

Особенности зимних региональных грузоперевозок в Республике Саха (Якутия): аналитический обзор

Осипова М.Е.

Аннотация

В статье анализируется государственная система обеспечения населенных пунктов необходимыми для обеспечения жизнедеятельности населения и стабильного функционирования организаций социальной сферы, жилищно-коммунального хозяйства и энергетики на примере Республики Саха (Якутия). Актуальность исследуемого вопроса связана с текущими вызовами, обусловленными слабостью транспортной инфраструктуры Арктической зоны Российской Федерации, а также несовершенством правовой базы. В качестве основных методов исследования использованы включенное наблюдение, глубинные интервью с водителями-дальнобойщиками, проведенные автором статьи в 2018 и 2019 годах, анализ нормативных правовых документов и публикаций средств массовой информации. Сделаны выводы о высокой значимости северного завоза и зимних дорог, приводятся рекомендации по повышению эффективности организации грузоперевозок в Республике Саха (Якутия).

Ключевые слова: *дороги, зимник, северный завоз, грузоперевозки, дальнобойщик, Республика Саха (Якутия), Арктика*

Об авторе: Мария Егоровна ОСИПОВА, преподаватель Арктического государственного института культуры и искусств, ORCID: 0000-0001-5455-3944, Якутск, Россия. E-mail: marios1692@mail.ru.

Введение

В соответствии со Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года к основным вызовам, формирующим риски развития Арктической зоны, отнесены отсутствие системы государственной поддержки завоза в населенные пункты, расположенные в отдаленных местностях, топлива, продовольствия и других жизненно необходимых товаров, а также низкий уровень развития транспортной инфраструктуры (Указ Президента Российской Федерации № 645 от 26.10.2020 г.). Удаленность от экономических центров и недостаточно развитая транспортная сеть, характерная районам Арктики, определяет первостепенную значимость снабжения населенных пунктов различными товарами и

продовольствием. В данной статье будут рассмотрены процессы автомобильных грузоперевозок в самом большом по площади территории субъекте Российской Федерации – Республике Саха (Якутия).

Процессы транспортировки грузов в Якутии являются неотъемлемой частью социально-экономического развития региона. Обширная территория региона, специфические природно-климатические условия предопределили необходимость обеспечения и регулирования завоза грузов в республике. Перевозка грузов осуществляется различными видами транспорта: автомобильным, водным (речным), воздушным (авиационным) и железнодорожным. В Республике Саха (Якутия) наибольшее количество грузов перевозится в зимнее время года. На 3 миллиона квадратных километров площади доля автомобильных дорог с твердым покрытием составляет 32%, грунтовых и автозимников – 68% (Министерство транспорта Республики Саха (Якутия)). Более 80% территории республики имеет сезонную транспортную доступность. Почти 88% объема производства товаров и услуг находится в районах, обслуживаемых сезонными путями сообщений (Осипова 2020). Благодаря продолжительному зимнему периоду множество рек Якутии, к крупнейшим из которых относят Лену, Колыму, Индигирку, Анабар, Яну, заменяют круглогодичные дороги с твердым покрытием. Так называемые автозимники, прокладываемые на замерзших реках, обеспечивают бесперебойное функционирование грузоперевозок. Сотни тысяч тонн грузов, в том числе жизненно необходимых, ежегодно перевозится по автозимникам в отдаленные и труднодоступные районы республики.

Нормативное правовое регулирование северного завоза в Якутии

В целях своевременной доставки грузов в отдаленные и труднодоступные районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза в советские годы была организована комплексная система доставки жизненно необходимых грузов – северный завоз. В рамках северного завоза в северные районы досрочно завозились топливно-энергетические ресурсы, продовольствие (Погребняк 2019). Цели и задачи северного завоза (особого режима завоза товаров (продукции)) в его современном виде в целом остались прежние: обеспечение населенных пунктов товарами (продукцией), необходимыми для обеспечения жизнедеятельности населения и стабильного функционирования организаций социальной сферы, жилищно-коммунального хозяйства и энергетики (Закон Республики Саха (Якутия) от 24.12.2020 г. 2304-З № 519-VI). Между тем, с отменой

централизованных поставок грузов в регионы Крайнего Севера и усилением рыночных отношений проблема северного завоза превратилась в одну из острейших экономико-социальных проблем страны (Соколов 2019). По мнению экспертов, на сегодняшний день эффективной организации северного завоза препятствуют множество факторов: например, сокращение объемов и ассортимента поставляемых товаров, низкое качество продовольственного обеспечения, вопросы перераспределения ответственности и источников финансирования, транспортные проблемы (Северный завоз...). Кроме того, существует ряд открытых вопросов, связанных с несовершенством законодательной базы, прежде всего – отсутствием в нормативных правовых документах федерального уровня основных принципов северного завоза, а также определения понятий автозимники и сезонные дороги, по которым непосредственно осуществляется перевозка грузов в зимний период.

