

УДК 332.14, 911.3

**ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСФОРМАЦИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ
СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН В КОНЦЕПЦИИ СХЕМЫ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РЕГИОНА
С УЧЁТОМ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА**

Волкова И. Н.¹, Крылов П. М.²

¹*Институт географии РАН, Москва, Российская Федерация*

Государственный университет просвещения, Мытищи; АО «Гипрогор», Москва, Российская Федерация

E-mail: ¹volin511@yandex.ru, ²pmkrylov@yandex.ru

Проведен анализ и выделены факторы, влияющие на территориальные различия в развитии туристско-рекреационного комплекса Республики Башкортостан. Проведенное исследование, использованное в создании новой редакции Схемы территориального планирования Республики Башкортостан, показывает, что развитие туризма и рекреации на перспективу ограничено помимо прочих факторов уровнем развития региональной транспортной системы. Показаны основные перспективные направления развития транспорта, а также туризма. Недостаточно развитые внутрирегиональные транспортные связи, слабое развитие транспортных связей между соседними муниципальными районами ограничивают развития туризма в регионе.

Ключевые слова: транспортная система Башкортостана, туризм в Башкортостане, транспортная доступность, агломерации Башкортостана, Схема территориального планирования.

ВВЕДЕНИЕ

Концепция является основой создаваемой в 2023–2024 гг. новой Схемы территориального планирования (СТП) Республики Башкортостан. Её целью является определение системы долгосрочных приоритетов, целей и задач пространственно-территориального развития Республики Башкортостан, исходя из стартовых условий развития республики, конкурентных преимуществ, рисков и ограничений. Они базируются на стратегических и программных документах федерального и регионального уровня, учёте долгосрочных трендов социально-экономического развития и требований времени, позволяющих повысить качество жизни населения республики.

Актуальность разработки настоящей Концепции пространственного развития обусловлена необходимостью комплексного подхода к организации территории Республики Башкортостан на длительный временной период (до 2044 г.) в условиях отсутствия в Республике в настоящее время Концепции (стратегии) пространственного развития, а также учитывая, что утвержденная (действующая на начало 2024 г.) Стратегия социально-экономического развития республики разработана на период до 2030 г.

Сбалансированное развитие пространственной организации территории является одним из ключевых приоритетов региональной политики Республики Башкортостан (РБ).

ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСФОРМАЦИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН В КОНЦЕПЦИИ СХЕМЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РЕГИОНА ...

Развитие туризма, как внутрирегионального, так и из других регионов страны и из-за рубежа, в значительной мере зависит от транспортной доступности, регулярности, скорости и стоимости проезда к привлекательным для туризма и рекреации объектам и локациям [1]. Кроме того, важно обеспечить развитие не только самого транспорта, но всего комплекса инфраструктуры, связанной с ним.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Пространственное развитие в территориальном планировании понимается нами как качественное изменение территорий путем развития планировочного каркаса, то есть укрепление сложившихся и формирование новых транспортных связей и развитие зон интенсивного градостроительного освоения. Очевидно, что пространственное развитие не ограничивается лишь «формированием новых транспортных связей, развитием зон интенсивного градостроительного освоения».

В Стратегии пространственного развития РФ на период до 2025 г. содержится несколько иное определение: «Пространственное развитие — это совершенствование системы расселения и территориальной организации экономики, в том числе за счёт проведения эффективной государственной политики регионального развития» .

Туристический комплекс понимается нами как комплекс сооружений, сетей и предприятий для обслуживания туристов и обеспечения функционирования туристско-рекреационной сферы. В ее состав входит производственная, социальная, в том числе рекреационная, инфраструктура.

При написании статьи были использованы материалы АО «Гипрогор», ООО «Кронвелл Девелопмент», данные федерального агентства по статистике, а также научная и справочная литература.

В статье были применены картографический и сравнительно-географический методы исследования, а также методы статистического анализа.

ОСОБЕННОСТИ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН

Крупнейшая по числу жителей республика в составе России выделяется по многим показателям социально-экономического развития. Одна из характерных черт региона — активное формирование городских агломераций. При этом одной из первостепенных проблем в обеспечении стабильного социально-экономического развития Российской Федерации признается отсутствие согласованной системы долгосрочного развития городских агломераций, включающей пространственное, социально-экономическое и бюджетное планирование [2, 3].

Не является исключением и Республика Башкортостан (РБ). В разные годы органами исполнительной власти, а также отдельными исследователями в конце XX-начале XXI века выделялось от одной до четырёх агломераций на территории республики [4, 5, 6, 7]. Во всех случаях выделялась Уфимская агломерация (в разных границах). Вопрос о выделении других агломераций (Южно-Башкортостанской (Стерлитамакской), а также двух агломераций на западе и северо-западе республики

до сих пор является дискуссионным. При этом акцент и методы выделения также существенно различались: преобладали факторы трудовой (маятниковой) миграции, экономических и социально-демографических процессов [8, 9, 10].

За пределами городских агломераций в республике наблюдаются существенные контрасты в сфере социально-экономического развития отдельных муниципальных образований.

В территориальном развитии региона можно выделить следующие основные проблемы:

1) неравномерное распределение урбанизированных территорий республики – преимущественная урбанизация центра и запада региона - привела к увеличению межмуниципальных диспропорций социально-экономического развития;

2) наличие депрессивных низкоурбанизированных восточных территорий, отсутствие перспективных направлений их развития;

3) незначительное современное агломерационное развитие территории — по существу только центральную часть республики, со столичным центром г. Уфой и прилегающими к нему территориями, а также южную часть, где сконцентрированы города Стерлитамак, Салават и Ишимбай, и окружающие их территории, можно назвать агломерированными системами;

4) спад развития моногородов;

5) несбалансированное развитие территориальных каркасов: социального, экономического, транспортного, экологического и др.;

6) отток сельского населения, оказывающий негативное влияние на развитие восточной, юго-восточной и северо-восточной территорий республики.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ТУРИЗМА В РЕСПУБЛИКЕ БАШКОРТОСТАН И ПРОБЛЕМЫ ЕГО РАЗВИТИЯ

Туризм – одна из быстрорастущих отраслей мировой экономики, являющаяся мультипликатором для развития смежных отраслей и способствующая повышению качества жизни и благосостояния населения. Доля туризма в ВРП Республики Башкортостан в 2022 г. составила 2,2%. По этому показателю Башкортостан является одним из лидеров ПФО и «крепким середняком» в масштабах России. Башкортостан — уникальное место для круглогодичного туризма, обладающее значительным потенциалом для развития разнообразных видов туристической и рекреационной деятельности [11].

