

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ АРХИТЕКТУРЫ, РЕСТАВРАЦИЯ И РЕКОНСТРУКЦИЯ ИСТОРИКО-АРХИТЕКТУРНОГО НАСЛЕДИЯ

УДК 711.424:656 (470.43-25)

Е. А. АХМЕДОВА, академик РААСН, д-р архитектуры, проф., зав. кафедрой градостроительства; **А. Н. ТЕРЯГОВА**, канд. архитектуры, доц., проф. кафедры градостроительства

ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ТРАНЗИТОВ САМАРСКО-ТОЛЬЯТТИНСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ

ФГБОУ ВО «Самарский государственный технический университет»
Россия, 443100, г. Самара, ул. Молодогвардейская, д. 244, Тел.: (846) 339-14-05;
факс: (846) 278-44-00; эл. почта: dir_inst_arch@bk.ru, ter_a_n@list.ru

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, градостроительный каркас Большой Самары, экономическая безопасность, инфраструктурные проекты, Самарско-Тольяттинская агломерация.

Приводится анализ территориально-пространственных, экономгеографических и демографических предпосылок развития транспортных транзитов в Среднем Поволжье. Излагаются историко-теоретические основания для формирования меридиональной оси транспортного коридора по территории Самарской области с формированием логистического узла. Анализ в работе построен от общего к частному и охватывает основные уровни: государственный, региональный (Среднее Поволжье), областной, муниципальный, локальный.

Современные глобальные экономические и социально-политические трансформации повлекли за собой необходимость в поиске новых путей глобальных и межрегиональных транспортных коридоров, способных обеспечить меняющиеся логистические потоки на территории нашей страны. Такая необходимость была отмечена Президентом в Послании Федеральному собранию [1].

Цель данного исследования – изучить актуальные изменения в системе межрегиональных транспортных транзитов на территории Самарской области в контексте формирования новых функционально-пространственных связей, развития неоиндустриализации и ответа на глобальные вызовы современности.

Ориентированность основных глобальных транспортных транзитов России в широтном направлении на протяжении длительного времени их существования являлась неоспоримым преимуществом страны, подтверждая ее доминирующую роль в плане осуществления глобальных связей между Востоком и Западом. История Великого шелкового пути из Китая в Средиземноморье в эллинистические страны Азии началась во II веке до н. э., не затрагивая территории будущего Российского государства.

Трансформация трассировок Великого шелкового пути в разное время зависела от изменений в геополитических процессах. После достижения договоренности между Китаем, Монголией, Россией, Белоруссией, Польшей и Германией в 2008 году было оптимизировано грузовое сообщение Пекин – Гамбург. Реализация этого соглашения позволила значительно сократить транзит по времени, что, несомненно, подтвердило неэффективность предлагаемых в



разное время проектов транспортных коридоров в обход России. К таким проектам можно отнести программу МТК Европа – Кавказ – Азия (TRASECA), разработанную при поддержке американского правительства. Это сухопутный маршрут через пролив Босфор, южнее Каспийского моря, минуя территорию России. Такое решение не способствует реализации экономических и стратегических интересов России [2].

И, как следствие данной сдерживающей стратегии, последние политические вызовы подтверждают необходимость создания меридиональных коридоров, связывающих широтные транзиты в интересах Российской Федерации. Современность и будущее видение нового мира – за этой стратегией. На необходимость ее реализации указывали многие ученые в своих исследованиях и научных разработках.

Наиболее полно идея развития меридиональных транспортных транзитов отражена в концепции «Новый элемент расселения Сибстрим». Авторы проекта: И. Г. Лежава, М. В. Шубенков, М. Д. Хазанов, Р. Мулагильдин; при участии Л. Молдавской, Д. Размахнина, социолога Г. Дюментона, эколога М. Плец, энергетика Э. Сарнацкого.

«Сибстрим» был разработан как продолжение концептуального футуристического направления в градостроительстве (НЭР), оказавшего огромное влияние на развитие современной российской градостроительной науки.

Концепция «Сибстрим» включает поперечные связи между Транссибирской магистралью и Северным морским путем. В случае, если эти связи получат свое развитие до Турции, Ирана, Афганистана, Китая и далее до портов Индийского океана и Аравийского полуострова, Россия подключится к глобальным транзитам планетарного значения [3]. Формирование «коммуникационного скелета страны» – это решение проблемы распределения ресурсов и более равномерного расселения по территории РФ. Это позволит создать новые полюса притяжения и экономической активности.

