

Academia. Архитектура и строительство, № 1, стр. 82–95.  
Academia. Architecture and Construction, no. 1, pp. 82–95.

Исследования и теория  
Научная статья  
УДК 711.5  
DOI: 10.22337/2077-9038-2026-1-82-95

## Генеральный план как инструмент решения градостроительных задач инновационного развития столицы Кыргызской Республики города Бишкека

**Спирин Павел Павлович** (Санкт-Петербург). Кандидат географических наук, академик РААСН. Научно-исследовательский институт перспективного градостроительства (Россия, 191186, Санкт-Петербург, ул. Итальянская, 4, НИИ ПГ); Центральный научно-исследовательский и проектный институт Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации (Россия, 119331, Москва, просп. Вернадского, 29. ЦНИИП Минстроя России); Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого (Россия, 195251, Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д.29, СПбПУ). Эл. почта: pavelsp@list.ru

**Друзина Ольга Александровна** (Санкт-Петербург). Научно-исследовательский институт перспективного градостроительства (Россия, 191186, Санкт-Петербург, ул. Итальянская, 4, НИИ ПГ). Эл. почта: o.druzina@niipg.com

**Акимов Азирет Доолатбекович** (Бишкек). Бишкекское главное управление по градостроительству и архитектуре (Кыргызская Республика, 720017, г. Бишкек, ул. С. Чокморова, 185). Эл. почта: aziret.akimov@gmail.com

*Аннотация.* Настоящая статья посвящена научному обоснованию выявления и анализу причинно-следственных связей фундаментальных градостроительных проблем развития города Бишкека, выработке эффективных проектных решений их преодоления, формированию устойчивой концептуально-градостроительной модели перспективного развития в новом проекте цифрового генерального плана города. Реализация документа обеспечит создание безопасной, экономически эффективной и комфортной городской среды, усилит столичные функции Кыргызской Республики города Бишкека как делового, финансового и культурного центра Азии.

*Ключевые слова:* Генеральный план города Бишкека, агломерация, концептуально-градостроительная модель, градообразующая база, «умный город», цифровой генеральный план, инновационное развитие города, Бишкекская агломерация, полицентричная модель города, пятнадцатиминутный город

*Для цитирования.* Спирин П.П., Друзина О.А., Акимов А.Д. Генеральный план как инструмент решения градостроительных задач инновационного развития столицы Кыргызской Республики города Бишкека // Academia. Архитектура и строительство. 2026. № 1. С. 82–95. DOI: 10.22337/2077-9038-2026-1-82-95.

## The Master Plan as a Tool for Solving Urban Planning Problems of Innovative Development of Bishkek the Capital of the Kyrgyz Republic

**Spirin Pavel P.** (Saint-Petersburg). Candidate of Sciences in Geography, Academician of RAACS. Scientific Research Institute of Perspective Urban Development (4A Italianskaya St., Saint-Petersburg, 191186, Russian Federation); The Institute for Research and Design of the Ministry of Construction and Housing and Communal Services of Russia (29 Vernadskogo avenue, Moscow, 119331, Russia. TsNIIP Minstroyi of Russia); Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University (Russia, 195251, St. Petersburg, Politechnicheskaya str., 29, SPbPU). E-mail: pavelsp@list.ru

© Спирин П.П., Друзина О.А., Акимов А.Д., 2026.

**Druzina Olga A.** (Saint-Petersburg). Scientific Research Institute of Perspective Urban Development) 4A Italianskaya St., Saint-Petersburg, 191186, Russian Federation). E-mail: o.druzina@niipg.com

**Akimov Aziret D.** (Bishkek). Bishkek General Directorate for Urban Planning and Architecture (185 S. Chokmorova str., Bishkek, 720017, Kyrgyz Republic). E-mail: aziret.akimov@gmail.com

*Annotation.* This article is devoted to the scientific substantiation of the identification of cause-and-effect relationships between the emergence of fundamental urban planning problems in the development of Bishkek, the development of effective design solutions to overcome them, and the formation of a sustainable conceptual urban planning model for long-term development in the new draft digital master plan of the city. The implementation of which will ensure the creation of a safe, economically efficient and comfortable urban environment, strengthen the metropolitan functions of the Kyrgyz Republic of Bishkek as a business, financial and cultural center of Asia.

*Keywords:* Bishkek city urban plan, agglomeration, conceptual urban planning model, urban base, smart city, digital urban plan, innovative urban development, Bishkek agglomeration, polycentric city model, fifteen-minute city

*For citation.* Spirin P.P., Druzina O.A., Akimov A.D. The Master Plan as a Tool for Solving Urban Planning Problems of Innovative Development of Bishkek the Capital of the Kyrgyz Republic. In: *Academia. Architecture and Construction*, 2026, no. 1, pp. 82–95, doi: 10.22337/2077-9038-2026-1-82-95.

Определение эффективной модели устойчивого градостроительного развития города, установление в нём баланса частных (коммерческих) и публичных (общественных)

интересов между всеми участниками градостроительной деятельности является первоочередной задачей любого градостроительного документа.

<sup>1</sup> Все иллюстрации в статье, кроме особо оговоренных, взяты из презентации П.П. Спирина «Генеральный план города Бишкек 2050». Санкт-Петербург, НИИ ПГ. 2025 год.

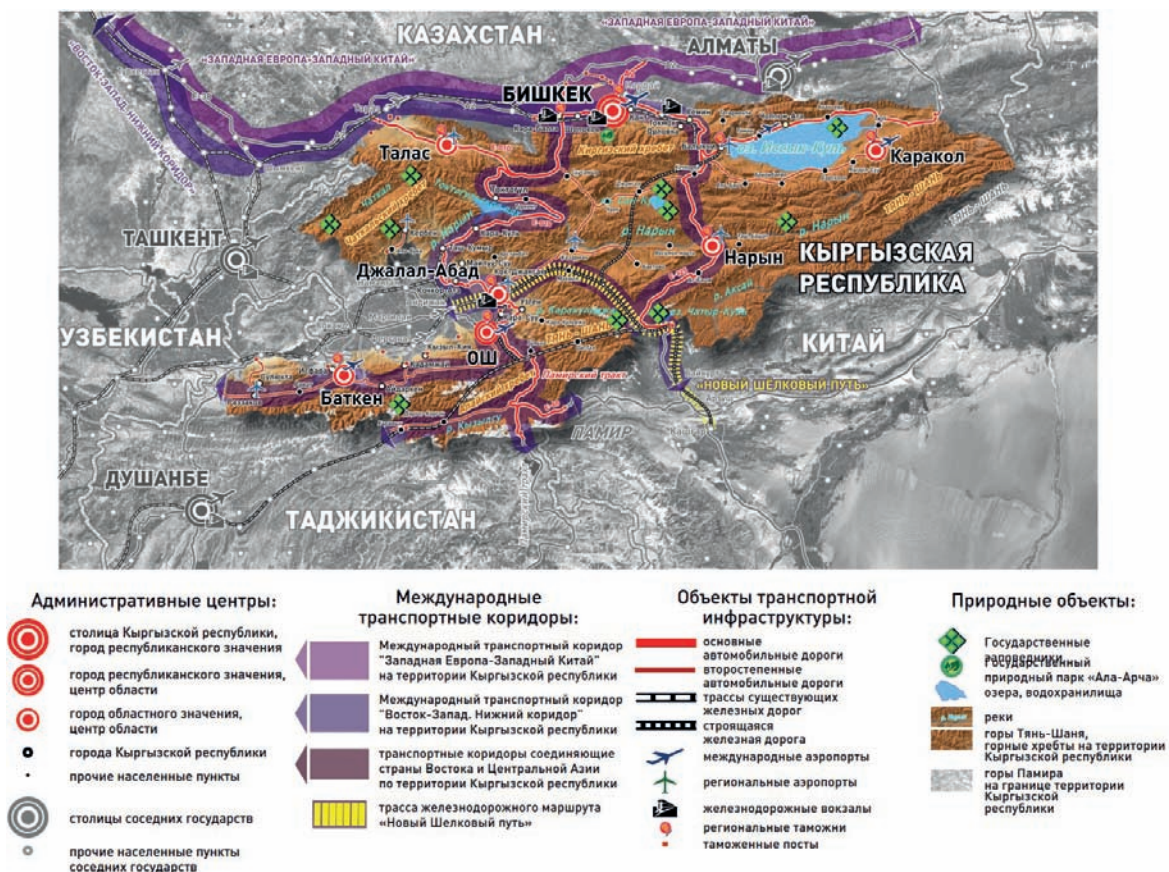


Рис. 1<sup>1</sup>. Экономико-географическое положение Кыргызской Республики

Вместе с тем градостроительный анализ динамики развития крупных городов, столичных центров в постсоветский период показывает однозначный перекоп в реализации, в основном, в части сверхплотного строительства многоквартирного жилья в интересах коммерческих структур в ущерб общественным интересам формирования комфортной городской среды. При этом градостроительная документация меняется под реализацию инвестиционно-строительных проектов конкретных застройщиков. Сложилась порочная практика, когда градостроительная документация, в том числе генеральный план города, стали рассматриваться как административный барьер или пережиток плановой экономики, который необходимо устранять, упрощать или игнорировать. Такой многолетний подход привёл к накоплению в городах серьёзных фундаментальных проблем: дисбалансу жилья и мест приложения труда, дефициту социальных объектов – детских садов, школ, поликлиник, больниц, учреждений культуры и спорта, снижению уровня обеспеченности зелёными насаждениями общего пользования (парки, скверы, бульвары) и обострению экологических проблем в городе,



