальной зоны «Северный Дагестан» до 2025 года», «Стратегия СЭР территориальной зоны «Центральный Дагестан» до 2025 года»), предложены основные направления туристического продукта, которые рекомендуется развивать в муниципальных образованиях (табл. 1).

Таблица 1.

**Туристско-рекреационный комплекс Республики Дагестан**

<b>№ п/п</b>	<b>Муниципальное образование</b>	<b>Основные направления туризма</b>
<i><b>Городские округа</b></i>		
1	город Махачкала	Пляжный, экологический, лечебно-оздоровительный, познавательный, морской туризм
2	город Буйнакс	Познавательный, лечебно-оздоровительный
3	город Дагестанские Огни	Лечебно-оздоровительный
4	город Дербент	Паломнический, археологический, познавательный, лечебно-оздоровительный
5	город Избербаш	Лечебно-оздоровительный, познавательный
6	город Каспийск	Лечебно-оздоровительный, пляжный, познавательный
7	город Кизилюрт	Познавательный
8	город Кизляр	Познавательный, лечебно-оздоровительный,
9	город Хасавюрт	Познавательный
10	город Южно-Сухокумск	Познавательный
<i><b>Муниципальные районы</b></i>		
1	Агульский	Культурно-познавательный, экстремальный, экологический, этнотуризм, религиозный туризм

№ п/п	Муниципальное образование	Основные направления туризма
2	Акушинский	Познавательный, горный, спортивный (горные лыжи и сноубординг), этнокультурный
3	Ахвахский	Культурно-познавательный
4	Ахтынский	Экологический, лечебно-оздоровительный, культурно-познавательный
5	Бабаюртовский	Экологический, культурно-познавательный
6	Ботлихский	Экологический, культурно-познавательный
7	Буйнакский	Экологический, культурно-познавательный, лечебно-оздоровительный
8	Гергебильский	Культурно-познавательный, лечебно-оздоровительный,
9	Гумбетовский	Горный, лечебно-оздоровительный (климатотерапия), спортивный, конный, культурно-познавательный, водный туризм (рафтинг)
10	Гунибский	Экологический, культурно-познавательный, лечебно-оздоровительный
11	Дахадаевский	Лечебно-оздоровительный, культурно-познавательный
12	Дербентский	Пляжный, культурно-познавательный, санаторно-курортное лечение, экологический
13	Докузпаринский	Экологический, культурно-познавательный, спортивный(альпинизм)
14	Казбековский	Экологический, культурно-познавательный, лечебно-оздоровительный
15	Кайтагский	Экологический, культурно-познавательный, лечебно-оздоровительный
16	Карабудахкентский	Пляжный, культурно-познавательный, археологический, санаторно-курортное лечение
17	Каякентский	Пляжный, культурно-познавательный, санаторно-курортное лечение, экологический
18	Кизилюртовский	Экологический, культурно-познавательный, лечебно-оздоровительный
19	Кизлярский	Экологический, культурно-познавательный, лечебно-оздоровительный
20	Кулинский	Горный (пеший и конный), альпинизм, парапланеризм, спортивный, событийный, этнокультурный, паломнический, археологический, культурно-познавательный
21	Кумторкалинский	Экологический, культурно-познавательный, лечебно-оздоровительный
22	Курахский	Экологический, культурно-познавательный
23	Лакский	Горный, культурно-познавательный, спортивный (рафтинг)
24	Левашинский	Культурно-познавательный
25	Магарамкентский	Пляжный, культурно-познавательный, санаторно-курортное лечение, экологический, паломничество
26	Новолакский	Культурно-познавательный
27	Ногайский	Экологический, лечебно-оздоровительный
28	Рутульский	Лечебно-оздоровительный, культурно-познавательный

**УЧЕТ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА В СХЕМЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
ПЛАНИРОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН ДЛЯ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ  
ТУРИЗМА И РЕКРЕАЦИИ**

