

УДК 338.49 DOI: 10.14451/1.240.328

Перспективы развития транспортной инфраструктуры для удовлетворения социальных и бытовых потребностей населения сельских территорий

© 2024 **Захарова Татьяна Ивановна**

Доцент кафедры агрономии и агроинженерии, кандидат экономических наук, доцент. Омский государственный аграрный университет им. П. А. Столыпина, Омск.

E-mail: zaharovati@mail.ru

Ключевые слова: условия жизни населения, сельские территории, социальные и бытовые потребности, транспортная доступность.

В статье диагностированы и систематизированы внутренние и внешние факторы, сдерживающие развитие транспортной инфраструктуры сельских территорий, на основе которых разработаны мероприятия, направленные на совершенствование транспортной инфраструктуры в целях удовлетворения бытовых и социальных потребностей сельского населения в условиях бездорожья. Рассчитаны типовые инвестиционные проекты по организации автолавок, передвижных пунктов оказания медицинских услуг населению, передвижных пунктов оказания бытовых услуг, проект по организации дистанционного обучения школьников в условиях бездорожья и отсутствия возможности доставить обучающихся в школы.

Введение

Социальная инфраструктура сельских территорий имеет свои специфические особенности. В частности, ими являются меньшая развитость и оснащенность материально-техническими средствами по сравнению с аналогичной структурой города; небольшой объем оказываемых услуг; тесная зависимость от экономического состояния местных субъектов хозяйствования [5; 7; 12].

Низкий уровень состояния транспортной инфраструктуры обусловлен трудными природно-климатическими условиями на большей части

территории [1; 8; 9]. В результате для большинства российских регионов характерна проблема сезонного бездорожья, когда многие села и деревни, а также целые территории в течение продолжительного времени не имеют наземного транспортного сообщения с остальной территорией страны. Единственной альтернативой в данном случае остается воздушный транспорт, для которого также необходимо наличие определенных объектов инфраструктуры.

Указанная проблема приводит к снижению уровня удовлетворения бытовых и социальных потребностей населения сельских территорий

Таблица 1. Инвестиционные затраты на создание передвижных пунктов социально-бытового назначения (парикмахерская).

Наименование элементов затрат	Количество	Стоимость ед., руб.	Сумма, руб.
Транспортное средство	1	1 000 000	1 000 000
Оборудование (спецоснастка) для водоснабжения	5	–	6 000
Оборудование для отопления, вентиляции, кондиционирования	1	18 500	18 500
Оборудование для электрообеспечения и освещения	4	–	61 600
Мебель и прочие специальные материалы	–	–	26 300
Итого			1 112 400

Источник: составлено автором.

Таблица 2. Текущие затраты на создание передвижных пунктов социально-бытового назначения (парикмахерская) в течение первого года функционирования.

Наименование элементов затрат	Стоимость ед., руб.	Сумма, руб.
Расходные материалы (краска для волос, бровей, окислители, бальзамы, фольга и др. средства)		230 000
Оплата труда	25 000/мес.	540 000
Амортизация транспортного средства, руб.		142 857
Горюче-смазочные материалы		131 350
Ремонт и техническое обслуживание ТС		20 000
Налоги и отчисления (транспортный, ЕНВД), руб.		176 602
Прочие расходы		20 000
Итого		1 260 809

Источник: составлено автором.

в условиях бездорожья.

Метод или методология исследования

При проведении научно-исследовательской работы была использована разработанная методика мониторинга состояния транспортной инфраструктуры сельских территорий, которая позволила получить достоверную объективную информацию об уровне развития, качестве и безопасности транспортной инфраструктуры, выявить проблемы, препятствующие развитию транспортной инфраструктуры и предложить приоритетные направления ее совершенствования для удовлетворения бытовых и социальных потребностей населения в условиях бездорожья.

Результаты исследования

В целях разработки и реализации эффективных мер по развитию транспортной инфраструктуры с целью удовлетворения социальных и бытовых потребностей населения необходимо проведение постоянного мониторинга уровня развития, качества и безопасности транспортной инфраструктуры.

Анализируя показатели транспортной инфраструктуры Омской области, которые оказывают или могут оказать влияние на удовлетворение бытовых и социальных потребностей населения, проживающего в муниципальных районах региона были обозначены ключевые проблемы, сдерживающие развитие транспортной инфра-

Таблица 3. Эффективность реализации проекта «Передвижные пункты социально-бытового обслуживания (парикмахерская)» в первый год.

