

УДК 332.1

DOI: 10.34670/AR.2026.96.10.021

Труднодоступные территории как социально-экономическая категория

Асадуллаев Эльдар Вугарович

Аспирант,

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого,
195251, Российская Федерация, Санкт-Петербург, ул. Политехническая, 29;
e-mail: eldar01as@gmail.com

Барыкин Сергей Евгеньевич

Доктор экономических наук, профессор,

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого,
195251, Российская Федерация, Санкт-Петербург, ул. Политехническая, 29;
e-mail: sbe@list.ru

Аннотация

В статье рассмотрена проблематика отнесения территорий к категории труднодоступных как важного элемента региональной политики и пространственного развития Российской Федерации. Проанализированы существующие в российской и зарубежной практике подходы к определению «труднодоступности», выявлены методологические пробелы и несогласованность перечней, применяемых в разных нормативных документах и программах. Показано, что отсутствие единого подхода порождает расхождения в оценках числа населённых пунктов и численности населения труднодоступных территорий, а также затрудняет разграничение этой категории с районами Крайнего Севера и приравненными к ним местностями. На основе систематизации зарубежных стандартов (ASGS/ARIA+, Urban Rural Classification, remoteness index, DEGURBA) предложена концептуальная модель Индекса транспортной доступности территорий (ИТДТ), включающая семь ключевых компонентов: размер населённого пункта, физическую удалённость, качество транспортной инфраструктуры, годовую связность, доступность социальных услуг, коммуникационную доступность и климато-географические ограничения. Аргументировано, что внедрение единого стандарта оценки труднодоступности позволит обеспечить адресный характер государственной поддержки, повысить эффективность инфраструктурного планирования и учесть территориальные особенности при реализации крупных проектов, включая развитие Арктики и северных территорий. Предложены практические рекомендации по пилотной апробации индекса и его использованию в нормативно-правовой базе.

Для цитирования в научных исследованиях

Асадуллаев Э.В., Барыкин С.Е. Труднодоступные территории как социально-экономическая категория // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2026. Том 16. № 5А. С. 213-220. DOI: 10.34670/AR.2026.96.10.021

Ключевые слова

Труднодоступные территории, транспортная доступность, пространственное развитие, региональная и отраслевая экономика, индекс транспортной доступности, государственная поддержка, методология исследования.

Введение

Труднодоступные и малонаселенные районы составляют значительную часть Российской Федерации, которые несмотря на свою удаленность, не только не исключены из общественной жизни страны, но и играют особую роль в обеспечении национальной безопасности Российской Федерации, а также в социально-экономическом развитии, концентрируя весомую долю промышленного потенциала страны в специфических отраслях экономики и значительные запасы природных ресурсов (нефть, газ, лес, драгоценные металлы, рыба и др.).

С другой стороны, географические и климатические факторы оказывают существенное влияние на характер ведения хозяйственной деятельности на данных территориях, нередко требующих нетривиального управленческого подхода, в том числе в части разработки и реализации мер государственной поддержки.

Однако, на сегодня в нашей стране так и не сформирован ни единый подход к определению «труднодоступности» территорий, ни федеральный перечень таких районов и населенных пунктов. Сложившаяся ситуация ведет как к невозможности оказания адресной государственной поддержки труднодоступным территориям, так и накладывает ряд ограничений на реализацию инфраструктурных мегапроектов, что особенно актуально в условиях растущего интереса к Арктическому региону [Фомичев, 2020].

Материалы и методы исследования

Методологическую основу исследования составили методы институционального анализа, сравнительного правового анализа и систематизации отечественных и зарубежных научно-прикладных подходов. Методы синтеза и концептуального моделирования стали основой для разработки авторского Индекса транспортной доступности территорий (ИТТ) и формирования его многокомпонентной структуры.

