ISSN 2311-8733 (Online)
ISSN 2073-1477 (Print)

Устойчивое развитие регионов

ДОСТУПНОСТЬ ТРАНСПОРТА ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ

Анна Борисовна БАРДАЛЬ

кандидат экономических наук, доцент, заведующая сектором транспортной инфраструктуры, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН, Хабаровск, Российская Федерация
Bardal@ecrin.ru

История статьи:
Принята 22.05.2015
Одобрена 01.06.2015

УДК 338.49
JEL: R10, R29, R41, R48

Ключевые слова: Дальний Восток, транспортный комплекс региона, доступность транспорта для населения

Аннотация

Предмет. В статье рассмотрены вопросы доступности транспортных услуг для населения Дальнего Востока Российской Федерации.

Цели. Выявление тенденций в развитии транспортного обслуживания населения Дальнего Востока и разработка мер по развитию транспортного комплекса данного региона.

Методология. Использован сравнительный вид анализа.

Результаты. Выявлены неблагоприятные тенденции в развитии транспортного обслуживания населения Дальнего Востока (снижение транспортной подвижности населения, изменение направлений пассажиропотоков), определены наиболее эффективные меры поддержки воздушной мобильности населения (расширение условий использования льготных авиационных тарифов, снижение стоимости перелетов при росте конкуренции среди авиационных компаний-перевозчиков, расширение маршрутной сети поддерживаемых государством авиаперевозок).

Выводы. Сделан вывод о том, что экономическая доступность транспорта для жителей Дальнего Востока в настоящее значительно ниже, чем в среднем в Российской Федерации. Результаты исследования могут быть полезны для органов государственной власти при формировании мер по развитию транспортного комплекса региона.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2015

Доступность транспорта региона: подходы к изучению

Значительная площадь Дальнего Востока[1], удаленность от центральных и западных районов страны, сложившаяся система расселения, а также пограничное положение региона определяют специфику его транспортной системы.

Снижение транспортной подвижности населения Дальнего Востока[2] свидетельствует об общих негативных тенденциях в обеспечении транспортной мобильности населения данного региона. Кроме того, наблюдается изменение масштабов и направлений пассажиропотоков Дальневосточного федерального округа (ДФО). При общем сокращении числа поездок снижается доля перемещений в центральные районы Российской Федерации и возрастает удельный вес поездок в зарубежные страны (в первую очередь в страны Северо-Восточной Азии).

Транспортная система как сфера деятельности включает в себя элементы материального производства и услуг. Для анализа транспортной системы как сферы материального производства необходимы показатели, характеризующие затраты на создание инфраструктуры и организацию перевозок, а также интенсивность использования транспортных средств и т.д. Эти показатели отражают интересы транспортных предприятий, связанные с максимизацией получаемой прибыли. Данная сторона развития транспортного комплекса Дальнего Востока изучена достаточно полно не только с точки зрения организации процесса грузовых перевозок, но и в разрезе субъектов региона, а также с учетом особенностей отдельных сфер экономики [1–4].

Для анализа транспортной системы как сферы услуг необходимы показатели, определяющие условия жизнедеятельности населения конкретного региона (доступность транспортных сетей, транспортная дискриминация и др.). Такой подход отражает интересы потребителей транспортных услуг. В зарубежной литературе рассмотрены вопросы планирования транспортных сетей для населения [5], реализации транспортной политики с точки зрения повышения качества транспорта для пользователей [6–8], качества транспортных услуг и уровня удовлетворенности пассажиров [9–11], а также доступности общественного транспорта для населения [12–14]. Но транспортную систему

[1] В рамках данной статьи Дальний Восток России рассматривается в границах ДФО.

[2] Коэффициент транспортной подвижности населения ДФО (число поездок на 1 чел.) сократился за 1980–2012 гг. в 2,1 раза [1].

Дальнего Востока никто не исследовал. Тем не менее развитие транспортного комплекса рассматривается в качестве одного из факторов, определяющих уровень жизни и комфортность проживания [15–17].

В настоящее время нет единого общепризнанного подхода к вопросу о превалирующей роли транспорта как сферы материального производства или услуги. Однако в научной среде растет интерес к изучению транспортной доступности как одного из ключевых индикаторов, отражающих интересы всех агентов экономики (государства, производителей и потребителей) [18].

