

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ, СОЦИАЛЬНАЯ, ПОЛИТИЧЕСКАЯ И РЕКРЕАЦИОННАЯ ГЕОГРАФИЯ

УДК 338.47

DOI 10.25587/SVFU.2022.28.4.009

Т.П. Егорова

Научно-исследовательский институт региональной экономики Севера
Северо-Восточного федерального университета им. М.К. Аммосова, Якутск, Россия
E-mail: tp.egorova@s-vfu.ru

РЕГИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЛЕНСКОГО МОСТА

Аннотация. В статье отражены результаты исследования актуальных тенденций в развитии транспортной инфраструктуры городского округа Якутск, связанных с вовлечением ресурсов прилегающих территорий и трансформации его в современную агломерацию. Определены основные функции и проблемы транспортного комплекса города, на основе стратегических и программных документов развития транспортной инфраструктуры региона установлены сценарии долгосрочного развития городской агломерации «город Якутск». Завершение строительства и ввод в эксплуатацию железной дороги Томмот – Нижний Бестях вносят существенные изменения в конфигурацию основных транспортных схем перемещения грузов и пассажиров на территории республики. Моделирование функционально-пространственного развития города проведено на основе анализа перспектив развития транспортной инфраструктуры, выполнения мероприятий социально-экономического развития Республики Саха (Якутия), которые накладывают определенные сложности в организации бесперебойной работы транспортного комплекса г. Якутска – центра притяжения потоков грузов и пассажиров. Используя долговременные тенденции объемов перевозок грузов, изменения направлений движения основных грузопотоков, связанных с доставкой грузов потребителям в случае строительства мостового перехода через р. Лена, определены прогнозные значения транзитного потока грузового автотранспорта через городскую агломерацию город Якутск. Новизна исследования заключается в выработке организационных механизмов по совершенствованию транспортного каркаса Якутской городской агломерации, созданию единой сети смешанных пассажирских перевозок с учетом строительства Ленского моста. Реализация региональной политики по эффективному и многофункциональному использованию территории, находящейся в районе тяготения транспортных магистралей города, будет способствовать повышению агломерационного эффекта, позволит обеспечить устойчивость транспортного обслуживания и улучшить качество жизни населения Якутской городской агломерации.

Ключевые слова: транспортно-логистический центр, северный завоз, транспортная инфраструктура, Нижний Бестях, пространственное развитие, социально-экономическое развитие, городская агломерация, Ленский мост.

T.P. Egorova

Research Institute of Regional Economy of the North, M.K. Ammosov North-Eastern Federal University,
Yakutsk, Russian Federation
E-mail: tp.egorova@s-vfu.ru

REGIONAL POLICY ON TRANSPORT SERVICES ON AN URBAN AGGLOMERATION DURING THE CONSTRUCTION OF THE LENA BRIDGE

Abstract. The article describes the results of a study of current trends in the development of the transport infrastructure of the Yakutsk urban district related to the involvement of resources of adjacent territories and its transformation into a modern agglomeration. The main functions and problems of the transport complex of the city were determined; on the basis of strategic and program documents for the development of the transport infrastructure of the region, scenarios for the long-term development of the urban agglomeration “City of Yakutsk” were established. The completion of the construction and commissioning of the Tommot – Nizhny Bestyakh railway has made significant changes to the configuration of the main transport schemes for the movement of goods and passengers on the territory of the republic. The modeling of the functional and spatial development of the city was carried out on the basis of an analysis of the prospects for the development of transport infrastructure and the implementation of measures for the socio-economic development of the Republic of Sakha (Yakutia), which impose certain difficulties in organizing the smooth operation of the transport complex of Yakutsk – the cargo and passenger flows hub. Using long-term trends in cargo transportation volumes, changes in the directions of movement of the main cargo flows associated with the delivery of goods to consumers in the case of the construction of a bridge crossing over the Lena River, the forecast values of the transit flow of trucks through the urban agglomeration of the city of Yakutsk are determined. The novelty of the research lies in the development of organizational mechanisms to improve the transport framework of the Yakut urban agglomeration, the creation of a unified network of mixed passenger transportation, taking into account the construction of the Lena Bridge. The implementation of the regional policy on the efficient and multifunctional use of the territory located in the area of gravity of the city’s highways will contribute to an increase in the agglomeration effect, will ensure the sustainability of transport services and improve the quality of life of the population of the Yakut urban agglomeration.

Keywords: transport and logistics hub, northern delivery, transport infrastructure, Nizhny Bestyakh, spatial development, socioeconomic development, urban agglomeration, Lena Bridge.

Введение

Географическое расположение города Якутска предопределило его роль как «перекрестка» транспортных магистралей, обеспечивающих решение сложных задач завоза грузов в Северные районы России. Короткие навигационные периоды на северных реках и морских участках Северного Ледовитого океана, огромные пространства и расстояния, сложные транспортные схемы требуют организации ежегодных поставок народнохозяйственных грузов и товаров. Якутск несет миссию центрального транспортно – логистического узла, откуда идет управление перевозками.