Показатель	Сумма, руб.
Инвестиционные затраты	1 112 400
Текущие затраты	1 260 809
Итого затрат в первый год	2 374 009
Годовая выручка	1 482 000
Прибыль (убыток)	(892 009)

Источник: составлено автором.

Таблица 4. Окупаемость проекта «Передвижные пункты социально-бытового обслуживания (парикмахерская)».

Показатели	Период окупаемости, г.				
	2024	2025	2026	2027	2028
Прибыль, тыс. руб.	221,19	238,9	255,62	270,96	284,51
Инвестиционные затраты, тыс. руб.	1112,4				
Денежный поток по проекту, тыс. руб.	-891,21	-652,31	-396,69	-125,73	158,78
Срок окупаемости, г.				4,4	

Источник: составлено автором.

структуры сельских территорий:

- отсутствие автомобильных дорог с твердым покрытием;
- несоответствие автомобильных дорог требованиям безопасности и эксплуатации;
- низкий уровень транспортного обслуживания сельского населения;
- несоответствие мостов требованиям по грузоподъемности;
- недостаточное финансирование строительства автомобильных дорог с твердым покрытием для формирования дорожной сети;
- отставание темпов развития дорожной сети и темпов автомобилизации;
- диспропорции в темпах и масштабах развития разных видов транспорта;
- неравномерное распределение и слабое развитие объектов дорожного сервиса (СТО, АЗС).

Проведенный социологический опрос населения сельских территорий Тарского района Омской области выявил значительную потребность

в ряде объектов социальной инфраструктуры: пунктов по оказанию бытовых услуг, парикмахерских, автозаправочных станций и других объектов социально-бытовой инфраструктуры.

В данном исследовании нами предлагается создание передвижных пунктов социально-бытового, медицинского обслуживания населения, организация работы автолавок.

Передвижной пункт социально-бытового обслуживания предназначен для оказания всего комплекса социальной помощи и бытовых услуг жителям сельских и отдаленных районов региона. Базовая модель предполагает размещение парикмахерской, выезд специалистов по ремонту бытовой техники, ремонту одежды и обуви и др. В работе передвижного пункта могут работать специалисты социальной защиты, пенсионного фонда, юристы, нотариус, представители кредитных, торговых, банковских структур и т.д.

Работа передвижного пункта социально-бытового обслуживания наиболее эффективна

Таблица 5. Оценка экономической эффективности и целесообразности реализации инвестиционного проекта «Передвижные пункты социально-бытового назначения (парикмахерская)».

Год функционирования	Доход, тыс. руб.	Затраты по проекту, тыс. руб.	Прибыль, тыс. руб.	Оценка бюджетной эффективности						
				Собственные средства				Планируемые налоговые поступления, тыс. руб.		
Размер государственной поддержки, тыс.руб.				ЕНВД	НДФЛ	Транспортный налог	Итого	В т.ч. в бюджет субъектов РФ	В т.ч. зачисляемые в местный бюджет	Взносы во внеб. фонды
2024	200	Результаты деятельности, тыс. руб.								
2024	1482	1260,81	221,19	10,92	70,2	2,6	83,72	62,27	21,45	163,08
2025	1600,56	1361,67	238,9	11,79	70,2	2,6	84,59	62,27	22,32	163,08
2026	1712,6	1457	255,62	12,62	70,2	2,6	85,42	62,27	23,15	163,08
2027	1815,4	1544,41	270,96	13,38	70,2	2,6	86,18	62,27	23,91	163,08
2028	1906,12	1621,63	284,51	14,04	70,2	2,6	86,84	62,27	24,57	163,08

Источник: составлено автором.

при создании районных и межрайонных центров социальной помощи и бытового обслуживания населения.

Предлагаемые пункты социально-бытового обслуживания включают следующие оказываемые услуги: парикмахерская; ремонт, техническое, сервисное обслуживание бытовой техники; ремонт и пошив одежды; ремонт обуви; автолавки и медицинское обслуживание.

Инвестиционные затраты на создание передвижной парикмахерской представлены в таблице 1.

Вспомогательное оборудование и системы жизнеобеспечения.