Главным судоходным коридором, контролируемым Россией, несомненно, в настоящее время является Северный морской путь. Арктика – особая зона безопасности нашей страны. Арктическая зона материковой части территории России это крупнейшая в мире по протяженности береговая линия с прибрежно-портовой инфраструктурой. Этот транспортный коридор в настоящее время имеет огромное значение. Путь имеет выраженное широтное направление и фактически связан с регионами страны и Транссибом меридиональными связями только на европейской части территории [4].

По данным Росморречфлот, за 2022 год экспорт через морские порты страны вырос на 1 % (до 667,6 млн тонн). Объем грузов, перевезенных российскими компаниями на судах под флагом РФ, вырос на 17 % [5]. Эта статистика подтверждает потребность обеспечения связей между северными портами и другими транспортными системами – железной дорогой и автомагистралями (рис. 1 цв. вклейки). Автодорожная сеть за последние пять лет претерпела ряд существенных трансформаций благодаря национальным проектам и федеральным программам развития, связанным с ускоренным строительством инфраструктурных систем [6].

Строительство скоростных автомагистралей, логистических терминалов, мостов и тоннелей существенно продвинуло автоперевозки как основной вид транспортировки грузов для малого и среднего бизнеса.



В глобальном мировом грузообороте российские железнодорожные магистрали – Транссиб, БАМ и Южно-Уральский ход – не утрачивают своего значения, а, напротив, получают новую нагрузку, обеспечивая трансформирующиеся внешнеполитические партнерства. Стратегия транспортного развития РФ до 2030 года [6] включает строительство участков Северного широтного хода и ряда меридиональных железнодорожных направлений, часть из которых реализуется в настоящее время (рис. 2 цв. вклейки).

Основные действующие меридиональные линии железной дороги строились в разные годы как стратегически необходимые. Но их наличие не обеспечивает связь Северного морского пути с регионами страны и странами-партнерами в полной мере. На сегодняшний день это пять основных направлений (рис. 3 цв. вклейки).

Через Приволжский федеральный округ проходят две ветки транссибирской магистрали: северная – через Пермь, Нижний Новгород и южная – через Уфу, Самару и Пензу. К меридиональным линиям, имеющим влияние в Среднем Поволжье, можно отнести Волжскую Рокаду (Казань – Ульяновск – Сызрань – Саратов – Волгоград – Новороссийск), построенную за шесть месяцев в 1942 году и имевшую важнейшее значение для обороны Сталинграда [7].

Концепция формирования мегаполиса Большая Самара включает поиск новых решений для концентрации и перераспределения межрегиональных транспортных потоков. Для этого имеется ряд существенных предпосылок [8].

1) Регион Среднего Поволжья расположен на пересечении транспортных коридоров: «Север – Юг», «Восток – Запад». Самарская область с расположенной в центре территории кольцевой Самарско-Тольяттинской агломерацией располагается на стыке пересечения этих направлений и является крупным транспортным узлом. Через округ проходят крупнейшие в стране транзитные потоки угля: из Кузбасса в северо-западные и черноморские порты [5].

2) Имеются большие возможности для транспортировки товаров (экспорта и импорта) в другие страны, логистики и перераспределения грузовых и пассажирских потоков, так как Большая Самара – пограничная область с Казахстаном, взявшим на себя большую нагрузку по связям России со странами Ближнего и Дальнего Востока.

3) В Самарской области на долю трубопроводного транспорта приходится не менее 55,2 % от всех грузоперевозок [9]. Данный вид транспортировок представлен трубопроводами большого диаметра, распределительными станциями и пунктами перераспределения продуктов на другие виды транспорта, обслуживаемые такими крупными корпорациями как Самаранефтегаз, Транснефть и др.