Рис. 2. Структура ВРП города Бишкека в 2023 году (источник: Социально-экономическое положение города Бишкек 2019–2023. Годовая публикация / Бишкекское городское управление статистики. Бишкек. 2024)



Рис. 3. Структура занятости населения города Бишкека по основным видам экономической деятельности в 2024 году, тыс. чел. Данные предоставлены отделом стратегического развития, экономического анализа и цифровизации центрального аппарата Мэрии города Бишкека

коллапсов в функционировании инженерной и транспортной инфраструктур, многочасовым пробкам и в целом снижению уровня комфортности городской среды как для проживания, так и ведения бизнеса.

Бишкек – столица Кыргызской Республики. Географически Республика расположена в центре материка Евразия, в пределах двух горных систем: Тянь-Шаня и Памиро-Алая. Северная граница страны лежит на широте Баку, Рима и Нью-Йорка, южная – на широте Лиссабона и Вашингтона.

Значительное влияние на формирование культуры и национальной идентичности народа оказало её нахождение на Великом Шёлковом пути.

Социально-экономические связи и приоритеты Кыргызстана сформировались во время его нахождения в составе Российской Империи и СССР.

Современный Кыргызстан – динамично развивающаяся страна, обладающая уникальными природными ресурсами и благоприятным инвестиционным климатом [1; 2; 3].

На рисунке 1 представлено её экономико-географическое положение в Центральной Азии.

При сравнительно невысоком уровне урбанизации 41,7 % (33 города) [4] в столице Республики проживает 1,3 млн чел. (18 % от населения всей страны).

За последние 15 лет численность населения города Бишкека увеличилась на 462 тыс. человек (на 54 %). За счёт естественного прироста население города ежегодно увеличивается на 20-30 тыс. чел. Рост населения в 2024 году обусловлен реализацией административно-территориальной реформы, когда к городу были присоединены 15 сёл<sup>2</sup>.

Территория города имеет сейсмичность 8-9 баллов. В южной части развитие строительства ограничено зонами от Ысык-Атинского геологического разлома.

После распада СССР Бишкек накопил много фундаментальных проблем.

• Утрата производственной градообразующей базы

Бишкек как промышленный центр возник в период Великой Отечественной войны в результате эвакуации в республику порядка 70 заводов с территории Западного фронта. В процессе такой вынужденной индустриализации была заложена основа промышленного комплекса Киргизской ССР. Промышленность Бишкека, продуктивно работающая в позднесоветский период, в 1990-е годы после распада СССР претерпела значительный спад.

В 2025 году лишь 8,3 % ВРП города приходилось на промышленность (пищевая, легкая, металлообработка).

В настоящее время в основе экономики города находится торговый сектор (рис. 2, 3).

<sup>2</sup> Границы города Бишкека утверждены Законом Кыргызской Республики «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Кыргызской Республики в рамках административно-территориальной реформы» (принят Постановлением Жогорку Кенеша Кыргызской Республики от 20 июня 2024 года № 2229-VII).

При численности трудовых ресурсов 886 тыс. чел., в экономике города занято 594 тыс. чел., то есть практически 300 тыс. чел. трудоспособного населения не вовлечены в экономику, что, с одной стороны, усиливает нагрузку на работающее население, с другой стороны, представляет потенциальную рабочую силу.

*• Институциональные проблемы градостроительного развития Бишкека и сжатие градообразующей базы*

Усиление негативных тенденций состояния Бишкека во многом связано со сложившейся градостроительной политикой, которая характеризуется фрагментарностью и отсутствием системности:

– Генеральный план города Бишкека до 2025 года<sup>3</sup> не учитывал земельно-имущественные отношения и частную собственность на землю; был разработан применительно к площади Бишкека, которая в 2005 году была практически в три раза меньше современных границ (15709 га в 2005 против 41081,33 га в 2025 году). То есть 2/3 города в современных границах не имеют основного долгосрочного стратегического документа территориального планирования;

– зонирование города по Генеральному плану до 2025 года не имеет чётких параметров (все зоны смешанные), что привело к хаотичности и несистемности;

– Правила землепользования и застройки, утверждённые Постановлением Бишкекского городского кенеша от 29.06.2022 № 36 (далее – ПЗЗ), и Генеральный план имеют кардинальные расхождения;

– проекты детальной планировки (далее – ПДП) разработаны вразрез с Генеральным планом до 2025 года: согласно ПДП южной части города<sup>4</sup>, зона зелёных насаждений общего пользования (1200 га) отдана под жилую застройку; а ПДП центральной территории города<sup>5</sup> (3540 га) разработан без учёта сведений кадастра, нарушал права собственников, в связи с чем был впоследствии отменён.

Современное состояние Бишкека не соответствует проектным решениям действующего Генерального плана, который закладывал приоритетное многоэтажное жилищное строительство в основном за счёт сноса индивидуальной жилой застройки (далее – ИЖС). По факту произошло массовое строительство ИЖС в западном и восточных направлениях.

Многоэтажное строительство на снос осуществлялось точно посредством реализации проектов застроек. В 2024 году было введено 513,7 тыс. кв. м квартир<sup>6</sup>, в основном, без

<sup>3</sup> Генеральный план города Бишкека до 2025 года утверждён постановлением Правительства Кыргызской Республики от 21.11.2006 № 805.

<sup>4</sup> Постановление Бишкекского городского кенеша от 02.12.2008 № 128 «Об утверждении Проекта детальной планировки южной зоны города Бишкек».

<sup>5</sup> Постановление Бишкекского городского кенеша от 2018 года № 123 «Об утверждении Проекта детальной планировки центральной территории города Бишкека».

<sup>6</sup> Социально-экономическое положение города Бишкека 2019-2023. Годовая публикация / Бишкекское городское управление статистики. Бишкек. 2024.

строительства нормативно необходимых по Строительным нормам Кыргызской Республики СН КР 30-01:2020 «Планировка и застройка городов и населённых пунктов городского типа» социальных, инженерных и транспортных объектов.

В итоге такая массовая точечная высотная застройка приводит к перегруженности коммунальных нагрузок, социальному напряжению, транспортной усталости и ухудшению экологического состояния [5].

Следствием нерегулируемой стихийной застройки, при которой нарушается балансовое соотношение «жильё – население – градообразующая база», является формирование центростремительной структуры сжатия градообразующей базы («градостроительной удавки») [6; 7], основными признаками которой являются:

- утрата производственной градообразующей базы;
- застройка бывших производственных и коммунально-складских зон;
- массовое строительство высотного жилья вдали от мест приложения труда, на периферии города;
- концентрация мест приложения труда в центральной части города (рис. 4).

Таким образом, при росте уровня автомобилизации, недостаточном развитии общественно-деловых функций в периферийных районах, когда суточный миграционный транзит перегружает транспортные магистрали (к центру и обратно), на первый план выходят проблемы состояния транспортной инфраструктуры.

*• Перегруженность транспортной инфраструктуры*

Обследование транспортных потоков города осенью 2025 года выявило, что современная структура передвижений ориентирована преимущественно на индивидуальный транспорт (42 % опрошенных). Общественный транспорт менее популярен (его выбирают 37 % жителей).

Улично-дорожная сеть (далее УДС) Бишкека характеризуется критической перегруженностью магистральной УДС в часы пик в центральной части города.

