

Алексеева Елизавета Алексеевна

студентка

Финансово-экономический институт

ФГАОУ ВО «Северо-Восточный федеральный

университет им. М.К. Аммосова»

г. Якутск, Республика Саха (Якутия)

DOI 10.21661/r-114482

ПРОБЛЕМА РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)

Аннотация: в данной статье рассмотрено влияние климата на инфраструктуру Якутии. Автором проанализированы проблема полной эксплуатации железной дороги, проблема использования альтернативных дорог.

Ключевые слова: железная дорога, естественная монополия, вечная мерзлота, особенности климата, альтернативные дороги.

Специальное место в российской экономике занимает железные дороги, которые связывают регионы России и разные отрасли. Протяженность Российских железных дорог составляет 7% от мировой сети, а также выполняют $\frac{1}{4}$ часть грузооборота и 15% пассажирооборота железных дорог. Расходы перевозки по магистральным железным дорогам составляют 6% в структуре промышленных издержек.

Над деятельностью субъектов естественных монополий на транспорте государственное регулирование и контроль осуществляется специальная федеральная служба ФСЕМТ [2].

Железная дорога в России наиболее используема по сравнению с другими странами мира, несмотря на межвидовые конкуренции в некоторых рыночных сегментах транспортных услуг. Конкуренция существует на рынке пассажирских перевозок и на товарно-штучных грузов. Но остается монополистом в перевозке стратегических важных продукции для России, на дальних расстояниях и в регионах, где слабо развита инфраструктура.

В настоящее время в Республике Саха (Якутия) есть Амуро-Якутская железнодорожная магистраль, которая действует на участке Беркакит – Томмот, а также частично строится на участке Томмот – Якутск. Связывает Транссибирскую магистраль и Байкало-Амурскую магистраль с Якутией.

По вечной мерзлоте, по густому лесу, по болотам пришлось прокладывать рельсы. Железнодорожная трасса пересекается не малым количеством больших и малых рек. По всему маршруту геология усложнена ледовыми комплексами, когда грунт перемещен со льдом, а в некоторых местах вклиниваются ледяные жилы. Если неосторожно обнажить, ледовые комплексы тают, образуя при этом провал.

Повреждение естественной почвы увеличивает температуру и глубину промерзания вечной мерзлоты.

Дорога строится в условиях вечной мерзлоты, поэтому существуют следующие трудности при эксплуатации дороги:

- 1) систематическая деформация землянога полотна и рельсошпальной решетки;
- 2) постоянное ограничение скорости;
- 3) постоянно нужно выправлять и поднимать путь баланса;
- 4) большой риск внезапного схода с пути.

Причинами оттаивания грунтов вечной мерзлоты под железными дорогами являются:

- рост всасывание солнечных лучей земляного покрова, чем естественная поверхность;
- насыпь пропитывает летние осадки;
- рост толщины снега на основании насыпи;
- просачивание подземных и поверхностных вод в тело и основание земляного полотна на косогорных участках.

Поэтому необходимо при строительстве использовать солнцезащитные навесы.

Эксплуатационная уверенность дорог там, где распространяется вечная мерзлота предопределяется не только обоснованностью выбора конструктивно-технологических решений и способов осуществления работ при их строительстве и содержании. Но этой условии недостаточно для нашей республики. На местах льдистых грунтов нужна постоянная защита дорог, от разрушающего воздействия инженерно-геокриологических явлений и процессов, по другому практически невозможно экономически целесообразным путем обеспечить их стабильность и проектные скоростные движения [3].

В данное время железная дорога Томмот – Нижний Бестях, осуществляет грузовые перевозки на условиях временной эксплуатации. В нижний Бестях приходит от 40 до 60 вагонов в день. Это означает ограничение скорости поездов, также нельзя осуществлять пассажирские перевозки.

Для окончательной эксплуатации нужно достроить, отшлифовать линий, подготовить к открытию пассажирского движения по всей дороге. К сожалению, в связи с экономическим кризисом стройка стало намного дороже, выделенных лимитов не хватило.

Железная дорога предоставит огромные возможности для экономики республики. Значительно сократить затраты на вывоз продукции местных производителей таких как, лесопереработка, нефтепереработка, газохимия и черная металлургия, что делает их на рынке конкурентоспособными.

