

— ЭКОНОМИЧЕСКАЯ, СОЦИАЛЬНАЯ, — ПОЛИТИЧЕСКАЯ И РЕКРЕАЦИОННАЯ ГЕОГРАФИЯ

DOI 10.25587/SVFU.2020.16.49747

УДК 656 (571.56)

Е.Е. Тотонова,^{1,2} А.А. Пахомов²

¹ СВФУ им. М.К. Аммосова, г. Якутск, Россия

² ОРЭСИ ФИЦ ЯНЦ СО РАН, г. Якутск, Россия

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)

Аннотация. Социально-экономическое развитие Республики Саха (Якутия) зависит от развития инфраструктуры, прежде всего функционирования транспортной системы. Развитие транспорта республики показывает привязку к определенным природным особенностям территории и добывающей промышленности. Низкая транспортная доступность, неразвитость сети автомобильных дорог являются фактором, тормозящим развитие республики. Состояние аэропортов, обслуживающих местные воздушные линии, находится в неудовлетворительном состоянии и нуждается в реконструкции. Существующая система транспортировки грузов не является эффективным и круглогодичным, кроме того сдерживает социально-экономическое развитие республики. Для экономического развития республики необходимы поиски новых услуг и товаров, новых рынков сбыта с учетом развития глобальной экономики. Слабая интеграция и взаимодействие отдельных видов транспорта при выполнении грузовых перевозок по территории Республики Саха (Якутия) препятствует развитию межрегиональных транспортных коридоров. При этом также нужно учитывать развитие глобальной экономики, в частности, Азиатско-Тихоокеанского региона, с их возрастающей конкуренцией на мировом уровне. Для усиления конкурентоспособности республики важным является усовершенствование существующих транспортных коридоров и их развитие в международные коридоры. Выявлены приоритетные направления развития транспортной системы республики. Для планирования пространственного развития транспортной инфраструктуры нужен переход от линейно-радиальной к сетевой структуре пространственного развития для обеспечения сбалансированного и устойчивого развития.

Ключевые слова: транспорт, Арктика, Республика Саха (Якутия), Северный морской путь, аэропорты, социально-экономическое развитие, экономика.

ТОТОНОВА Елена Егоровна – к.г.н., доцент, СВФУ им. М.К. Аммосова; в.н.с., ФИЦ ЯНЦ СО РАН.

E-mail: elena.totonova@mail.ru

ТОТОНОВА Elena Egorovna – Candidate of Geographical Sciences, Associate professor; Leading Researcher, Yakut Scientific Center, SB RAS.

E-mail: elena.totonova@mail.ru

ПАХОМОВ Александр Алексеевич – д.э.н., г.н.с., ФИЦ ЯНЦ СО РАН.

E-mail: a.a.pakhomov@prez.ysn.ru

ПАХОМОВ Aleksandr Alekseevich – Doctor of Economics, Chief Researcher, Yakut Scientific Center, SB RAS.

E-mail: a.a.pakhomov@prez.ysn.ru

E.E. Totonova,^{1,2} A.A. Pakhomov²

¹ M.K. Ammosov North-Eastern Federal University, Yakutsk, Russia

² Yakut Scientific Center, SB RAS, Yakutsk, Russia

THE MAIN TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SYSTEM OF THE SAKHA REPUBLIC (YAKUTIA)

Abstract. The socio-economic development of the Sakha Republic (Yakutia) depends on the development of infrastructure, primarily the functioning of the transport system. The development of the republic's transport shows a link to certain natural features of the territory and the mining industry. Low transport accessibility, underdeveloped road network are a factor hampering the development of the republic. The condition of the airports serving the local airlines is in poor condition and needs to be reconstructed. The existing cargo transportation system is not efficient and year-round; moreover, it restrains the social and economic development of the republic. For the economic development of the republic, the search for new services and goods, new markets, taking into account the development of the global economy, is necessary. Weak integration and interaction of certain modes of transport when performing freight traffic on the territory of the Sakha Republic (Yakutia) impedes the development of interregional transport corridors. It is also necessary to take into account the development of the global economy, in particular, the Asia-Pacific region, with their increasing competition at the global level. To enhance the competitiveness of the republic, it is important to improve the existing transport corridors and their development into international corridors. Priority directions for the development of the transport system of the republic were identified. For planning the spatial development of the transport infrastructure, a transition from linearly-radial to the network structure of spatial development is needed to ensure balanced and sustainable development.

Keywords: transport, Arctic, Sakha Republic (Yakutia), socio-economic development, economy.