Транспортная составляющая города является одной из его сильных сторон, дающая городу рабочие места, возможности для развития сферы сопутствующих услуг в местах приложения транспортной инфраструктуры, развития туризма и т.д. В исследованиях отечественных и зарубежных ученых по вопросам развития агломераций и транспортной инфраструктуры в них отражены проблемные вопросы разнопланового характера [2;5;18]. Тем не менее, авторы отмечают, что именно транспорт может стать ограничивающим фактором для социально-экономического развития города [1;16;19].

В транспортной отрасли за последние годы произошли значительные изменения: завершено строительство железной дороги до Нижнего Бестяха, осуществлен ее ввод в постоянную

эксплуатацию, проведена реконструкция федеральных и муниципальных автодорог, завершена реконструкция аэропортового комплекса, проводится капитальный ремонт и реконструкция улично-дорожной сети. Все это в совокупности создает определенные предпосылки для развития рынка транспортно – логистических услуг, как в пределах городской агломерации, так и в направлении близлежащих районов.

Устойчивый рост численности населения города Якутска и прилегающих территорий, прогнозируемый ее рост [13], все возрастающая плотность городской застройки определяют направления повышения общего количества передвижений жителей города на общественном транспорте и транспорте личного пользования. Неравномерность расселения в городской черте и ее пригородах, тенденции роста части населения, проживающего в дачных поселениях, порождают прирост доли в пригородных перевозках. Появление в последнее десятилетие новых микрорайонов города (Прометей, ДСК, 203-й микрорайон и др.) вызывают острую необходимость как расширения существующих частей улично-дорожной сети, так и строительства новых улиц с последующим развитием сети автобусных маршрутов, транспорта общего пользования.

Основные функции и проблемы транспортного комплекса города

В соответствии со Стратегией социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) формирующаяся Якутская городская агломерация включает в себя городской округ Якутск, прилегающие к нему городские поселения поселок Жатай и поселок Нижний Бестях [10]. Город Якутск является центром пересечения основных автомагистралей республики: федеральных «Вилуй» (Якутск – Мирный – Усть-Кут), «Колыма» (Якутск – Магадан), «Лена» (Якутск – Большой Невер) (посредством паромных и ледовых переправ), региональных «Умнас» (Якутск – Олекминск), «Нам» (Якутск – Намцы). В перспективе, кроме обеспечения эффективного и безопасного пропуска внутригородских и пригородных пассажирских перевозок, усилится главная транспортная функция Якутской городской агломерации: деятельность центрального мультимодального транспортного узла, с основными объектами: международный аэропорт «Якутск», региональный аэропорт «Маган», речной порт «Якутск», автовокзал.

Конфигурация улично-дорожной сети города сложилась исторически вдоль пойменной части реки Лена и представлена в радиальной системе, опирающаяся на сформированные вокруг направления заходящих в город главных автодорог (на Вилуйск, Намцы, Покровск, Маган). По данным автомагистралей осуществляется транзитный пропуск пассажирских и грузовых потоков, что крайне негативно отражается на экологической ситуации города, ухудшает состояние автодорог, вызывая колебательность от пропуска большегрузного транспорта. Ожидается, что в ближайшей перспективе, с применением схем доставки грузов по железной дороге от ст. Нижний Бестях, поток грузовых автомобилей будет постоянно увеличиваться [14].

Организация круглогодичного сообщения с прилегающими к городу Якутску муниципальными районами (Горный, Хангаласский Намский, Мегино-Кангаласский) формирует предпосылки вовлечения в экономику городской агломерации трудовых ресурсов [18]. Кроме того, появляется возможность развития услуг придорожного сервиса близ пассажирских автостанций и автобусных остановках, автозаправочных станциях, станциях технического обслуживания; а также сопутствующего сервиса: пунктов питания и отдыха, теплых автостоянок, автомоек и т.д.

Учитывая наиболее активный 2019 (допандемийный) год, в среднем за день городским пассажирским автотранспортом перевозилось 226 тыс. чел. (против 123 в 2010 г.), речным транспортом – 1,5 тыс. чел. (в период навигации), воздушным транспортом – свыше 2,6 тыс. чел. Каждый пассажир в среднем проезжает на общественном автотранспорте 3,5 км [15]. Ежедневно на городских улицах работает около 500 единиц автобусов на 19 регулярных и 11 пригородных маршрутах, неконтролируемое количество легковых такси (по экспертным оценкам, около 2500 машин). Транспортный комплекс Якутска уже не вполне удовлетворяет потребности города в пассажирских перевозках, существенно отстает в качестве транспортного обслуживания. Остро назрела необходимость в новых маршрутах, так как за 10 лет город Якутск

прирос новыми микрорайонами, появились социальные объекты, разрослись пригороды, куда городские автобусы не доезжают. В городе зарегистрировано более 113,8 тыс. ед. автотранспорта, из которых 75 % составляют легковые авто. Обеспеченность легковым авто в городе с 2010 года выросла в 1,6 раз и на 2020 г. составляла 242 ед./1000 чел. [17].