Водоснабжение: емкость для воды на 50–80 л; мойка из нержавеющей стали; насос для подачи воды 12 В; электроводонагреватель на 15 л; канистра для сбора использованной воды на 30 л. **Отопление, вентиляция, кондиционирование:** дополнительный отопитель. **Освещение:** лампы

дневного света 220В (2 шт.). **Электрообеспечение:** дизельный генератор; устройство подключения к внешней сети электропитания 220В (эл. кабель 30 м); электророзетки для подключения оборудования; холодильник автомобильный. **Мебель и прочие специальные материалы:** шкаф для одежды с двумя отсеками; подвесной шкаф для расходных материалов; столы-тумбы с выдвижными ящиками; шкаф-стеллаж для оборудования и хранения расходных материалов; откидной стол в пассажирском отсеке; дозатор жидкого мыла; держатель бумажных полотенец; кисточки для покраски волос, расчески, ножницы; специальный инструмент (фен, щипцы); спецодежда.

Текущие затраты на создание передвижной парикмахерской представлены в таблице 2.

Автобус ПАЗ 32053, развиваемая мощность – 130 л.с. при 3200 оборотах. Автобус входит в четвертую амортизационную группу: от 5 до 7 лет. Сумма транспортного налога составляет

Таблица 6. Инвестиционные затраты на создание передвижных пунктов социально-бытового назначения (ремонт)

Наименование элементов затрат	Количество	Стоимость ед., руб.	Сумма, руб.
Транспортное средство	1	1 000 000	1 000 000
Оборудование (спецодежда) для водоснабжения	5	–	6 000
Оборудование для отопления, вентиляции, кондиционирования	1	18 500	18 500
Оборудование для электрообеспечения и освещения	4	–	61 600
Мебель и прочие специальные материалы	–	–	117 300
Итого			1 203 400

Источник: составлено автором.

Таблица 7. Текущие затраты на создание передвижного пункта социально-бытового назначения по ремонту в течение первого года функционирования.

Наименование элементов затрат	Стоимость ед., руб.	Сумма, руб.
Материалы (нитки, ткань, клей и др.)		100 000
Оплата труда	25 000/мес.	540 000
Амортизация транспортного средства		142 857
ГСМ		136 762,42
Ремонт и техническое обслуживание ТС		20 000
Налоги и отчисления		182 064,28
Прочие расходы		50 000
Итого		1 171 683,7

Источник: составлено автором.

2600 руб., ЕНВД – 10922,85 руб. Отчисления во внебюджетные фонды составили 163 080 руб. Контрольный расход топлива автобуса ПАЗ 32053 при 60 км/ч составляет 20 литров на 100 км, то есть на 1 км. пути необходимо 0,2 л. бензина.

Пропускная способность в день 1 парикмахером – 20 чел./день. Рабочий день – 10 час. (600 мин.) Пропускная способность в год 1 специалистом: 20 чел./день * 247 раб. дня=4940 чел. Пропускная способность в год 2-мя специалистами: 40 чел./день * 247 раб. дня = 9880 чел. Выручка годовая 1 специалиста: 741 000 руб. Выручка годовая 2 специалистов: 1 482 000 руб. Если в передвижной парикмахерской работают 2 специалиста, то срок обслуживания населения (3857 чел.) составит 3 месяца. Общая сумма

затрат (инвестиционных и текущих) отражена в таблице 3.

В таблице 4 представлен расчет окупаемости проекта «Передвижные пункты социально-бытового обслуживания (парикмахерская)». Согласно данному расчету проект «Передвижная парикмахерская» окупится через 4,4 года.

В таблице 5 представлена оценка экономической эффективности и целесообразности реализации инвестиционного проекта за 2024 г., а также дан прогноз на 2025–2028 гг.

Инвестиционные затраты на создание передвижных пунктов социально-бытового назначения по ремонту представлены в таблице 6.

Отопление, вентиляция, кондиционирование: до-

Таблица 8. Эффективность реализации проекта «Передвижные пункты социально-бытового обслуживания (ремонт)» в первый год.

Показатель	Сумма, руб.
Инвестиционные затраты	1203 400
Текущие затраты	1171 683
Итого затрат в первый год	2 375 883
Годовая выручка	1 370 850
Прибыль (убыток)	(1 005 033)

Источник: составлено автором.

Таблица 9. Окупаемость проекта «Передвижные пункты социально-бытового обслуживания (парикмахерская)».