Введение

От уровня развития инфраструктурных отраслей, обеспечивающих устойчивость экономического роста зависит конкурентоспособность не только страны, но и региона. К базовым инфраструктурным отраслям, оказывающим влияние на рейтинг по конкурентоспособности относятся все виды транспорта, связь и средства телекоммуникаций. Транспортные коммуникации объединяют с другими регионами страны, что является необходимым условием единства экономического пространства России.

В настоящее время развитие Республики Саха (Якутия) зависит от эффективно действующей транспортной системы. Это связано, прежде всего, с огромной территорией, неравномерным хозяйственным освоением и системой расселения.

Анализ территориальной организации транспорта

Транспорт в Республике Саха (Якутия) является важнейшей составляющей экономики, обеспечивающей бесперебойное снабжение грузов и пассажиров в суровых условиях Севера. Транспортная система Республики Саха (Якутия) характеризуется не только низким уровнем развития дорог с круглогодичной эксплуатацией (железные дороги и автомобильные дороги с твердым покрытием), но и территориальной неравномерностью своего развития.

По данным 2017 г. годовые объемы грузоперевозок составляют 44,7 млн. т., объем пассажирооборота – 98,6 млн. чел. Основной объем перевозки грузов приходится на автомобильный транспорт – 74 %, далее на железнодорожный транспорт – 13,3 %, на внутренний водный транспорт – 7,8 %, на трубопроводный – 4,4 %, воздушный – 0,1 %¹, что показывает существующие диспропорции по показателям грузооборота по видам транспорта. По грузообороту лидирует речной транспорт, далее идут автомобильный, железнодорожный, а трубопроводный и авиационный транспорт имеют незначительные показатели. О значении транспорта в экономике свидетельствует его значительный удельный вес в основных фондах республики (с 14,7 % 2005

¹ Транспорт в Республике Саха(Якутия) в 2000, 2005, 2010, 2014-2017 годы: Статистический сборник № 26/540. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Саха (Якутия). – Якутск, 2018. – 88 с.

года до 34,4 % в 2017 году), в объеме платных услуг 35 % занимает доля транспортных услуг, в инвестициях в основной капитал (с 11,2 % 2005 года до 24,9 % в 2017 году), в численности занятых работников (с 8 % 2005 года до 8,6 % в 2017 году)¹.

Автомобильный транспорт

По сравнению с другими видами транспорта автомобильный транспорт развит достаточно хорошо и играет большую роль для экономики республики, но его уязвимостью является – сезонность. Только 8,7 % территории Якутии обеспечены круглогодичной транспортной доступностью (Алданский и Нерюнгринский районы), на которой проживает 16 % населения. Из 586 сельских населенных пунктов 322 имеют связь по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования².

На территории республики действует сеть автомобильных дорог федерального назначения «Вилуй», «Лена», «Колыма», являющимися опорной транспортной сетью не только республики, но и Дальнего Востока. Общая протяженность автодороги «Вилуй», которая проходит по территории семи муниципальных образований республики, составляет 1546 км. Федеральная трасса «Лена» является единственной круглогодичной магистралью, соединяющей Якутию с другими регионами страны. Общая ее протяженность – 1157 км, из них 889 км проходят по территории нашей республики. Автомобильная дорога «Колыма» обеспечивает транспортную связь с Магаданской и Амурской областями. Протяженность трассы – 2021 км, в том числе в пределах республики – 1187 км.³

За 2005-2017 гг. в республике наблюдается рост объема грузооборота автомобильного транспорта на 25 % и уменьшение перевозок груза на 39 %, что показывает опережающий рост объема грузооборота, чем количество перевозимых грузов (табл. 1).

Таблица 1

Перевозки грузов и грузооборот автомобильного транспорта Республики Саха (Якутия)

	Перевозки грузов, тыс. т						Грузооборот, млн. т-км					
	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2005	2010	2014	2015	2016	2017
Республика Саха (Якутия)	35,6	28,2	21,5	26,0	21,3	22,0	1813	1391	1898	2280	2765	2267

Ист.: Транспорт в Республике Саха(Якутия) в 2000, 2005, 2010, 2014-2017 годы: Статистический сборник № 26/540. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Саха (Якутия). – Якутск, 2018. – 88 с.

Спад рынка грузоперевозок связан со стагнацией состояния экономики республики, страны, с ростом промышленной продукции в структуре грузоперевозок. Рост грузооборота за 2005-2017 гг. связан с появлением и улучшением автомобильных дорог в республике, а также с ростом перевозок грузов на дальние расстояния («длинное плечо»). При росте объема грузооборота на дальние расстояния сокращается количество погрузок и разгрузок, заказчиков, что приводит к эффективному использованию транспортного средства, увеличению дохода.