Формирование транспортно-логистического центра в п. Нижний Бестях, относительная близость местоположения к г. Якутску может повлечь за собой необходимость включения этого участка в состав земель, подчинённых мэрии города, как «железнодорожных» ворот столицы (в перспективе расчётное население – 30 тыс. чел., территория 700 га) [10]. Якутск в перспективе станет крупным транспортным узлом республики, состоящим из двух частей: правобережной (п. Нижний Бестях) и левобережной (Якутск). Железнодорожная станция с примыкающим к ней транспортно-логистическим центром в Нижнем Бестяхе (рис. 1), перспективы строительства мостового перехода через р. Лену в районе п. Табага, создают потенциальную возможность роста интенсивности грузового автотранспорта.



Рис. 1. Проект размещения мостового перехода через реку Лену в городской агломерации г. Якутск
Fig. 1. Project location of a bridge crossing over the Lena River in the urban agglomeration of Yakutsk

Всенародная тяга к индивидуальному (частному) домовладению, совершенствование правовых, организационных вопросов, формирование законодательной базы кредитования строительства частных домов создают предпосылки для перевода в будущем в категорию городского жилья дачных территорий по Вилюйскому, Маганскому, Намцырскому трактам. В соответствии с требованиями градостроительной политики необходима будет разработка проектов

планировки данных частей города, предусматривающая строительство новых автомобильных дорог и улиц с развитием маршрутной сети общественного транспорта.

С учетом перспектив развития формирующаяся Якутская городская агломерация будет занимать значительную территорию поймы и надпойменной части реки Лены с охватом ресурсного резервата «Кэнкэмэ» площадью 93045 га, культурных ландшафтов: туристско-рекреационного кластера «Северный мир» на Табагинском мысе (5900 га), таежного ландшафтного парка «Чабыда» (2500 га), национального парка «Сайсары» с полуостровом «Байанай» (45 га), лугового парка «Зеленый луг» (700 га), лугового парка остров «Хатыстах» (550 га), а также крупного культурно-развлекательного комплекса Арктический центр эпоса и искусств («Олонхолэнд») (3,3 га) и архитектурно-этнографического комплекса «Ус Хатын» с расширением до 1000 га [4].

Ввод железной дороги до ст. Нижний Бестях в постоянную эксплуатацию и формирование транспортно-логистического центра на правом берегу р. Лена, обеспечивающего взаимодействие всех видов транспорта, организующего прием, перегрузку, накопление, хранение и отправку прибывающих грузов, будет способствовать тому, что Якутская городская агломерация приобретет черты транспортно-распределительного хаба.

Уже сейчас наблюдается снижение объемов переработки по левому берегу и, соответственно, ежегодное увеличение перерабатываемого груза по правому берегу в районе притяжения Якутского транспортно – логистического узла, что указывает на происходящие изменения основных транспортных схем доставки грузов на территории региона:

- объем переработанного груза в речном порту Якутск упал в 4,4 раза (с 851 тыс. тонн в 2012 г. до 194 тыс. тонн в 2021 г.) [15];

- отмечается динамичный рост объема перевозок грузов по железной дороге до ст. Нижний Бестях (с 2014 по 2021 гг. рост в 4,5 раза). В 2020 г. объем перевезенных грузов по всей номенклатуре составил 1,08 млн. тонн, в 2021 г. – 1,14 млн. тонн, а за 10 месяцев 2022 г. – уже 1,3 млн. т. [8].

Определенная часть улично-дорожной сети города достигла предела пропускной способности и перегружена. Еще в 2012 г., при разработке стратегии социально-экономического развития города Якутска, были предложены приоритеты развития городского транспорта, часть из которых успешно реализована:

- совершенствование маршрутной сети на центральной улице города (проспект Ленина) с исключением дублирующих маршрутов;

- введение скоростных, круговых маршрутов в центральной части города;

- перемещение автовокзала из центральной части города;

- безналичная оплата проезда на общественном транспорте;

- организация информативности остановочных пунктов [4].

Проводится плановая модернизация транспорта общего пользования, внедряются мероприятия повышения эффективности муниципального автотранспортного предприятия; расширяется сеть междугороднего и межрайонного автобусного сообщения.

Возрастающая автомобилизация населения г. Якутска (увеличение в 1,6 раза за последние 10 лет), рост потребности в организации мест постоянного и временного хранения автомобилей (гаражи, стоянки, парковочные места); отсутствие достаточных мест для парковки личного, служебного видов транспорта и такси; отсутствие единой системы водоотводных сооружений; приток на территорию города большегрузного транзитного транспорта после завершения строительства железной дороги и мостового перехода; ухудшение экологической ситуации из-за загруженности городских дорог избыточным количеством неуправляемых транспортных потоков определили направления развития улично-дорожной сети города:

- автоматизация мониторинга и пополнения базы данных по текущему состоянию улично-дорожной сети;

- применение инновационных технологий при строительстве и содержании объектов улично-дорожной сети;

- пополнение материально-технической базы коммунального хозяйства города;
- применение современных методов организации дорожного движения (интеллектуальных транспортных систем);
- повышение связности улично-дорожной сети;
- завершение строительства окружной дороги для транзита грузового автотранспорта в режиме непрерывного движения.