Результаты и обсуждение

Термины «труднодоступные», «отдалённые», «малонаселённые» территории активно используются как в рамках системы государственного и муниципального управления, так и в трудах отечественных исследователей. Однако их содержание зачастую не раскрывается, а критерии отнесения к соответствующей категории остаются неформализованными. Такое повсеместное использование данных понятий без единой методологической базы привело к смешению смыслов и размыванию границ категории. При этом попытки как нормативно-правовой, так и научной систематизации ни раз предпринимались за последние годы [Филиппова, 2024]. Так, например, перечень труднодоступных территорий определялся приказом Министерства экономического развития Российской Федерации от 7 декабря 2019 года № 855 «Об утверждении Перечня отдаленных и труднодоступных территорий и сроков

проведения в них Всероссийской переписи населения 2020 года», различными нормативно-правовыми актами в рамках государственных программ, федеральных и региональных проектов, например, в сфере региональных авиаперевозок, а также законами отдельных субъектов Российской Федерации в рамках проведения выборов процедур.

Ситуация осложняется и тем, что даже в пределах одного субъекта Российской Федерации могут сосуществовать несколько различных перечней труднодоступных населённых пунктов, применяемых для разных целей. При этом методология формирования таких перечней, также не раскрывается [Шапошников, 2011].

С другой стороны, в российской нормативно-правовой системе закреплено понятие «районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей», предусматривающее особые социально-экономические гарантии для жителей данных территорий. Однако, важно отметить, что труднодоступность территории не тождественна ее нахождению в данном перечне. С одной стороны, труднодоступные территории могут находиться за пределами северных регионов. С другой – не все территории Крайнего Севера характеризуются критической транспортной доступностью.

Такие разные подходы к определению перечня труднодоступных и отдаленных районов соответственно рожают и разные оценки количества населенных пунктов и численности населения на таких территориях. Так, в разных исследованиях отмечается, что:

- «около 10% населения России (14,5 млн чел.) отрезаны от круглогодичных транспортных коммуникаций» [Мельченко, 2017];
- «более 40 тыс. населенных пунктов (26%) не обеспечены круглогодичной связью с дорожной сетью общего пользования» [Беднякова, 2011];
- «на территории, не имеющей выхода на сеть автомобильных дорог общего пользования, проживает около 2 млн чел.» [Янков, 2021];
- «2,5 тыс. труднодоступных населенных пунктов в 26 субъектах РФ, с суммарной численностью чуть менее 1 млн человек» [Зырянов, 2025].

Еще одной проблемой при применении понятия «труднодоступные территории» является отсутствие конкретизации вида доступности (н-р: транспортная, логистическая, доступность социальных услуг, коммуникационная и др.). В методических и научных работах чаще всего подразумевается именно транспортная доступность территории, однако, и данная категория является составной, включающей в себя как социальную транспортную доступность, так и предпринимательскую (экономическую) [Делахова, 2023].

Другой методологической проблемой является определение пространственного масштаба территорий, относимых к категории «труднодоступных». С одной стороны, в качестве объектов классификации могут выступать формализованные административно-территориальные образования, обладающие установленными границами и нормативно закреплённым статусом (субъекты Российской Федерации, муниципальные образования). С другой стороны, возможна опора на функционально сформированные территориальные образования, не всегда совпадающие с административными границами, но отражающие реальные социально-экономические связи и пространственную организацию хозяйственной деятельности (населённые пункты, городские агломерации, внутрирайонные территории). Использование первого подхода позволит обеспечить сопоставимость статистических данных и соответствие нормативно-правовой базе, для второго подхода характерна более точная оценка фактической доступности той или иной территории.

Неопределённость понятийного аппарата, отсутствие единых критериев классификации труднодоступных территорий вкупе с обозначенными выше методологическими пробелами исключает возможность разработки обоснованных управленческих решений и эффективного применения инструментов адресной государственной поддержки для таких территорий.

Обращаясь к практическому опыту зарубежных стран по вопросам единого методологического определения труднодоступных территорий, можно отметить наличие проработанных стандартов и индексов (таблица 1).

Таблица 1- Зарубежный опыт определения труднодоступности территории

№ п/п	Страна	Методология определения труднодоступности	Описание метода
1	Австралия	Стандарт ASGS, индекс ARIA+	Территория страны делится на 5 групп в зависимости от плотности населения, а затем для каждой территории в масштабе 1 км просчитывается расстояние до ближайшего крупного городского центра по дороге. На основе данных показателей каждой территории присваивается соответствующий индекс, по которому и определяется транспортная доступность.
2	Шотландия	Urban Classification Rural	Все населенные пункты Шотландии делятся на 4 группы в зависимости от численности населения. Для каждого из них также рассчитывается длительность поездки до ближайшего города с населением >10 тыс. человек. В зависимости от группы и длительности поездки каждому населенному пункту присваивается одна из восьми категорий транспортной доступности.
3	Канада	RI (remoteness index)	Многокритериальный индекс, учитывающий показатели плотности населения, близости (территориальной, временной, стоимостной) территории к крупным городским центрам, доступности и объема предоставляемых услуг.
4	Европейский Союз	DEGURBA	Все территории ЕС делятся на 2 категории, к труднодоступным (сельским) относят те районы, дорога от которых до ближайшего городского центра с населением не менее 50 тыс. человек занимает более 45 минут.