Сегодня плотность автомобильных дорог с твердым покрытием в республике ниже, чем в среднем по России. За 2000-2017 гг. наблюдается снижение доли сети дорог общего пользования с твердым покрытием с 36,8 % до 31 %, также происходит рост доли дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования с 8,1 до 16,7 % (табл. 2).

¹ Там же

² Транспортная стратегия Республики Саха (Якутия). Якутск, 2014.

³ <https://yakutia.info/article/191562>

Таблица 2

Автомобильные дороги общего пользования

	Удельный вес автомобильных дорог													
	с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, в процентах							с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, в процентах						
	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017
Республика Саха (Якутия)	36,8	34,8	31,9	31,6	31,8	31,1	31,0	8,1	8,2	12,4	13,1	12,5	15,6	16,7

Ист.: Транспорт в Республике Саха(Якутия) в 2000, 2005, 2010, 2014-2017 годы: Статистический сборник № 26/540. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Саха (Якутия). – Якутск, 2018. – 88 с.

За 2000-2017 гг. наблюдается существенное улучшение состояния федеральных трасс. Дорожные работы в рамках национального проекта ведутся на 43 объектах общей протяженностью 148 км. В 2019 году на федеральной трассе «Вилуй» были введены в эксплуатацию два участка автодороги «Вилуй» Горном районе и два участка в Вилуйском районе. Большой объем дорожных работ идет на федеральной дороге «Колыма». Основное внимание уделяется участку Нижний Бестях – Чурапча¹. За 2010-2015 гг. в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» реконструировано и приведено в нормативное состояние более 85 % протяженности федеральной трассы «Лена». Также за последние 5 лет отремонтировано 350 км трассы с учетом новых транспортных нагрузок и перестроены мосты, водопропускные трубы².

Формирование устойчивого транспортного каркаса, включая развитие наземных автодорожных связей и строительство стратегических мостов в районе г. Якутска через реку Лена и в районе п. Хандыга через реку Алдан (в долгосрочной перспективе), ряд мостов на дороге Вилуй и Амга позволит усилить связь населенных пунктов, увеличить грузопотоки народохозяйственных грузов, строительных грузов и грузов производственно-технического назначения, потоки трудовых кадров³.

Развитие транспортных путей республики имеет пять направлений для формирования каркаса пространственного развития, эффективное использование которого приведет к развитию всех отраслей экономики: 1. Лено-Вилуйское кольцо (Якутск – Покровск – Олекминск – Ленск – Мирный – Сунтар – Нюрба – Вилуйск – Якутск) с выходом на Иркутск;

2. Восточный вектор (Якутск – Хандыга – Усть-Нера – Магадан); 3. Южная магистраль (Якутск – Алдан – Нерюнгри) с выходом на общероссийскую транспортную сеть;

4. Арктические ворота (Якутск – Тикси и арктические реки);

5. Амгино-Аянский вектор (Якутск – Амга – Аян – Хабаровск)⁴.

Кроме того, развитие современных технологий перевозок и инновационных транспортно-логистических систем значительно сократит сроки доставки грузов и снизит транспортные издержки, повысит конкурентоспособность продукции, производимой на территории региона.

Речной транспорт

За речным транспортом сохраняется роль одного из основных участников завоза грузов в Республику Саха (Якутия) и перевозок внутренних массовых грузов. Основной объем грузов

¹ <http://www.1sn.ru/234663.html>

² http://roadlena.ru/?page_id=55

³ О Стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) до 2032 года с целевым видением до 2050 года // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 26.12.2018, «Якутские ведомости», N 50, 28.12.2018

⁴ О Стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) до 2032 года с целевым видением до 2050 года // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 26.12.2018, «Якутские ведомости», N 50, 28.12.2018

в республику перевозится в короткий навигационный период речным транспортом, доля которого в грузообороте республики составляет 60 %¹. Водным транспортом перевозятся жизненно необходимые товары и грузы в арктические районы (северный завоз).

Внутренний водный транспорт используется главным образом в бассейне реки Лена. В ограниченных масштабах осуществляются перевозки в бассейнах рек Яны, Индигирки и Колымы, а также ряда малых рек региона. На р. Лене судоходство ограничено коротким периодом навигации (до 130 дней). Самыми крупными портами в этом бассейне являются Осетрово, Якутск, Киренск, Олекминск, Хандыга, Черский, Белая Гора и Зырянка.