Внедрение современных технологий и совершенствование организации дорожного движения позволяют снизить загруженность транспортных магистралей. От успеха решения данных задач будет зависеть достижение главных стратегических целей развития города – повышение комфортности и качества жизни населения.

Сценарии долгосрочного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации «город Якутск».

Стратегия развития транспортного комплекса города Якутска строится на основе перспективных сценариев развития производительных сил и социальной сферы республики, содержащихся в принятых программных документах развития экономики на среднесрочную и долгосрочную перспективу, среди которых выделяются: Стратегия социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) до 2032 г. и с целевым видением до 2050 г. (2018 г.) [7], Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Республики Саха (Якутия) и комплексной схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом Республики Саха (Якутия) (2022 г.) [11], Стратегия социально-экономического развития городского округа «город Якутск» до 2032 г. (2018 г.) [10;9] и ряд других. Немаловажными факторами, которые учитываются при формировании перспективных объемов транспортной работы по перевозкам грузов и пассажиров в пределах городской агломерации, являются динамика численности населения, рост доходов населения, развитие реального сектора экономики, объемы производства и потребления.

Стратегические цели развития транспортного комплекса: повышение мобильности населения и транспортной доступности, приоритетное развитие транспорта общего пользования, повышение пропускной способности улично-дорожной сети, обеспечение безопасности перевозки пассажиров городским пассажирским транспортом, повышение эффективности работы муниципального транспорта, снижение отрицательного влияния автотранспорта на окружающую среду.

Одним из крупнейших инвестиционных проектов в сфере транспортной инфраструктуры является Ленский мост – важнейший транспортный объект, включённый в Национальную программу развития Дальнего Востока [12]. Ленский мост – комплекс мостового перехода через реку Лена, включающий строительство трех частей автомобильного моста общей протяженностью 3,4 км (в т. ч. 2,5 км основная часть), автодорожных подходов к нему, инженерно-технических сооружений, сооружений охраны и эксплуатации моста. Глубина русла реки в районе мостового перехода составляет 6-8 м при ширине реки в межень 2,3 км. Протяженность автодорожных подходов к мосту составляет 15 км. Началом трассы является 26-й км автодороги Р-004 «Умнас» (Якутск – Покровск – Олекминск – Дабан – Чапаево – Турукта – Ленск) (Покровский тракт), окончанием – 1132-й км федеральной автомобильной дороги А-360 (М-56) «Лена» (рисунки 1). По проекту ожидается трафик в размере более 6 тыс. автомобилей в сутки [6].

Стратегия развития транспортной инфраструктуры Якутской городской агломерации основана на ключевой задаче разработанных ранее программ, предусматривающих «создание опорной сети транспортных магистралей, имеющей выход в единую дорожную сеть страны без «разрывов» и «узких мест»». Стержневым направлением развития транспортной инфраструктуры, непосредственно влияющим на автодорожную сеть городского округа, является:

- строительство и реконструкция федеральных автомобильных дорог «Колыма» (Якутск-Магадан), «Лена» (Якутск – Большой Невер), «Вилуй» (Якутск – Мирный – Усть-Кут),

региональных автодорог «Амга» (Якутск – Усть-Мая), «Кобяй» (Асыма – Сангар), «Умнас» (Якутск – Олекминск);

– развитие сельских дорог для обеспечения связи населенных пунктов с центрами районов и решения социальных проблем сельского населения;

– строительство мостов.

Используя долговременные тенденции объемов перевозок грузов по основным направлениям федеральных и региональных автомобильных трасс, можно выстроить динамическую модель прогнозных значений транзитных грузопотоков, следующих через г. Якутск до 2032 г. Ожидается, что к 2032 году суммарный грузопоток, прибывающий в том числе для перевалки и разгрузки в Якутском транспортном узле, возрастет на 25 % к уровню 2020 г., в фактическом выражении достигнет 10, 95 млн. тонн грузов (левобережная часть). Из этого объема в город Якутск будет направлено 6,7 млн. т, транзит грузов в Вилюйскую группу улусов по автодороге «Вилюй» составит 3,3 млн. т [3].

Обсуждение

Ввод в эксплуатацию железной дороги и строительство автодорог в асфальтобетонном исполнении в прилегающих районах, возведение мостового перехода предполагают рост насыщенности автодорог городской агломерации г. Якутск автотранспортом. В целях снижения негативного влияния на окружающую среду и предупреждения разрушения дорожного полотна от воздействия большегрузного транспорта Стратегией города Якутска предусматривалось строительство объездной дороги западнее г. Якутска для пропуска транзитного автотранспорта в режиме непрерывного движения п. Табага – оз. Чабыда – Вилюйский тракт (рис. 2). Предполагалось, что на первом этапе роль объездной дороги выполнит существующая магистраль, на начало второго этапа планировалось функционирование автодороги в режиме «автомобильной», с исполнением к завершению периода в твердом (гравийном) типе покрытия, третий этап – завершение строительства с асфальтовым покрытием [4].