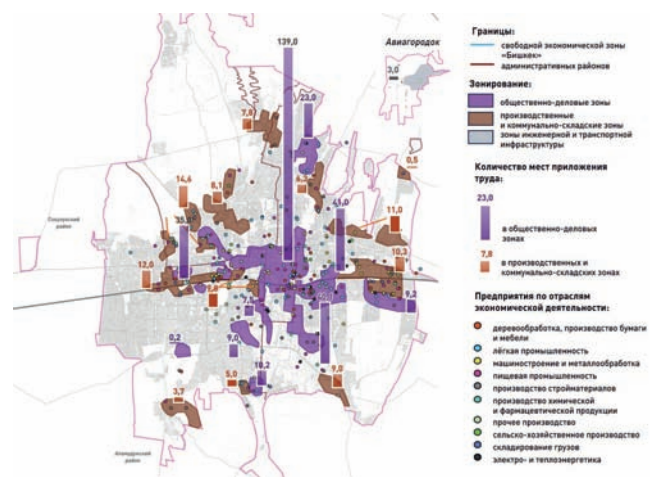


Рис. 4. Размещение мест приложения труда на территории города Бишкека по состоянию на 2025 год. Схема составлена авторами статьи на основании данных Мэрии города Бишкека

Основные проблемы функционирования транспортной инфраструктуры (рис. 5):

- несоответствие параметров УДС нормативным требованиям, в том числе наличие «узких горлышек», прерывистая полосность и т.п. Порядка 40 % УДС не соответствуют нормативам, и 85 % УДС в центре города исчерпали свою пропускную способность;
- в два раза снижена бесперебойность на связях северной и южной частей города из-за переездов в одном уровне через ж/д пути;

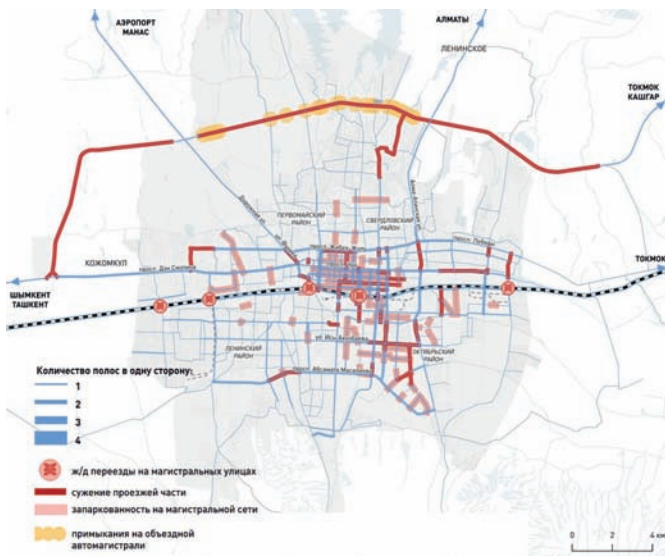


Рис. 5. Характеристика УДС города Бишкека по состоянию на 2025 год

- 77 % магистральной УДС в центре города запаркована, что снижает пропускную способность более чем в два раза;
- низкая скорость сообщения городского общественного пассажирского транспорта (далее – ГОПТ) в часы пик: 10 км/час, что в два раза ниже, чем в городах-аналогах;
- движение ГОПТ осуществляется в общем потоке с другими видами транспорта, что негативно влияет на надёжность и его предсказуемость.

• Дефицит объектов социальной инфраструктуры

При активном росте численности населения запланированные в Генеральном плане социальные объекты построены не были. В итоге к 2025 году по всем видам социальных объектов образования, здравоохранения, культуры, спорта, социального обслуживания наблюдается их дефицит:

- обеспеченность муниципальными детскими садами составляет 29 % от нормативной потребности;
- в муниципальных школах Бишкека образование осуществляется в 3-4 смены. Обеспеченность населения школами составляет 51 %;
- обеспеченность населения Бишкека больницами составляет 41 %, поликлиническими учреждениями – 39 % от норматива. Для обеспечения современного населения необходимо построить ещё 10 больниц (в среднем по 1100 коек) и 24 поликлиники (в среднем по 600 посещений в смену).

Нормативная доступность объектов образования и здравоохранения приведена на рисунках 6, 7, 8, 9.

Таким образом, накопленные за последние годы проблемы в социальной сфере связаны с невыполнением тре-

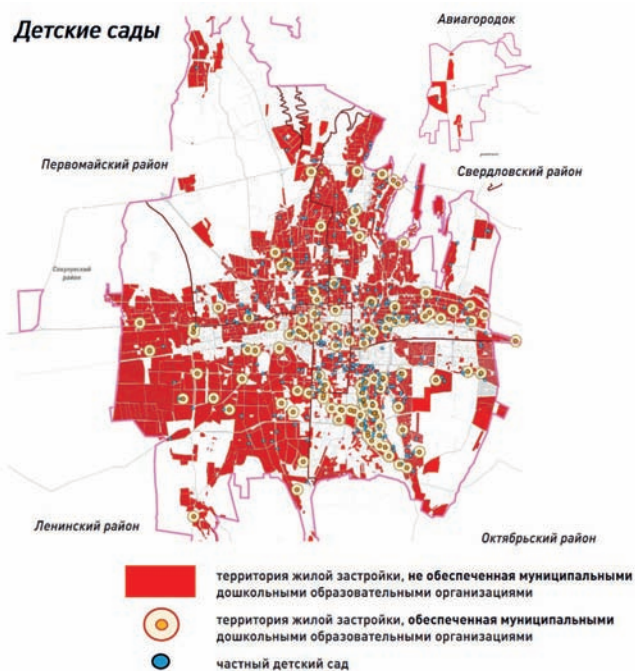


Рис. 6. Размещение объектов дошкольного образования (детские сады) на территории города Бишкека по состоянию на 2025 год

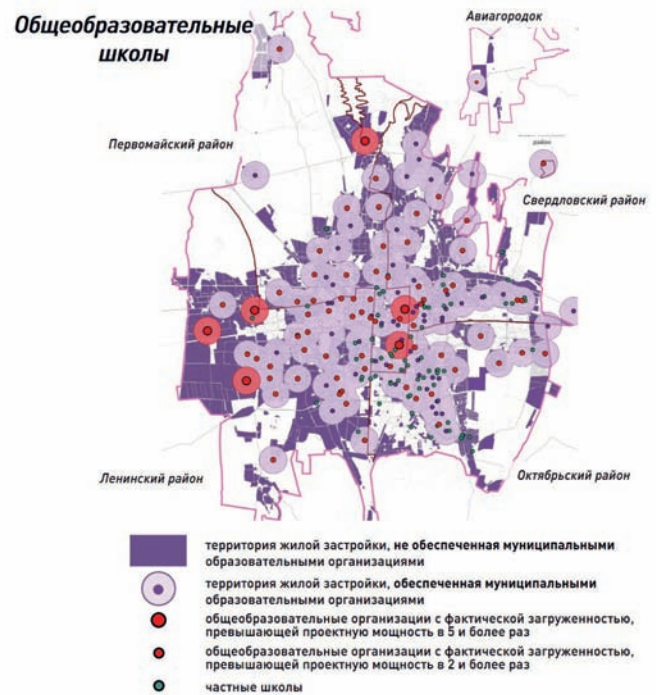


Рис. 7. Размещение объектов общего образования (общеобразовательные школы) на территории города Бишкека по состоянию на 2025 год

бований Генерального плана и правил землепользования и застройки, а также массовой точечной застройкой, не соответствующей СН КР 30-01:2020 в части объектов социальной инфраструктуры.

**Больницы.  
Скорая помощь**

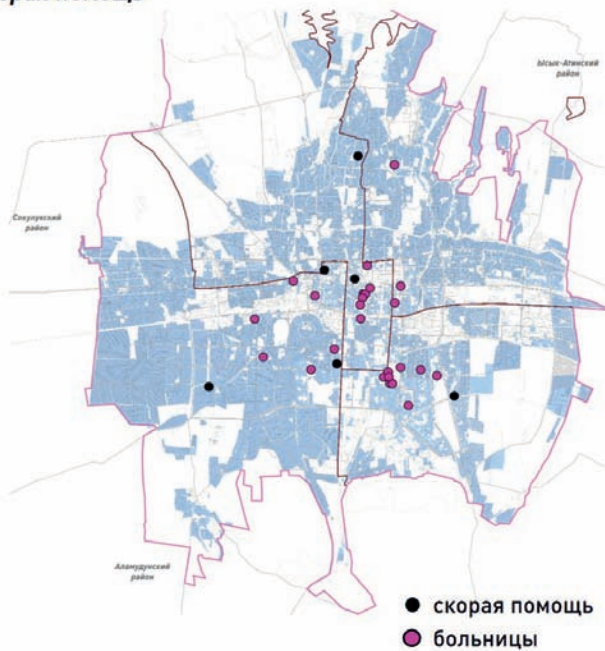


Рис. 8. Размещение больницы, станций скорой помощи на территории города Бишкека по состоянию на 2025 год