Источник: составлено автором на основе [Alasia и др., 2017].

Как можно заметить, определение транспортной доступности территорий в зарубежных практике базируется на двух фундаментальных критериях:

– размер населенного пункта, выраженного в численности и плотности населения, а следовательно его способность к самообеспечению базовых потребностей проживающего населения;

– удаленность населённого пункта (в километрах, в часах, в стоимости поездки) от крупных городов и региональных центров, являющихся местом концентрации производительных сил, экономической и деловой активности, объектов социальной сферы.

В свою очередь, удаленность населенного пункта от крупных производственных, логистических и деловых центров может быть вызвано различными причинами, среди основных из которых:

- базовая физическая удаленность (большое расстояние);
- слабая развитость транспортной и информационно-коммуникационной инфраструктуры между населенным пунктом и ближайшим достаточно крупным городским центром;
- климатические и географические особенности территории, препятствующие установлению стабильной, в т.ч. круглогодичной, транспортной связи [Стельмах, 2016].

Таким образом, выведем определение труднодоступной территории как населенного пункта и прилегающих к нему пространств, которые в силу значительной удаленности от крупных экономических центров, низкой плотности населения, недостаточного уровня развития транспортно-логистической инфраструктуры, а также неблагоприятных физико-географических и климатических условий не имеют возможности круглогодичной и социально-экономически оправданной транспортной связи с основной частью региона (страны), что объективно ограничивает доступ проживающего на них населения к рынкам труда, социальным услугам и прочим благам, обеспечивая высокую степень изоляции и зависимость от внешних поставок.

Практика определения труднодоступности той или иной территории страны через единый стандарт или индекс, которая активно применяется в зарубежных странах, может быть адаптирована под российские условия с учетом ее административно-территориального деления, особенностей социально-экономического развития и системы государственного управления.

Методологически такой индекс транспортной доступности территорий Российской Федерации (ИТДТ) может быть основан на расчете 7 основных компонентов:

- Размер населенного пункта (P): численность и плотность населения;
- Физическая удаленность (D): расстояние и/или время поездки до ближайшего городского центра с населением >50 тыс. человек;
- Качество транспортной инфраструктуры (T): тип дорожного покрытия (асфальт/щебень/грунт), наличие ж/д, авиа/речной связи, сезонные зимники;
- Годовая связность (Y): среднее количество месяцев в году, когда доступна транспортная связь с населенным пунктом;
- Доступность ключевых социальных услуг (S): наличие социальных учреждений, расчет персонала социальных учреждений на 1 жителя, качество и время оказания услуг;
- Коммуникационная доступность (C): покрытие мобильной связи, доступ к широкополосному интернету;
- Климато-географические ограничения (G): наличие вечной мерзлоты, горной местности, частота наводнений/оползней, которые усложняют доступ в населенный пункт.

Комбинироваться данные компоненты могут через нормированные субиндексы I_i (по шкале от 0 до 100) и весовые коэффициенты w_i по следующей формуле:

$$\text{ИТДТ} = \sum_{i \in \{D, T, Y, P, S, C, G\}} w_i \cdot I_i \quad (1)$$

Весовые коэффициенты определяются экспертными методами, Нормирование субиндексов, рассчитывающихся не по шкале от 1 до 100, предлагается осуществлять через min – max нормализацию по формуле:

$$I = 100 \times \frac{x - x_{\min}}{x_{\max} - x_{\min}} \quad (2)$$

Результаты расчета индекса далее могут быть использованы для классификации населенных пунктов на 2 и более групп по степени транспортной доступности.

Заключение

Отсутствие единого методологического подхода к определению труднодоступных территорий в Российской Федерации препятствует целевой и эффективной реализации мер государственной поддержки, а также затрудняет планирование перспективных, в первую очередь инфраструктурных, проектов.