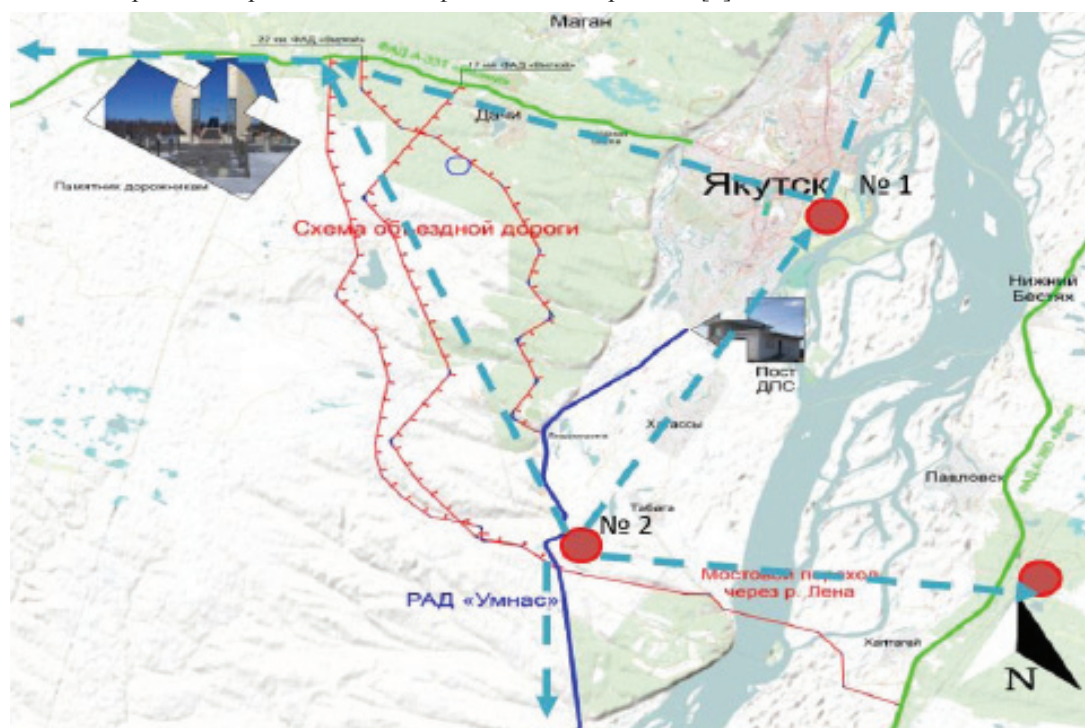


Рис. 2. Схема размещения объездной дороги для пропуска транзитного автотранспорта в городской агломерации г. Якутск

Fig. 2. Layout of the bypass road for transit vehicles in the urban agglomeration of Yakutsk

В целях анализа сценариев социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) и их влияния на транспортный комплекс г. Якутска на Межведомственной научно-практической конференции «Развитие транспортной инфраструктуры города Якутска: предложения и рекомендации», проходящей в Якутске 15-19 августа 2022 года, были обсуждения проблемные вопросы транспортной инфраструктуры Якутской городской агломерации. Также в рамках научно-исследовательской работы «Анализ транспортной инфраструктуры городской агломерации «город Якутск» с учетом строительства мостового перехода через р. Лена» были представлены результаты исследования по разработке прогноза предстоящих изменений в структуре грузовых перевозок городской агломерации город Якутск с учетом реализации мероприятий социально-экономического развития Республики Саха (Якутия).

В состав экспертной группы вошли: к.т.н. Попов А.С. и к.т.н. Прокопьев В.П. (Якутский институт водного транспорта (филиал СГУВТ), Якутск), Покрашенко П.А. (начальник экспертно-аналитического отдела ФАНУ «Востокгосплан», Москва), Заболоцкая-Избекова Ю.Д. (эксперт по логистике, Якутск), Бадин Ю.Ю. (ПАО ЛОРП, Якутск), к.э.н. Полешкина И.О. (МГТУ ГА, Москва), Назаров Н.С. ГКУ РС (Я) «Ленский мост», Татарникова П.А. (АДФ СВФУ), к.э.н. Егорова Т.П., Делахова А. М. (НИИРЭС СВФУ). Были рассмотрены вопросы, касающиеся изменения транспортно-логистических схем грузовых и пассажирских потоков в связи с вводом железной дороги Томмот – Нижний Бестях и Ленского моста, выработаны технологические предложения и рекомендации по улучшению организации транспортного комплекса города Якутска.

Выявлено, что предстоящие изменения транспортно-логистических схем в связи с вводом Ленского моста проявляют ряд положительных и отрицательных эффектов. Положительные эффекты заключаются в создании новых рабочих мест и прироста ВРП, повышении транспортной доступности, возможном снижении цен на все виды товаров за счет увеличения скорости оборачиваемости, развитии бизнеса, развитии туризма, развитии рынка транспортно-экспедиционных услуг, частичном замещении мелкого торгового бизнеса за счет прихода крупных сетевых ритейлеров (что также ведет к снижению цен).

Одновременно с этим могут возникнуть и отрицательные эффекты, связанные с ухудшением экологической ситуации на прибрежных территориях р. Лена (увеличение уровня вредных выбросов в атмосферу и накопление тяжелых металлов в почвах); повышением износа автомобильных дорог общего пользования; нехваткой кадров по специальности «логистика»; ростом уровня шума; рисками транспортного коллапса для города Якутска по причине увеличения транспортных средств (в том числе транзитных); нехваткой парковочных мест; более частому появлению заторов в случае возникновения аварийных ситуаций.