**Поликлинические учреждения**

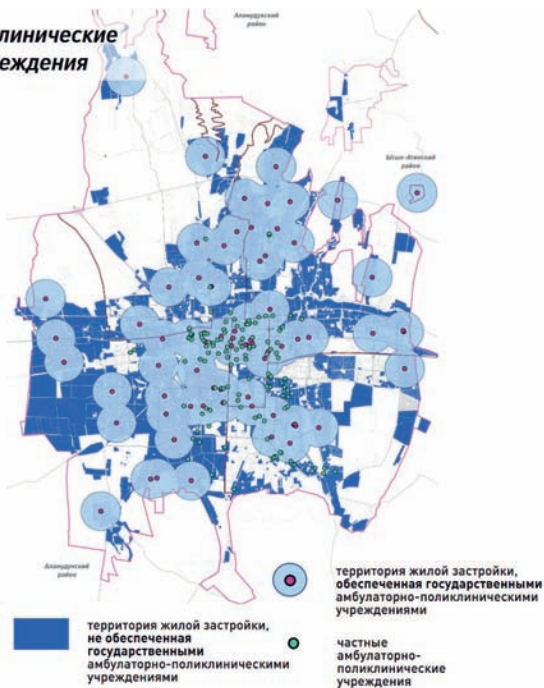


Рис. 9. Размещение амбулаторно-поликлинических учреждений на территории города Бишкека по состоянию на 2025 год

• Утрата природно-экологического каркаса города и экологические проблемы

В советское время Бишкек являлся одним из самых зелёных городов на территории СССР. Озеленение вдоль городских улиц, для полива которых была проложена система арыков и каналов, приносящая воду с гор, обеспечивало формирование благоприятного микроклимата, предотвращало скопление вредных газов и смога в «естественной котловине» города.

По состоянию на 2025 год общая площадь озеленённых территорий общего пользования (парков, скверов, бульваров) составляла 433,37 га или 4,5 кв. м на человека, при нормативе 16 кв. м согласно СН КР 30-01:2020. Недостаточная площадь и распределённое расположение парков негативно влияют на экологическую ситуацию (особенно качество воздуха) и качество жизни и здоровья горожан. Ежегодно, приоритетно – в зимний период, в городе регистрируются концентрации пыли, превышающие ПДК в 3-5 раз.

Таким образом, накопленные системные и инфраструктурные проблемы приводят к социальной напряжённости, ухудшают инвестиционную привлекательность территории, отрицательным образом сказываются на облике Бишкека как представительском центре – столице Кыргызской Республики. При бездействии в решении накопленных проблем, данные негативные явления в перспективе способны привести к сдерживанию интенсивного экономического роста, энергетическому и транспортному коллапсу, то есть формированию кризисной ситуации во всех сферах жизнедеятельности города и, как следствие, оттоку населения.

В 2025 году было принято решение о подготовке нового Генерального плана города Бишкека. Разработчиком проекта определён Научно-исследовательский институт перспективного градостроительства (НИИ ПГ, Санкт-Петербург).

Главными задачами нового Генерального плана являются:

- поиск эффективного решения градостроительных проблем и дисбалансов;
- формирование основы дальнейшего устойчивого развития столицы Кыргызской Республики города Бишкека.

Выполнение нового Генерального плана включало в себя следующие пять основных этапов.

1. Создание цифровой картографической основы проекта позволило совместить данные различных отраслевых реестров:

- сведения о границах земельных участков, оформленных правах собственности на земельные участки, предоставленные Государственным агентством по земельным ресурсам, кадастру, геодезии и картографии при Кабинете Министров КР;
- сведения инженерно-геологических изысканий и Микросейсмрайонирования, выполненные Кыргыз ГИИЗ и институтом сейсмологии НАН КР;
- картографические и топографические материалы, предоставленные Кыргызгоскартографией;

- материалы по дистанционному зондированию земли;
- пространственные данные по жилым, производственным, инженерным, транспортным, социальным, природным и иным объектам, по особо ценным сельскохозяйственным и иным землям.

2. В ходе сбора и систематизации исходных данных получены ответы на более чем 300 запросов по всем составным элементам городской среды; а также данные министерств и ведомств Кыргызской Республики, Мэрии города Бишкек по планам и программам градостроительного развития.

### 3. Исследование общественного мнения

В рамках проведения этапа соучаствующего проектирования, а также в целях информирования населения создан сайт проекта<sup>7</sup> на кыргызском и русском языках. Запущены два онлайн-опроса касательно оценки качества городской среды и мобильности населения Бишкека, предусмотрена форма обратной связи, чтобы каждый житель смог оставить свои идеи и предложения.

Общее количество респондентов онлайн-опросов составило более 5 тыс. чел., что обеспечило репрезентативность исследования.

4. Подготовка Генерального плана предполагает качественный градостроительный анализ, комплексную оценку современного состояния города, определение внешних и внутренних факторов и рисков развития, миссии, целей и задач, а также проектные решения развития всех сфер социально-экономического и пространственного развития столицы Кыргызской Республики.

5. Общественное обсуждение с жителями, профессиональным сообществом и согласование с органами исполнительной власти и местного самоуправления.

Проект нового Генерального плана до 2050 года был размещён в сети Интернет, где каждый житель города смог с ним ознакомиться и высказать свои предложения. Также прошло обсуждение нового документа с научным сообществом на площадке Кыргызского государственного технического университета с профессиональным сообществом и членами Градостроительного совета города.

Перед утверждением проект нового Генерального плана прошёл процедуру согласования с органами исполнительной власти Кыргызской Республики и органами местного самоуправления города Бишкека.

Генеральный план города Бишкека до 2050 года является стратегическим документом долгосрочного развития. Концепция градостроительного развития направлена на усиление столичных позиций Бишкека, формирование Бишкека в качестве финансового и логистического центра Центральной Азии, диверсификацию экономики и создание комфортной городской среды.

Глобальное стратегическое видение Бишкека до 2050 года определено в качестве комфортного и безопасного, экономически самодостаточного города с креативной, инновационной

экономикой, мощного драйвера развития страны, уникального центра притяжения инвестиций, технологий и талантов.

Ключевыми задачами социально-экономического и пространственного развития города являются:

- расширение агломерационного взаимодействия, усиление экономической роли подцентров Бишкекской агломерации;
- обеспечение экономической безопасности столицы;
- формирование устойчивой системы организации пространства;
- формирование комфортной среды для жизни, работы и отдыха;
- формирование сбалансированной транспортной системы;
- обеспечение социального благополучия;
- развитие природно-экологического комплекса.

В основе проектных решений Генерального плана лежит модель формирования устойчивого градостроительного развития города на период до 2050 года, при которой управленческие решения, принимающиеся на базе комплексного проектирования градостроительных документов являются наиболее эффективными и, соответственно, обеспечивают устойчивость развития территории [8; 9]. Проектные решения определяются на основании анализа ресурсного потенциала посредством учёта ограничений развития (имущественно-правового, природного и техногенного характера, историко-культурного значения, градостроительных ограничений) и соответственно исходя из возможностей развития территории.

Подготовка Генерального плана города Бишкека до 2050 года осуществляется с использованием следующих инновационных подходов:

1. Комплексный цифровой подход реализуется в информационном обеспечении подготовки Генерального плана, включая параметрические количественные и качественные данные земельно-имущественного комплекса, застройки и видов использования земельных участков; семантическое описание структурных компонентов градостроительной среды, в том числе виды, назначения и эффективность функционирования объектов социальных, инженерных, коммуникационных, производственных систем.

2. Подход рациональной планировочной организации территории на основе сбалансированности каркасов [10]:

- транспортный каркас представляет собой сбалансированную и связанную опорную транспортную сеть, объединяющую в себе важнейшие объекты транспортной инфраструктуры всех видов (узловые объекты автомобильного, железнодорожного, воздушного и водного транспорта и линейно-направленные элементы) и обеспечивающую функциональное единство транспортной системы;
- природно-экологический каркас представляет собой территориально непрерывную систему незастроенных и озеленённых пространств, обладающих индивидуальными характеристиками природопользования и формирующих про-

<sup>7</sup> <https://genplan.bishkek.gov.kg/>

странственно-организованную структуру, обеспечивающую экологическую устойчивость территории;

- экономический каркас формируется системой общественно-деловых, производственных, коммунально-складских, транспортных функциональных зон, концентрирующих места приложения труда посредством создания градообразующей базы.

3. Балансовый подход, обеспечивающий расселение проектной численности населения при оптимальном соотношении трудовых ресурсов, мест приложения труда, площади жилых зон, необходимого количества социальных объектов с учетом концепции 15-минутного города.

