

УДК 332.1

*А.И. Борисов*

Северо-Восточный федеральный университет, г. Якутск, email: tbbai@mail.ru

## **ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА И ПРОГНОЗИРУЕМАЯ МОДЕЛЬ РАЗВИТИЯ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОЙМЯКОНСКОГО РАЙОНА ЯКУТИИ**

**Ключевые слова:** автомобильные дороги, модель, развития, экономика, Якутия.

В статье интерпретируется экономическая оценка развития автомобильных дорог в Оймяконском районе. Исследуются перспективы развития автодорожной сети в рассматриваемом регионе. Представлена разработанная модель оптимизации развития сети автодорог в Оймяконе с учетом экономических особенностей конкретного региона. На основании полученных данных приводятся необходимые рекомендации к улучшению сети автомобильных дорог в Оймяконском районе Якутии.

*A.I. Borisov*

North-Eastern Federal University, Yakutsk, email: tbbai@mail.ru

## **ECONOMIC ASSESSMENT AND PROJECTED MODEL FOR THE DEVELOPMENT OF THE ROAD NETWORK IN THE OYMYAKONSKY DISTRICT OF YAKUTIA**

**Keywords:** car roads, model, development, economics, Yakutia.

The article gives a general economic assessment of the development of roads in the Oymyakonsky region. The prospects for the development of the road network in the region under consideration are investigated. The developed model for the optimization of the road network development in Oymyakon is presented, considering the economic peculiarities of the specific region. Based on the data obtained, the necessary recommendations for improving the road network in the Oymyakonsky district of Yakutia are given.

Актуальность выбранной темы обусловлена тем, что в данный момент для Якутии, особенно для отдельных ее регионов, актуальной проблемой является строительство автомобильных дорог. В настоящий момент представляется актуальным и целесообразным разработать и построить новую модель развития автомобильных дорог в Оймяконе в связи с тем, что данный регион – один из самых развитых регионов республики и играет важную роль в экономическом развитии Якутии.

### **Цель исследования**

Цель исследования заключается в том, чтобы исследовать актуальное состояние автомобильных дорог Оймяконского района с позиции экономической перспективы. В связи с данной целью, были поставлены следующие задачи – исследовать экономические характеристики строительства и развития автодорог в Оймяконском районе и разработать оптимальную модель функционирования автодорог в рассматриваемом реги-

оне с учетом региональных показателей экономического развития.

### **Материал и методы исследования**

Материалом исследования послужили актуальные статистические отчеты, посвященные экономическому состоянию автомобильных дорог в Оймяконском районе республики Саха-Якутия. Методы исследования – анализ теоретической литературы, количественный и качественный анализ экономических отчетов.

### **Результаты исследования и их обсуждение**

На данный момент одна из наиболее актуальных проблем Оймяконского района Республики Саха (Якутия) является проблема бездорожья, с этой проблемой так или иначе сталкиваются практически все жители района, имеющего важное стратегическое значение для Республики. К тому же, при оценке эффективности строительства автомобильных дорог в рассматриваемом регионе

выявляется не менее важная и актуальная проблема, это проблема обеспечения оптимального уровня жизни местных жителей.

В данный момент Оймяконский район несмотря на то, что он вносит большой вклад в экономическое развитие Республики Саха (Якутия), является одним из самых труднодоступных районов страны. В настоящий момент плотность сети автодорог в регионе недостаточна.

В настоящий момент только 37% дорог Оймяконского района – это дороги с твердым покрытием. Большая часть республиканских дорог, проходящих через рассматриваемый регион, а именно 68%, являются автомобильными зимними дорогами. Следует отметить, что более 85% территории Оймяконского района доступны только в случае использования сезонного вида транспорта, для данной категории автодорог характерно то, что они имеют сравнительно небольшую пропускную способность и достаточно ограниченную грузоподъемность. При этом Оймяконский район – это район, на котором размещено 68% от всего объема производства товаров и услуг в Республике Саха (Якутия). В рассматриваемом районе 70% территории составляют сельские поселения, и только 30% сельских пунктов связаны с центром республики при помощи автодорог, имеющих твердое покрытие.