Коллективные средства размещения. В настоящее время (начало 2024 года) на территории Республики Башкортостан, по данным Росстата, расположено 567 коллективных средств размещения (КСР), из них классифицировано 372. По данным классифицированных отелей Ростуризма лидер списка — ГО г. Уфа, в котором расположена четверть всех классифицированных КСР республики — 83 объекта, на втором месте — Белорецкий район — 22 объекта, замыкает тройку лидеров ГО г. Октябрьск, где расположено 19 объектов КСР. Концентрация КСР отмечается также в Мелеузовском и Абзелиловском муниципальных районах.

Большинство объектов КСР в районах сконцентрированы в 1–2 местах — как правило, это центры административных районов. Практически рядом с каждым знаковым местом Башкортостана уже существует минимум 1 объект КСР. Относительно новым видом КСР в городах являются хостелы, особенно высока их доля в ГО г. Уфе (31,3%). Спрос на них формируется за счет молодых путешественников, таких как студенты, а также за счет приезжих рабочих, выбирающих проживание в хостелах как альтернативу съема квартир.

Оздоровительный туризм и санаторно-курортный комплекс. В регионе активно развит оздоровительный туризм, свое зарождение он начал еще во времена Российской империи и заметно развился во времена СССР.

К уникальным по природным и лечебным факторам территориям и курортам отнесены: Янган-Тау, Ишимбайский район, Октябрьский район, Туймазинский район, Красноусольск, Якты-Куль, Аксаково и Шафраново. Особо хочется отметить Янган-Тау, с единственным из известных в РФ месторождением термальных газов.

Расположение санаторно-курортных организаций республики тесно увязано с местоположением природных лечебных источников: месторождений минеральных вод и лечебных грязей. При этом потенциал таких территорий остается нереализованным.

Объекты культурного наследия (ОКН). На территории республики расположено 5875 объектов культурного наследия (памятников археологии, истории, градостроительства и архитектуры) (далее ОКН) различного статуса охраны, из них 1258 — федерального (в т.ч. 1242 — объекты археологического наследия), 667 — регионального, 8 — местного значения, 3942 — выявленных.

Два ОКН республики включены в Предварительный Список Всемирного культурного наследия ЮНЕСКО — «Наскальная живопись пещеры Шульган-Таш» (2018 г.) и «Комплекс Воскресенского медеплавильного завода» (2023 г.). Стоит отметить, что они имеют высокую транспортную доступность, как внешнюю (аэропорт и основные автодороги), так и внутреннюю (автодороги регионального и местного значения с твердым покрытием). Наиболее развиты в республике культурно-познавательный, активный и оздоровительный виды туризма, включая их разновидности.

Деловой туризм наиболее развит в Уфе, Стерлитамаке, Нефтекамске, Салавате и Чишминском районе. Высокий потенциал имеют Ишимбайский и Стерлитамакский районы за счет расположения там ОЭЗ «Алга». Остальные районы выделяются не так сильно.

Этнотуризм получил сегодня основное свое развитие в Уфе. Есть отдельные объекты в Мелеузовском и Бурзянском районах, но с учетом богатства культуры Башкирии, а также ее немалым населением, стоило бы ожидать большего развития данного вида туризма, особенно в районах концентрации башкирского населения.

Научный туризм сконцентрирован практически исключительно в Уфе. Для научного туризма характерен въездной поток из всех точек страны. Регион активно развивает научную сферу и рассчитывает выйти в лидеры РФ по ключевым показателям.

Большинство предлагаемых для посещения площадок промышленного туризма расположено в Уфе и Уфимском районе. Большая их часть находится в индустриальном парке «ПромЦентр». Отдельные объекты для проведения экскурсий для школьников, студентов и бизнес-групп находятся на территории крупнейших городов республики.

Паломнический туризм. Башкортостан — мультиконфессиональная республика, в которой находятся как мусульманские, так и православные святые места.

Событийный туризм. Республику можно по праву считать одним из лидеров событийного туризма по РФ. В Башкирии проводится немало фестивалей разной направленности, в т. ч. и федерального значения. Этому способствует относительно удобная локация республики в пределах страны, а также яркий образ республики за счет многообразия ее культуры.

Гастрономический туризм. В Башкортостане отсутствуют гастрономические туристические маршруты федерального значения, а региональные плохо развиты, хотя имеют большой потенциал за счет наличия интереса к национальной кухне и традициям башкирских застолий туристов из других регионов, а также самих жителей республики. Этот вид туризма относится к наиболее перспективным для республики.

Исторический туризм не слишком развит в республике. Существующие туристические маршруты имеют статус регионального значения. Чаще всего туристы ограничиваются посещением монументов в Уфе и поездками к мавзолеям.

Спортивный туризм достаточно хорошо развит в регионе. Пользуются популярностью среди туристов маршруты сплавов (на байдарках) и горнолыжные объекты. На территории республики находится большое количество горнолыжных курортов (ГЛК), наиболее известные из них: «Абзаково», «Металлург-Магнитогорск» («Банное»), расположенные в горах Южного Урала, «Кандры-Куль», «Уязы-Тау», и др., расположенные в Уральских горах и Бугульминско-Белебеевской возвышенности.

Экстремальный туризм. Наличие гор и горных рек позволяет развиваться альпинизму, экстремальным сплавам, дайвингу, а также парапланеризму, спелеотуризму и другим экстремальным видам спорта.

Рыболовный туризм в регионе развит на местном уровне, однако живописные рыболовные места и разнообразные ООПТ, имеющие потенциал в качестве точек притяжения туристов, делают регион привлекательным для данного направления туризма, и перспективным практически для всех территорий республики.