Зонирование территории в Проекте Генерального плана города Бишкека до 2050 года направлено на:

- исключение стихийной и точечной застройки;
- постепенный переход этажности между типами застройки различной этажности;
- недопустимость многоэтажных домов в индивидуальной жилой застройке;
- комплексное соотношение жилой застройки и необходимой социальной, транспортной, коммунальной и рекреационной инфраструктуры;
- разнообразие видов жилой застройки (малоэтажная, среднеэтажная, многоэтажная, а не только высотная).

Направлениями эффективного развития города Бишкека до 2050 года являются:

1. Рассмотрение города Бишкека в структуре линейно-узловой агломерационной модели

С учётом понимания опасности последствий моноцентрического развития территории в проекте Генерального плана до 2050 года предложена агломерационная модель пространственного развития Бишкека в структуре Бишкекской агломерации, то есть рассредоточение функций в нескольких центрах/подцентрах, благодаря которому формируется вза-

имосвязанная и уравновешенная система населённых мест, исключая концентрацию населения, мест приложения труда, экономических функций и объектов обслуживания в одном центре расселения (ядре агломерации) [11–13].

Ядро агломерации, город Бишкек, – драйвер роста не только агломерации, но и Кыргызской Республики в целом. В составе Бишкекской агломерации центрами первого порядка определены города Кара-Балта и Токмок, центрами второго порядка: сёла Сокулук, Кожомкул, Беловодское, Ивановка и город Кант.

На основании анализа современных демографических процессов и тенденций социально-экономического развития определено, что расчётная численность населения агломерации к 2050 году достигнет/увеличится до 2,5 млн чел., в том числе Бишкека (за счёт естественного и миграционного прироста) до – 1,92 млн чел.

Экономический рост будет обеспечиваться как за счёт развития индустриального сектора экономики и транспортно-логистического комплекса, так и сектора услуг, креативных отраслей, туризма. В северной части города Бишкека предлагается размещение парка развлечений «Манас», который станет точкой притяжения как для жителей агломерации, так и для внешних туристов.

Учтены инвестиционные проекты строительства предприятий пищевой и перерабатывающей промышленности (города Кара-Балта, Токмок, сёла Сокулук и Беловодское), производства строительных материалов (города Кара-Балта, Токмок, Кант), лёгкой промышленности (город Кара-Балта, село Кожомкул), фармацевтического производства (город Кара-Балта).

В опорных центрах агломерации планируется усиление логистических функций за счёт размещения логистических центров и торговых складов. К северу от города Бишкека реализуется проект строительства торгово-логистического

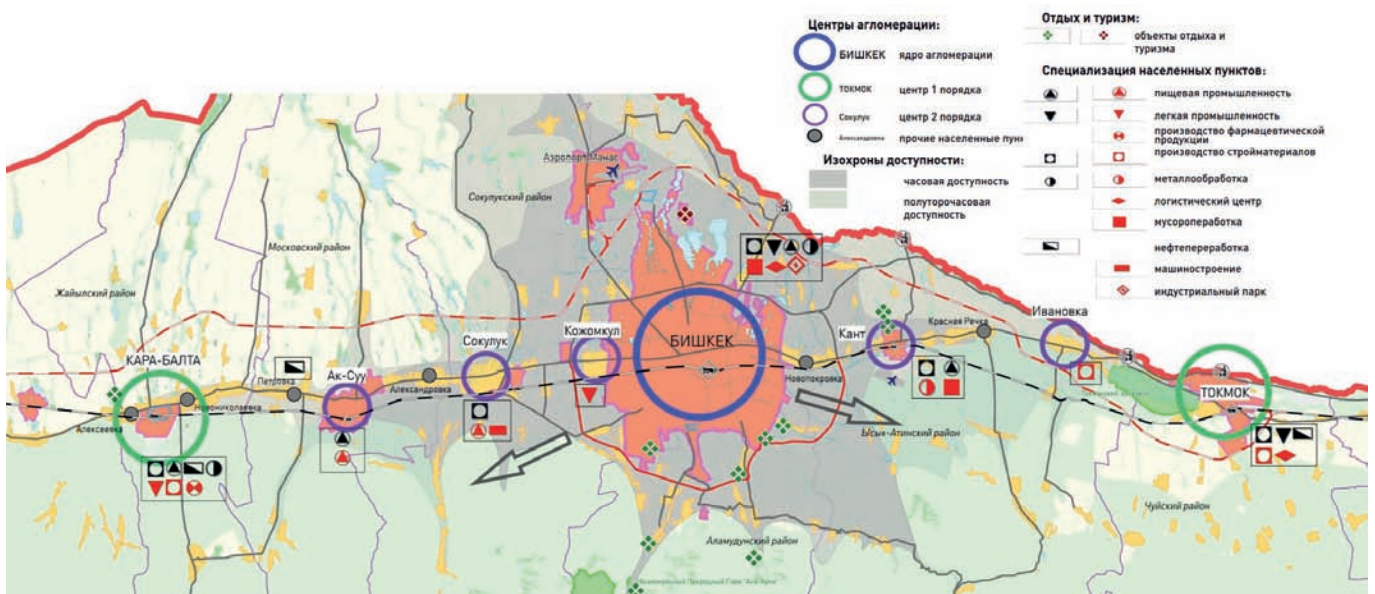


Рис. 10. Развитие города Бишкека в системе Бишкекской агломерации

города «Манас-Сити» с размещением жилой застройки, торговых точек, объектов городской инфраструктуры.

В целях обеспечения взаимодействия пригородных населённых пунктов с ядром агломерации – Бишкеком, проектом Генерального плана до 2050 года предлагается развитие пригородного железнодорожного сообщения (в том числе благодаря выносу транзитных грузовых потоков на планируемую магистральную железнодорожную линию между городами Каинды и Токмок), организация системы транспортно-пересадочных узлов государственного и агломерационного уровня на базе существующих и планируемых автовокзалов и железнодорожных станций, строительство автодорожного объезда города Бишкека.

Развитие указанной градостроительной системы является важным и определяющим фактором в решении задач градостроительного и социально-экономического развития города Бишкека и всей агломерации.

Формирование новых мест приложения труда по периферии города Бишкека и в указанных подцентрах приведёт к равномерному суточному распределению транзитных суточных маятниковых (рабочих) миграций, обеспечит равномерное распределение движения транспорта и разгрузит центральную часть города.

Пространственное развитие агломерации представлено на рисунке 10.

*2. Развитие градообразующей базы призвано гарантировать экономическую стабильность и безопасность, а также постепенное усиление конкурентоспособности города Бишкека, повышение инвестиционной привлекательности.*

Направления развития экономики, обеспечивающие экономическую безопасность города, определены с учётом стратегического видения со стороны администрации Кыргызской Республики<sup>8</sup>:

1. Развитие промышленности строительных материалов как ресурсной и технологической базы для жилищного, транспортного и промышленного строительства. Основная продукция – бетонные смеси, кирпич, асфальтобетон, стекло, пластмассовые изделия. Постепенное освоение рынка «зелёной энергетики» – производство солнечных батарей, водонагревательных приборов.

2. Обеспечение продовольственной безопасности – поддержка предприятий по переработке сельскохозяйственной продукции местного производства (мукомольные, хлебопекарные производства, молочные и мясные продукты).

3. Дальнейшее развитие химической, фармацевтической промышленности – освоение новых технологий производства, углубление научной базы в таких направлениях, как производство удобрений, промышленных газов, мыла и моющих средств, производство медикаментов (лечебные травяные сборы).

<sup>8</sup> Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018–2040 годы (<https://mineconom.gov.kg/storage/directs/documents/209/15421950795bec078718fff.pdf>); Национальное агентство по инвестициям при Президенте Кыргызской Республики (<https://invest.gov.kg/ru/investicijonnyye-proekty/>).

4. Направления развития экономики, формирующие креативный и экспортный потенциал города: строительство технополиса для текстильного и швейного производства в селе Кожомкуле; создание и развитие креативных пространств для привлечения IT-специалистов, институциональная поддержка сферы IT-технологий; постепенная реализация потенциала ювелирной отрасли на базе имеющихся ресурсов.

5. Развитие туризма и экономики гостеприимства, в том числе в целях привлечения заграничных туристов и усиления роли Бишкека в системе международных туристских поездок, а также развития внутреннего туризма (усиление направления семейного и детского отдыха).

6. Реиндустриализация крупных промышленных зон, в том числе промзоны заводов «Бишкекмаш», «Дастан», промзоны бывшего Металлопрокатного завода им. Фрунзе.

7. Освоение новых технологий переработки отходов: строительство инновационного завода, рекультивация полигона ТБО на севере города.