<b>№ п/п</b>	<b>Муниципальное образование</b>	<b>Основные направления туризма</b>
29	Сергокалинский	Экологический, культурно-познавательный
30	Сулейман-Стальский	Экологический, культурно-познавательный, лечебно-оздоровительный
31	Табасаранский	Экологический, археологический, культурно-познавательный, лечебно-оздоровительный, спортивный (горные лыжи и сноубординг)
32	Тарумовский	Экологический, лечебно-оздоровительный, спортивное рыболовство и охота
33	Тляратинский	Экологический, культурно-познавательный, лечебно-оздоровительный
34	Унцукульский	Лечебно-оздоровительный, культурно-познавательный, горный
35	Хасавюртовский	Экологический, культурно-познавательный, археологический
36.	Хивский	Экологический, культурно-познавательный, археологический, лечебно-оздоровительный
37	Хунзахский	Горный, экологический, культурно-познавательный, спортивный (горные лыжи и сноубординг)
38	Цумадинский	Горный, лыжный, пешеходный, конный, водный (рафтинг), культурно-познавательный
39	Цунтинский	Экологический, лечебно-оздоровительный, культурно-познавательный
	Бежтинский участок	Экологический, культурно-познавательный, лечебно-оздоровительный, горный
40	Чародинский	Горный, культурно-познавательный
41	Шамильский	Экологический, культурно-познавательный, спортивный (рафтинг)

Источник: данные ОАО «Гипрогор»

Для реализации значительного рекреационного потенциала в республике должна создаваться туристско-рекреационная инфраструктура, соответствующая жестким международным требованиям и мировым стандартам.

Государственной Программой Республики Дагестан «Развитие туристско-рекреационного комплекса и народных художественных промыслов в Республике Дагестан» намечено создание следующих объектов инфраструктуры туристско-рекреационного комплекса (табл. 2).

Таблица 2.

**Строительство объектов инфраструктуры туристско-рекреационного комплекса**

<b>№</b>	<b>Наименование мероприятия</b>	<b>Сроки реализации</b>	<b>Местоположение</b>	<b>Исполнители</b>
1	Расширение туристского центра «Уркарах»	2019–2021 гг.	Дахадаевский район	Минтуризм РД

№	Наименование мероприятия	Сроки реализации	Местоположение	Исполнители
2	Создание туристско-альпинистской базы «Ярыдаг»	2019–2025 гг.	Докузпаринский район	Минтуризм РД, администрация МО Докузпаринский район
3	Создание агротуристического комплекса «Эко-Ленд»	2019–2023 гг.	Хунзахский район	Минтуризм РД, администрация МО Хунзахский район
4	Создание туристско-рекреационного оздоровительного комплекса «Алмак»	2020–2022 гг.	Алмакский район	Минтуризм РД, администрация МО Алмакский район
5	Реконструкция туристско-оздоровительного центра «Чайка»	2019–2025 гг.	ГО г. Каспийск	Минтуризм РД
6	Создание туристско-рекреационного комплекса «Инчхе Марина Каспий»	2019–2021 гг.	Каякентский район	Минтуризм РД, администрация МО Каякентский район
7	Создание туристско-рекреационного комплекса «Сардар»	2019–2021 гг.	Сулейман-Стальский район	Минтуризм РД, администрация МО Сулейман-Стальский район
8	Реконструкция туристско-оздоровительного комплекса «Каспий»	2019–2025 гг.	Карабудахкентский район	Минтуризм РД, администрация МО Карабудахкентский район
9	Создание гавани для яхт и катеров	2020–2023 гг.	ГО г. Дербент	Минтуризм РД, администрация МО « г. Дербент»
10	Создание Яхт-клуба	2020–2022 гг.	ГО г. Махачкала	Минтуризм РД, администрация МО « г. Махачкала»
11	Организация смотровых площадок на территории расположения историко-культурных достопримечательностей	2019–2025 гг.	селах Хустиль, Куг, Хучни, Гуниб, Хаджалмахи, Верхний Каранай, Ирганай, Ашильта, Арани, Гоцатль, Тандо,	Минтуризм РД, администрации МО

УЧЕТ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА В СХЕМЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
ПЛАНИРОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН ДЛЯ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ  
ТУРИЗМА И РЕКРЕАЦИИ

№	Наименование мероприятия	Сроки реализации	Местоположение	Исполнители
			пос. Дубки, г. Махачкале, г Дербенте	

Источник: данные ОАО «Гипрогор» по Приложению №2 к Государственной Программе РД «Развитие туристско-рекреационного комплекса и народных художественных промыслов в Республике Дагестан».

Высокий спрос на туристско-рекреационные услуги требует крупных финансовых вложений в поддержание сопутствующей инфраструктуры. Создание и поддержание рекреационных зон являются весьма дорогостоящими проектами, которым необходимо привлечение крупных инвесторов.