Показатель	Период окупаемости, лет				
	2024	2025	2026	2027	2028
Прибыль, тыс. руб.	199,17	215,1	230,16	243,97	256,17
Инвестиционные затраты, тыс. руб.	1203,4				
Денежный поток по проекту, тыс. руб.	-1004,23	-789,13	-558,97	-315	-58,83
Срок окупаемости, лет					5,2

Источник: составлено автором.

полнительный отопитель. Освещение: лампы дневного света 220В (2 шт.). Электрообеспечение: дизельный генератор; устройство подключения к внешней сети электропитания 220 В (эл. кабель 30 м); электророзетки для подключения оборудования; холодильник автомобильный. Мебель и прочие специальные инструменты (материалы): шкаф для одежды с двумя отсеками; подвесной шкаф для расходных материалов; столы-тумбы с выдвигаемыми ящиками; шкаф-стеллаж для оборудования и хранения расходных материалов; откидной стол в пассажирском отсеке; швейная машинка; дозатор жидкого мыла; держатель бумажных полотенец; спецодежда; прочие материалы (нитки, ткани, ножницы, отвертки, клей и др.) специальный инструмент для ремонта обуви.

Текущие затраты на создание передвижного пункта социально-бытового назначения по ремонту представлены в таблице 7.

Пропускная способность передвижного пункта – 30 чел. Срок обслуживания сельского насе-

ления Тарского района Омской области составляет 128 дней. В год это составляет 1,9 оборота (247 рабочих дней).

Рабочий день – 10 час. (600 мин.) Пропускная способность в день 1 мастера – 10 чел./день. Пропускная способность в год 3 мастерами – 30 чел./день * 247 раб. дня = 7410 чел. Выручка годовая – 1 370 850 руб. Общие затраты, выручка и прибыль по передвижным пунктам социально-бытового обслуживания по ремонту представлены в таблице 8.

В таблице 9 представлен расчет окупаемости проекта «Передвижные пункты социально-бытового обслуживания (ремонт)». Согласно данному расчету проект окупится через 5,2 года.

Часть инвестиционных затрат возможно покрыть за счет государственной поддержки (субсидий). Объем субсидий определяется из расчета 90% от фактически произведенных (планируемых) субъектом малого предпринимательства

Таблица 10. Оценка экономической эффективности и целесообразности реализации инвестиционного проекта «Передвижные пункты социально-бытового назначения (ремонт)».

Год функционирования	Доход, тыс. руб.	Затраты по проекту, тыс. руб.	Прибыль, тыс. руб.	Оценка бюджетной эффективности						
				Собственные средства			Планируемые налоговые поступления, тыс. руб.			
Размер государственной поддержки, тыс.руб.		ЕНВД	НДФЛ	Транспортный налог	Итого	В т.ч. в бюджет субъектов РФ	в т.ч. зачисляемые в местный бюджет	Взносы во внеб. фонды		
2024	1003,4									
2024	200									
Результаты деятельности, тыс. руб.										
2024	1 370,85	1171,68	199,17	16,38	70,2	2,6	89,18	62,27	26,91	163,08
2025	1480,52	1265,41	215,1	17,69	70,2	2,6	90,49	62,27	28,22	163,08
2026	1584,15	1354	230,16	18,93	70,2	2,6	91,73	62,27	29,46	163,08
2027	1679,2	1435,23	243,97	20,06	70,2	2,6	92,86	62,27	30,59	163,08
2028	1763,16	1507	256,17	21,07	70,2	2,6	93,87	62,27	31,6	163,08

Источник: составлено автором.

расходов на реализацию социально значимого проекта, но не более 1 млн руб. по одному субъекту малого предпринимательства.

Оценка экономической эффективности представлена в таблице 10.

Варианты организации обучения школьников при отсутствии школ и в условиях их труднодоступности

В процессе образовательной деятельности в учебных заведениях возникает необходимость перевозить группы детей автобусом. Это может быть подвоз детей к школе, пригородные, междугородние поездки на различные мероприятия, соревнования, экскурсии, в музеи и т.д.

Перевозка детей может осуществляться как школьным автобусом, так и автобусами, предоставляемыми по договору фрахтования (заказ-

ными) автотранспортным предприятием или индивидуальным предпринимателем – фрахтовщиком. Во всех случаях должна быть обеспечена безопасность перевозки детей.