4) Полуостров Самарская Лука и Самара – это самая восточная точка основного русла реки Волги. По объему грузооборота товаров, отправленных речным транспортом, Самарская область занимает первое место в России [10]. За последние годы возрос объем перевозки таких грузов как строительные материалы (песок, щебень), нефть и нефтепродукты, металл, зерно, минеральные и химические удобрения. Растет потребность в транспортировке грузов в контейнерах. Южнее Самары Волга становится той меридиональной транспортной артерией, которая способна перераспределить потоки грузов от Транссибирской магистрали, перспективного МТМ «Европа – Западный Китай»,

**К СТАТЬЕ Е. А. АХМЕДОВОЙ, А. Н. ТЕРЯГОВОЙ
«ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ ТРАНЗИТОВ САМАРСКО-ТОЛЬЯТТИНСКОЙ
АГЛОМЕРАЦИИ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ
СИСТЕМЕ»**

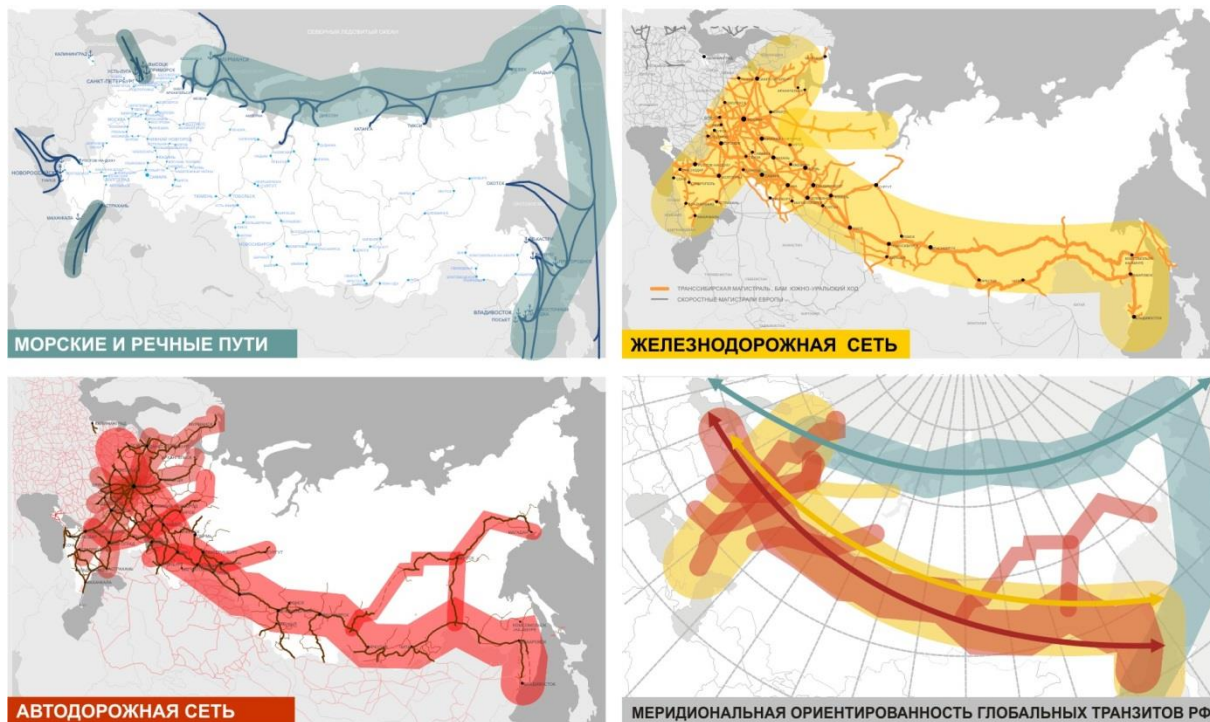


Рис. 1. Глобальные транспортные транзиты на территории Российской Федерации [6]



Рис. 2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [6]