Для обеспечения эффективного развития туристско-рекреационного комплекса Республики Дагестан на перспективу необходимо:

- 1) формирование благоприятного инвестиционного климата в регионе [5, 6, 7];
- 2) развитие малого и среднего бизнеса в туристско-рекреационном секторе экономики [8, 9, 10];
- 3) привлечение отечественных и зарубежных инвесторов для создания и развития новой инфраструктуры и повышения уровня и качества туристско-рекреационных услуг [11, 12];
- 4) развитие современной инфраструктуры туризма, включая транспортную инфраструктуру [13, 14, 15];
- 5) строительство новых объектов размещения, соответствующих мировым стандартам качества и одновременно сохраняющих самобытную составляющую народов республики [16, 17].

### 3. ТРАНСПОРТНЫЙ ФАКТОР И РАЗВИТИЕ ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННОГО КОМПЛЕКСА В СХЕМЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН

По результатам анализ мероприятий в составе Схемы территориального планирования Республики Дагестан в области перспективного развития транспортной инфраструктуры с одной стороны и туристско-рекреационного комплекса с другой стороны мы пришли к следующим выводам (табл 3.).

Таблица 3.

Влияние мероприятий в области развития транспортной инфраструктуры в составе Схемы территориального планирования Республики Дагестан на развитие туристско-рекреационного комплекса.

№	Группа мероприятий в сфере развития транспортной инфраструктуры	Влияние на приток туристов из других регионов России и из-за границы	Влияние на рост внутрирегиональных туристических потоков	Примечания
<i>1. Основные проекты федерального значения</i>				
1.1	Строительство нового участка железной дороги общего пользования Буденновск – Нефтекумск – Кизляр	Влияние незначительно	не повлияет	Строительство рассчитано на увеличение грузопотоков
1.2	Строительство терминала для приёма круизных морских судов в районе Махачкалы	Влияние значительно	не повлияет	Мероприятие не входит в отдельные профильные нормативно-правовые акты
1.3	Строительство обходов городов вдоль автомобильных дорог федерального значения; строительство сопутствующей инфраструктуры	Влияние незначительно	Влияние незначительно	Происходит увеличение скорости транспортного потока – увеличивается суточный пробег транспортного средства
1.4	Реконструкция аэродрома и аэропорта «Уйташ»	Влияние значительно	не повлияет	Спрос на услуги авиации в существенной степени зависит от внешних факторов
<i>2. Основные проекты регионального и межмуниципального значения</i>				
2.1	Новое строительство участков автомобильных дорог регионального	Влияние незначительно	Влияние значительно	Предусмотрено небольшое число подобных мероприятий

**УЧЕТ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА В СХЕМЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
ПЛАНИРОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН ДЛЯ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ  
ТУРИЗМА И РЕКРЕАЦИИ**

	значения в горных и предгорных районах			
2.2	Капитальная реконструкция дорожной сети в горных и предгорных районах	Влияние незначительно	Влияние значительно	Предусмотрено небольшое число подобных мероприятий
2.3	Реконструкция автовокзалов	Влияние незначительно	Влияние незначительно	Мероприятие не будет иметь большого эффекта без улучшения качества работы общественного транспорта

**ВЫВОДЫ**

Проведенное исследование показывает, что значительная часть мероприятий в сфере развития транспортной инфраструктуры, входящих в состав разработанной в 2020–2021 гг. редакции Схемы территориального планирования, не будет оказывать существенного влияния на развитие туристско-рекреационного комплекса Республики Дагестан. Необходимо отметить, что перечень мероприятий и сроки их реализации корректируются один раз в два-три года в связи с обновлением стратегических документов (нормативно-правовых актов), регулирующих данных вопрос. Многие вопросы развития транспортного комплекса, значимые для развития туризма и рекреации, не рассматриваются в соответствии с положениями Градостроительного кодекса РФ и в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования в Схеме территориального планирования. К ним можно, в частности, отнести вопросы назначения и выполнения рейсов пригородных, межмуниципальных и межсубъектных автобусов общего пользования; а также пригородных электропоездов и поездов дальнего следования и т.д.