Вместе с тем, открываются дополнительные возможности для бизнеса в связи с появлением моста: увеличение скорости товарооборачиваемости, оборотных средств предприятий; снижение затрат на хранение и ликвидация сезонного хранения; развитие придорожного сервиса; снижение потребности в кредитных ресурсах на период депонирования грузов [14]. Для населения в целом: повышение уровня транспортной мобильности населения, круглогодичная доступность медицинских и образовательных услуг г. Якутска, доступность к культурным и природоохранным объектам. На территории г. Якутска расположено много профильных современных медицинских комплексов (офтальмологическая больница, онкологический центр, кардиологический центр, перинатальный центр, развита стоматология и др.), в Мегино-Кангаласском районе имеются грязевые и термальные источники, что при круглогодичном сообщении дает возможность развивать межрегиональный медицинский туризм и выезды на диагностическое обслуживание.

Заключение

Предстоящие изменения в работе транспортного комплекса накладывают определенные сложности в организации бесперебойной работы транспортного комплекса г. Якутска – центра

притяжения потоков грузов и пассажиров. Проведенный анализ пространственных изменений республики позволяет выработать организационные механизмы по совершенствованию транспортной инфраструктуры и организации пассажирских перевозок в пределах городской агломерации г. Якутск:

1. Вынос оптовых баз с ул. Чернышевского за пределы г. Якутска в район с. Табага, с. Владимировка с формированием кластера оптово-распределительных центров с применением технологий формирования мелких и крупных партий сборных грузов для их последующего распределения;

2. Формирование единой сети смешанных пассажирских перевозок:

– транспортно-пересадочный узел № 1 в г. Якутск – смешанный пассажирский транспортный хаб (автовокзал, причал для маломерных судов) на территории проектируемого 204 мкр. (для перевозки пассажиров до жд/ст. Нижний Бестях);

– транспортно-пересадочный узел № 2 в с. Владимировка – автостанция для обеспечения единой системы пассажирских перевозок в пригороды ГО Якутск;

– транспортно-пересадочный узел № 3 на ст. «Правая Лена» – перевалочный пункт смешанных перевозок «ж/д – авто» для транзитных грузов на ФАД «Вилуй», РАД «Нам», РАД «Умнас», автостанция с началом маршрутных линий пассажирских перевозок. Как дополнение: переименование ст. «Правая Лена» в ст. «Ленский мост»;

3. Организация единого логистического центра для управления мультимодальной транспортной системой северного завоза грузов.

Организацию транспортно-пересадочных узлов возможно совмещать со строительством крупных современных торгово-развлекательных центров вдоль улицы Чернышевского (на месте оптовых баз), Покровского тракта, Объездного шоссе.

Моделирование функционально-пространственного развития города на основе анализа перспектив развития транспортной инфраструктуры, выполнения мероприятий социально-экономического развития Республики Саха (Якутия), выявило рост транзитного автотранспорта через городскую агломерацию город Якутск. Реализация региональной политики и системное решение рассмотренных проблем по повышению агломерационного эффекта и совершенствованию транспортного каркаса Якутской городской агломерации позволят обеспечить устойчивость транспортного обслуживания и улучшить качество жизни населения.

Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания Министерства образования и науки Российской Федерации по проекту № FSRG-2020- 0010.

Литература

1. Cats O. The robustness value of public transport development plans/ Journal of Transport Geography. – 2016. – Т.51. – pp. 236-246. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2016.01.011
2. Антонов, Е.В., Куричев, Н.К., Тревиш, А.И. Исследования городской системы и агломераций в России / Известия Российской академии наук. Серия географическая. – 2022. – Т. 86. – № 3. – С. 310-331.
3. Егорова, Т.П., Делахова, А.М. Сценарии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) и транспортный комплекс города Якутска / Транспорт. Транспортные сооружения. Экология. № 4.
4. Егорова, Т.П., Кулаковский, Г.П. Перспективы развития транспортного комплекса г. Якутска // Научно-практическая конференция «Научные основы Стратегии социально-экономического развития городского округа «город Якутск» на период до 2030 года. 19-20 декабря 2012 г., г. Якутск. – Якутск: КнигоГрад. – 2013. – С.370-376
5. Лисененков, А.И., Лосин, Л.А. Формирование расчетного графа на основе анализа транспортной системы городской агломерации // в сборнике: Проблемы преобразования и регулирования региональных социально-экономических систем. Кузнецов С.В. Под редакцией С.В. Кузнецова. – Санкт-Петербург. – 2019. – С. 49-53.