В таблицах 11–13 представлены расчеты затрат по организации обучения школьников при отсутствии школ и в условиях их труднодоступности. В таблице 11 представлен расчет затрат на доставку школьников к месту обучения и обратно собственным транспортом.

Контрольный расход топлива при 60 км/ч автобуса ПАЗ составляет 20 литров на 100 км, то есть необходимо 0,2 л. бензина на 1 км пути. При пятидневной рабочей неделе количество рабочих дней в год – 247. В таблице 13 приведен расчет стоимости ГСМ за год при доставке школьников к месту обучения собственным транспортом.

Таблица 11. Затраты на доставку школьников к месту обучения и обратно собственным транспортом в течение первого года.

Наименование элементов затрат	Стоимость ед., руб.	Сумма, руб.
Оплата труда	25 000/мес.	3 960 000
Амортизация транспортного средства, руб.	–	3 142 854
ГСМ	–	6 742 472
Ремонт и техническое обслуживание ТС	–	100 000
Налоги и отчисления	–	1 253 120
Прочие расходы	–	100 000
Итого	–	12 155 592
Ежемесячные затраты	–	1 012 966

Источник: составлено автором.

Таблица 12. Затраты на дистанционное обучение школьников в течение первого года.

Наименование элементов затрат	Количество	Стоимость ед., руб.	Сумма, руб.
Интернет (модем)	1	2000	42 000
Интернет (ежемесячная абонентская плата)	12 мес.	800/мес.	126 000
Компьютер	–	–	330 000
Программное обеспечение	–	–	44 000
Оплата труда с отчислениями, руб.	12 мес.	25 000 /мес.	6 600 000
в т.ч. стимулирующие выплаты за работу с обучающимися по дистанционной форме обучения	12 мес.	5000 /мес.	1 320 000
Прочие расходы	–	–	110 000
Итого	–	–	7 252 000
Ежемесячные затраты			604 333

Источник: составлено автором.

Таблица 13. Расчет стоимости ГСМ при доставке школьников к месту обучения собственным транспортом

Сельское поселение	Общеобразовательные организации	Среднее расстояние от населенного пункта до центра муниципального район, км.	Расчетные километры в год	Стоимость ГСМ в год, руб.
Атирское	2	85,5	84 474	515 291,4
Больше-Туралинское	1	47,5	23 465	143 136,5
Васисское	2	62,7	30 973,8	188 940,18
Вставское	1	28,1	41 644,2	254 029,62
Егоровское	1	51,8	76 767,6	468 282,36
Екатерининское	1	42,3	41 792,4	254 933,64

Продолжение на следующей странице

Таблица 13. Расчет стоимости ГСМ при доставке школьников к месту обучения собственным транспортом (Продолжение таблицы)

Сельское поселение	Общеобразовательные организации	Среднее расстояние от населенного пункта до центра муниципального район, км.	Расчетные километры в год	Стоимость ГСМ в год, руб.
Ермаковское	1	39,2	58 094,4	354 375,84
Заливинское	1	20,6	40 705,6	248 304,16
Имшегальское	–	96	94 848	578 572,8
Литковское	1	94,5	46 683	284 766,3
Ложниковское	2	39,6	39 124,8	238 661,28
Мартюшевское	2	35,4	17 487,6	106 674,36
Междуреченское	1	63,4	31 319,6	191 049,56
Агорно-Ивановское	1	62,8	62 046,4	378 473,04
Орловское	1	29,5	72 865	444 476,5
Пологрудовское	1	60	88 920	542 412
Самсоновское	2	35,3	87 191	531 865,1
Соускановское	1	44,3	21 884,2	133 493,62
Усть-Тарское	1	82,8	122 709,6	748 528,56
Чекрушанское	1	13,9	6866,6	41 886,26
Черняевское	2	31,3	15 462,2	94 319,42
Итого	26	–		6 742 472,50

Источник: составлено автором.

Стоимость услуг по договору фрахтования составит 1 842 208 руб. в месяц по всем сельским поселениям Тарского района.

В таблице 12 приведен годовой и ежемесячный расчет затрат на дистанционное обучение школьников. Данное обучение эффективно в условиях труднодоступности школ, бездорожья, при критических природно-климатических условиях (весенне-осенняя распутица, снегопады, ливневые дожди и др.) [2; 4].

Согласно данному расчету затраты на дистанционное обучение составят 7 252 000 руб. в год, и 604 333 руб. в месяц.