В Республике Дагестан транспортная система в целом сформирована и наиболее значимым транспортным фактором, влияющим на развитие туристско-рекреационного комплекса, можно считать транспортную доступность, выраженную в единицах времени. Сокращение издержек перемещения существенно повысит привлекательность многих туристических объектов, расположенных в горных и предгорных районах республики (места сосредоточения народных промыслов, значимые объекты природного и культурного наследия). При этом города и иные населенные пункты, расположенные в Махачкалинской агломерации, а также в формирующих агломерационных образованиях вокруг городов Хасавюрт, Избербаш, Дербент, уже находятся в зоне удовлетворительной транспортной доступности. Основная задача развития транспортной инфраструктуры для целей развития туризма и рекреации на данной территории заключается в развитии вспомогательной

инфраструктуры территории (парковочных территорий, кемпингов, инфраструктуры АГЗС, электрозаправок и средств индивидуальной мобильности).

Реализация транзитной функции республики напрямую определяет увеличение транспортных и туристических потоков. Однако уже более двух лет для туристов закрыты автомобильные и железнодорожные пункты пропуска между РФ и Азербайджаном на территории Республики Дагестан.

Значимым фактором развития рекреации и туризма на территории республики, как предполагается, станет дальнейший рост уровня автомобилизации населения в сочетании с увеличением фонда свободного времени населения, реализуемого в сфере социально-культурной деятельности.

При разработке новых редакций Схемы территориального планирования необходимо внести в нормативы градостроительного проектирования отдельные объекты туристско-рекреационного комплекса, доступность которых для посетителей значима для всей экономики республики.

### БЛАГОДАРНОСТИ

Исследование выполнено в рамках Госзадания Института географии РАН № 0148-2019-0008 «Проблемы и перспективы территориального развития России в условиях его неравномерности и глобальной нестабильности» (НИОКТР №АААА-А19-119022190170-1).

### Список литературы

1. Бугроменко В. Н. Современная география транспорта и транспортная доступность // Известия РАН. Серия Географическая. №4. 2010. С. 7–16.
2. Крылов П. М. Региональная транспортная система Республики Дагестан: проблемы и перспективы территориального планирования (географические аспекты) // Московский экономический журнал. 2021. №8. С. 41–60.
3. Крылов П. М. Транспортные системы регионов России: географический анализ проблем и приоритеты развития территорий (по материалам стратегий развития транспорта и автомобильных дорог). М.: Русайнс, 2021, 202 с.
4. Разработка региональных нормативов градостроительного проектирования Республики Дагестан». Отчёт НИР. Под ред. А. И. Шкопинского. Заказчик: ОАО «Гипрогор». Волгоград, ООО «ПИИ ВолгаГражданПроект», 2020 г., 34 с.
5. Аббасова А. А., Мустафаева Х. Д. Инвестиционная привлекательность туризма в Дагестане // Известия Дагестанского ГАУ. 2020. № 1 (5). С. 106–112.
6. Закавова Р. Перспективы развития туризма в Республике Дагестан // Транспортная стратегия – XXI век. 2017. № 36. С. 52.
7. Курбанова А. М. Перспективы развития индустрии туризма в Республике Дагестан в постковидный период // Вестник Национальной академии туризма. 2021. № 4 (60). С. 62–64.
8. Абидов М. Х., Исмаилова Ф. Н. Туризм после пандемии: возможности и перспективы (на примере Республики Дагестан) // Инновационные научные исследования. 2021. № 2–1 (4). С. 59–65.
9. Магомедханова А. Э. Проблемы и перспективы развития туризма в Республике Дагестан // Аллея науки. 2018. Т. 5. № 6 (22). С. 393–395.
10. Садыков А. А., Садыков Г. А. Индустрия туризма, как отрасль инновационного развития экономики Республики Дагестан // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 8–1. С. 396–401.
11. Семенов В. А., Танарвердиева А. И. Ознакомительный автотур по Дагестану: проблемы и перспективы развития в республике // Индустрия туризма: возможности, приоритеты, проблемы и перспективы. 2020. Т. 18. № 1. С. 59–68.