При этом уже сегодня в ряде нормативно-правовых актов существуют ссылки на данную категорию (например, Закон Российской Федерации от 21.02.1992 № 2395–1 «О недрах», Федеральный закон от 12 июня 2002 г. № 67-ФЗ «Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан Российской Федерации»).

Закрепление в российском правовом поле понятия «труднодоступные территории» с единой методологией на основе разработанного в данном исследовании Индекса транспортной доступности территорий (ИТТ) позволит заполнить данный пробел и к системному территориальному управлению, что особенно актуально в условиях нарастающего интереса к развитию Арктики и северных ресурсных регионов.

Библиография

1. Беднякова Е.Б. Повышение уровня транспортной доступности населенных пунктов в Российской Федерации // Вестник университета. 2011. № 26. С. 249–256.
2. Делахова А.М. Методический подход к оценке транспортной доступности территорий северного региона // Теоретическая и прикладная экономика. 2023. № 2. С. 11–27.
3. Зырянов А.И. Незаселенные и труднодоступные территории в системе пространственной организации общества // Вестник СПбГУ. Науки о Земле. 2025. № 2.
4. Мельченко В.Е. Аспекты конвергенции знаний, технологий и общества в проблеме транспортной дискриминации населения России // Новая парадигма науки и образования: на пути к конвергенции знаний, технологий, общества: сб. науч. тр. по мат-лам I Междунар. науч.-практ. конф., 30 сентября 2017 г. Смоленск: Новаленсо, 2017.
5. Стельмах А.И. Классификация труднодоступности регионов и возникающие в связи с наличием разных классов труднодоступности логистические задачи // Евразийский Союз Ученых. 2016. № 6-1 (27).
6. Филиппова В.В. Взаимодействие коренных малочисленных народов: жизнестойкость и устойчивость развития отдалённых и труднодоступных территорий // Новые исследования Тувы. 2024. № 2.
7. Фомичев И.А. Понятие и критерии труднодоступных и малонаселенных местностей // Юридическая наука. 2020. № 12.
8. Шапошников А.В. Труднодоступные и удаленные регионы в территориально-политическом устройстве России: поиск оптимального статуса // Вестник Российской нации. 2011. № 1-2 (15-16). С. 157–170.
9. Янков К.В. Проблема транспортной доступности населенных пунктов в федеральных документах стратегического планирования // Проблемы развития территории. 2021. № 6.
10. Alasia A., Bédard F., Bélanger J., Guimond E., Penney C. Measuring Remoteness and Accessibility: A Set of Indices for Canadian Communities // Reports on Special Business Products. Statistics Canada Catalogue no. 18-001-X. Ottawa: Statistics Canada, 2017.

Hard-to-Reach Territories as a Socio-Economic Category

El'dar V. Asadullaev

Postgraduate Student,
Peter the Great Saint Petersburg Polytechnic University,
195251, 29, Politekhnicheskaya str., Saint Petersburg, Russian Federation;
e-mail: eldar01as@gmail.com

Asadullaev E.V., Barykin S.E.

Sergei E. Barykin

Doctor of Economics, Professor,
Peter the Great Saint Petersburg Polytechnic University,
195251, 29, Politekhnikeskaya str., Saint Petersburg, Russian Federation;
e-mail: sbe@list.ru

Abstract

The article examines the problem of classifying territories as hard-to-reach as an important element of regional policy and spatial development of the Russian Federation. The approaches to defining "hard-to-reach" existing in Russian and foreign practice are analyzed, methodological gaps and inconsistency of the lists used in various normative documents and programs are revealed. It is shown that the absence of a unified approach gives rise to discrepancies in estimates of the number of settlements and the population size of hard-to-reach territories, and also complicates the differentiation of this category from the regions of the Far North and localities equated to them. Based on the systematization of foreign standards (ASGS/ARIA+, Urban Rural Classification, remoteness index, DEGURBA), a conceptual model of the Transport Accessibility Index (TAI) is proposed, including seven key components: settlement size, physical remoteness, quality of transport infrastructure, annual connectivity, accessibility of social services, communication accessibility, and climatic-geographical constraints. It is argued that the introduction of a unified standard for assessing hard-to-reach status will ensure the targeted nature of state support, increase the efficiency of infrastructure planning, and take into account territorial features when implementing large-scale projects, including the development of the Arctic and northern territories. Practical recommendations for the pilot testing of the index and its use in the regulatory framework are proposed.