Рис. 3. Основные действующие меридиональные линии железной дороги

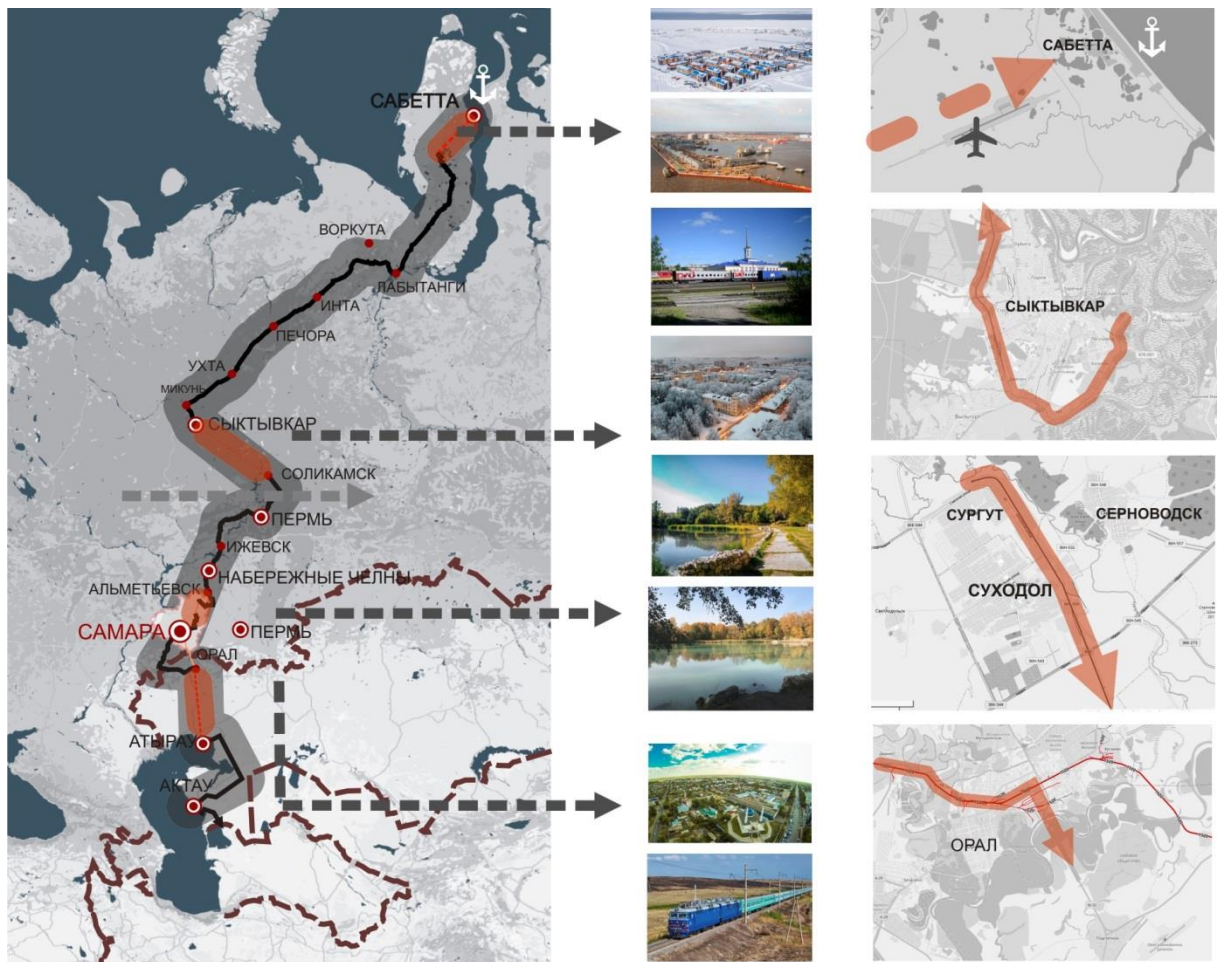


Рис. 4. Концепция меридионального железнодорожного транзита



строящихся скоростных автомагистралей в сторону стран «Каспийской пятерки», а также Черного моря (через Волго-Донской канал) [13].

В совокупности эти факторы указывают на необходимость создания меридионального осевого направления – железнодорожного транзитного коридора, одной из ключевых точек которого станет Самара. Данная работа включает анализ возможной трассировки данного предлагаемого маршрута, базирующегося на существующей инфраструктуре РЖД и объединяющего участки железной дороги различной степени освоения [14]. Коллективом авторов представлена концепция железнодорожного маршрута, некоторые фрагменты которого в настоящее время относятся к второстепенным малоэлектрифицированным участкам без электрификации. Тем не менее на моделируемом маршруте только 15 % его протяженности не освоены и требуют нового строительства (рис. 4 цв. вклейки).