Автором использовано понятие доступности транспорта, которое означает «потенциальные возможности взаимодействия», то есть достижения различных мест[3]. Теоретически доступность транспорта для проживающих на территории оценивается по таким критериям, как:

- транспортная обеспеченность, которая означает фактическое наличие транспортной сети на территории (используются показатели густоты сети, показатели Энгеля, Успенского, показатели транспортной обеспеченности и т.д.);
- транспортная доступность в пространстве, которая означает локализацию элементов транспортной сети;
- транспортная доступность по времени, которая подразумевает количество времени, необходимого для совершения перемещений;
- транспортная доступность во времени, которая означает изменение доступности в связи с динамикой ключевых параметров транспортной сети;
- экономическая транспортная доступность, которая означает доступность транспортных услуг с учетом сложившихся тарифов;
- социальная транспортная доступность, которая означает возможность пользования услугами транспорта для людей с ограниченными физическими возможностями;
- транспортная дискриминация, которая означает объем недополученных населением транспортных услуг и т.д.

Отдельные авторы предлагают оценивать эффективность транспортной инфраструктуры с помощью сложно определяемых величин:

- степени удовлетворения потребности населения в транспортных услугах;
- степени влияния транспортных услуг на решение социальных задач;
- степени влияния на сокращение затрат труда в домашнем хозяйстве и на структуру использования рабочего времени;
- степени влияния на совершенствование качественной структуры рабочей силы и на эффективность материального производства[4].

Доступность транспорта для населения оценивается с помощью парных и интегральных коэффициентов. Парная доступность предполагает рассмотрение перемещения между двумя конкретными точками, интегральная доступность предполагает рассмотрение перемещения между любыми выбранными точками. Следует отметить, что изменение доступности транспорта во времени может иметь как положительный, так и отрицательный характер.

Транспортная доступность является важной составляющей уровня жизни населения территории. Наличие возможности перемещаться с минимальными потерями времени и финансовых средств делает проживание на территории более комфортным.

Перевозки населения на Дальнем Востоке России

За период с 2002 по 2012 г. в ДФО на 30,7% сократилось число пассажиров, перевезенных транспортом общего пользования (рис. 1).

Негативная динамика объясняется в основном значительным сокращением масштаба пригородных перевозок всеми видами транспорта. В меньшей степени произошло снижение междугородных перевозок.

Структура перевозок по видам транспорта зависит от развития транспортной сети и ее доступности. На автомобильный транспорт приходилось 67,8% общего числа перевезенных пассажиров (2002 г.) и 88,1% (2012 г.), на железнодорожный транспорт – 4,1 и 3,1%, воздушный – 0,2 и 0,5%, водный – 0,4 и 0,4% соответственно. Статистика автомобильного транспорта учитывает перевозки пассажиров в рамках городской системы общественного транспорта, а также пригородное, междугородное

[3] *Hansen W.G.* How Accessibility shapes land use // Journal of the American Institute of Planners. 1959. Vol. 25. № 2. P. 73–76.

[4] *Задворный Ю.В.* Критерии оценки развития транспортной инфраструктуры региона // Российское предпринимательство. 2011. № 1. С. 163–168.

и международное сообщение. В условиях общего сокращения пригородных и междугородных перевозок доля автомобильного транспорта за 2002–2012 гг. возросла на 20,3% в связи с развитием внутригородских перевозок.

Динамика структуры пассажирооборота по видам транспорта четко отражает происходящие в системе пассажирских перевозок изменения (рис. 2).

По итогам 2012 г. зафиксирована следующая структура пассажирооборота:

- 45,5% – воздушный транспорт;
- 28% – автомобильный;
- 25% – железнодорожный;
- 0,3% – внутренний водный;
- 0,2% – морской.