6. Мост через реку Лену. Якутия. Республика Саха. Сайт АО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург». Электронный ресурс. Путь доступа <https://gpsm.ru/deyatelnost/lenskij-most/> Дата обращения 01.11.2022
7. О Стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) до 2032 года с целевым видением до 2050 года (в ред. Закона Республики Саха (Якутия) от 18.06.2020 2247-З N 403-VI), утв. постановлением Государственного Собрания (Ил Тумэн) Республики Саха (Якутия) от 19.12.2018 3 N 46-VI. Электронный ресурс. Путь доступа <https://docs.cntd.ru/document/550299670> Дата обращения 01.11.2022.
8. Отчет о производственно-финансовой деятельности ОАО АК «ЖДЯ». Официальный информационный портал Республики Саха (Якутия) [Электронный ресурс]: Электронный ресурс. Путь доступа <https://www.sakha.gov.ru/>. Дата обращения 01.11.2022
9. Постановление Окружной администрации города Якутска от 30 декабря 2016 года N 380п «Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры городского округа «город Якутск» на 2017-2032 гг.» Электронный ресурс. Путь доступа <https://docs.cntd.ru/document/446171679>
10. Постановление Окружной администрации города Якутска от 29 декабря 2018 года N 334п «Об утверждении проекта актуализации Стратегии социально-экономического развития городского округа «город Якутск» на период до 2032 г.» Электронный ресурс. Путь доступа <https://docs.cntd.ru/document/561496540> Дата обращения 01.11.2022
11. Постановление Правительства Республики Саха (Якутия) от 29.04.2022 № 256 «Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Республики Саха (Якутия) и комплексной схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом Республики Саха (Якутия)» Электронный ресурс. Дата обращения 01.11.2022. Путь доступа <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/1400202205050001>
12. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2020 года N 2464-р «Об утверждении Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года». Электронный ресурс. Путь доступа <https://docs.cntd.ru/document/565853199> Дата обращения 01.11.2022
13. Сукнёва, С.А. Оценка территориальной дифференциации демографических процессов / в сборнике: Устойчивый Север: общество, экономика, экология, политика. сборник трудов IV всероссийской научно-практической конференции. – 2018. – С. 261-266.
14. Татарникова, П.А. Мостовой переход через реку Лену как перспектива развития Республики Саха (Якутия) // Логистика сегодня. – 2019. – № 4. – С. 312-317.
15. Транспорт в Республике Саха (Якутия) в 2010, 2016-2020 годы: Статистический сборник № 23/395. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Саха (Якутия). – Якутск. – 2021. – 89 с.
16. Фаузер, В.В., Смирнов, А.В., Лыткина, Т.С., Фаузер, Г.Н. Городские агломерации в системе расселения Севера России // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2021. – № 4. – с. 77-96. – 10.15838/esc. 2021.4.76.5. DOI: 10.15838/esc.2021.4.76.5
17. Федеральная служба государственной статистики. Регионы России. Социально-экономические показатели – 2021 г. Электронный ресурс. Путь доступа https://gks.ru/bgd/regl/b21_14p/Main.htm Дата обращения 01.11.2022.
18. Федорова, Е.Н., Пономарева, Г.А. Аспекты агломерационного развития Якутска/ Экономический анализ: теория и практика. – 2014. – № 39 (391). – С. 18-25.
19. Филиппов, Д.В. Оценка экономической эффективности проектов на примере инфраструктурных транспортных объектов // Russian Economic Bulletin. – 2019. – Т. 2. – № 5. – С. 133-137.

References

1. Cats O. The robustness value of public transport development plans/ Journal of Transport Geography. – 2016. – Т.51. – pp. 236-246. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2016.01.011