В 2004 году руководство Республики Саха (Якутия) разработало и приняло якутский вариант государственного завоза грузов в населенные пункты арктических и северных районов республики, по которому утверждался государственный заказ на поставку товаров обязательной номенклатуры. Закон (Закон Республики Саха (Якутия) от 20.02.2004 г. 119-3 № 241-III) устанавливал правовые и организационные основы государственного регулирования завоза грузов в арктические и северные улусы Республики Саха (Якутия) и был направлен на гарантированное обеспечение населенных пунктов указанных улусов товарами и услугами, необходимыми для жизнеобеспечения населения и бесперебойного функционирования организаций социальной сферы и жилищно-коммунального хозяйства. В конце 2020 года взамен закона 2004 года вступает в силу закон об особом режиме завоза товаров (продукции) в населенные пункты Республики Саха (Якутия) для обеспечения жизнедеятельности населения (Закон Республики Саха (Якутия) 2304-3 № 519-VI от 24.12.2020 г.).

Термин сезонной автомобильной дороги впервые приводится в Законе Республики Саха (Якутия) 802-3 № 495-IV от 18 февраля 2010 г. «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Республике Саха (Якутия)», в соответствии с которой к сезонным дорогам относят земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенное на них дорожное полотно из снега, льда и мерзлого грунта. Выделение на уровне регионального законодательства сезонных дорог (автозимников), на которые приходится основной объем жизнеобеспечивающих грузов, в отдельный тип дорожного покрытия позволяет планировать и

контролировать организацию использования этих дорог с учетом их особенностей, выделять средства на их содержание.

В 2022 году Республика Саха (Якутия) стала пилотным регионом для тестирования цифровой модели «Северный завод», направленной на решение таких острых проблем северного завода, как неэффективная логистика, отсутствие актуальной статистики в режиме реального времени. До конца 2022 года планируется разработать систему для всех регионов Дальнего Востока и Арктики, участвующих в северном завозе (ТАСС...).

Социальный аспект зимних грузоперевозок

Основными пользователями зимних автомобильных дорог являются грузоперевозчики или как принято их называть водителями-дальнобойщиками. Именно они перевозят по автозимникам товары и продовольствие в населенные пункты. Чаще всего грузоперевозчики – это индивидуальные (частные) предприниматели, либо представители (работники) транспортно-логистических предприятий. По статистическим данным в Республике Саха (Якутия) численность занятых в деятельности по транспортировке и хранению составляла 44345 тысяч человек в 2018 году (Росстат...). Описание профессиональной группы водителей большегрузов в Республике Саха (Якутия) достаточно полно отражено в научных публикациях автора данной статьи.

С открытием сезонных автомобильных дорог (ноябрь-декабрь) начинается «жаркий» сезон – появляется сравнительно большое количество работы (заказов) для грузоперевозчиков. Автомобильные грузоперевозки являются наиболее эффективными и рентабельными в сравнении с водным, воздушным и железнодорожным видами транспорта, что как было указано выше обуславливается в российских реалиях особенностями дорожно-транспортной инфраструктуры.

Информант 1, 1960 г.р. (август, 2019): *«Они (водители – авт.) работают только зимой. В зимнее время работы много, особенно – ближе к весне. Летом – затишье. С советских времен так. Не знаю, почему так, но всегда много работы возникает именно перед закрытием дорог. Может, деньги только тогда появляются. Если бы мы работали по заранее запланированному расписанию. Но деньги выделяют, как правило, в неподходящее время, и все надо делать быстро. С советских времен так. Не знаю почему. Сейчас вообще не дадут деньги».*

Процесс зимних грузоперевозок сопряжен с большими рисками и опасностью для водителей. Экстремально-холодные температуры и слабое дорожное хозяйство требует от водителей большегрузов быть предельно осторожными и внимательным на

дороге. В зимний период усложнена эксплуатация техники, в зависимости от погодных условий водителями перестраиваются и прокладываются с нуля маршруты.

Информант 2, 1966 г.р. (август, 2018 г.): *«Зимой рискованно. Один раз парни решили доставить свежие продукты, так как купили новую машину, но сломались под -50 и все фрукты-овощи испортились – «попали» на несколько миллионов. Поэтому зимой никто не хочет брать за такие продукты. Вместо этого – замороженные продукты».*

Другая проблема, которая волнует, пожалуй, наибольшее количество грузоперевозчиков, – это тахографы. В каждом грузовом транспортном средстве вне зависимости от формы собственности должен быть установлен тахограф – устройство для регистрации скорости автомобиля, а также режима работы и отдыха водителей в течение всей поездки. В силу климатических особенностей Якутии следование требуемому режиму в зимний период чревато последствиями и может быть опасно для здоровья и жизни водителей.