Походный туризм. Республика Башкортостан отличается наличием разнообразного рельефа, что открывает возможности для проведения пеших, лыжных, водных и конных походов разной сложности и направленности.

Медицинский туризм частично пересекается с лечебно-оздоровительным. Часть инвазивных процедур проводится и в санаториях, однако, в большинстве своем весь медицинский поток направлен в Уфу, где располагаются лучшие медицинские учреждения республики.

Природно-познавательный. Природные достопримечательности — сильная сторона Башкортостана. За счет большого количества и разнообразия своих природных ресурсов (горы, реки и озера, водопады, пещеры и т. д.) Башкортостан имеет высокий потенциал к развитию видов туризма, опирающихся на красоту и многообразие природы. Этот вид туризма привлекает все возрастные категории и имеет высокий потенциал развития.

Аграрный туризм стал рождаться совсем недавно и развит в республике пока довольно слабо, за исключением посещения пасек. Однако совсем недавно в Абзелиловском районе открылся эко-этнопарк «Гимранташ» площадью 7 га. Этот вид туризма в Башкортостане перспективен для территорий всех сельскохозяйственных районов, но особенно в районах ведения пчеловодства и коневодства.

Автомобильный туризм в Башкирии развит на высоком уровне благодаря обширной сети автомобильных дорог (в т.ч. с твердым покрытием) и большому числу туристских достопримечательностей (как природных, так и антропогенных), к которым привязаны основные автомобильные маршруты. Самым протяженным маршрутом является автомобильный маршрут «Золотое кольцо Башкирии». В связи с расположением якорных объектов на всей территории республики автотуризм перспективен для развития.

Велотуризм — в Башкортостане существует значительная сеть веломаршрутов как по ровной местности, так и в горах. Особенностью многих велосипедных маршрутов Башкирии является их межрегиональный характер. Так, некоторые маршруты начинаются в Челябинской области, на западной границе, затем переходят в Башкортостан и проходят там через самые уникальные достопримечательности, не заезжая в города. Популярность велотуризма в настоящее время повышается во всем мире, и имеет значительный потенциал развития в республике.

Теплоходный туризм. Несмотря на обилие рек в Башкортостане, большая их часть является маловодными, не позволяющими использовать круизные теплоходы. Река Белая — единственная водная артерия республики, через которую проходят водные круизы. Временно теплоходный туризм развит слабо, и реализуется только частными компаниями.

Расположение Башкирии в районе Уральских гор дает республике конкурентное преимущество по привлечению туристов из регионов Зауралья, включая густонаселенные южные сибирские регионы, такие как Новосибирская область, Томская, Кемеровская области, а также из Казахстана.

В целом, существующие туристические коридоры совпадают с основными транспортными коммуникациями.

**СОВРЕМЕННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА И ПРОБЛЕМЫ ТРАНСФОРМАЦИИ
РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ
БАШКОРТОСТАН В СВЯЗИ С РАЗВИТИЕМ ТУРИЗМА**

Транспортная инфраструктура в концепция территориального развития Республики Башкортостан рассматривается с двух позиций: как отдельная отрасль хозяйства; как необходимый элемент обеспечения социально-экономических связей и транспортной доступности территории [12, 13].

Основная задача в области транспортной инфраструктуры состоит в решении проблемы улучшения внутренней транспортной связности территории Республики Башкортостан, благодаря чему внутрирегиональные транспортные потоки будут доминировать над транзитными и трансграничными. При решении этой проблемы будет достигаться дополнительный экономический эффект за счёт повышение доли добавленной стоимости, которая останется в пределах Республики Башкортостан. Это связано, в том числе, с возможным преодолением нынешней ситуации, при которой периферийные городские округа и муниципальные районы республики в значительной степени ориентированы на трудовую миграцию в соседние субъекты РФ – Республики Татарстан и Удмуртию, Оренбургскую, Челябинскую и Свердловскую области и в Пермский край.

Так, юго-восточная часть РБ характеризуется частичной транспортной изоляцией от крупнейших городов и районов Предуралья (Уфа, Стерлитамак, Салават). Для этой части РБ характерно тяготение к соседним районам и городам Челябинской области.

Для отдельных районов западной и северо-западной части Республики Башкортостан наблюдается транспортное тяготение к сопредельным районам и городам Республики Татарстан и Республики Удмуртия.

Территория Республики Башкортостан характеризуется существенными контрастами в уровне транспортной обеспеченности территории. Более чем в трети муниципальных образований нет железных дорог общего пользования с регулярным пассажирским сообщением. В силу относительно больших размеров республики и большого числа муниципальных образований существует проблема улучшения и ускорения пассажирского и грузового сообщения между административными центрами муниципальных образований.

С этим связаны такие проблемы, как:

1) отсутствие железнодорожной связи между железнодорожными линиями Москва — Казань — Екатеринбург и Самара — Уфа — Челябинск. Это приводит к тому, что порядка 15 муниципальных образований лишены железнодорожного сообщения, что замедляет их экономическое развитие;

2) отсутствие железнодорожных путей в северной части РБ. Обеспечение их железнодорожным сообщением может способствовать экономическому росту и укреплению социально-экономических связей между северной частью Республики Башкортостан и Уфимской городской агломерацией;

3) в настоящее время в республике в ряде удаленных регионов отсутствует возможность посещения города Уфа с возвратом к месту работы (проживания) в

ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСФОРМАЦИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН В КОНЦЕПЦИИ СХЕМЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РЕГИОНА ...

течение одних суток. Это создает проблему существенной территориальной разобщённости Республики.

Не решена также проблема перевода участков автомобильных дорог, не имеющих в настоящее время твёрдого покрытия, в категорию автомобильных дорог, имеющих твёрдое, усовершенствованное покрытие.

В рамках работ над Концепцией нами была проведена оценка доступности территории РБ личным автотранспортом от центров крупнейших городов Республики в настоящее время и на перспективу до 2044 года.