Короткий срок навигации требует мобилизации значительных средств для обеспечения годового объема продукции, для отдельных населенных пунктов – в двойном объеме. В целях своевременного накопления грузов и подготовки к навигации требуется авансировать поставки, что влечет возникновение кассового разрыва, связанного с низкой оборачиваемостью финансовых ресурсов от 1,5 до 2 лет. При этом, транспортная составляющая в затратах на производство продукции составляет более 40 %, что в конечном результате приводит к снижению конкурентоспособности продукции местного производства, росту цен и тарифов. Ввиду неблагоприятной гидрологической обстановки на арктических реках в последнее время, ежегодно возникают проблемы по своевременной доставке грузов в северные районы республики. В этой связи, возрастает роль автозимников для дальнейшей доставки грузов до пунктов назначения, что требует выделения значительных средств для их содержания².

Предусматривается модернизация речного, морского флота и навигационной инфраструктуры, строительство судов смешанного «река – море» плавания, развитие речных портов и внутренних водных путей, которые должны обеспечить пропуск судов грузоподъемностью 3000-4000 тонн для обеспечения завоза в северные районы после изменения его схемы, связанной с началом функционирования железной дороги и частичным завершением строительства опорной сети дорог с твердым покрытием³.

К факторам, оказывающим негативное влияние на развитие транспорта республики относятся отсутствие развитой портовой инфраструктуры, согласованной работы между видами транспорта, неравномерность интенсивности пассажиропотока и грузооборота, современного транспортного сервиса, и др. Кроме того, отставание в технике и технологиях, учитывающих специфику северных условий требуют научной поддержки развития транспортной инфраструктуры.

Северный морской путь

В последнее время активизируются работы по созданию современной транспортной системы в Арктической зоне Северо-востока России и транспортному использованию Северного морского пути (СМП) с модернизацией портовой инфраструктуры и обустройством пунктов пропуска через государственную границу для обеспечения международных транспортных сообщений. Основными целями развития Северного морского пути являются:

- транспортное обеспечение освоения арктических нефтегазовых месторождений, в том числе шельфовых, и морского экспорта нефти и газа;
- обеспечение северного завоза социально значимых грузов;
- развитие потенциальных крупномасштабных региональных и транзитных перевозок⁴.

¹ Транспортная стратегия Республики Саха (Якутия). Якутск, 2014.

² О Стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) до 2032 года с целевым видением до 2050 года // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 26.12.2018, «Якутские ведомости», № 50, 28.12.2018

³ Транспортная стратегия Республики Саха (Якутия). Якутск, 2014.

⁴ Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона. 2009.



Рис. 1. Трассы и акватории Северного морского пути.

Ист.: Буянов А., Лихачева М., Штрек А. Севморпуть в двух видах // Морские вести России № 9 (2016)

Россия начала интеграцию Севморпути в мировую транспортную систему в качестве самостоятельного евро-азиатского транспортного коридора. Через Арктику проходят кратчайшие морские пути между рынками Северо-Западной Европы и Тихоокеанского региона. Так, при использовании эталонного маршрута Роттердам – Йокогама расстояние по южному маршруту через Суэцкий канал составляет 11205 морских миль. При использовании Северного морского пути расстояние по этому маршруту сокращается на 3860 морских миль, или на 34 %¹.

В современных условиях Северный морской путь не в полной мере решает проблемы развития и обеспечения межрегиональных и международных связей. Одним из факторов развития СМП является разработка и добыча полезных ископаемых Северо-востока России, что может ускорить вовлечение в хозяйственный оборот предприятий добывающей промышленности Республики Саха (Якутия).

По данным исполнительного директора Некоммерческого партнерства по координации использования Севморпути (и бывшего начальника Администрации Северного морского пути) В. Михайличенко, к 2009 году по сравнению с 1980 годами объём перевозок по Северному морскому пути снизился с 6–8 миллионов тонн грузов в год примерно в 5–6 раз. И лишь в 2016 году объём перевезённых грузов по Севморпути превзошёл данные 80-х годов прошлого века, составив 7,26 млн тонн (+35 % к 2015 году)² (табл. 3).

Таблица 3

Объём перевозок по Северному морскому пути с учётом транзитных грузов (тыс. тонн)

1933	1943	1953	1963	1971	1981	1986	1991	1996	2006	2011	2013	2014	2015	2016	2017
130	289	506	1264	3032	5005	6455	4804	1800	1956	3111	3930	3982	5392	7265	10691

Ист.: ФГКУ «Администрация Северного морского пути». ФГКУ «АСМП». Федеральное агентство морского и речного транспорта МТ РФ.

¹ Пересыпкин В. Развитие Северного морского пути // www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=28072
² Владимир Стародубцев. Широты высокой важности // Коммерсантъ, № 53 (6047), 29 марта 2017.