Рассмотрим ключевые узлы данного маршрута, имея точкой отсчета Самару сначала в северном, затем в южном направлении (рис. 5 цв. вклейки). Севернее Самары необходимо восстановление отрезка пути в направлении Набережных Челнов в районе Сургута (Самарской области) и Суходола. В этом месте имеется тупиковая ветвь железной дороги от станции Кротовка, не используемая в настоящее время. Расстояние от этой точки до Ульяновского хода Транссиба незначительное, создание данного участка позволит максимально коротким образом соединиться с Альметьевском, расположенным севернее, и далее с Набережными Челнами, Ижевском, Пермью и Соликамском.

На участке от Соликамска до Сыктывкара не имеется в настоящее время железнодорожного сообщения, перспективы развития регионов; приобретаемые при условии реализации концепции, несомненно, положительны. Дальнейшая трассировка моделируемого маршрута совпадает с планами по реализации проекта «Северный широтный ход» и соединяет пункты: Ухта – Печора – Инта – Лабытанги – Воркута, заканчиваясь в важном портовом центре Северного морского пути – Сабетте.

Южнее Самары необходимо создание меридиональной ветви для соединения с Каспийским морем как железнодорожной альтернативы речным грузоперевозкам. Реализация строительства данного участка возможна, как представляется, только в партнерстве с Казахстаном, так как отрезок расстоянием в 512 км между городами Орал и Атырау находится на его территории. Казахстан заинтересован в перераспределении потоков железнодорожного транспорта, поскольку Трансказахстанская железная дорога в настоящее время перегружена, а глобальные транзиты, влияющие на экономику страны, только увеличивают объем грузоперевозок. Железнодорожное сообщение вдоль восточного побережья от Атырау до Акту и далее уже за пределы Казахстана было налажено еще в Советском Союзе. В настоящее время имеются перспективы строительства железной дороги до города Актау со стороны Китая. Тем самым правительство Китая стремится сократить количество транспортировки грузов через Азербайджан [12].

Перспективы, открывающиеся для России в случае реализации концепции данного меридионального межрегионального железнодорожного маршрута, в этой связи весьма понятны [14]. Для Самарского региона также открывается ряд существенных возможностей для дальнейшего экономического развития, особое перспективное значение приобретает территория вдоль участка южной ветки Транссиба на отрезке Кротовка – Кинель.



Выводы:

1. Для дальнейшего экономического роста страны и трансформации логистических потоков в условиях меняющейся внешней политики необходимо использовать уникальное природное и географическое положение Самарской области и систему имеющихся и перспективных межрегиональных транспортных транзитов, проходящих по ее территории.

2. Развитие транспортной системы и консолидация потоков грузоперевозок на территории Самарской области влечет за собой необходимость по созданию транспортно-логистических центров, что в дальнейшем может изменить вектор развития Самарско-Тольяттинской агломерации.

3. Реализация модели меридионального железнодорожного коридора между Северным морским путем и Каспийским морем позволит обеспечить транзиты между Китаем и Европой, а также соединить между собой глобальные широтные транзиты, что в дальнейшем приведет к более равномерному распределению ресурсов и населения по территории России [15].

4. Концепция выстраивания меридионального железнодорожного хода на левом берегу реки Волги в Заволжье может иметь как социально-экономическое, народно-хозяйственное, так и стратегическое значение в реальных условиях.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию от 21.02.2023. – URL: [https:// www.consultant.ru /document/cons_doc_LAW_440178/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_440178/) (дата обращения: 17.08.2023). – Текст : электронный.

2. Стратегия Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию международного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2016-2026 гг. – URL: http://www.traseca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/Appendix_3_Strategy_Master_plan_TRASECA_rus.pdf (дата обращения: 17.08.2023). – Текст : электронный.

3. Лежава, И. Сибстрим / И. Лежава. – Текст : электронный // Проект Байкал. – 2016. – Том 13, № 47–48. – С. 92-103. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?edn=zcqfzl&ysclid=lowuwc6945319824464>. – EDN ZCQFZL.

4. Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года : указ Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. N 164. – URL: [https:// www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526/](https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526/) (дата обращения: 17.08.2023). – Текст : электронный.

5. Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот). – URL: https://morflot.gov.ru/novosti/otrasl_v_tsifrah/ (дата обращения: 20.08.2023). – Текст : электронный.

6. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009/> (дата обращения: 18.08.2023). – Текст : электронный.