2. Antonov, E.V., Kurichev, N.K., Trejvish, A.I. Issledovaniya gorodskoj sistemy i aglomeracij v Rossii / Izvestiya Rossijskoj akademii nauk. Seriya geograficheskaya. – 2022. – T. 86. – № 3. – S. 310-331.
3. Egorova, T.P., Delahova, A.M. Scenarii social'no-ekonomicheskogo razvitiya Respubliki Saha (YAkutiya) i transportnyj kompleks goroda YAkut'ska / Transport. Transportnye sooruzheniya. Ekologiya. № 4.
4. Egorova, T.P., Kulakovskij, G.P. Perspektivy razvitiya transportnogo kompleksa g. YAkut'ska // Nauchno-prakticheskaya konferenciya «Nauchnye osnovy Strategii social'no-ekonomicheskogo razvitiya gorodskogo okruga «gorod YAkut'sk» na period do 2030 goda. 19-20 dekabrya 2012 g., g. YAkut'sk. – YAkut'sk: KnigoGrad. – 2013. – s.370-376
5. Lisenenkov, A.I., Losin, L.A. Formirovanie raschetnogo grafa na osnove analiza transportnoj sistemy gorodskoj aglomeracii // v sbornike: Problemy preobrazovaniya i regulirovaniya regional'nyh social'no-ekonomicheskikh sistem. Kuznecov S.V. Pod redakciej S.V. Kuznecova. – Sankt-Peterburg. – 2019. – s. 49-53.
6. Most cherez reku Lenu. YAkutiya. Respublika Saha. Sajt AO «Institut Giprostrojmost – Sankt-Peterburg». Elektronnyj resurs. Put' dostupa <https://gpsm.ru/deyatelnost/lenskij-most/> Data obrashcheniya 01.11.2022
7. O Strategii social'no-ekonomicheskogo razvitiya Respubliki Saha (YAkutiya) do 2032 goda s celevym videniem do 2050 goda (v red. Zakona Respubliki Saha (YAkutiya) ot 18.06.2020 2247-Z N 403-VI), utv. postanovleniem Gosudarstvennogo Sobraniya (II Tumen) Respubliki Saha (YAkutiya) ot 19.12.2018 Z N 46-VI. Elektronnyj resurs. Put' dostupa <https://docs.cntd.ru/document/550299670> Data obrashcheniya 01.11.2022.
8. Otchet o proizvodstvenno-finansovoj deyatel'nosti OAO AK «ZHDYA». Oficial'nyj informacionnyj portal Respubliki Saha (YAkutiya) [Elektronnyj resurs]: Elektronnyj resurs. Put' dostupa <https://www.sakha.gov.ru/>. Data obrashcheniya 01.11.2022
9. Postanovlenie Okruzhnoj administracii goroda YAkut'ska ot 30 dekabrya 2016 goda N 380p «Ob utverzhdenii municipal'noj programmy «Kompleksnoe razvitie transportnoj infrastruktury gorodskogo okruga «gorod YAkut'sk» na 2017-2032 gg.» Elektronnyj resurs. Put' dostupa <https://docs.cntd.ru/document/446171679>
10. Postanovlenie Okruzhnoj administracii goroda YAkut'ska ot 29 dekabrya 2018 goda N 334p «Ob utverzhdenii proekta aktualizacii Strategii social'no-ekonomicheskogo razvitiya gorodskogo okruga «gorod YAkut'sk» na period do 2032 g.» Elektronnyj resurs. Put' dostupa <https://docs.cntd.ru/document/561496540> Data obrashcheniya 01.11.2022
11. Postanovlenie Pravitel'stva Respubliki Saha (YAkutiya) ot 29.04.2022 № 256 «Ob utverzhdenii programmy kompleksnogo razvitiya transportnoj infrastruktury Respubliki Saha (YAkutiya) i kompleksnoj skhemy organizacii transportnogo obsluzhivaniya naseleniya obshchestvennym transportom Respubliki Saha (YAkutiya)» Elektronnyj resurs. Data obrashcheniya 01.11.2022. Put' dostupa <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/1400202205050001>
12. Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 24 sentyabrya 2020 goda N 2464-r «Ob utverzhdenii Nacional'noj programmy social'no-ekonomicheskogo razvitiya Dal'nego Vostoka na period do 2024 goda». Elektronnyj resurs. Put' dostupa <https://docs.cntd.ru/document/565853199> Data obrashcheniya 01.11.2022
13. Suknyova, S.A. Ocenka territorial'noj differenciacii demograficheskikh processov / v sbornike: Ustoichivyy Sever: obshchestvo, ekonomika, ekologiya, politika. sbornik trudov IV vs Rossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii. – 2018. – s. 261-266.
14. Tatarnikova, P.A. Mostovoj perekhod cherez reku Lenu kak perspektiva razvitiya Respubliki Saha (YAkutiya) // Logistika segodnya. – 2019. – № 4. – s. 312-317.
15. Transport v Respublike Saha (YAkutiya) v 2010, 2016-2020 gody: Statisticheskij sbornik № 23/395. Territorial'nyj organ Federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki po Respublike Saha (YAkutiya). – YAkut'sk. – 2021. – 89 s.
16. Fauzer, V.V., Smirnov, A.V., Lytkina, T.S., Fauzer, G.N. Gorodskie aglomeracii v sisteme rasseleniya Severa Rossii // Ekonomicheskie i social'nye peremeny: fakty, tendencii, prognoz. – 2021. – № 4. – c. 77-96. – 10.15838/esc.2021.4.76.5. DOI: 10.15838/esc.2021.4.76.5
17. Federal'naya sluzhba gosudarstvennoj statistiki. Regiony Rossii. Social'no-ekonomicheskie pokazateli – 2021 g. Elektronnyj resurs. Put' dostupa https://gks.ru/bgd/regl/b21_14p/Main.htm Data obrashcheniya 01.11.2022.

18. Fedorova, E.N., Ponomareva, G.A. Aspekty aglomeracionnogo razvitiya YAkutskaja/ Ekonomicheskij analiz: teoriya i praktika. – 2014. – № 39 (391). – s. 18-25.
19. Filippov, D.V. Ocenka ekonomicheskoy effektivnosti proektov na primere infrastrukturyh transportnyh ob"ektov // Russian Economic Bulletin. – 2019. – T. 2. – № 5. – s. 133-137.

Сведения об авторах

ЕГОРОВА Татьяна Поликарповна, к.э.н, в.н.с., Лаборатория экономики народонаселения и демографии Научно-исследовательского Института региональной экономики Севера Северо-Восточного федерального университета им. М.К. Аммосова

E-mail: tp.egorova@s-vfu.ru

EGOROVA Tatiana Polikarpovna – Candidate of Economic Sciences, leading researcher, Laboratory of Population and Demographic Economics, Institute of Regional Economy of the North, M.K. Ammosov North-Eastern Federal University