УЧЕТ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА В СХЕМЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
ПЛАНИРОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН ДЛЯ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ  
ТУРИЗМА И РЕКРЕАЦИИ

---

12. Тагиров Ш. М. Перспективы развития туризма в Республике Дагестан // УЭПС: управление, экономика, политика, социология. 2015. № 3. С. 63–68.
13. Адамова Р. А. Предпосылки развития туризма в Республике Дагестан // Вопросы структуризации экономики. 2014. № 1. С. 297–299.
14. Курбанова З. З. Перспективы развития туризма в Республике Дагестан // Актуальные вопросы современной экономики. 2022. № 4. С. 575–580.
15. Газалиева Н. И. Повышение привлекательности въездного туризма в Республике Дагестан // Научный альманах. 2021. № 3–1 (77). С. 16–19.
16. Джафарова М. А. Современное состояние сферы туризма и перспективы её развития в Республике Дагестан // Актуальные вопросы современной экономики. 2020. № 5. С. 572–577.
17. Колесникова М. А. Сдерживающие факторы развития туризма в Республике Дагестан // Энигма. 2021. № 40. С. 127–131.

**ACCOUNTING OF THE TRANSPORT FACTOR IN THE SCHEME OF  
TERRITORIAL PLANNING OF THE REPUBLIC OF DAGESTAN FOR THE  
DEVELOPMENT OF TOURISM AND RECREATION**

*Volkova I. N.<sup>1</sup>, Krylov P. M.<sup>2</sup>*

<sup>1</sup>*Institute of Geography of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation*

<sup>2</sup>*Moscow State Regional University, Mytishchi, Russian Federation; JSC «Giprogor», Moscow, Russian Federation*

*E-mail: <sup>1</sup>volin511@yandex.ru, <sup>2</sup>pmkrylov@yandex.ru*

The analysis is carried out and the factors influencing territorial differences in the development of the tourist and recreational complex of the Republic of Dagestan are highlighted. The conducted research, used in the creation of the current version of the Territorial Planning Scheme of the Republic of Dagestan at the time of writing, shows that the development of tourism and recreation in the future is limited by the level of development of the regional transport system due to other factors. The main promising directions of tourism and recreation development for each municipality of the republic are shown. For the socio-economic development of the Republic of Dagestan, both at present and in the future, the development of road, rail and other modes of transport is of fundamental importance. The paper analyzes the main directions of development of the transport system of the republic for the period of development of the Territorial planning Scheme of the Republic of Dagestan. Insufficiently developed intraregional transport links, the presence of only one civilian airport, as well as the low speed of movement of cars and buses on public roads due to their technical condition and terrain features does not allow for a significant increase in the tourist flow in the future. The conducted research shows that a significant part of the activities in the field of transport infrastructure development, which are part of the Territorial Planning Scheme developed in 2020–2021, will not have a significant impact on the development of the tourist and recreational complex of the Republic of Dagestan. It should be noted that the list of measures and the timing of their implementation are adjusted once every two to three years in connection with the updating of strategic documents (normative legal acts) regulating this issue. Many issues of the development of the transport complex, significant for the development of tourism and recreation, are not considered in accordance with the provisions of the Urban Planning Code

of the Russian Federation and in accordance with the regional standards of urban planning in the Territorial Planning Scheme.

These include, in particular, the issues of the appointment and execution of flights of suburban, intermunicipal and intersubject public buses; as well as suburban electric trains and long-distance trains, etc. In the Republic of Dagestan, the transport system as a whole has been formed and the most significant transport factor affecting the development of the tourist and recreational complex can be considered transport accessibility, expressed in units of time. Reducing the cost of moving will significantly increase the attractiveness of many tourist sites located in the mountainous and foothill areas of the republic (places of concentration of folk crafts, significant objects of natural and cultural heritage).

At the same time, cities and other settlements located in the Makhachkala agglomeration, as well as in the forming agglomeration formations around the cities of Khasavyurt, Izberbash, Derbent, are already in the zone of satisfactory transport accessibility. The main objective of the development of transport infrastructure for the development of tourism and recreation in this territory is the development of auxiliary infrastructure of the territory (parking areas, campsites, gas station infrastructure, electric filling stations and means of individual mobility). The implementation of the transit function of the republic directly determines the increase in transport and tourist flows. However, for more than two years, road and railway checkpoints between the Russian Federation and Azerbaijan on the territory of the Republic of Dagestan have been closed to tourists.

A significant factor in the development of recreation and tourism on the territory of the republic is expected to be a further increase in the level of motorization of the population in combination with an increase in the fund of free time of the population, implemented in the field of socio-cultural activities. When developing new editions of the Territorial Planning Scheme, it is necessary to introduce individual objects of the tourist and recreational complex into the standards of urban planning design, the availability of which for visitors is significant for the entire economy of the republic.

