

Присяжный Михаил Юрьевич

кандидат географических наук, доцент,
заведующий кафедрой североведения,
проректор по естественно-математическому
направлению
Северо-Восточного федерального университета
имени М.К. Аммосова
dom-hors@mail.ru

Prisyazhny Mikhail Yuryevich

PhD in Geography,
Assistant Professor,
Head of the Northern Studies Subdepartment,
Vice Principle for Natural Sciences and Mathematics,
North-Eastern Federal University
dom-hors@mail.ru

ГЕНЕЗИС И РАЗВИТИЕ ПОСЕЛЕНИЙ ЯКУТИИ С ПРЕОБЛАДАЮЩИМИ ТРАНСПОРТНЫМИ ФУНКЦИЯМИ

GENESIS AND DEVELOPMENT OF YAKUTIA RESIDENTIAL SETTLEMENTS WITH PREDOMINANT TRANSPORT FUNCTIONS

Аннотация:

В статье проанализированы историко-географические особенности поселений Якутии с преобладающими транспортными функциями.

Ключевые слова:

Якутия, транспортный комплекс, поселения.

Summary:

The article carries out a research of the historic and geographic features of the Yakutia residential settlements with predominant transport functions.

Keywords:

Yakutia, transport complex, residential settlements.

В Якутии, в той или иной мере, получили развитие почти все виды транспорта. Широкая сеть различных транспортных путей определила то, что в Якутии довольно много поселений, для которых основными являются транспортные функции. Это вполне понятно, если учесть, что республика относится к числу удаленных малоосвоенных районов мира, где вопрос транспортного обеспечения исключительно важен. В таких условиях транспортный комплекс развивается непропорционально более высокими темпами относительно других сфер народного хозяйства. Следовательно, и транспортный тип поселений играет большую роль в развитии хозяйства определенной территории. В то же время в переходный период, транспортный комплекс испытал наиболее серьезное, в сравнении с другими составляющими народного хозяйства республики, снижение объемов работы и играет намного меньшую, чем это было ранее, роль [1].

В группе транспортных поселений выделяются специализированные водные (Нижнеянский), автодорожные (Артык) и смешанные водно-авиационные (Эгэ-Хая, Тикси, Зырянка). Кроме основной транспортной функции многие поселения выполняют еще и административные функции разного уровня (Зырянка, Тикси, Тёплый Ключ), и иные; в них могут располагаться отдельные промышленные предприятия или объекты инфраструктуры, например, гидрометеослужбы (Верхняя Амга Алданского улуса). Скорее всего, это поселения, в которых транспортные функции преобладают.

Таблица 1 – Грузоперевозки и пассажироперевозки всеми видами транспорта в Якутии в 1990 и 2009 гг.

| Виды транспорта | Грузоперевозки | | | | | Пассажироперевозки | | | | |
|-------------------|-----------------|-----------|-----------------|-----------|--------------------------|--------------------|-----------|-----------------|-----------|--------------------------|
| | 1990 | | 2009 | | 2009 г. в % к 1990 г. | 1990 | | 2009 | | 2009 г. в % к 1990 г. |
| | Объем тыс.т. | Доля % | Объем тыс.т. | Доля % | | Объем тыс.т. | Доля % | Объем тыс.т. | Доля % | |
| Автомобильный | 15 356 | 35,76 | 5 497 | 31,12 | 35,8 | 209 926 | 97,58 | 86 259 | 98,17 | 41,09 |
| Железнодорожный | 13 500 | 31,43 | 7 430 | 42,22 | 55,04 | 132 | 0,06 | 324 | 0,37 | 245,45 |
| Морской | 581 | 1,35 | 34 | 0,19 | 5,85 | - | - | - | - | - |
| Внутренний водный | 12 213 | 28,44 | 3 043 | 17,29 | 24,92 | 2 175 | 1,01 | 297 | 0,34 | 13,66 |
| Воздушный | 158 | 0,37 | 24 | 0,14 | 15,2 | 2 894 | 1,35 | 989 | 1,12 | 34,17 |
| Трубопроводный | 1 139 | 2,65 | 1 590 | 9,04 | 139,6 | - | - | - | - | - |
| Всего | 42 947 | 100,0 | 17 598 | 100,0 | 40,98 | 215 127 | 100,0 | 87 869 | 100,0 | 40,85 |

В современном транспортном комплексе республики среди всех видов транспорта решающее значение принадлежит речному. Судоходство организовано на Лене, Алдане, Вилюе, Яне, Индигирке, Колыме. На всех водных путях расположено большое количество населенных пунктов, несущих функцию речных портов и пристаней (наиболее крупные – Ленск, Пеледуй,

Зырянка, Хандыга). Ниточки приречных поселений, даже без нанесения гидрографии, четко прорисовывают основные стволы большинства крупных речных бассейнов Якутии (рисунок 1).