Проблемой развития СМП является, что роль государства на Северном морском пути ослаблена. Реальных действий по реализации задач Морской доктрины в Арктике не предпринимается. Арктические порты, за исключением порта Дудинка, по-прежнему являются самым слабым звеном на СМП. Из-за отсутствия средств у собственников модернизация технического оборудования существующих портов после 1990 г. не производится. Причалные сооружения в большинстве арктических портов требуют капитального ремонта, реконструкции и дноуглубления для приема современных судов. Не выполняется важнейшее положение Морской доктрины о государственном финансировании затрат на содержание и эксплуатацию ледоколов, в первую очередь с атомными энергетическими установками. Тем не менее, следует отметить, что с 2007 года возобновлены государственные субсидии на содержание атомного ледокольного флота (2007 г. – 450 млн руб.; 2008 г. – 800 млн руб.; 2009 г. – 1800 млн руб.; 2010 г. – 1500 млн руб.; 2011 г. – 1300 млн руб.)¹.

Развитие транспорта арктических районов Республики Саха (Якутия) обращает внимание на то, что с потеплением климата и с развитием судоходства по Северному морскому пути становится актуальным обеспечение безопасности плавания по СМП и восстановление инфраструктуры, обслуживающей судоходство по СМП. При этом также учитывается создание эффективной системы авиационного обслуживания арктических районов не возможно без глубокой модернизации аэропортовой сети и развития малой авиации².

Булунский район (морской порт Тикси) имеет благоприятное геополитическое положение с точки зрения перспектив развития международных связей, торговли в условиях функционирования Северного морского пути. Возрождение Северного морского пути может оказать прямое влияние на социально-экономическое развитие арктических районов путем развития морских Тиксинского и Зеленомысского портов. Порт Зеленый Мыс расположен в 3 км от поселка Черский, районного центра Нижнеколымского района, в основном специализируется на перевозках нефтепродуктов и генеральных грузов.

Морской порт Тикси был основан в 1934 г. для обслуживания Северного морского пути, имеет 11 причалов. После создания Управления Главсевморпути и в связи с освоением Северного морского пути порт Тикси стал основной перевалочной базой республики. Период арктической навигации проходит с августа по сентябрь, по данным за 2013 г., грузооборот составил 8,6 тыс. тонн (в основном промышленные, продовольственные товары, оборудование, лесоматериалы и др.). Увеличение объемов грузооборота происходит за счет сбора и отгрузки металлолома³.

На сегодня по объемам грузооборота порт вернулся к показателям 1934 года. В основном изменение объемов грузооборота зависит от объемов поставок экспортных пиломатериалов и разовых отправок металлолома. Среднесписочная численность работников морского порта составляет 13 человек, среднемесячная заработная плата в 2013 г. составила 35,8 тыс. рублей. Несмотря на низкие объемы грузооборота, порту Тикси ежегодно удается обеспечивать практически безубыточную деятельность (не имеет задолженностей по выплате заработной платы и по налоговым обязательствам). Но по технико-эксплуатационным характеристикам пассажирский флот выработал свой нормативный срок службы, средний технический износ составляет 87 %. Поэтому состояние порта требует кардинальной реконструкции и модернизации: например, современные суда из-за осадки не могут подойти к причалу. Главной задачей на обозримый период является обеспечение перевозок отечественных грузов в Арктике и организация внутреннего морского транзита с использованием Севморпути.

Воздушный транспорт

В связи с недостаточно развитой сетью наземных путей сообщения и значительной удаленностью от центральной части России воздушный транспорт выполняет исключительно важную роль в социально-экономической жизнедеятельности. Проблемой является то, что аэропортовое хозяйство, обслуживающее местные воздушные линии, находится в неудовлетворительном состоянии и нуждается в возрождении.

¹ Пересыпкин В. Развитие Северного морского пути // www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=28072

² Транспортная стратегия Республики Саха (Якутия). Якутск, 2014.

³ Тотонова Е.Е., Слепцов С.С. Арктические районы Республики Саха (Якутия) и возможности адаптации к рынку // Концепт. – 2014. – № 09 (сентябрь). – ART 14249. <http://e-koncept.ru/2014/14249.htm>. – Гос. рег. Эл No ФС 77-49965. – ISSN 2304-120X.

Развитие инфраструктуры воздушного транспорта основано на реализации концепции формирования и развития национальной опорной аэропортовой сети, состоящей из международных и внутрироссийских узловых и социально значимых аэропортов, что обеспечит связность, единство и безопасность эксплуатации воздушных линий¹. В целях обеспечения доступности воздушных перевозок осуществляется субсидирование за счет средств соответствующих бюджетов бюджетной системы Российской Федерации авиакомпаний, осуществляющих социально значимые региональные и местные перевозки.