**Keywords:** tourist and recreational complex, tourism and recreation in the Republic of Dagestan, Dagestan transport system, territorial planning scheme, standards of urban planning.

#### References

1. Bugromenko V. N. Sovremennaya geografiya transporta i transportnaya dostupnost' // Izvestiya RAN. Seriya Geograficheskaya. №4. 2010. S. 7–16. (in Russian).
1. Krylov P. M. Regional'naya transportnaya sistema Respubliki Dagestan: problemy i perspektivy territorial'nogo planirovaniya (geograficheskie aspekty) // Moskovskij ekonomicheskij zhurnal. 2021. №8. S. 41–60. (in Russian).
2. Krylov P. M. Transportnye sistemy regionov Rossii: geograficheskij analiz problem i priority razvitiya territorij (po materialam strategij razvitiya transporta i avtomobil'nyh dorog). M.: Rusajns, 2021, 202 s. (in Russian).
3. Razrabotka regional'nyh normativov gradostroitel'nogo proektirovaniya Respubliki Dagestan». Otchyot NIR. Pod red. A. I. SHkopinskogo. Zakazchik: OAO «Giprogor». Volgograd, OOO «PII VolgaGrazhdanProekt», 2020 g., 34 s. (in Russian).
4. Abbasova A. A., Mustafaeva H. D. Investicionnaya privlekatel'nost' turizma v Dagestane // Izvestiya Dagestanskogo GAU. 2020. № 1 (5). S. 106–112. (in Russian).

УЧЕТ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА В СХЕМЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
ПЛАНИРОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН ДЛЯ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ  
ТУРИЗМА И РЕКРЕАЦИИ

---

5. Zakavova R. Perspektivy razvitiya turizma v Respublike Dagestan // Transportnaya strategiya – XXI vek. 2017. № 36. S. 52. (in Russian).
6. Kurbanova A. M. Perspektivy razvitiya industrii turizma v Respublike Dagestan v postkovidnyj period // Vestnik Nacional'noj akademii turizma. 2021. № 4 (60). S. 62–64. (in Russian).
7. Abidov M. H., Ismailova F. N. Turizm posle pandemii: vozmozhnosti i perspektivy (na primere Respubliki Dagestan) // Innovacionnye nauchnye issledovaniya. 2021. № 2–1 (4). S. 59–65. (in Russian)
8. Magomedhanova A. E. Problemy i perspektivy razvitiya turizma v Respublike Dagestan // Alleya nauki. 2018. T. 5. № 6 (22). S. 393–395. (in Russian).
9. Sadykov A. A., Sadykov G. A. Industriya turizma, kak otrasl' innovacionnogo razvitiya ekonomiki Respubliki Dagestan // Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra. 2020. T. 10. № 8–1. S. 396–401. (in Russian).
10. Semenov V. A., Tanarverdieva A. I. Oznakomitel'nyj avtotur po Dagestanu: problemy i perspektivy razvitiya v respublike // Industriya turizma: vozmozhnosti, priority, problemy i perspektivy. 2020. T. 18. № 1. S. 59–68. (in Russian).
11. Tagirov SH. M. Perspektivy razvitiya turizma v Respublike Dagestan // UEPS: upravlenie, ekonomika, politika, sociologiya. 2015. № 3. S. 63–68. (in Russian).
12. Adamova R. A. Predposylki razvitiya turizma v Respublike Dagestan // Voprosy strukturizacii ekonomiki. 2014. № 1. S. 297–299. (in Russian).
13. Kurbanova Z. Z. Perspektivy razvitiya turizma v Respublike Dagestan // Aktual'nye voprosy sovremennoj ekonomiki. 2022. № 4. S. 575–580. (in Russian).
14. Gazalieva N. I. Povyshenie privlekatel'nosti v"ezdnoho turizma v Respublike Dagestan // Nauchnyj al'manah. 2021. № 3–1 (77). S. 16–19. (in Russian).
15. Dzhafarova M. A. Sovremennoe sostoyanie sfery turizma i perspektivy eyo razvitiya v Respublike Dagestan // Aktual'nye voprosy sovremennoj ekonomiki. 2020. № 5. S. 572–577. (in Russian)
16. Kolesnikova M. A. Sderzhivayushchie faktory razvitiya turizma v Respublike Dagestan // Enigma. 2021. № 40. S. 127–131. (in Russian).

*Поступила в редакцию 10.05.2022 г.*