В зоны часовой и 1,5-часовой транспортной доступности на начало 2024 года (рис. 1) вошла небольшая часть территории Республики. Из-за недостаточного количественных и качественных характеристик автодорожной сети (преимущественно регионального, межмуниципального и местного значения) изохроны вокруг крупнейших городов не пересекаются.

На перспективу (2044 год) транспортная доступность в пределах республики существенно улучшится (рис. 2). Однако доступность многих рекреационных объектов, находящихся далеко от крупнейших магистралей, изменится не существенно.

В основе предлагаемых решений в качестве важнейшего источника информации была использована действующая редакция ПКРТИ (Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры) РБ — данная работа содержит наиболее значимые и свежие (на конец 2022 года) сведения о величине и структуре транспортных потоков в пределах РБ.

При выработке мероприятий *на первую очередь реализации СТП РБ* (до 2034 года) были использованы стратегические и программные документы РБ и РФ в области развития транспортной инфраструктуры.

В основе предлагаемых мероприятий *на вторую очередь реализации СТП РБ* (2034–2044 гг.) лежит прогноз численности населения РБ по отдельным муниципальным образованиям и, как следствие, изменение уровня транспортной подвижности населения; также учитывался прогноз развития материалоёмкой промышленности.

Однако все указанные выше документы не рассматривают специально развитие транспорта в связи с необходимостью развития туризма, как в целом, так и в территориальном аспекте.

Значительная часть как Концепции, так и СТП РБ посвящена исследованию возможностей развития *малой авиации и речного транспорта*, включая определение потребностей в соответствующей инфраструктуре и мерах необходимой поддержки со стороны государства.

В частности, с учетом стратегических и программных документов Минтранса РФ, Росморречфлота, поручений Президента РФ В. В. Путина предложены *мероприятия в части возрождения регулярного грузового и пассажирского судоходства* по рекам Белая и Уфа.

В настоящее время на реке Белой выявлено 22 точки с лимитирующими глубинами – подводными препятствиями, которые в перспективе необходимо ликвидировать. Вопрос повышения уровня воды в реках РБ связан в первую очередь

с природными факторами — величиной ежегодных атмосферных осадков и количеством испарений (что предопределяется температурой воздуха в весенне-летний сезон). Однако имеются и антропогенные причины обмеления рек, которые можно и нужно ликвидировать или хотя бы уменьшить их влияние. К ним можно отнести вопросы эрозии берегов (и причин, влияющих на этот процесс), бесконтрольное использование водных ресурсов, а также дноуглубительные работы.

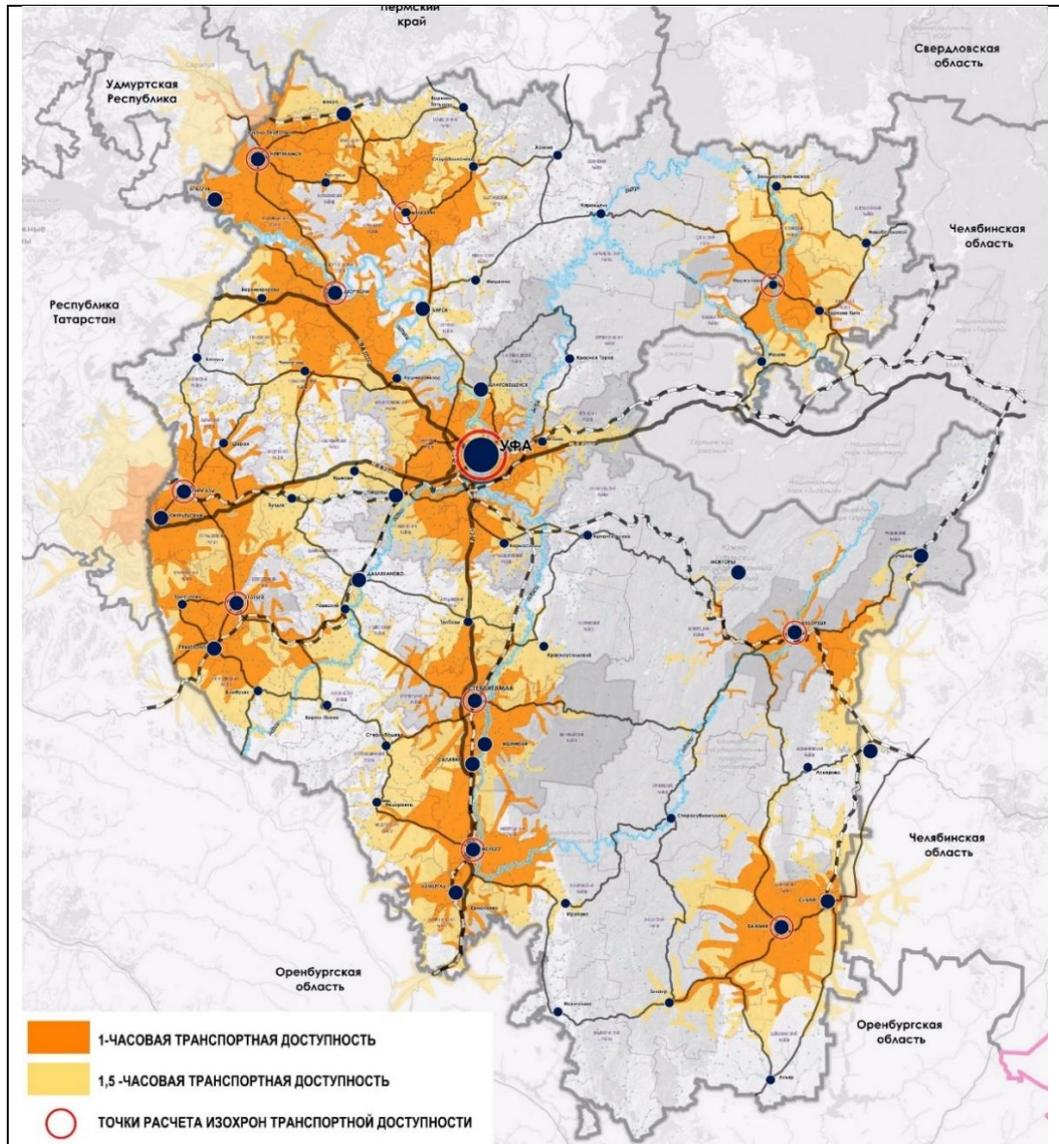


Рис.1 Изохроны современной транспортной доступности от крупнейших городов Республики Башкортостан (2024 г., личный автотранспорт). Источник: авторы, АО «Гипрогор».

ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСФОРМАЦИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН В КОНЦЕПЦИИ СХЕМЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РЕГИОНА ...

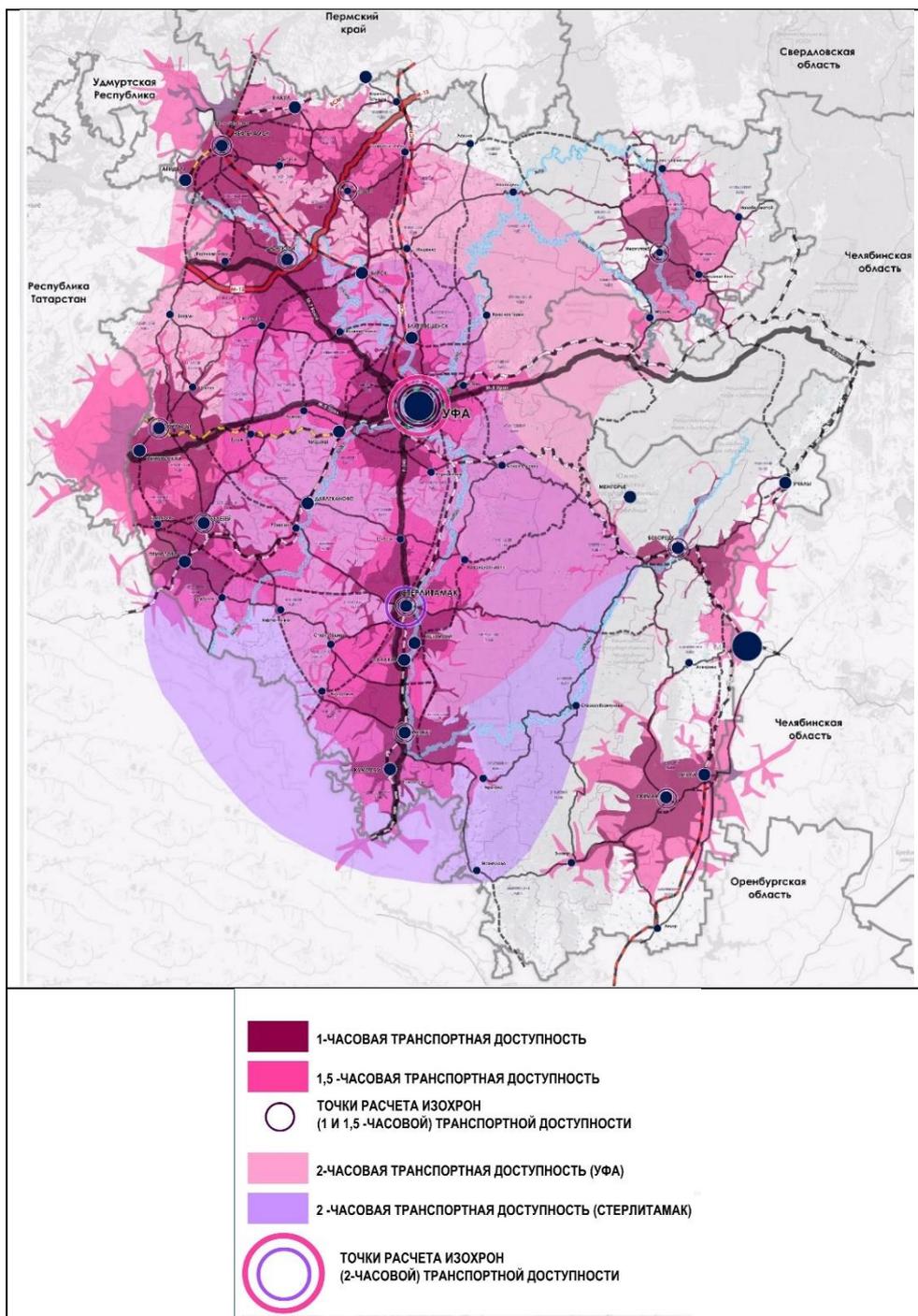


Рис.2 Изохроны перспективной транспортной доступности от крупнейших городов Республики Башкортостан (2044 г., личный автотранспорт).
Источник: авторы, АО «Гипрогор».

В целом Концепция предусматривает приоритетное развитие местного пассажирского и круизного судоходства. Трёх- и четырёхпалубные круизные суда смогут регулярно заходить на территорию РБ, включая речной порт Уфы только при выполнении весьма дорогостоящих дноуглубительных работ. Поэтому такое решение может быть осуществимо за сроком реализации настоящей работы (после 2044 года).

В области *развития малой авиации* в Концепции предусматривается оценка транспортной доступности удалённых территорий, включая возможность возврата к месту проживания (вылета) в течение суток и соответствующее развитие авиации и сопутствующей инфраструктуры.

По результатам анализа предлагаемых к реализации мероприятий в составе Схемы территориального планирования Республики Башкортостан в области перспективного развития транспортной инфраструктуры с одной стороны, и туристско-рекреационного комплекса с другой можно сделать следующие выводы, см. таблицу 1.

Таблица 1.

Влияние мероприятий в области развития транспортной инфраструктуры в составе Схемы территориального планирования Республики Башкортостан 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 внутри-региональных туристических потоков	Примечания
1	2	3	4	5
<i>1. Основные проекты федерального значения на первую очередь реализации СТП (до 2034 г.)</i>				
1..1	Ввод в эксплуатацию участка ВСМ (высокоскоростной железнодорожной магистрали) от Москвы до Екатеринбурга на территории Республики Башкортостан (включая строительство ответвления до Уфы).	Влияние значительное	Не повлияет	Строительство рассчитано на увеличение пассажиропотоков

**ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСФОРМАЦИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ
СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН В КОНЦЕПЦИИ СХЕМЫ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РЕГИОНА ...**

Продолжение таблицы 1.