Аэропорты Арктики

Развитие малых арктических аэропортов является в настоящее время одной из самых актуальных задач не только для развития воздушного транспорта, но и для социально-экономического развития удаленных от центра районов Республики Саха (Якутия). Воздушный транспорт и создающая условия его работы инфраструктура арктических аэропортов являются одной из системообразующих отраслей экономики республики, обеспечивающей единство экономического пространства. Развитие экономики, расширение внутренних экономических связей с перемещением добывающей промышленности на Крайний Север обусловили потребность в форсированном развитии инфраструктуры аэропортов как базового фактора национальной безопасности и развития экономики.

Аэропорты Крайнего Севера, которые почти 30 лет выживали лишь на наследии советских времен, надеются на государство, но новые федеральные ужесточенные требования к инфраструктуре приводит к росту расходов аэропортов с малой интенсивностью полетов. Доходная база аэропортов крайне низкая. До сих пор арктическим аэропортам удавалось оптимизировать деятельность, повышая эффективность за счет множества проектов, но такие внутренние резервы уже исчерпаны. Следовательно, в ближайшее время необходимо или существенно увеличить субсидии, чтобы покрыть инфляцию, или изменить нормативные требования к аэропортам местных воздушных линий. «Аэропорты Севера» являются крупнейшими среди всех ФКП. Основными перевозчиками являются «Якутия», «Полярные авиалинии». В немалой степени экономическому угасанию наземной аэродромной сети способствует отсутствие эффективной системы законов и правил, регулирующих деятельность малых аэропортов.

Возникающие проблемы развития транспортной системы обусловлены неупорядоченностью, а в ряде случаев отсутствием надлежащей институциональной среды, адекватной новым условиям, а также необходимых механизмов, обеспечивающих исполнение соответствующих законов, норм. Экономическая среда рынка аэропортовых услуг чрезвычайно сложна и специфична. Сокращение региональных и местных перевозок оказывает негативное воздействие на функционирование системы аэропортов. Многие из них находятся в критическом состоянии. Дезорганизация авиатранспортной структуры и другие отрицательные тенденции в сфере перевозок местного значения привели к нарушению авиатранспортного сообщения между административными центром улусов и удаленными поселками коренных народов. Деятельность арктических аэропортов имеет социальную направленность – обеспечение воздушной перевозки часто единственного круглогодичного вида транспорта в труднодоступных районах Арктики.

Разработка положений по созданию новой инфраструктуры, аэропортов, обеспечивающей реализацию геополитических и экономических аспектов транспортной политики и современных стратегий развития транспортной инфраструктуры, соответствующих национальным интересам России особенно актуально для Республики Саха (Якутия).

Проблема развития аэропортов с малой интенсивностью полетов удаленных аэропортов является весьма актуальной и приобретает еще большее значение не только для обеспечения социальной стабильности коренных народов Арктики, но и для устойчивого развития геополитического положения в условиях глобализации.

Проблемы и перспективы развития

На транспортном комплексе Республики Саха (Якутия) сохраняется ряд серьезных проблем, сдерживающих развитие самой отрасли и народного хозяйства республики в целом (табл. 4).

¹ Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона. 2009.

Таблица 4

SWOT-анализ транспортного комплекса Республики Саха (Якутия)

Сильные стороны (S)	Слабые стороны (W)
• Географическое положение; • Транзитные перевозки; • Модернизация и строительство автомобильных дорог; • Наличие водных ресурсов; • Авиакомпании «Якутия», «Полярные авиалинии».	• Сезонный характер работы отрасли; • Отсутствие дорог круглогодичного действия; • Неравномерность интенсивности пассажиропотока и грузооборота; • Изношенность основных производственных фондов; • Отсутствие развитой портовой инфраструктуры; • Нехватка финансовых ресурсов; • Отсутствие системы мониторинга; • Слабое взаимодействие видов транспорта.
Возможности (O)	Угрозы (T)
• Развитие добывающей промышленности; • Привлечение инвестиций; • Строительство моста через реку Лена; • Выход на новые рынки стран АТР; • Формирование региональных и международных транспортных коридоров; • Частно-государственное партнерство.	• Стагнация экономики; • Конкуренция со стороны регионов Дальнего Востока; • Недостаточное поступление средств в региональный дорожный фонд; • Изменение климата.

Ист.: составлено автором

В ряду основных недостатков во всех отраслях транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) особо выделяются низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние производственной базы. Общей проблемой является разобщенность деятельности различных видов транспорта, существующие виды и типы подвижного состава, транспортные технологии не отвечают современным требованиям эффективного функционирования транспорта в условиях рынка и плохо скоординированы в едином процессе доставки грузов и пассажиров¹. То есть существующая система транспортировки грузов в не является эффективным и круглогодичным, кроме того сдерживает социально-экономическое развитие республики.