Как видно из приведенной выше аналитической таблицы 1, только 2% автодорог относятся к дорогам второй технической категории. Большинство дорог Оймяконского района – это дороги пятой технической категории. До недавнего времени в качестве основной движущей силы строительства сети автодорог в Оймяконском районе можно было рассматривать социально-экономическую потребность населения в пассажироперевозках и грузоперевозках. В настоящий момент для общего экономического развития района характерно изменение большей части традиционных взглядов, методик и подходов к территориальному развитию. В частности, значительно возрос интерес к дорожно-транспортной отрасли, эта отрасль рассматривается и интерпретируется не только как отрасль грузоперевозок и пассажиропе-

ревозок, но и как сложная, комплексная межотраслевая система, которая способствует преобразованию условий хозяйствования и жизнедеятельности местного населения.

Анализируя общее экономическое состояние дорожной сети в Оймяконском районе, следует отметить, что именно небольшое количество дорог с твердым покрытием, имеющих все-сезонный характер, является главным тормозом, препятствующим экономическому и социальному развитию региона. Социальное неравенство между Оймяконом и другими населенными пунктами, входящими в Оймяконский район, обусловлено именно тем, что большинство поселений района находятся в изоляции; именно недостаток дорог, а не разница в доходах является главной причиной неравенства местных жителей. Помимо состояния транспортной сети. Важную роль играет и качество воды. Здоровье жителей Оймяконского района имеет линейную зависимость от транспортной доступности. При условии развития сети автодорог в регионе уровень здоровья населения предположительно должен возрастать, поскольку строительство новых автодорог и ремонт старых позволяют вовремя оказывать медицинскую помощь населению.

Из-за того, что транспортная сеть в Оймяконском районе развита неравномерно, экономическое развитие улусов, входящих в рассматриваемый район, в данный момент значительно замедлено и затруднено. Около 90% сельских и городских поселений, входящих в Оймяконский район, не связаны дорогами с твердым покрытием в течение всего года. В связи с этим, затраты на пассажирские и грузовые перевозки в районе значительно возрастают, так проводить перевозки приходится по грунтовым дорогам. Стоимость провозки пассажиров и грузов по грунтовым дорогам в Оймяконском районе примерно в два раза превышает стоимость пассажирских и грузовых перевозок по дорогам с твердым покрытием. При этом важный показатель, обеспеченность населенных пунктов района регулярным сообщением, в Оймяконском районе составляет всего 7%, тогда как по всей Якутии этот показатель, в среднем, составляет около 9%.

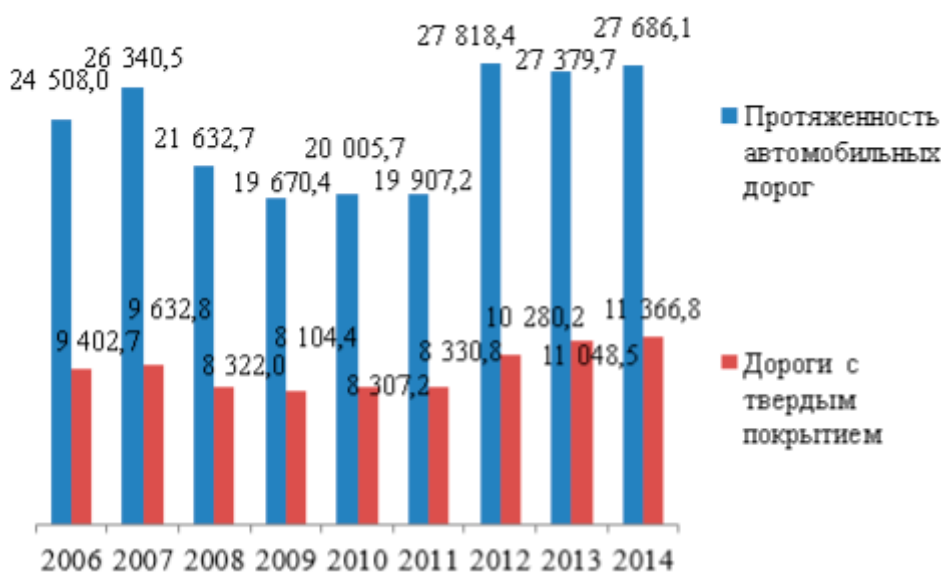


Рис. 1. Протяженность автомобильных дорог в Якутии по годам

Таблица 1

Процентное соотношение автодорог различной категории с твердым покрытием в Оймяконском районе