Грузоперевозка по железной дороге будет дешевле на 30–40% по сравнению с альтернативными видами транспорта.

Якутия богата природными ресурсами, поэтому многие компании ждут окончательной эксплуатации железной дороги. Многие горнодобывающие проекты реализуются, которые запроектированы от железнодорожного пути, а также резко возрастет малый бизнес. Непосредственно их строительство отразится на благосостояние населения, появятся новые рабочие места, новые специальности. Все это приведет к росту качества жизни. Инфраструктура региона улучшится. Наконец люди могут передвигаться по России по более низкой цене, чем авиа-транспортом.

В нижнем Бестяхе будет создан крупнейший на северо-востоке России транспортно-логистический узел, которая соединит три федеральные автодороги, железнодорожную магистраль и водную транспортную артерию, связывающую Байкало-Амурскую магистраль с Северным морским путем [2]

Транспорт в Якутии является важнейшей составляющей экономики Якутии и всего Северо-Востока России, обеспечивает перемещение наиболее важных грузов для жизни, играет огромную роль для северного завоза, обеспечивает бесперебойное снабжение стратегически важных отраслей экономики, это в основном предприятии горнодобывающей промышленности. Транспортная сеть является материальной базой для социально-экономического развития республики.

Поэтому помимо железной дороги необходимо улучшать альтернативные дороги. В данный момент, к сожалению, нет круглогодичной дороги, кроме воздушного транспорта. Многие автодороги используется лишь зимой, летом состояние автодорог оставляет желать лучшего.

Воздушный транспорт является единственным круглогодичным пассажирским видом транспортом в республике. Населенные пункты Севера имеют связь с внешним миром только на воздушном транспорте. Доля авиации в республике составляет 65% пассажирооборота. Сегодня в Якутии существуют три крупные авиакомпании: МАПК АК «Алроса», «Полярные авиалинии» и «Якутия».

Также в Якутии действует водный транспорт, который является основным видом транспорта в республике, играет огромную роль в обеспечении завоза для Северных районов. Основной завоз грузов в республике происходит во время северной навигации. Пять речных портов составляют сеть водного транспорта. Водный транспорт обслуживает 12 арктических улусов. Главной проблемой является очень маленький срок действия водного транспорта. Нужно улучшать специальные технические оснащения магистрали и особую организацию плавания. «Ленское объединенное речное пароходство» является главным водным перевозчиком в регионе. Основной объем перевозок приходится на водный транспорт, перевоз грузов и пассажиров, а также нефть, каменный уголь, строительные материалы и т. д.

Автомобильный транспорт является единственным видом наземного транспорта, при неразвитости железной дороги. Главная проблема – это сезонность, большая часть грузоперевозок ведется по зимникам, очень мало хороших круглогодичных дорог. В масштабах республики слабо развита автодорожная сеть, территориальная изолированность некоторых дорог. Главная автодорожная сеть – «Лена».

Трубопроводный транспорт обеспечивает население и предприятия дешевым топливом, имеет важное стратегическое значение для внешней торговли и экономических связей, а также для обеспечения жизнедеятельности на севере. В Якутии проходит крупный нефтепровод Восточная Сибирь – Тихий океан.

В заключении хочу сказать, что нужно построить совмещенный мост через реку Лену, которая будет играть очень важную роль в развитии транспорта и всей экономики Якутии. Сократить себестоимость доставки грузов, решит проблему сезонности, а также будет стимулировать мобильность населения. При строительстве железной дороги использовать солнцезащитный покрой, улучшить водный магистраль путем строительство ледоколов, а также использование воздушного флота. Нужно реконструировать автодороги, которые были сделаны в советское время, они не рассчитаны на большой поток автомашин. Использование альтернативных дорог приведет к развитой инфраструктуре республики, улучшить экономику, а также обеспечить надежность и бесперебойность перевозки грузов и пассажиров.

Список литературы

1. Валиев Н.А. Эксперименты по стабилизации земляного полотна на Центральном участке БАМ с помощью солнце защитных навесов / Н.А. Валиев, В.Г. Кондратьев // Инженерная геология – 2015.
2. Малинникова Е.В. Естественные монополии в экономике России: проблемы, противоречия и первые итоги / Экономический журнал ВШЭ – 2006. – №12.
3. Таюрский В. Колеса диктуют // Экономика Дальнего Востока. – №6119.