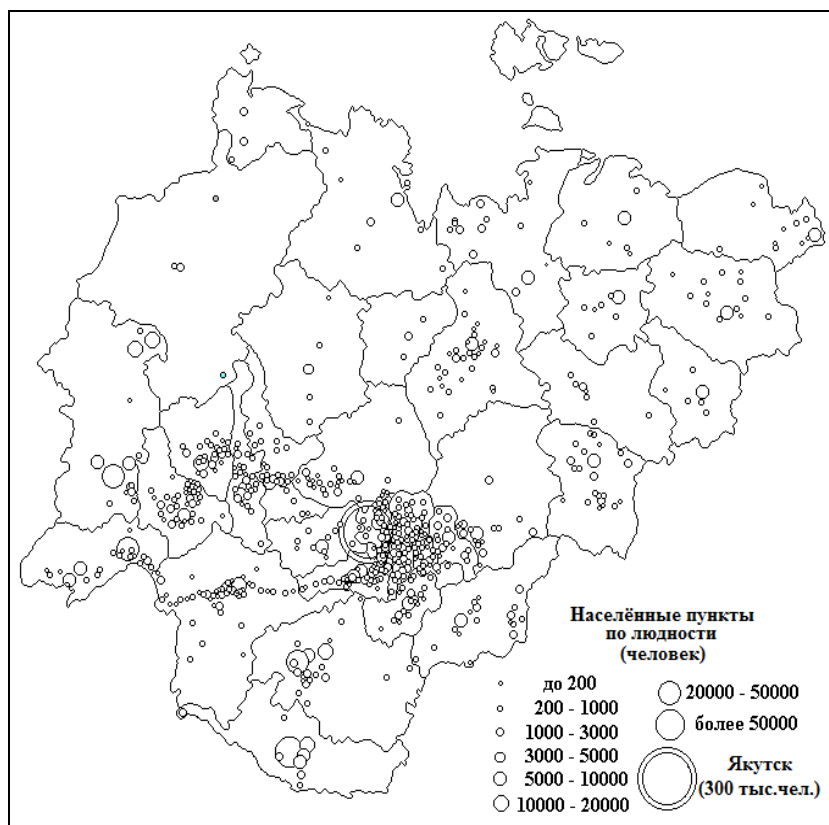


Рисунок 1 – Положение и численность населения поселений Якутии

Особое значение в Республике Саха (Якутия) имеет морской транспорт, центрами которого, например, являются Тикси, Нижнеянск, Зеленый Мыс. Ранее Зеленый Мыс был отдельным поселением – морским портом в глубоководной придельтовой части Колымы. В настоящее время включен в черту центра Нижнеколымского улуса – поселка Черский – и представляет отдельный микрорайон поселка; ядром этого микрорайона остается Зеленомысский морской порт.

Значительную часть внутренних перевозок осуществляет автомобильный транспорт республики. Наибольшая часть грузооборота приходится на Амуро-Якутскую магистраль и на Охотское направление. Поэтому именно здесь имеются населенные пункты с автодорожными функциями (Нагорный, Малый Нимныр, Большой Нимныр, Верхняя Амга, Артык, Кюбеме, Тёплый Ключ и др.). Через эти пункты не только проходит магистраль, в них сосредоточены автотранспортные предприятия и строительные организации для обслуживания дороги.

Третий сгусток поселений, имеющих узконаправленную автотранспортную специализацию, находится в Западной Якутии на трассе, соединяющей Ленск и Удачный (Берёзовка, Дорожный, Заря, Моркока, Новый, Олгуйдах). Автотранспортные поселения возникли в послевоенный период. Их появление было связано с необходимостью обслуживания быстрорастущей промышленности.

Большое развитие в республике получили также населенные пункты, связанные с авиацией. Этот вид транспорта также выступает в качестве поселкообразующего фактора. Ряд «авиа» поселков возник в период II Мировой войны, например, Аэропорт Олекминского улуса. Часто вблизи поселков и городов отсутствуют подходящие площадки для строительства аэродромов, например, не позволяет топография местности или микроклиматические, в том числе и сезонно-погодные, условия. Здесь формируется постоянный населенный пункт с транспортными функциями (Аэропорт в Томпонском улусе, Чульман в Нерюнгринском кусте населенных пунктов, Маган вблизи Якутска и др.) или, в которых транспортные функции довольно значимы (Петропавловск Усть-Майского улуса).

По мере продвижения в малоосвоенные районы происходит замещение авиатранспорта более доступными, с точки зрения себестоимости и регулярности использования, видами транспорта; многие аэропорты утрачивают, временно или «навсегда», свою «актуальность».

Показательным в этом отношении является, например, расположенное возле Борогонцев Усть-Алданского улуса село Мындаба.

Первым транспортным поселком, возникшим как железнодорожная станция, стал Беркамит вблизи г. Нерюнгри. Позднее к нему присоединился поселок Хани, также находящийся в административном подчинении города Нерюнгри.

Таким образом, в истории Якутии в качестве поселкообразующих факторов при транспортном освоении территории последовательно выступают речной, морской, автомобильный, авиационный и железнодорожный виды транспорта.

В современных условиях требуется оживление как внешних, так и внутриреспубликанских связей Якутии в части расширения эксплуатации, проектирования, строительства или модернизации Амуро-Якутской автомобильной магистрали, Северного морского пути, железнодорожного АЯМа, нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий Океан», кроссполярных авиамаршрутов, межконтинентальной железной дороги на Чукотку и Аляску и т.д. Это потребует перестройки существующей расселенческой сети, что предполагает историко-географическое и экономико-географическое сопровождение.

Ссылки:

1. Присяжный М.Ю. История процесса освоения территории Якутии в 1990-е годы (экономико-географический подход) // Географическое изучение территории Якутии. Якутск, 2010. Выпуск 2. С. 7–138, 221–251.

References (transliterated):

1. Prisyazhnyi M.Y. Istoriya protsessa osvoeniya territorii Yakutii v 1990-e gody (ekonomiko-geograficheskiy podkhod) // Geograficheskoe izuchenie territorii Yakutii. Yakutsk, 2010. Issue 2. P. 7–138, 221–251.