V Техническая категория	90%
III Техническая категория	2%
IV Техническая категория	8%

Результаты последних статистических исследований показали, что в данный момент в Оймяконском районе транспортная дискриминация местного населения достигает 80%, это на одном уровне с развивающимися странами Африки, в которых 100% населения живет за чертой нищеты.

Постепенно региональные власти начинают осознавать важность развития территориальной доступности Оймяконского района, однако, это осознание идет довольно медленно. В связи с этим, представляется оправданным и целесообразным внедрить новую перспективную модель развития автомобильных дорог в рассматриваемом регионе, которая будет включать в себя все населенные пункты района, городские и сельские поселения, вне зависимости от плотности населения в них.

Основная цель данной модели заключается в том, чтобы при помощи строительства новых дорог с твердым по-

крытием и восстановления старых дорог с твердым покрытием обеспечить круглогодичную доступность грузовых и пассажирских перевозок в регионе и сообщения Оймяконского района с другими регионами республики Саха (Якутия). Необходимо, чтобы данная модель была реализована при поддержке правительства. В перспективе планируется долгосрочная реализация модели, предполагающая как финансовую, так и организационную поддержку региональных и федеральных властей.

Необходимо повысить транспортную доступность Оймяконского района не только для того, чтобы решить важные коммуникационные задачи, но и для того, чтобы развивался как Оймяконский район, так и вся республика Саха (Якутия) в целом, имеет в виду и экономическое, и социальное развитие.

При моделировании сети автомобильных дорог в Оймяконском районе в соответствии с актуальными потребно-

стями местного населения в пассажирских и грузовых перевозках, в сообщении с другими регионами республики, представляется оправданным и целесообразным применение таких критериев, как перспективная интенсивность, движение, затраты на пассажирские и грузовые перевозки, затраты на ремонт, строительство и техническое обслуживание автомобильных дорог с твердым покрытием, расстояние между общающимися друг с другом населенными пунктами Оймяконского района и прилегающих к нему районов республики Саха (Якутия), безопасность движения по автомобильным дорогам и такой важный показатель безопасности, как коэффициент аварийности.

Следует отметить, что при руководстве исключительно данными критериями в условиях Оймяконского района, его нынешнего социального и экономического статуса, представляется невозможным в короткие сроки выстроить социально равноправную сеть автомобильных дорог с твердым покрытием. В связи с этим, необходимо корректировать рассматриваемую модель по мере ее практического внедрения и оценки ее практической эффективности. Для этого необходимо активное вовлечение в процесс третьих сторон. В данном случае роль третьих заинтересованных сторон могут играть неправительственные организации Оймяконского района, учреждения здравоохранения (потому что их работа во многом зависит от транспортной доступности региона), а также независимые эксперты и финансовые аналитики.

Например, на стадии технико-экономического обоснования категории дороги не всегда надежно могут быть определены перспективные объемы перевозок, интенсивность движения, состав транспортного потока и другие критерии, влияющие на назначение категории дороги. Но при этом бывают случаи, когда интенсивность движения попросту не достигает нормативного уровня, вследствие чего необходимость строительства дороги на данном участке теряется или строится дорога низшей категории. А необходимость строительства дороги высокой категории на данном участке все же существует.

При проектировании и строительстве автомобильных дорог в Оймяконском районе необходимо учитывать особенности природно-климатических условий. Однако практически во всех применяемых в настоящее время методах оптимизации дорожной сети учитывают не все природно-климатические критерии. Причина в том, что методы разрабатывались для регионов с благоприятными природно-климатическими условиями. Для условий рассматриваемого региона отсутствует единый метод проектирования оптимальной сети автомобильных дорог. Кроме того, просматривается недостаточная изученность вопросов влияния местной сети автодорог на социально-экономическое развитие республики.