1	2	3	4	5
1.2.	Строительство платной автомобильной дороги общего пользования федерального значения М-12, проходящей через северо-западные, северные районы республики.	Влияние значительное	Влияние значительное	Улучшится транспортная доступность территорий
<i>2. Основные проекты регионального и межмуниципального значения на первую очередь</i>				
2.1.	Повышение категоричности сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.	Влияние незначительное	Влияние значительно	Происходит увеличение скорости транспортного потока – увеличивается суточный пробег транспортного средства
2.2.	Возрождение аэропорта г. Стерлитамак в связи с развитием Уфимской агломерации, а именно – её южной части, формирующейся Южно-Башкортостанской агломерации второго порядка.	Влияние значительное	Влияние незначительное	Вероятность реализации проекта невысока
<i>3. Основные проекты (мероприятия?) федерального значения на вторую очередь (2034–2044 гг.)</i>				
3.1.	Строительство недостающих участков железной дороги общего пользования в юго-восточной части Республики Башкортостан для обеспечения	Влияние значительное	Влияние незначительное	Пока не определены новые станции и остановочные пункты

Продолжение таблицы 1.

1	2	3	4	5
	кратчайшей связи региона, а также южной части Челябинской области с Оренбургской областью и Казахстаном.			
3.2.	Строительство недостающих объездов крупных и крупнейших городов республики с целью выводить за их пределы транзитных транспортных потоков.	Влияние незначительное	Влияние незначительное	Сокращение времени перемещения позволит улучшить транспортную доступность рекреационных объектов
<i>4. Основные проекты регионального и межмуниципального значения на вторую очередь (2034–2044 гг.)</i>				
4.1.	Строительство недостающих участков и ввод в эксплуатацию пассажирского железнодорожного кольца вокруг Уфы.	Влияние незначительное	Влияние незначительное	Мероприятие в большей степени ориентировано на развитие маятниковой миграции в Уфимской агломерации
4.2.	Строительство участков железных дорог общего пользования для улучшения связи центра республики (включая город Уфа) и северо-западной части республики (включая города Агидель и Нефтекамск).	Влияние значительное	Влияние значительное	Пока не определены новые станции и остановочные пункты
4.3.	Улучшение качества, включая повышение категорий автомобильных	Влияние незначительное	Влияние значительное	Достигается приближение экономического расстояния к географическому и

**ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСФОРМАЦИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ
СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН В КОНЦЕПЦИИ СХЕМЫ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РЕГИОНА ...**

Продолжение таблицы 1.

1	2	3	4	5
	дорог общего пользования регионального значения и их спрямление.			увеличение максимально допустимой скорости перемещения транспортных средств.
4.4.	Ввод в эксплуатацию аэропортов пассажирской авиации (совмещенной с авиацией для нужд медицины, сельского хозяйства и иных целей) в крупнейших городах и посёлках, максимально удалённых от Уфы (Кумертау, Баймак (Сибай), Месягутово, Туймазы, Нефтекамск).	Влияние незначительное	Влияние значительное	Вероятность реализации проекта невысока
<i>5. Основные проекты регионального и межмуниципального значения за сроком реализации настоящей работы (за пределами 2044 г.)</i>				
5.1.	Реализация мероприятий в области дноуглубительных работ на реках Белая и Уфа для ликвидации антропогенных факторов их обмеления.	Влияние значительное	Влияние значительное	Мероприятия направлены на возрождение регулярного пассажирского и грузового судоходства, а также развития речного круизного туризма по рекам Белая и Уфа. Планируемые мероприятия позволят значительно удлинить периоды организации круизных речных туристических маршрутов по реке Белой.

Продолжение таблицы 1.

1	2	3	4	5
5.2.	Реализация ранее отвергнутого проекта создания двух гидроузлов в пределах РБ: в районе Дюртюлей, и в районе Кушнаренково.	Влияние значительное	Влияние значительное	Оба гидроузла смогут поддерживать круглый год глубину в реке Белая не меньше трех метров, тем самым устранив ограничения для судоходства как по времени в течение года, так и по грузоподъёмности судов.
5.3.	Строительство не менее 10 современных речных причалов, в том числе двух в г. Уфе	Влияние значительное	Влияние значительное	Приоритетное развитие местного пассажирского и круизного судоходства. Трёх- и четырёхпалубные круизные суда смогут регулярно заходить на территорию РБ, включая речной порт Уфы.
5.4.	Развитие приречной туристической инфраструктуры	Влияние значительное	Влияние значительное	Мероприятие тесно связано с задачей развития пассажирского и круизного судоходства.

Составлено авторами.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Для улучшения транспортной связности в РБ в рамках концепции СТП РБ предусматривается завершение формирования транспортной сети индустриально развитого региона, имеющего большую площадь и существенную внутреннюю неоднородность по показателям качества социально-экономического развития.

Более полная реализация в перспективе транзитной функции Республики Башкортостан в целом значительно повлияет на увеличение транспортных и, в том числе, туристических потоков.

Основная задача создания перспективного транспортного каркаса – устойчивая радиально-кольцевая территориальная структура. Предлагается усиление транспортных связей с юго-восточной частью Республики (Бирск и соседние районы), а также усиление связи с северо-западной частью республики путём капитальной реконструкции автомобильных дорог и строительства новых участков железных дорог (Благовещенск — Бирск — Нефтекамск).

Предлагается также завершение радиально-кольцевой территориальной структуры региональной транспортной системы РБ. Для цели обеспечения

стабильного функционирования железнодорожного транспорта предусматривается создание сети автомобильных дорог общего пользования (включая повышение технической категории существующих автомобильных дорог) вдоль основных участков железных дорог общего пользования, то есть создание транспортных полимагистралей.

Предусмотрена также весьма затратная, но очень перспективная система мероприятий в области дноуглубительных работ на реках Белая и Уфа для ликвидации антропогенных факторов их обмеления. Это позволит в будущем возродить регулярное пассажирское и грузовое судоходство и создаст базу для устойчивого развития речного круизного туризма в Республике.