7. Юферев, С. Волжская рокада. Железнодорожный подвиг под Сталинградом / С. Юферев. – Текст : электронный // Военное обозрение. – URL: <https://topwar.ru/168781-volzhskaja-rokada-zheleznodorozhnyj-podvig-pod-stalingradom.html> (дата обращения: 18.08.2023).

8. Гудь, И. Д. Предпосылки градостроительного развития Большой Самары в системе международных транспортных коридоров / И. Д. Гудь, Е. А. Ахмедова. – Текст : непосредственный // Приволжский научный журнал / Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет. – Нижний Новгород, 2020. – № 3 (55). – С. 133–139. – EDN HVJLNN.



9. Самарская область в фактах и цифрах. – URL: <https://razvitie63.ru/investors/facts/> (дата обращения: 18.08.2023). – Текст : электронный.

10. Ахмедова, Е. А. Планирование повышения пространственной связанности территорий в крупных агломерациях (на примере Самарско-Тольяттинской агломерации) / Е. А. Ахмедова. – Текст : непосредственный // Фундаментальные, поисковые и прикладные исследования РААСН по научному обеспечению развития архитектуры, градостроительства и строительной отрасли Российской Федерации в 2021 году : сборник научных трудов РААСН / Российская академия архитектуры и строительных наук (РААСН). – Москва : АСВ, 2022. – Том 1. – С. 168-176. – EDN KYMYRT.

11. Судоходная компания «Волжское пароходство». – URL: <https://www.volgaflot.com/press-center/news/> (дата обращения: 18.08.2023). – Текст : электронный.

12. Железная дорога может соединить Актау и Китай. – URL: <https://tumba.kz/zhizn-regiona/11-zhizn-regiona/33965.html> (дата обращения: 18.08.2023). – Текст : электронный.

13. Малоян, Г. А. Агломерация – градостроительные проблемы : монография / Г. А. Малоян. – Москва : АСВ, 2010. – 115 с. – Текст : непосредственный.

14. Шубенков, М. В. Россия линейная / М. В. Шубенков, И. Г. Лежава. – Текст : непосредственный // Градостроительство. – 2012. – № 2. – С. 125.

15. Хуснуллин, М. Ш. Стратегия «Агрессивное развитие инфраструктуры». – URL: http://ancb.ru/files/ck/1618305869_Husnullin_i_Plan_Mishustina.pdf (дата обращения: 18.08.2023). – Текст : электронный.

AKHMEDOVA Elena Aleksandrovna, academician of the RAACS, doctor of architecture, professor, holder of the chair of urban planning; TERYAGOVA Aleksandra Nikolaevna candidate of architecture, associate professor, professor of the chair of urban planning

PREREQUISITES FOR THE DEVELOPMENT OF INTERREGIONAL TRANSPORT TRANSITS OF THE SAMARA–TOGLIATTI AGGLOMERATION IN THE INTERNATIONAL TRANSPORT SYSTEM

Samara State Technical University

244, Molodogvardeyskaya St., Samara, 443100, Russia. Tel.: +7 (846) 339-14-05; fax: +7 (846) 278-44-00; e-mail: dir_inst_arch@bk.ru, ter_a_n@list.ru

Key words: international transport corridors, urban development framework of Greater Samara, economic security, infrastructure projects, Samara-Togliatti agglomeration.

The article provides an analysis of the spatial, economic, geographical and demographic prerequisites for the development of transport transit in the Middle Volga region. The historical and theoretical grounds for the formation of the meridional axis of the transport corridor on the territory of the Samara region with the formation of a logistics hub are presented. The analysis in the work is built from general to specific and covers the main levels: state, regional (Middle Volga region), regional, municipal, local.

REFERENCES

1. Poslanie Prezidenta RF Federalnomu Sobraniyu ot 21.02.2023 [Address of the President of the Russian Federation to the Federal Assembly of 21.02.2023. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_440178/ (data obrascheniya: 17.08.2023).

2. Strategiya Mezhpriavitelstvennoy Komissii TRASEKA po razvitiyu mezhduna-rodного koridora Evropa-Kavkaz-Aziya na 2016-2026 gg. [Strategy of the Intergovernmental Commission



TRACECA for the development of the international corridor Europe-Caucasus-Asia for 2016-2026]. – URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/Appendix_3_Strategy_Master_plan_TRACECA_rus.pdf (data obrascheniya: 17.08.2023).