Практически во всех улусах региона ежегодно прокладывают и эксплуатируют сотни километров зимних автомобильных дорог, имеющих самостоятельное для транспортного обеспечения значение. В то же время существующая нормативная правовая база недостаточно регулирует их деятельность. Расценки требуют корректировки или введения новых критериев для определения стоимости прокладки зимних автомобильных дорог и ледовых переправ.

68% дорог района – это автозимники. Роль их очень высока: жизнь 80-90 % населения всей республики прямо зависит от ввода в эксплуатацию, сроков службы, безопасности, качества и содержания автозимников. Все это приводит к увеличению стоимости доставки грузов, снижению конкурентоспособности товаров и продукции, производимых в улусах, делает недоступными для жителей отдаленных территорий услуги, оказываемые государственными органами и муниципальными образованиями, учреждениями здравоохранения, образования, социального обеспечения. Ежегодные затраты по сооружению автозимников составляют около 900 млн руб.

По сути, дороги Оймяконского района могут быть приравнены к промышленным дорогам, потому что это касается северного завоза. Кроме того, по дорогам общего пользования перевозится до 70 % промышленных грузов, проходит тяжеловесная техника лесозаготовительной, алмазодобывающей, золотодобывающей, угледобывающей и других

отраслей. При этом осевые нагрузки значительно превышают нормативные, а существующие дороги рассчитаны под осевую нагрузку всего 6 т.

Тем не менее при планировании развития сети местных автомобильных дорог недостаточно учитывать только транспортные затраты. Помимо критериев транспортных затрат также необходимо учитывать критерии вне транспортного эффекта. Однако даже на текущий момент рассчитать и увязать все критерии вне транспортного эффекта с состоянием сети дорог представляется весьма затруднительным, поскольку достигнутый эффект (социальный, производственный, сельскохозяйственный и экономический) в разных отраслях в результате улучшения технико-эксплуатационных характеристик дороги никак не учитывает участия дорожных служб.

При этом существуют колоссальные затраты дорожных служб на содержание, ремонт и реконструкцию, а выгоду и прибыль имеют другие отрасли.

### Выводы

Данная научная статья написана в рамках научно-исследовательской работы по проекту РНФ № 21-17-00250 по теме «Межрегиональные и внутри региональные коммуникации коренных малочисленных народов Севера в условиях глобальных вызовов: история и современность». Поэтому выражаю благодарность руководителю проекта Антонине Николаевне Саввиновой, а также своему научному руководителю по аспирантуре – Галине Анисимовне Гнатюк за помощь в поиске источников литературы, которые стали основой для написания этой статьи.

### *Библиографический список*

1. Борисов А.И., Андреев Д.В. Характеристика сети автомобильных дорог в Республике Саха – Якутии // Молодой ученый. 2015. № 24 (104). С. 388-391.
2. Бугроменко В.Н. Транспортная дискриминация населения: пути решения проблемы // Промышленная политика в Российской Федерации. 2003. № 1. С. 8–22.
3. Данканич С.А. Неравенство доходов населения: виды и последствия // Проблемы современной экономики. 2011. № 3 (39). С. 34.
4. Стручков А.А. // Тезисы докладов XII Международной выставки – форума Дороги России XXI века. Якутск, 2012. С. 18.
5. Хисамудинов И.А. Основы экономики и теории рынка: учеб. пособие. Уфа: УГНТУ, 2010. С. 563–567.
6. Григорьев С.И. Автомобильные дороги Республики Саха (Якутия) // Молодой ученый. 2016. № 30 (134). С. 47-50.
7. Дьячук Т.И., Хомякова О.В., Дугина Т.В. Цитология спорофитно развивающихся микроспор в культуре пыльников тритикале без холодового воздействия // Сельскохозяйственная биология. 2010. № 5. С. 61-65.