Таким образом, самым затратным вариантом организации школьников является доставка их до места обучения транспортным средством по договору фрахтования (1842 тыс. руб.).

В ходе проведенного анализа соответствия выявленных потребностей населения Тарского муниципального района Омской области фактическому уровню развития транспортной инфраструктуры выявлен низкий уровень доступности медицинского обслуживания населения.

В рамках реализации Национального проекта «Здоровье» планируется за счет средств бюджета Тарского муниципального района приобрести следующие передвижные специальные медицинские автомобили на базе автобуса ПАЗ:

- Передвижной стоматологический кабинет стоимостью 5 399 000 рублей, поставщик ООО «Амикорт» г. Москва;
- Передвижной кабинет врача общей практики стоимостью 6 000 000 рублей, поставщик ООО «ПаксМед» г. Москва;

- Передвижной кабинет флюорографии стоимостью 4 120 000 рублей, поставщик ЗАО «Рентгенпром» г. Москва.

Поскольку финансирование медицинского обслуживания будет производиться из районного бюджета, остановимся на составе затрат в укрупненном виде:

1. Оплата труда персонала, 1224 тыс. руб.;
2. Отчисления во внебюджетные фонды, 370 тыс. руб.;
3. Медикаменты и расходные материалы, 1296 тыс. руб.;
4. Транспортные расходы, 1944 тыс. руб.;
5. Амортизация оборудования, 1582 тыс. руб.;

В том числе:

- Передвижная стоматология 2377 тыс. руб.;
- Передвижной кабинет врача общей практики 1906 тыс. руб.;
- Передвижная флюорография 2133 тыс. руб.

Таким образом, годовые совокупные затраты составят 6, 41 млн руб., что составляет более 1% бюджета Тарского муниципального района Омской области.

По результатам исследования было выявлено, что многие населенные пункты не имеют регулярно работающих стационарных протоварных и продовольственных магазинов. Следовательно, для таких отдаленных деревень и поселков передвижная автолавка – единственный способ купить продукты, или другие товары в условиях бездорожья.

Деятельность автолавки заключается в организации выездной (развозной) торговли продовольственными и непродовольственными товарами с автомобиля (автолавки) по сельским поселениям Тарского муниципального района Омской области.

Предполагается, что ассортимент автолавки в основном будет состоять из перечня продовольственных товаров, пользующихся повышенным спросом [6; 11]:

- хлеб и хлебобулочные изделия, макаронные и кондитерские изделия;
- молоко и молочные продукты, масло;
- мясо и мясопродукты (говядина, свинина, курица), колбаса, тушенка;
- фрукты и овощи;
- другие продовольственные товары (соль, сахар, специи).

Также пользуются спросом сигареты, спички, различные хозяйственные товары. Ближе к осени повышается спрос на стеклянные банки, закаточные машинки, крышки. Кроме того, ожидается спрос на обычную бутилированную питьевую воду в 1,5-литровых или 5-литровых пластиковых бутылках. При постоянных поездках по одним и тем же населенным пунктам, в течение одного-двух месяцев будет проведен подробный мониторинг потребностей жителей.

Таким образом, ассортимент автолавки будет разделен по следующим товарным группам: хлеб и хлебобулочные изделия; кондитерские изделия; бакалейные товары; консервы; гастрономические продукты; безалкогольные напитки; табачные изделия и спички; сопутствующие непродовольственные товары (ткани, одежда, головные уборы, белье, обувь массового пошива, галантерейные и парфюмерно-косметические товары, некоторые культтовары и хозяйственные товары).

Также к числу услуг, предоставляемых автолавками сельским покупателям, относятся информация о времени приезда автолавки в пункт обслуживания и о наличии в нем товаров; прием заказов на товары; комплектование подарочных наборов товаров; упаковка товаров; доставка заказанных крупногабаритных товаров на дом покупателя; сбор стеклотары.

Для упорядочения движения и работы автолавки составляет маршруты и графики работы. Маршруты и графики могут меняться в зависимости от изменения климатических условий, особенностей проведения сельскохозяйственных работ и с учетом других факторов.

Очень важным фактором в розничной торгов-

ле продуктами с автолавки является стабильность. То есть жители деревни должны знать, что в такие-то дни в определенное время автолавка будет тут однозначно стоять и торговать продуктами и непродовольственными товарами. Для торговли планируется приобрести 2 специально оборудованных автомобиля с наличием холодильного оборудования на базе Автомобиля «Газель». Совокупные инвестиционные затраты составят 1 680 000 рублей.