Для экономического роста региона необходимы поиски новых услуг и товаров, новых рынков сбыта. В этом процессе главным является снижение региональных издержек и обеспечение конкурентоспособности товаров и услуг². Комплексное развитие транспортной сети, формирование международных транспортных коридоров, развитие коммуникаций способствует усилению конкурентоспособности не только на российском, но и на международном рынке.

На наш взгляд приоритетными направлениями развития транспортной системы республики являются:

- создание опорной сети автомобильных дорог с твердым покрытием (автодороги «Колыма», «Лена», «Виллой» начало строительства автодороги «Яна») обеспечит целостность транспортной системы Республики Саха (Якутия);
- выделение инвестиций для развития стратегически важных морских портов Тикси и Зеленый Мыс;
- реконструкция взлетно-посадочных полос арктических районов не только для перевозки грузов и пассажиров, но и для использования существующей инфраструктуры арктических аэропортов для служб спасательных работ;
- учет при строительстве автомобильных дорог последствия изменения климата;

¹ О государственной программе республики саха (якутия) «развитие транспортного комплекса республики саха (якутия) на 2012 - 2019 годы» (с изменениями на: 29.09.2017) // «Якутские ведомости», № 12, 09.02.2012.

² Данилов И.П. Конкурентоспособность регионов России (теоретические основы и методология). М. 2007. – 368 с.

- разработка политики и приоритетов частно-государственного партнерства для поддержки развития транспортной системы.

Для усиления конкурентоспособности важным является усовершенствование существующих транспортных коридоров и их развитие в международные коридоры. Следует отметить, слабая интеграция и взаимодействие отдельных видов транспорта при выполнении грузовых перевозок по территории Республики Саха (Якутия) препятствует развитию межрегиональных транспортных коридоров. Сегодня приоритетными задачами региональной политики становятся инфраструктурное обеспечение развития экономики и социальной сферы за счет конкурентных преимуществ транспортной инфраструктуры с учетом международного, межрегионального и межмуниципального разделения труда.

Заключение

Таким образом, в настоящее время в Республике Саха (Якутия) сформирован устойчивый транспортный каркас, а для дальнейшего развития транспортной системы требуется строительство новых дорог, обеспечивающих не только добывающую промышленность, но и для улучшения транспортной мобильности населения удаленных районов. Организация круглогодичного транспортного сообщения огромной территории республики обеспечит развитие и координацию всех отраслей экономики, будет способствовать повышению качества жизни населения, промышленному развитию, доступности арктических районов. Следовательно, развитие транспорта является приоритетом социально-экономического развития и для совершенствования развития транспортного каркаса нами предложены:

1. Разработка концептуального обоснования развития транспортной инфраструктуры республики.
2. Привлечение частного капитала на развитие, модернизацию транспортной инфраструктуры.
3. Создание опорной сети автомобильных дорог с твердым покрытием (автодороги «Колыма», «Лена», «Виллой») для обеспечения круглогодичной эксплуатации.
4. Реконструкция морского порта Тикси как базовой точки Северного морского пути.

Таким образом, спецификой развития Республики Саха (Якутия) является то, что пространственная структура развития транспорта показывает территориальный характер, его привязку к определенным природным особенностям территории и добывающей промышленности. Следовательно, для планирования пространственного развития транспортной инфраструктуры нужен переход от линейно-радиальной к сетевой структуре пространственного развития для обеспечения сбалансированного и устойчивого развития.

Литература

1. Буянов А., Лихачева М., Штрек А. Севморпуть в двух видах // Морские вести России. – 2016. – № 9.
2. Данилов И.П. Конкурентоспособность регионов России (теоретические основы и методология). – М.: Канон+, 2007. – 368 с.
3. О государственной программе Республики Саха (Якутия) «Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2012-2019 годы» // Якутские ведомости. – № 12. – 2012.
4. Основные показатели деятельности предприятий транспорта и связи Республики Саха (Якутия) за январь-декабрь 2017 года / Статистический бюлл. № 78/141 ДСП. – Якутск, 2018. – 25 с.
5. О Стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) до 2032 года с целевым видением до 2050 года // Якутские ведомости. – № 50. – 2018.
6. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017 / Стат. сб. – М.: Росстат, 2017. – 751 с.
7. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона. – М., 2009. – 166 с.
8. Стародубцев Владимир. Широты высокой важности // Коммерсантъ. – № 53 (6047). – 2017.
9. Транспорт в Республике Саха (Якутия) в 2000, 2005, 2010, 2014-2017 годы / Стат. сб. № 26/540. – Якутск: Сахастан, 2018. – 88 с.
10. Транспортная стратегия Республики Саха (Якутия). – Якутск, 2015.