For citation

Asadullaev E.V., Barykin S.E. (2026) Trudnodostupnye territorii kak sotsial'no-ekonomicheskaya kategoriya [Hard-to-Reach Territories as a Socio-Economic Category]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 16 (5A), pp. 213-220. DOI: 10.34670/AR.2026.96.10.021

Keywords

Hard-to-reach territories, transport accessibility, spatial development, regional and sectoral economy, transport accessibility index, state support, research methodology.

References

1. Alasia, A., Bédard, F., Bélanger, J., Guimond, E., & Penney, C. (2017). Measuring remoteness and accessibility: A set of indices for Canadian communities. In Reports on Special Business Products (Statistics Canada Catalogue No. 18-001-X). Statistics Canada.
2. Bednyakova, E. B. (2011). Povyshenie urovnya transportnoy dostupnosti naselennykh punktov v Rossiyskoy Federatsii [Improving the level of transport accessibility of settlements in the Russian Federation]. *Vestnik universiteta* [University Bulletin], 26, 249–256.
3. Delakhova, A. M. (2023). Metodicheskiy podkhod k otsenke transportnoy dostupnosti territoriy severnogo regiona [A methodological approach to assessing the transport accessibility of northern region territories]. *Teoreticheskaya i prikladnaya ekonomika* [Theoretical and Applied Economics], 2, 11–27.
4. Filippova, V. V. (2024). Vzaimodeystvie korennykh malochislennykh narodov: zhiznestoykost' i ustoychivost' razvitiya

- otdalyonnykh i trudnodostupnykh territoriy [Interaction of indigenous peoples: Resilience and sustainable development of remote and hard-to-reach territories]. *Novye issledovaniya Tuvy* [New Research of Tuva], 2.
5. Fomichev, I. A. (2020). Ponyatie i kriterii trudnodostupnykh i malonaseleennykh mestnostey [The concept and criteria of hard-to-reach and sparsely populated areas]. *Yuridicheskaya nauka* [Legal Science], 12.
 6. Melchenko, V. E. (2017). Aspekty konvergentsii znaniy, tekhnologiy i obshchestva v probleme transportnoy diskriminatsii naseleniya Rossii [Aspects of the convergence of knowledge, technology and society in the problem of transport discrimination of the Russian population]. In *Novaya paradigma nauki i obrazovaniya: na puti k konvergentsii znaniy, tekhnologiy, obshchestva* [The new paradigm of science and education: Towards the convergence of knowledge, technology and society] (Proceedings of the I International Scientific and Practical Conference, September 30, 2017). Novalenso.
 7. Shaposhnikov, A. V. (2011). Trudnodostupnye i udalennye regiony v territorial'no-politicheskom ustroystve Rossii: poisk optimal'nogo statusa [Hard-to-reach and remote regions in the territorial and political structure of Russia: In search of an optimal status]. *Vestnik Rossiyskoy natsii* [Bulletin of the Russian Nation], 1-2(15-16), 157–170.
 8. Stelmakh, A. I. (2016). Klassifikatsiya trudnodostupnosti regionov i voznikayushchie v svyazi s nalichiem raznykh klassov trudnodostupnosti logisticheskie zadachi [Classification of regional remoteness and the logistics problems arising from different classes of remoteness]. *Evraziyskiy Soyuz Uchenykh* [Eurasian Union of Scientists], 6-1(27).
 9. Yankov, K. V. (2021). Problema transportnoy dostupnosti naseleennykh punktov v federal'nykh dokumentakh strategicheskogo planirovaniya [The problem of transport accessibility of settlements in federal strategic planning documents]. *Problemy razvitiya territorii* [Problems of Territory's Development], 6.
 10. Zyryanov, A. I. (2025). Nezaseleennye i trudnodostupnye territorii v sisteme prostranstvennoy organizatsii obshchestva [Uninhabited and hard-to-reach territories in the system of spatial organization of society]. *Vestnik SPbGU. Nauki o Zemle* [Vestnik of Saint Petersburg University. Earth Sciences], 2.