Экономия на строительстве и оборудовании новых магазинов составит 10,85 млн руб. при

одновременных дополнительных поступлениях в бюджет 0,84 млн руб., в том числе в местный бюджет 0,11 млн руб.

Заключение

Предложенные мероприятия могут быть использованы региональными и муниципальными органами власти при разработке и реализации планов и программ социально-экономического развития территорий муниципальных образований для обоснования транспортной инфраструктуры сельских территорий в условиях бездорожья и удовлетворения бытовых и социальных потребностей населения сельских территорий.

Библиографический список

1. Захарова Т. И. Мониторинг состояния транспортной инфраструктуры сельских территорий // Наука о человеке: гуманитарные исследования. – 2017. – 1(27). – С. 160–165. – DOI: [10 . 17238 / issn1998-5320 . 2017 . 27 . 160](https://doi.org/10.17238/issn1998-5320.2017.27.160).
2. Захарова Т. И., Захаров Н. А. Организационно-экономические возможности дистанционного обучения // Современное научное знание в условиях системных изменений : материалы Второй Национальной научно-практической конференции с международным участием, посвященной 155-летию со дня рождения, П. А. Столыпина, Тара, 13–14 апреля 2017 года. – Тара : Омский государственный аграрный университет имени П. А. Столыпина, 2017. – С. 134–136.
3. Захарова Т. И., Кандаурова А. В. Проблемы дистанционного обучения в период вынужденного карантина и новые педагогические задачи // Современное научное знание в условиях системных изменений : Материалы Четвертой Национальной научно-практической конференции, Тара, 28–29 мая 2020 года. – Тара : Омский государственный аграрный университет имени П. А. Столыпина, 2020. – С. 10–15.
4. Захарова Т. И., Седых Н. Д. Оценка состояния социальной инфраструктуры сельских территорий // Современное научное знание в условиях системных изменений : материалы Второй Национальной научно-практической конференции с международным участием, посвященной 155-летию со дня рождения, П. А. Столыпина, Тара, 13–14 апреля 2017 года. – Тара : Омский государственный аграрный университет имени П. А. Столыпина, 2017. – С. 136–139.
5. Меренкова И. Н., Савенкова О. Ю. Социально-ориентированное развитие сельских территорий: проблемы и пути решения // Фундаментальные исследования. – 2015. – № 9–1. – С. 156–159. – URL: <https://fundamental-research.ru/ru/article/view?id=38985> (дата обр. 19.11.2024).
6. Никитенко И. С. Социально-психологические потребности жителей российской глубинки // Гуманитарные научные исследования. – 2013. – № 10. – URL: <https://human.snauka.ru/2013/10/3927> (дата обр. 09.11.2024).
7. Постановление Правительства РФ от 31.05.2019 № 696 (ред. от 23.12.2022) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации „Комплексное развитие сельских территорий“ и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2023).
8. Развитие транспортной доступности сельских территорий РФ. – URL: <https://rosacademtrans.ru/transportnayadostupnost/> (дата обр. 20.10.2024).
9. Развитие транспортной инфраструктуры на сельских территориях. – URL: https://mcx-nnov.ru/deiatelnost_MCX/soc_raz/razvitie_infrastruktury_sela_transportnoy.php (дата обр. 10.11.2024).
10. Современное научное знание в условиях системных изменений : материалы Второй Национальной научно-практической конференции с международным участием, посвященной 155-летию со дня рождения, П. А. Столыпина, Тара, 13–14 апреля 2017 года. – Тара : Омский государственный аграрный университет имени П. А. Столыпина, 2017.
11. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. – URL: <https://rosavtodor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda-s-prognozom-na-period-do-2035-goda> (дата обр. 17.10.2024).
12. Федеральный проект «Развитие транспортной инфраструктуры на сельских территориях» Постановление Правительства РФ № 696 от 31.05.2019 Приложение № 9 (ред. от 22.12.2023

- г.) – URL: <http://government.ru/docs/all/122219> (дата обр. 12.11.2024).
13. *Шабашева Ю. Е.* Перспективы развития аграрного сектора России в обеспечении продовольственной безопасности страны // *Экономическая безопасность.* – 2022. – № 4. – С. 1499–1516.