Значительная доля пассажирооборота приходится на воздушные перевозки. Динамика показателей авиационного транспорта нестабильна, однако проводимая с 2009 г.[5] целенаправленная политика государственной поддержки авиаперевозок с Дальнего Востока в европейскую часть страны в целом положительно сказалась на итоговых показателях. Постепенно растет число жителей региона, использующих льготы при приобретении билетов на самолет. В 2009 г. в рамках программы субсидирования перевезено 163 тыс. чел., в 2010 г. – 327 тыс. чел., в 2011 г. – 372 тыс. чел., в 2012 г. – 456,4 тыс. чел. Расширяется перечень направлений перевозок, включенных в программу:

- в 2009 г. субсидировалось 18 маршрутов (7 авиакомпаний);
- в 2010 г. – 26 маршрутов (12 авиакомпаний);
- в 2011 г. – 30 маршрутов (10 авиакомпаний);
- в 2012 г. – 33 маршрута (11 авиакомпаний);
- в 2013 г. – 42 маршрута (10 авиакомпаний).

Следует отметить, что в 2013 г. выполнялись рейсы из дальневосточных городов (Анадыря, Владивостока, Магадана, Хабаровска, Благовещенска, Петропавловска-Камчатского, Мирного, Полярного, Южно-Сахалинска, Якутска, Нерюнгри, Комсомольска-на-Амуре, Певека), пгт Тикси в города европейской части России (Москву, Санкт-Петербург, Сочи, Анапу, Геленджик, Минеральные Воды). С точки зрения затрат федерального бюджета, а также заявленных целей и выбранного метода эффективность субсидирования дальнемагистральных перевозок отсутствует, нет и аналогичного опыта в мировой практике[6].

Предельная стоимость билета для льготных категорий граждан (детей и подростков в возрасте до 23 лет, а также женщин старше 55 лет и мужчин старше 60 лет) в рамках программы государственного субсидирования по отдельным направлениям за период действия программы государственного субсидирования перелетов по большинству направлений снизилась (табл. 1).

С увеличением числа привлекаемых авиационных компаний-перевозчиков и усилением конкуренции в 2012 г. по сравнению с 2009 г. снизилась стоимость перелета по маршрутам, связывающим административные центры пяти дальневосточных субъектов со столицей России. Наибольшее снижение произошло на маршруте Владивосток – Москва – Владивосток (11,4%). Стоимость перелета по остальным маршрутам изменилась следующим образом:

- Петропавловск-Камчатский – Москва – Петропавловск-Камчатский – снижение на 10%;
- Благовещенск – Москва – Благовещенск – снижение на 8,6%;
- Южно-Сахалинск – Москва – Южно-Сахалинск – снижение на 8,2%;
- Хабаровск – Москва – Хабаровск – снижение на 4,6%;
- Магадан – Москва – Магадан – увеличение на 13,3%;
- Анадырь – Москва – Анадырь – увеличение на 9,1%;
- Якутск – Москва – Якутск – увеличение на 6,7%.

В последнее время акцент государственной поддержки смещается с дальнемагистральных на региональные воздушные перевозки. Так, в 2013 г. были приняты следующие нормативно-правовые акты для развития региональных авиаперевозок:

[5] Об утверждении Правил предоставления в 2009 г. субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении: постановление Правительства РФ от 17.03.2009 № 231.

[6] В мировой практике используется в основном государственное субсидирование перелетов в труднодоступные и малонаселенные районы (например, США, Канаду).

- постановление Правительства РФ от 27.03.2013 № 265 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов»;
- постановление Правительства РФ 18.06.2013 № 509 «О предоставлении в 2013 году субсидий организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории РФ и формирование региональной маршрутной сети РФ»;
- постановление Правительства РФ 25.12.2013 № 1242 «О предоставлении субсидий на развитие региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом и формирование региональной маршрутной сети».

Благодаря принятым нормативно-правовым актам в системе субсидирования региональных воздушных перевозок происходят изменения. Для субсидируемых перевозок Дальнего Востока установлены следующие параметры:

- Хабаровск определен в качестве узлового аэропорта региона[7] (с 2014 г. добавлены Владивосток, Якутск и Южно-Сахалинск);
- протяженность субсидируемых маршрутов перевозок не должна превышать 1 800 км в одном направлении (с 2014 г. – 2 400 км; при условии софинансирования из бюджета субъекта РФ расстояние перевозки не ограничивается);
- частота рейсов по маршруту должна составлять не менее трех в неделю (в зимний сезон – не менее одного рейса в неделю);
- объем перевозок пассажиров по каждому субсидируемому маршруту не должен превышать 8 тыс. чел. в обоих направлениях (с 2014 г. лимит увеличен до 10 тыс. чел.);
- маршрут не должен входить в перечень субсидируемых для обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении.