11. Тотонова Е.Е. Арктические районы Республики Саха (Якутия) и возможности адаптации к рынку / Е.Е. Тотонова, С.С. Слепцов // Концепт. – 2014. – № 09. – С. 111-115.
12. ФГКУ «Администрация Северного морского пути». Федеральное агентство морского и речного транспорта МТ РФ // (режим доступа: <http://www.nsra.ru/>) дата обращения: 1.11.2019.
13. Экономика районов и городов Республики Саха (Якутия) за 1990, 2000, 2005-2012 гг. / Стат. сб. – Якутск: Сахастан, 2011. – 223 с.
14. Сахастан (Якутия) // (режим доступа: <http://sakha.gks.ru>) дата обращения: 10.11.2019.
15. Официальный информационный портал Республики Саха (Якутия) // режим доступа: <http://sakha.gov.ru/> дата обращения: 11.11.2019.
16. Хорошие дороги: жители Якутии смогут спокойно путешествовать по родной республике // (режим доступа: <http://www.lsn.ru/234663.html>) дата обращения: 11.11.2019.
17. История нашей дороги // (режим доступа: http://roadlena.ru/?page_id=55) дата обращения: 11.11.2019.

References

1. Buyanov A., Lihacheva M., SHtrek A. Sevmorput' v dvuh vidah // Morskie vesti Rossii. – 2016. – № 9.
2. Danilov I.P. Konkurentosposobnost' regionov Rossii (teoreticheskie osnovy i metodologiya). – M.: Kanon+, 2007. – 368 s.
3. O gosudarstvennoj programme Respubliki Saha (YAkutiya) “Razvitie transportnogo kompleksa Respubliki Saha (YAkutiya) na 2012-2019 gody” // YAkutskie vedomosti. – № 12. – 2012.
4. Osnovnye pokazateli deyatelnosti predpriyatij transporta i svyazi Respubliki Saha (YAkutiya) za yanvar'-dekabr' 2017 goda / Statisticheskij byull. № 78/141 DSP. – YAkutsk, 2018. – 25 s.
5. O Strategii social'no-ekonomicheskogo razvitiya Respubliki Saha (YAkutiya) do 2032 goda s celevym videniem do 2050 goda // YAkutskie vedomosti. – № 50. – 2018.
6. Regiony Rossii. Social'no-ekonomicheskie pokazateli. 2017 / Stat. sb. – M.: Rosstat, 2017. – 751 s.
7. Strategiya social'no-ekonomicheskogo razvitiya Dal'nego Vostoka i Bajkal'skogo regiona. – M., 2009. – 166 s.
8. Starodubcev Vladimir. SHiroty vysokoj vazhnosti // Kommersant". – № 53 (6047). – 2017.
9. Transport v Respublike Saha (YAkutiya) v 2000, 2005, 2010, 2014-2017 gody / Stat. sb. № 26/540. – YAkutsk: Sahastat, 2018. – 88 s.
10. Transportnaya strategiya Respubliki Saha (YAkutiya). – YAkutsk, 2015.
11. Totonova E.E. Arkticheskie rajony Respubliki Saha (YAkutiya) i vozmozhnosti adaptacii k rynku / E.E. Totonova, S.S. Slepcov // Koncept. – 2014. – № 09. – С. 111-115.
12. FGKU “Administraciya Severnogo morskogo puti”. Federal'noe agentstvo morskogo i rechnogo transporta MT RF // (rezhim dostupa: <http://www.nsra.ru/>) data obrashcheniya: 1.11.2019.
13. Ekonomika rajonov i gorodov Respubliki Saha (YAkutiya) za 1990, 2000, 2005-2012 gg. / Stat. sb. – YAkutsk: Sahastat, 2011. – 223 s.
14. Sahastat (YAkutiya) // (rezhim dostupa: <http://sakha.gks.ru>) data obrashcheniya: 10.11.2019.
15. Oficial'nyj informacionnyj portal Respubliki Saha (YAkutiya) // rezhim dostupa: <http://sakha.gov.ru/> data obrashcheniya: 11.11.2019.
16. Horoshie dorogi: zhiteli YAkutii smogut spokojno puteshestvovat' po rodnoj respublike // (rezhim dostupa: <http://www.lsn.ru/234663.html>) data obrashcheniya: 11.11.2019.
17. Istoriya nashej dorogi // (rezhim dostupa: http://roadlena.ru/?page_id=55) data obrashcheniya: 11.11.2019.