Стратегические направления социально-экономического развития города обеспечиваются путём установления функционального зонирования и регламентирования землепользования в Генеральном плане. Проектными решениями создано более 250 га новых производственных и коммунально-складских зон (индустриальный парк на границе с посёлком Кожомкул, агропромышленный кластер в районе Международного аэропорта «Манас», транспортно-логистический комплекс в районе северного обхода города), а также более 1400 га многофункциональных общественно-деловых зон. С учётом плотности мест приложения труда в таких зонах (от 40 до 250 чел./га) обеспечивается создание порядка 350 тыс. новых рабочих мест, что отвечает задаче сохранения трудового баланса [численность экономически активного населения соответствует числу мест приложения труда (1180 тыс. чел. к 2050 году)] и обеспечению экономической безопасности.

*3. Необходимость сохранения особо ценных земель сельскохозяйственного назначения в границах города Бишкека (свыше 10 тыс. га) связана:*

– с развитием пригородного сельского хозяйства и производством продукции с коротким сроком годности, и занятостью населения бывших сельских населённых пунктов [14; 15];

– с обеспечением продовольственной безопасности и ответственно экономической стабильности [16];

– с задачами усиления экологической безопасности города;

– с внедрением современных общемировых трендов градостроительного развития крупных городов на экологизацию и формирование уникального облика столицы Кыргызской Республики.

*4. Формирование полицентрической структуры общественных центров направлено на повышение устойчивости системы организации пространства города, эффективное использование территориальных ресурсов и предусматривает выравнивание транспортных нагрузок и более равномерное их распределение с учётом территориальных резервов.*

Проектом предлагается развитие многофункциональных центров вдоль основных городских магистралей в каждом районе города. Помимо многофункциональных центров определены и специализированные планировочные центры, которые связаны между собой основными планировочными осями (магистралями общегородского значения).

Исторический административный, культурный и образовательный центр Бишкека представляет собой ядро города. Усиление столичных функций Бишкека будет осуществляться посредством формирования делового центра Бишкек-сити в Ленинском районе.

Кроме городского центра формируются новые многофункциональные центры в каждом районе:

- в Октябрьском районе на пересечении Восточного Большого Чуйского канала и улицы Чокана Валиханова;
- в Первомайском районе в районе бывшего посёлка Пригородного;
- в Свердловский районе на пересечении улиц Тоголок Молдо и Щербакова.

Специализированные центры:

- административный центр в южной части города по улице Чингиза Айтматова;
- торговые центры: рынки Дордой, Аламединский, Таалай, Эталой строй, Ошский рынок;
- медицинские общественные центры в каждом районе, а также создание Республиканского медицинского кластера на юго-востоке города;
- образовательные общественные центры: кампус в районе Восточного Большого Чуйского канала и улицы Достоевского;
- рекреационные общественные центры: севернее бывших посёлков Рассвет и Орок, в районе улиц Достоевского и Чокана Валиханова;
- спортивные общественные центры: восточнее бывшего посёлка Пригородного предусматривается строительство нового ипподрома.

На рисунке 11 изображена планируемая полицентрическая планировочная структура города Бишкека.

5. Формирование сбалансированной транспортной системы

Принимая во внимание необходимость повышения значимости столицы Кыргызской Республики в системе связей Центральной Азии и в мире в целом, мероприятия Генерального плана направлены на повышение статуса Бишкека в глобальной транспортно-коммуникационной сети и включают:

- реконструкцию аэропорта «Манас» со строительством второй взлётно-посадочной полосы, нового терминала; увеличение пассажиропотока в пять раз;
- строительство 175 км железнодорожной линии с учётом создания нового железнодорожного коридора Китай – Кыргызстан – Узбекистан;
- формирование автодорожного обхода города Бишкека протяжённостью более 80 км;
- строительство трёх автовокзалов у нового Ошского рынка на севере и двух в южной части города;
- строительство транспортно-логистических комплексов на автомобильной дороге международного значения «Алматы – Бишкек – Ташкент (объездная г. Бишкек)».

Предложения по развитию УДС (рис. 12):

- формирование радиально-кольцевой системы, состоящей из внешнего кольца (обхода города), объезда центра и распределяющих хорд;
- разгрузка центральных улиц от транзитных транспортных потоков с приоритетом общественного транспорта;
- повышение связности территорий за счёт создания альтернативных и дублирующих направлений;
- реконструкция магистральной УДС (более 330 км), строительство магистральной УДС (255,0 км), строительство и реконструкция искусственных дорожных сооружений.

Предложения по развитию общественного пассажирского транспорта повышенной провозной способности (рис. 13):

- формирование трёх новых транспортных систем ускоренных видов:

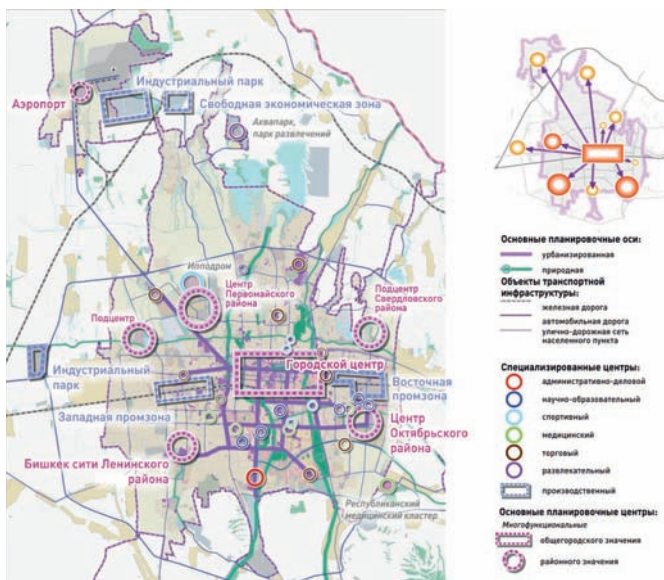


Рис. 11. Полицентрическая модель и планируемая полицентрическая планировочная структура города Бишкека

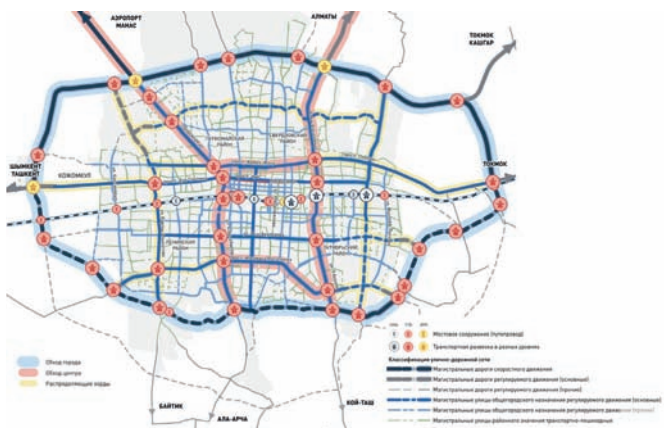


Рис. 12. Предложения по развитию УДС города Бишкека

внутригородской железнодорожный транспорт (городская электричка протяженностью 28 км);

легкорельсовый трамвай – строительство трамвайных линий (45,1 км);

– развитие дорожной сети для функционирования мотробусов в городе протяженностью 93,4 км с подключением к объектам внешнего транспорта (автовокзалам, аэропорту «Манас»);

– развитие системы городских транспортно-пересадочных узлов (далее – ТПУ) (19 ТПУ на базе международного аэропорта «Манас», существующего и планируемого автовокзалов, железнодорожной станции «Бишкек-2»; на базе железнодорожных станций, остановочных пунктов; в местах пересечения линий трамвая и обособленных линий движения безрельсового пассажирского транспорта).

Предложения по развитию инфраструктуры для средств индивидуальной мобильности (см. рис. 13) определены путём формирования непрерывной сети велосипедных маршрутов общей протяженностью 152 км с интеграцией в единую систему посредством ТПУ.

Таким образом, предложенная в Генеральном плане сбалансированная интермодальная транспортная системы позволит обеспечить эффективное взаимодействие, взаимозаменяемость и взаимодополняемость различных видов транс-

порта при перевозке пассажиров и грузов, путём интеграции и использования транспортных коридоров, объединяющих различные виды транспорта и позволяющих минимизировать затраты и время на доставку грузов и пассажиров за счёт выбора наиболее эффективного вида транспорта на каждом этапе транспортного пути.

б. Развитие социальной инфраструктуры и культурно-бытового обслуживания города в новом Генеральном плане предусмотрено размещение необходимых по нормативу объектов согласно СН КР 30-01:2020 (с учётом данных о возрастной структуре и численности населения<sup>9</sup>), а также нормативам Российской Федерации.