Возрождение и увеличение количества круизных речных маршрутов должно быть тесно связано с развитием приречной туристической инфраструктуры (что также предусматривается проектом СТП РБ). В целом концепция предусматривает приоритетное развитие местного пассажирского круизного судоходства. Трёх- и четырёхпалубные круизные суда смогут регулярно заходить на территорию РБ, включая речной порт Уфы, только при выполнении крайне дорогостоящих дноуглубительных работ. Такое решение может быть осуществимо за сроком реализации настоящей работы (после 2044 г.).

Наряду с перспективным развитием собственно транспортной инфраструктуры для целей обслуживания туризма и рекреации на территории Башкортостана важно одновременное создание соответствующей вспомогательной инфраструктуры, в том числе придорожной и приречной [14]. Это особенно важно для перспективного успешного развития автомобильного и велосипедного туризма.

Предлагаемые мероприятия в целом не улучшат транспортную доступность природных объектов, находящихся в удалении от населённых пунктов.

Таким образом, перспективное развития региональной транспортной системы Республики Башкортостан может способствовать существенному увеличению притока туристов в слабоосвоенные и труднодоступные части региона, что особенно важно для развития туризма на основе пока еще недостаточно освоенного природного потенциала этих уникальных территорий.

БЛАГОДАРНОСТИ

Работа выполнена в рамках НИР «Создание условий для эффективного и устойчивого развития территории Республики Башкортостан посредством разработки республиканских нормативов градостроительного проектирования и подготовки с их использованием Схемы территориального планирования Республики Башкортостан с учетом развития агломераций».

Работа выполнена в рамках государственного задания Института географии РАН «Социально-экономическое пространство России в условиях глобальных трансформаций: внутренние и внешние вызовы», FMWS-2024–0008.

Список литературы

1. Потапов И.А. Методические подходы к анализу транспортно-географического положения рекреационных объектов (на примере Архангельской области) // Сервис в России и за рубежом. 2016. Т. 10. № 4(65). С. 43–55.
2. Семина И.А. Подвижность населения как транспортно-географическая проблема // Успехи современного естествознания. 2019. № 8. С. 73–78.
3. Волгин А.В., Шильнов А.А., Андреев К.В. Особенности социально-экономического развития субъектов Российской Федерации в составе Приволжского федерального округа // География в школе. 2021. № 7. С. 12–20.
4. Волкова И.Н., Крылов П.М., Семина И.А., Фоломейкина Л.Н. Проблемы территориального планирования городских агломераций (на примере Республики Башкортостан) // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия Науки о Земле. 2024. Т. 24, № 2. С. 84–91.
5. Гайнанов Д.А., Атаева А.Г. Сбалансированное пространственное развитие Республики Башкортостан: проблемы и перспективы // Вестник УГНТУ. Наука, образование, экономика. Серия: Экономика. 2019. № 1(27). С. 7–15
6. Крылов П.М. Концепция выделения Владивостокской агломерации с позиций регионального развития и территориального планирования // Вопросы географии. 2016. №141. С. 619–634.
7. Сафиуллин М.Р. Социально-экономическая роль Уфимской агломерации Республики Башкортостан: проблемы и тренды // Вестник Академии наук Республики Башкортостан. 2022. Т. 43. № 2(106). С. 11–21.
8. Дегтярев И.Н., Кузнецова А.Р., Сафиуллин М.Р. Эколого-экономические проблемы развития агломераций Башкирии / А. Н. Дегтярев, // Успехи современного естествознания. 2020. №12. С. 68–73.
9. Мамлеева Э.Р., Сазыкина М.Ю., Трофимова Н.В. Перспективы социального развития Южно-Башкортостанской агломерации // Уфимский гуманитарный научный форум. 2020. № 1(1). С. 32–45.
10. Сафиуллин М.Р. Территориальные особенности социодемографического развития Уфимской агломерации // Успехи современного естествознания. 2020. № 9. С. 88–93.
11. Васильева А.Е. Территориальная организация рекреационного хозяйства БашБашкирии: специальность 25.00.24 «Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география»: диссертация на соискание ученой степени кандидата географических наук / Васильева Анна Евгеньевна. Пермь, 2007. 210 с.
12. Зырянова М.А. Проблемы развития системы транспорта в Республике Башкортостан в современных условиях // Экономика и управление в XXI веке: тенденции развития. 2014. № 15. С. 178–184.
13. Цветков А.Ю. Транспортно-инфраструктурные основы стратегии развития туризма в Архангельской области // Арктика и Север. 2020. № 38. С. 44–55.
14. Сафиуллин М.Р. Придорожный сервис региона как условие развития внутреннего туризма (на примере Республики Башкортостан) //Геополитика и экогеодинамика регионов. 2021. Том 7 (17). Вып. 1. С. 170–174.

**PERSPECTIVES OF TRANSFORMATION OF THE REGIONAL TRANSPORT
SYSTEM OF THE REPUBLIC OF BASHKORTOSTAN IN THE CONCEPT OF
THE REGIONAL TERRITORIAL PLANNING SCHEME TAKING INTO
ACCOUNT TOURISM DEVELOPMENT**

Volkova I. N.¹, Krylov P. M.²

¹Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation

²State University of Education, Mytishchi; JSC «Giprogor», Moscow, Russian Federation

E-mail: ¹volin511@yandex.ru, ²pmkrylov@yandex.ru

Balanced development of spatial organisation of the territory is one of the key priorities of the regional policy of the Republic of Bashkortostan. One of the main elements of the spatial-territorial organisation of the Republic is the settlement system, including its planning elements and transport infrastructure. The analysis of the transformation of population settlement revealed its evolution from linear and focal, concentrated mainly along the main natural axis - the Belaya River, to group systems of settlements. The urban and rural network of settlements formed the settlement system. To improve transport connectivity, it is envisaged to complete the formation of the transport network of an industrially developed region with a large area and significant internal heterogeneity in terms of the quality of socio-economic development.