Информант 3, 1962 г.р. (август, 2018 г.): *«Тахограф – устройство, которое устанавливается на борту машины. Регистрирует скорость, режима труда и отдыха водителей. Есть правило, что нужно ездить с 9 до 5 часов вечера. Но в условиях Севера это невозможно. Зимой, например, если с таким режимом будем ездить, через два месяца только с Черского вернемся (смеется), да и машина замерзнет. Поэтому в наших условиях его использовать невозможно. На юге, где хорошие дороги и тепло, это наверно, возможно, но у нас – нет».*

В условиях недостаточности государственных мер поддержки, отсутствия дорожной инфраструктуры водители-предприниматели осознают необходимость солидаризации и помощи друг другу на дорогах Якутии. Профессиональный опыт, глубокое практическое знание проблем населения Арктики, их положения, вероятно, побуждает у водителей стремление бескорыстно помогать людям. Ценностные ориентации водителей, основанные на высокой социальной ответственности, являются определяющими в жизни и работе якутских водителей большегрузов (Осипова 2020).

Информант 4, 1958 г.р. (август, 2019): *«Работа появляется, когда открыты зимники. Мы обычно в 20-х числах января начинаем ездить, до этого для большегрузов ездить опасно. Также зависит от сроков промерзания реки. Иногда бывает, что в 10-х числах февраля выезжаем. За сжатые сроки нужно успеть усиленно поработать. Всего три месяца, иногда меньше».*

«В Якутии без взаимопомощи и сплочения не справишься. Зимой в -65 градусов не поспишь. Спишь по два часа, чтобы машина не замерзла. Если проспишь, то машина просто не заведется, и

никакое машинное масло не справится. При холоде колеса рвутся, не отогреваются. Однажды в Жилинде в Оленекском районе мы хотели зайти на чай. Было очень холодно. Там есть у них собственная метеостанция. Мы позвонили и узнали, что на улице - 65 градусов. Поэтому от чая отказались».

Выводы

Жизнеобеспечение и безопасность населения арктических районов Якутии прямо зависит от эффективности планирования и организации северного завоза. Зимний период транспортировки грузов особенно важен, поскольку на это время приходится наибольшее количество грузов. Организация транспортировки жизненно необходимых грузов требует тщательного планирования, особенно в зимнее время года. Совершенствование системы обеспечения перевозки грузов в отдаленные и труднодоступные районы Крайнего Севера требует принятия ряда правовых, организационных и финансовых мер на федеральном уровне.

На основании анализа текущей ситуации по организации доставки жизненно необходимых грузов в отдаленные и труднодоступные районы Якутии подготовлены следующие рекомендации по повышению эффективности организации доставки товаров и продовольствия:

1. Внести изменения в Федеральный закон № 257-ФЗ от 08.11.2007 г. «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части правового обоснования понятия «сезонная автомобильная дорога».

2. Разработать федеральный закон, устанавливающий правовые и организационные основы регулирования завоза грузов в арктические и северные, в том числе в части его финансового обеспечения.

3. Учитывать при разработке и внедрении механизмов регулирования и контроля транспортной деятельности специфику природно-климатических условий и дорожного хозяйства той или иной территории (например, пересмотреть требования к соблюдению режима работы и отдыха).

4. Обеспечить безопасность при организации автомобильных грузоперевозок, особенно в зимний период (например, мобильные пункты скорой помощи, сервисы по ремонту, автомобильные заправочные станции, стоянки для большегрузных транспортных средств).

5. Обеспечить контроль качества и сохранности перевозимых товаров и продовольствия, расширение ассортимента перевозимых продуктов в отдаленные и труднодоступные населенные пункты.

На фоне наблюдаемого сегодня глобального изменения климата является перспективным междисциплинарное изучение влияния потепления на сроки завоза товаров и продовольствия в Арктическую зону Российской Федерации с применением концепции территориальной резилиентности.