Генеральным планом предусмотрено строительство следующих объектов с учётом нормативной транспортной доступности:

– в сфере образования: порядка 370 детских садов и 180 общеобразовательных организаций в целях обеспечения односменной работы школ и возможности организовывать внеурочную деятельность, кружки и секции во второй половине дня;

– в сфере здравоохранения: крупнейший медицинский кластер и десять специализированных больниц, Национальный центр травматологии и ортопедии, новый родильный дом, свыше 40 многопрофильных поликлиник;

– в сфере культуры: два театра, два концертных зала, цирк, дома культуры, коворкинги и библиотеки, пять молодёжных многофункциональных центров;

– в сфере спорта: центры плавания, универсальные арены, ипподром, многофункциональные спортивные комплексы, включающие спортивные залы и бассейны, спортивные комплексы для занятий различными видами спорта (единоборства, сложнокоординационные, спортивные игры, скоростно-силовые и др.); крупные хабы плоскостных спортивных сооружений под открытым небом.

7. Развитие природно-экологического каркаса

В отношении развития природно-экологического каркаса [5] предусматривается:

1. Создание ООПТ местного значения: «Карагачёвая роща», Парк Победы, Парк им. К. Ататюрка;

2. Развитие системы озеленённых территорий общего пользования:

– достижение нормативного показателя обеспеченности озеленёнными территориями общего пользования (16 кв. м / чел.). С этой целью, наряду с сохранением и благоустройством существующих озеленённых территорий, запланировано создание новых парков, скверов, бульваров общей площадью 2378 га;

– озеленение и благоустройство береговых зон, создание набережных в целях формирования водно-зелёных коридоров вдоль рек Аламедин и Ала-Арча, каналов системы БЧК,

<sup>9</sup> Демографический ежегодник Кыргызской Республики 2020-2024. Годовая публикация / Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. Бишкек. 2025.

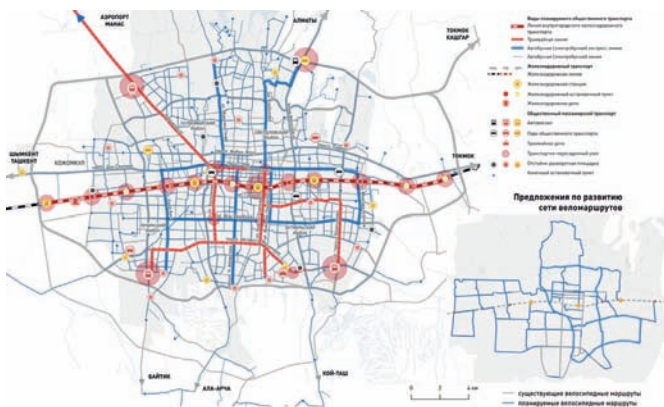


Рис. 13. Предложения по развитию общественного транспорта, сети веломаршрутов на территории города Бишкека

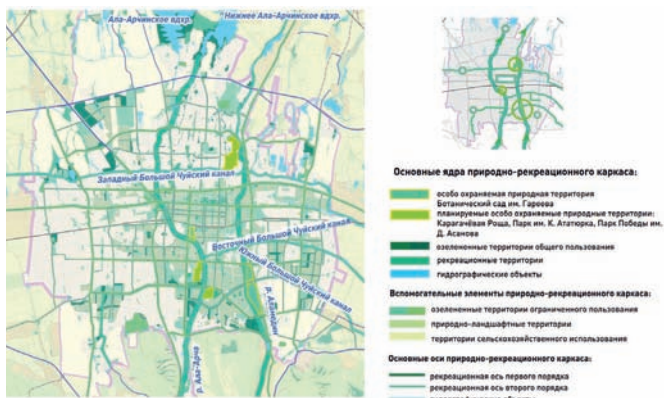


Рис. 14. Предложения по развитию природно-экологического каркаса города Бишкека

а также Ала-Арчинского и Нижне-Ала-Арчинского водохранилищ, которые соединяются между собой и образуют единую систему;

- улучшение аэрации жилых и общественных зон, восстановление пространственной непрерывности природного комплекса путём создания бульваров как системы зелёных «связок» отдельных территорий города с парками;
- создание зелёного пояса вдоль водохранилищ.

Таким образом, на расчётный срок площадь озеленённых территорий общего пользования с учётом существующих объектов составит порядка 3080 га. Формирование природно-экологического каркаса представлено на рисунке 14.

Таким образом, направления развития города Бишкека, закреплённые в функциональном зонировании, комплексе необходимых планируемых мероприятий в области социальной, транспортной, инженерной, рекреационной инфраструктуры, представляют собой фундамент дальнейшего комплексного развития и решения проблем, накопленных в течение последних десятилетий, а также стратегического видения города до 2050 года.

Залогом качественного исполнения Генерального плана столицы Кыргызской Республики будет являться комплексная система документов по его реализации (рис. 15):

- 1) Правила землепользования и застройки, разработанные в чётком соответствии с Генеральным планом, обеспечат прозрачные условия деятельности для всех участников градостроительных отношений (власти, бизнеса, населения);
- 2) реализация ПДП и проектов застройки в параметрах Генерального плана и ПЗЗ с обязательным соблюдением СН КР

30-01:2020 в целях обеспечения комплексности и исключения точечной и стихийной застройки;

- 3) актуализация нормативных требований с учётом демографических и социально-экономических местных особенностей;
- 4) подготовка программ комплексного развития социальной, транспортной, коммунальной и рекреационной инфраструктур, включающих сроки реализации, стоимости и источники финансирования объектов, запланированных Генеральным планом, обеспечивает жителям государственные гарантии создания качественной городской среды.

\* \* \*

По итогам большой научно-проектной работы можно сделать следующие выводы.

1. Бишкек получил первый в Центральной Азии электронный (цифровой) Генеральный план как главный инструмент для привлечения инвестиций, внедрения института комплексной застройки, вектор экономического и инфраструктурного развития, способ качественного преобразования городской среды.
2. Внедрение инновационного научного подхода совмещения каркасов позволило выявить наиболее сложные территории развития, и, соответственно, выработать комплексные проектные решения с учётом экологической безопасности развития города.
3. Внедрение балансового подхода позволило найти интегративные решения развития города, в том числе перераспределения и выравнивания инженерных нагрузок, оптимального транспортного обеспечения территории.



Рис. 15. Предложения по преобразованию и внедрению комплексной системы градостроительной документации на территории города Бишкека

4. Формирование связанной системы пространств природно-экологического каркаса позволит обеспечить улучшение экологического баланса и микроклимата города.

5. Организация пространства Бишкека путём строгого сохранения исторической среды в центральной части города, определения новых градостроительных центров и узлов в сочетании с системой водно-зелёных коридоров создаёт уникальный образ как полифонию времён, соединяющую разрозненные элементы в единое пространство столицы Кыргызской Республики города Бишкека.

#### Список источников / References

1. Кенешов, Т.С. Предпосылки и актуальность развития системы расселения Кыргызской Республики и населенных пунктов / Т.С. Кенешов, У.Т. Сасыкеев, М.Е. Ибраев. DOI 10.35803/1694-5298.2021.3.330-336. EDN AYGIMY // Вестник Кыргызского государственного университета строительства, транспорта и архитектуры им. Н.Исанова. 2021. № 3 (73). С. 330–336.

Keneshov T.S., Sasykeev U.T., Ibraev M.E. Prerequisites and Relevance of the Development of the Settlement System of the Kyrgyz Republic and Settlements In: *The Herald of KSUCTA*, 2021, Vol. 73, no. 3, pp. 330–336. DOI: 10.35803/1694-5298.2021.3.330-336. EDN AYGIMY. (In Russ., abstr. in Engl.)

2. Сатывалдиева, Б.А. Проблемы регионального развития Кыргызстана в условиях новых вызовов / Б.А. Сатывалдиева. DOI 10.21603/2500-3372-2024-9-1-142-152. EDN AEOZIO // Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Политические, социологические и экономические науки. 2024. Т. 9, № 1 (31). С. 142–152.

Satyvaldieva B.A. The Kyrgyz Republic's Regional Development Problems in the Conditions of New Challenges. In: *Bulletin of Kemerovo State University. Series: Political, Sociological and Economic Sciences*, 2024, no. 9 (1), pp. 142–152. DOI 10.21603/2500-3372-2024-9-1-142-152. EDN AEOZIO. (In Russ., abstr. in Engl.)

3. Современные трансформационные процессы в регионах Большого Алтая / Б.А. Красноярова, С.Г. Платонова, И.Д. Рыбкина [и др.]. Новосибирск : Издательство Сибирского отделения РАН, 2014. 247 с. ISBN 978-5-7692-1393-9. EDN THTBYT.