Thus, it is proposed to create motorway bypasses of the largest cities (Ufa, Salavat, Oktyabrsky, Agidel, Neftekamsk, Ishimbay), "straightening" of the main public motorways of the Republic of Bashkortostan (creation of conditions for motor transport movement at a speed of not less than 100 km/h) both on federal and regional and inter-municipal motorways (Ufa-Salavat, Ufa-Oktyabrsky, Ufa-Neftekamsk (Agidel), etc.). It is proposed to complete the radial-ring territorial structure of the regional transport system of RB.

For the purpose of ensuring stable functioning of railway transport, it is envisaged to create a network of public roads (including upgrading the technical category of existing roads) along the main sections of public railways - the creation of transport polymagistral. First of all, these are the sections Ufa → Sterlitamak — border with the Orenburg Oblast; Oktyabrsky — Ufa — border with the Chelyabinsk Oblast; Ufa — Magnitogorsk; the section along the Moscow — Ekaterinburg High-Speed Railway with a branch to Ufa.

Measures to improve the quality of the road surface and increase road safety are based on the recommendations of the Ministry of Transport of the Russian Federation and on the recommendations of design, scientific and consulting organisations. They include, in particular, the creation of noise shields, elimination of single-level intersections of road sections (including with railways), allocation of territories for further development of roadside services (including car parks, campsites, retail and service infrastructure).

The main task of creating a prospective transport framework is a stable radial-ring territorial structure. In case of decommissioning of some parts of the road (first of all) and railway network, this will provide access to the settlements of the Republic with minimal time losses. It is proposed to strengthen transport links with the south-eastern part of the

Republic (Birsk and neighbouring districts), as well as to strengthen links with the north-western part of the Republic through major reconstruction of roads and construction of new sections of railways (Blagoveshchensk — Birsk — Neftekamsk. However, as of April 2024, this project is not included in the STP of transport of federal significance.

Thus, the prospective development of the regional transport system of the Republic of Bashkortostan can contribute to a significant increase in the inflow of tourists to the slobode-developed and hard-to-reach parts of the region.

Keywords: transport system of Bashkortostan, tourism in Bashkortostan, transport accessibility, agglomerations of Bashkortostan, Scheme of territorial planning.

References

1. Potapov I.A. Metodicheskie podhody k analizu transportno-geograficheskogo polozheniya rekreacionnykh ob'ektov (na primere Arhangel'skoj oblasti) // Servis v Rossii i za rubezhom. 2016. T. 10. № 4(65). p. 43–55. (in Russian).
2. Semina I.A. Podvizhnost' naseleniya kak transportno-geograficheskaya problema // Uspekhi sovremennogo estestvoznaniya. 2019. № 8. p. 73–78. (in Russian).
3. Volgin A.V., Shil'nov A.A., Andreev K.V. Osobennosti social'no-ekonomicheskogo razvitiya sub'ektov Rossijskoj Federacii v sostave Privolzhskogo federal'nogo okruga // Geografiya v shkole. 2021. № 7. p. 12–20. (in Russian).
4. Volkova I.N., Krylov P.M., Semina I.A., Folomejkina L.N. Problemy territorial'nogo planirovaniya gorodskih aglomeracij (na primere Respubliki Bashkortostan) // Izvestiya Saratovskogo universiteta. Novaya seriya. Seriya Nauki o Zemle. 2024. T. 24, № 2. p. 84–91. (in Russian).
5. Gajnanov D.A., Ataeva A.G. Sbalansirovannoe prostranstvennoe razvitie Respubliki Bashkortostan: problemy i perspektivy // Vestnik UGNTU. Nauka, obrazovanie, ekonomika. Seriya: Ekonomika. 2019. № 1(27). p. 7–15. (in Russian).
6. Krylov P.M. Koncepciya vydeleniya Vladivostokskoj aglomeracii s pozicij regional'nogo razvitiya i territorial'nogo planirovaniya // Voprosy geografii. 2016. №141. p. 619–634. (in Russian).
7. Safiullin M.R. Social'no-ekonomicheskaya rol' Ufimskoj aglomeracii Respubliki Bashkortostan: problemy i trendy // Vestnik Akademii nauk Respubliki Bashkortostan. 2022. T. 43. № 2(106). p. 11–21. (in Russian).
8. Degtyarev A.N., Kuznecova A.R., Safiullin M.R. Ekologo-ekonomicheskie problemy razvitiya aglomeracij Bashkirii // Uspekhi sovremennogo estestvoznaniya. 2020. №12. p. 68–73. (in Russian).
9. Mamleeva E.R., Sazykina M.Yu., Trofimova N.V. Perspektivy social'nogo razvitiya Yuzhno-Bashkortostanskoj aglomeracii // Ufimskij gumanitarnyj nauchnyj forum. 2020. № 1(1). p. 32–45. (in Russian).
10. Safiullin M.R. Territorial'nye osobennosti sociodemograficheskogo razvitiya Ufimskoj aglomeracii // Uspekhi sovremennogo estestvoznaniya. 2020. № 9. p. 88–93. (in Russian).
11. Vasil'eva A.E. Territorial'naya organizaciya rekreacionnogo hozyajstva BashBashkirii: cpecial'nost' 25.00.24 «Ekonomicheskaya, social'naya, politicheskaya i rekreacionnaya geografiya»: dissertaciya na soiskanie uchenoj stepeni kandidata geograficheskikh nauk / Vasil'eva Anna Evgen'evna. Perm', 2007. 210 p. (in Russian).
12. Zyryanova M.A. Problemy razvitiya sistemy transporta v Respublike Bashkortostan v sovremennykh usloviyah // Ekonomika i upravlenie v XXI veke: tendencii razvitiya. 2014. № 15. p. 178–184. (in Russian).
13. Cvetkov A.Yu. Transportno-infrastrukturnye osnovy strategii razvitiya turizma v Arhangel'skoj oblasti // Arktika i Sever. 2020. №38. p. 44–55. (in Russian).
14. Safiullin M.R. Pridorozhnyj servis regiona kak uslovie razvitiya vnutrennego turizma (na primere Respubliki Bashkortostan) // Geopolitika i ekogeodinamika regionov. 2021. Tom 7 (17). Vyp. 1. p. 170–174. (in Russian).

Поступила в редакцию 11.05.2024 г.