Список литературы

- Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. №645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» [Decree of the President of the Russian Federation of October 26, 2020 No. 645 "On the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National Security for the Period until 2035"]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_366065/ (дата обращения: 05.05.2022 г.).
- Закон Республики Саха (Якутия) от 18.02.2010 г. 802-3 № 495-IV «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Республике Саха (Якутия)» [Law of the Republic of Sakha (Yakutia) dated February 18, 2010 No. 802-Z No. 495-IV "On highways and road activities in the Republic of Sakha (Yakutia)"]. URL: <http://www.consultant.ru/regbase/cgi/online.cgi?req=doc&base=RLAW249&n=21418#gEtNa6TPDJzKcM1C> (дата обращения: 04.05.2022 г.).
- Закон Республики Саха (Якутия) от 20.02.2004 г. 119-3 № 241-III «Об особом режиме завоза грузов в арктические и северные улусы Республики Саха (Якутия)» [Law of the Republic of Sakha (Yakutia) dated February 20, 2004 119-3 No. 241-III "On the special regime for the delivery of goods to the Arctic and northern uluses of the Republic of Sakha (Yakutia)"]. URL: <http://www.consultant.ru/regbase/cgi/online.cgi?req=doc&base=RLAW249&n=5718> (дата обращения: 04.05.2022 г.).
- Закон Республики Саха (Якутия) от 24.12.2020 г. 2304-3 № 519-VI «Об особом режиме завоза товаров (продукции) в населенные пункты Республики Саха (Якутия) для обеспечения жизнедеятельности населения» [Law of the Republic of Sakha (Yakutia) dated December 24, 2020 2304-Z No. 519-VI "On the special regime for the delivery of goods (products) to the settlements of the Republic of Sakha (Yakutia) to ensure the livelihoods of the population"]. URL: <http://www.consultant.ru/regbase/cgi/online.cgi?req=doc&base=RLAW249;n=82054#3GBOa6Tonazq865p> (дата обращения: 04.05.2022 г.).
- Осипова М.Е. (2020) «Северный завоз» как социально-профессиональная проблема в Арктике ["Northern Delivery" as a social and professional problem in the Arctic]. *Социальные процессы в Арктике : учебное пособие для вузов : учебно-методическое пособие для студентов и преподавателей гуманитарных факультетов вузов*. Под общ. ред. У.А. Винокуровой; науч. ред.: А.Е. Местникова, А.В. Михайлова. Якутск : СРИД НИЦ НБ РС(Я). Вып. 1. С. 240-247.
- Осипова М.Е. (2020) Социальная ответственность в деятельности водителей грузового транспорта Якутии [Social Responsibility in the Activities

- of Truck Drivers in Yakutia]. *Социальные процессы современной России*. Под общ. ред. проф. З.Х. Саралиевой: В 2 т. Т. 2. Н. Новгород: Изд-во НИСОЦ. С. 197-200.
- Погребняк А.И. (2019) Из истории Северного завоза (1950-1980-е годы) [From the history of Northern delivery (1950-1980s)]. *Арктика 2019: традиции, инновации, экология, безопасность, проблемы коренных малочисленных народов. Материалы международной научно-практической конференции*. С. 221-229.
- Соколов Ю.И. (2019) Риски северного завоза. *Проблемы анализа риска*. Т. 16. № 4. С. 32-47.
- Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия). О стратегических направлениях развития транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) [On the Strategic Directions of Development of the Transport Complex of the Republic of Sakha (Yakutia)]. URL: <https://mintrans.sakha.gov.ru/deyat/Otcheti-v-Pravitelystvo-RS--> (дата обращения: 04.05.2022 г.).
- Росстат (2019) *Труд и занятость в России* [Labor and employment in Russia]. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Trud_2019.pdf (дата обращения: 05.05.2022 г.).
- TACC (2022) Для всех регионов Дальнего Востока и Арктики создадут систему управления северным завозом [Northern delivery management system will be created for all regions of the Far East and the Arctic]. 1 апреля 2022 г. URL: <https://tass.ru/ekonomika/14249205> (дата обращения: 05.05.2022 г.).

Winter regional freight transportation in Sakha Republic (Yakutiya) (analytical review)

Osipova M.

Abstract

The article analyzes the Sakha Republic (Yakutiya) state supply system for providing settlements with the essential good for stable functioning of the social sphere organizations, housing, communal services and energy. The relevance of the issue is related to the current challenges caused by the weakness of the transport infrastructure of the Russian Federation Arctic zone, as well as the imperfection of the legal framework. Participant observation, in-depth interviews with truck drivers conducted by the author of the article in 2018 and 2019, analysis of regulatory legal documents and media publications were used as the main research methods. Conclusions are drawn about the high importance of the northern delivery and winter roads, recommendations are made to improve the efficiency of organizing freight transportation in Sakha Republic (Yakutiya).

Keywords: roads; winter roads; northern supply; freight; truck driver; Sakha Republic (Yakutiya); Arctic

About the author: Mariya E. OSIPOVA, lecturer at the Arctic State Institute of Culture and Arts, ORCID: 0000-0001-5455-3944, Yakutsk, Russia. E-mail: marios1692@mail.ru.