B.A. Krasnoyarova, S.G. Platonov, I.D. Rybkin [et al.]. *Modern Transformational Processes in the Regions of the Bolshoy Altai*, monograph; ed. By Vinokurov Yu.I. (ed.). Novosibirsk: Publishing House of the Siberian Department of the Russian Academy of Sciences, 2014. 247 p. ISBN 978-5-7692-1393-9. EDN THTBYT (in Russ.)

4. Сасыкеев, У.Т. Международный уровень развития жилищного строительства и взаимодействие Кыргызстана по развитию жилья / У.Т. Сасыкеев. DOI 10.35803/1694-5298.2021.1.16-19. EDN ECQQUN // Вестник Кыргызского государственного университета строительства, транспорта и архитектуры им. Н.Исанова. 2021. № 1 (71). С. 16–19.

Sasykeev U.T. International Level of Housing Construction and Interaction of Kyrgyzstan on Housing Development. In: *The Herald of KSUCTA*. 2021. Vol. 71, no. 1. pp. 16–19. DOI: 10.35803/1694-5298.2021.1.16-19. EDN ECQQUN (In Russ., abstr. in Kyrg. & Engl.)

5. Опыт ландшафтно-экологической оценки территории в схемах территориального планирования муниципальных образований особой эколого-экономической ответственности / Б.А. Красноярова, П.П. Спиринов, Н.И. Риффель, С.Н. Шарабарина. EDN SCIRP // Регионы нового освоения: экологические проблемы, пути их решения : материалы Межрегиональной научно-практической конференции. Хабаровск, 10–12 октября 2008 года. Том 1. Хабаровск : Институт водных и экологических проблем Дальневосточного отделения Российской академии наук, 2008. С. 116–118.

B.A. Krasnoyarova, P.P. Spirin, N.I. Riffel, S.N. Sharabarina. Experience in Landscape and Environmental Assessment of Territories in Municipal Territorial Planning Schemes of Special Environmental and Economic Responsibility. In: *New Development Regions: Environmental Issues and Solutions*, Materials of the Interregional Scientific and Practical Conference, Khabarovsk, 2008, October the 10–12th. Vol. 1. Khabarovsk, Federal State Budgetary Institution of Science Institute of Water and Environmental Problems of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, 2008, pp. 116–118. EDN SCIRP. (In Russ.)

6. Спиринов, П.П. Трансформации российского градостроительства / П.П. Спиринов. DOI 10.22337/2077-9038-2025-1-102-110. EDN ANMWF // Academia. Архитектура и строительство. 2025. № 1. С. 102–110.

Spirin P.P. Transformation of Russian Urban Planning. In: *Academia. Architecture and Construction*, 2025, no. 1, pp. 102–110. DOI: 10.22337/2077-9038-2025-1-102-110. EDN ANMWF. (In Russ., abstr. in Engl.)

7. Рысин, Ю.В. Точка бифуркации в градостроительстве (на примере города Краснодара) / Ю.В. Рысин, П.П. Спиринов. DOI 10.22337/2077-9038-2025-1-126-135. EDN ESFGS // Academia. Архитектура и строительство. 2025. № 1. С. 126–135.

Rysin Y.V., Spirin P.P. The Bifurcation Points in Urban Planning (on the Example of the City of Krasnodar). In: *Academia. Architecture and Construction*, 2025, no. 1, pp. 126–135. DOI: 10.22337/2077-9038-2025-1-126-135. EDN ESFGS. (In Russ., abstr. in Engl.)

8. Митягин, С.Д. Градостроительное проектирование – основа бюджета устойчивого развития административно-территориального образования / С.Д. Митягин, П.П. Спиринов. EDN YXHHWH // Промышленное и гражданское строительство. 2019. № 1. С. 16–21.

Mityagin S.D., Spirin P.P. Urban Development Planning is the Foundation of Sustainable Development Budget of the Administrative-Territorial Formations. In: *Industrial and Civil Engineering*, 2019, no. 1, pp. 16–21. EDN YXHHWH. (In Russ., abstr. in Engl.)

9. Митягин, С.Д. Градостроительные средства устойчивого развития / С.Д. Митягин, П.П. Спири́н, З.А. Гаевская. DOI 10.22337/2077-9038-2024-1-113-121. EDN AZABPR // Academia. Архитектура и строительство. 2024. № 1. С. 113–121.

Mityagin S.D., Spirin P.P., Gaevskaya Z.A. Urban Planning Means of Sustainable Development. In: *Academia. Architecture and Construction*, 2024, no. 1, pp. 113–121. DOI 10.22337/2077-9038-2024-1-113-121. EDN AZABPR. (In Russ., abstr. in Engl.)

10. Спири́н, П.П. Новый подход к структуре и составу градостроительной документации в России / П.П. Спири́н. DOI 10.22337/2077-9038-2025-2-119-128. EDN WSBQVC // Academia. Архитектура и строительство. 2025. № 2. С. 119–128.

Spirin P.P. A New Approach to the Structure and Composition of Urban Planning Documentation in Russia. In: *Academia. Architecture and Construction*, 2025, no. 2, pp. 119–128. DOI 10.22337/2077-9038-2025-2-119-128. EDN WSBQVC. (In Russ., abstr. in Engl.)

11. Друзина, О.А. Управление агломерационным процессом: опыт Республики Корея / О.А. Друзина. DOI 10.18572/2500-0292-2024-2-25-29. EDN CKXVZE // Градостроительное право. 2024. № 2. С. 25–29.

Druzina O.A. Management of the Agglomeration Process: Experience of the Republic of Korea. In: *Town-Planning Law*, 2024, no. 2, pp. 25–29. DOI: 10.18572/2500-0292-2024-2-25-29. EDN: CKXVZE. (In Russ., abstr. in Engl.)

12. Майборода, В.А. Правовая грамматика агломераций / В.А. Майборода, П.П. Спири́н. Санкт-Петербург : Студия ЗНАК, 2025. 148 с. ISBN 978-5-605-09592-7.

Mayboroda V.A., Spirin P.P. Legal Grammar of Agglomerations. St. Petersburg, ZNAK Studio Publ., 2025, 148 p. ISBN 978-5-605-09592-7. (In Russ.)

13. Спири́н, П.П. Проблемы и пути решения развития Ленинградско-Петербургской агломерации / П.П. Спири́н. EDN RCSJEV // Архитектура и строительство России. 2025. № 1 (253). С. 10–15.

Spirin P.P. Problems and Solutions for the Development of the Leningrad–Petersburg Agglomeration. In: *Architecture and Construction of Russia*, 2025, no. 1 (253), pp. 10–15. EDN RCSJEV. (In Russ., abstr. in Engl.)

14. Основные подходы к определению приоритетных направлений пространственного развития сельских территорий Российской Федерации / Н.М. Сидоренко, Т.В. Варгина, П.П. Спири́н, З.А. Гаевская. EDN VPCDAX // Экономика и управление. 2016. № 1 (123). С. 17–22.

Sidorenko N.M., Vargina T.V., Spirin P.P., Gaevskaya Z.A. Basic Approaches to Determine Priority Directions in the Development of Rural Areas of the Russian Federation. In: *Economics and Management*, 2016, no. 1 (123), pp. 17–22. EDN VPCDAX. (In Russ., abstr. in Engl.)

15. Спири́н, П.П. Modern Urban Development Policy: Normative Regulation / П.П. Спири́н, В.А. Майборода. DOI 10.46398/cuestpol.4072.50. EDN HYPLDA // Cuestiones Políticas. 2022. Vol. 40. № 72. P. 823–841.

Spirin P.P., Mayboroda V.A. Modern Urban Development Policy: Normative Regulation. In: *Cuestiones Políticas*, 2022, Vol. 40, no. 72, pp. 823–841. DOI 10.46398/cuestpol.4072.50. EDN HYPLDA (In Engl.)

16. Майборода, В. Legal Dynamics of Leasing Agricultural Land and Land Plots Covered with Protective Plantings / В. Майборода, Е. Майборода, П. Спири́н. DOI 10.24294/jipd.v8i8.4174. EDN BRJTBF // Journal of Infrastructure, Policy and Development. 2024. Vol. 8, № P. 4174. URL: <https://clck.ru/3RokJk> (дата обращения 18.01).

Mayboroda V., Mayboroda E., Spirin P. Legal Dynamics of Leasing Agricultural Land and Land Plots Covered with Protective Plantings. DOI 10.24294/jipd.v8i8.4174. EDN BRJTBF. In: *Journal of Infrastructure, Policy and Development*. 2024. Vol. 8, no. 8. – P. 4174. URL: <https://clck.ru/3RokJk> (Accessed 01/18/2026).