3. Lezhava I. Sibstrim / Proekt Baikal [Baikal Project]. – 2016. – Vol. 13, № 47–48. – P. 92-103. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?edn=zcqfzl&ysclid=lowuwc6945319824464>. – EDN ZCQFZL.

4. Ob Osnovakh gosudarstvennoy politiki Rossiyskoy Federatsii v Arktike na period do 2035 goda [On the Fundamentals of State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the period until 2035] : ukaz Prezidenta RF ot 5 marta 2020 g. N 164. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526/> (data obrascheniya: 17.08.2023).

5. Federalnoe agentstvo morskogo i rechnogo transporta (Rosmorrechflot). – URL: https://morflot.gov.ru/novosti/otrasl_v_tsifrah/ (data obrascheniya: 20.08.2023).

6. Transportnaya strategiya Rossiyskoy Federatsii na period do 2030 goda [Transport strategy of the Russian Federation for the period until 2030]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009/> (data obrascheniya: 18.08.2023).

7. Yuferev S. Volzhskaya rokada. Zheleznodorozhny podvig pod Stalingradom [Volzhskaya rockade. Railway feat at Stalingrad]. // Voенное обозрение. – URL: <https://topwar.ru/168781-volzhskaya-rokada-zheleznodorozhnyj-podvig-pod-stalingradom.html> (data obrascheniya: 18.08.2023).

8. Gud, I. D., Akhmedova E. A. Predposylki gradostroitel'nogo razvitiya Bolshoy Samary v sisteme mezhdunarodnykh transportnykh koridorov [Prerequisites of urban planning development of Greater Samara in the system of International transport routes].

Privolzhskiy nauchny zhurnal [Privolzhsky Scientific Journal / Nizhegorod. gos. arkhitektur.-stroit. un-t. – Nizhny Novgorod, 2020. – № 3(55). – P. 133–139. – EDN HVJLNN.

9. Samarskaya oblast v faktakh i tsifrakh [Samara region in facts and figures]. – URL: <https://razvitie63.ru/investors/facts/> (data obrascheniya: 18.08.2023).

10. Akhmedova E. A. Planirovanie povysheniya prostranstvennoy svyazannosti territoriy v krupnykh aglomeratsiyakh (na primere Samarsko-Tolyattinskoy aglomeratsii) [Planning to increase the spatial connectivity of territories in large agglomerations (using the example of the Samara-Togliatti agglomeration)] / Fundamentalnye, poiskovye i prikladnye issledovaniya RAASN po nauchnomu obespecheniyu razvitiya arkhitektury, gradostroitelstva i stroitelnoy otrasli Rossiyskoy Federatsii v 2021 godu [Fundamental, search and applied studies of the RAACS on the scientific support of the development of architecture, urban planning and the construction industry of the Russian Federation in 2021] : sbornik nauchnykh trudov RAASN / Rossiyskaya akademiya arkhitektury i stroitelnykh nauk (RAASN). – Moscow : ASV, 2022. Vol. 1. – P. 168–176. – EDN KYMYRT.

11. Sudokhodnaya kompaniya «Volzhskoe parokhodstvo» [Volga Shipping Company]. – URL: <https://www.volgafлот.com/press-center/news/> (data obrascheniya: 18.08.2023).

12. Zheleznaya doroga mozhet soedinit Aktau i Kitay [The railway can connect Aktau and China]. – URL: <https://tumba.kz/zhizn-regiona/11-zhizn-regiona/33965.html> (data obrascheniya: 18.08.2023).

13. Maloyan G. A. Aglomeratsiya – gradostroitelnye problemy [Agglomeration - urban planning problems] : monografiya. – Moscow : ASV, 2010. – 115 p.

14. Shubenkov M. V., Lezhava I. G. Rossiya lineynaya [Linear Russia] // Gradostroitelstvo [Urban planning]. – 2012. – № 2. – P. 125.

15. Khusnullin M. Sh. Strategiya «Agressivnoe razvitie infrastruktury» [Strategy "Aggressive development of infrastructure"]. – URL: http://ancb.ru/files/ck/1618305869_Husnullin_i_Plan_Mishustina.pdf (data obrascheniya: 18.08.2023).

© Е. А. Ахмедова, А. Н. Терягова, 2023

Получено: 13.10.2023 г.