Приоритет при выборе маршрутов для оказания государственной поддержки отдается в первую очередь новым либо ранее закрывшимся, регулярные рейсы по которым не выполнялись в период с 15 июля по 30 ноября 2012 г. При прочих равных условиях поощряется использование для перевозок воздушных судов российского производства и более высокая заявленная частота полетов по маршруту[8].

Следует отметить, что, по мнению экспертов, данный подход практически исключает возможность поддержки местных воздушных перевозок на территории ДФО (составляющих основу региональных перевозок), поскольку в большинстве случаев (особенно при перевозках в населенные пункты северных районов Дальнего Востока) из-за недостаточности пассажиропотока не может быть обеспечена заданная минимальная частота рейсов [19]. Однако именно эти населенные пункты отдаленных северных районов не имеют альтернативных транспортных связей и жизненно нуждаются в воздушном сообщении.

Оценка эффективности реализации программы государственного субсидирования воздушных перевозок может быть неоднозначной [20]. Но имеющиеся данные свидетельствуют о том, что в 2009 г. средний тариф для всех категорий пассажиров при перевозке на маршрутах, включенных в программу субсидирования, снизился на 11,1%, в 2010 г. снижение составило 27,9%. При общем снижении объема пассажирских перевозок воздушным транспортом в России на 9% объем перевозок пассажиров на маршрутах, включенных в программу субсидирования, увеличился в 2009 г. на 9,1%, в 2010 г. (по сравнению с 2009 г.) – на 19,9%, в 2011 г. (по сравнению с 2009 г.) – на 28%.

Сокращение пассажирооборота автомобильного и железнодорожного видов транспорта объясняется снижением перевозок пассажиров в междугородном и пригородном сообщении (рис. 1). Данная тенденция означает постепенную концентрацию населения в относительно более крупных населенных пунктах. С точки зрения внутритранспортных изменений эти процессы для двух видов транспорта различны.

В системе автомобильного транспорта происходит постепенное (но четко прослеживающееся) изменение структуры собственности на транспортные средства. Если в 2002 г. доля

[7] Узловой аэропорт – это аэропорт, обеспечивающий региональные перевозки из населенных пунктов других субъектов РФ.

[8] *Кауркина О.А., Лесничий И.В., Самойлов В.И.* Развитие региональных авиаперевозок в Российской Федерации // Научный вестник ГосНИИ ГА. 2010. № 311. С. 21–25.

автобусов в частной собственности на территории ДФО составляла 51%, то к 2012 г. она возросла до 65%. Доля автобусов общего пользования снизилась с 21 до 16%. Произошло и сокращение числа автобусов, относящихся к системе общественного пользования при одновременном росте числа автобусов в собственности граждан, а также уменьшение рейсов в пригородном и междугородном сообщении. Индивидуальные предприниматели работают в большинстве своем на более экономически выгодных внутригородских маршрутах, оставляя менее доходные междугородные и пригородные перевозки муниципальному транспорту. В этих условиях на автомобильном транспорте сокращается пассажирооборот в пригородном и междугородном сообщении при росте пассажирооборота во внутригородских перевозках.

Снижение пассажирооборота пригородных и междугородных перевозок железнодорожного транспорта происходит в условиях продолжающегося реформирования самой системы перевозок. Ранее подробно рассматривались изменения, происходящие в железнодорожных пригородных перевозках на Дальнем Востоке[9]. Следует отметить, что процесс формирования пригородных пассажирских компаний в регионе продолжается. В 2009 г. начало функционировать в качестве самостоятельного перевозчика ОАО «Экспресс Приморья», осуществляющее перевозки на территории Амурской области, Хабаровского и Приморского краев, Еврейской автономной области (ЕАО). С июня 2012 г. приступило к работе в статусе самостоятельного перевозчика ОАО «Пассажирская компания «Сахалин». Владельцем инфраструктуры, моторно-вагонного подвижного состава и ремонтных мощностей является ОАО «РЖД».

Пригородные железнодорожные перевозки в ДФО имеют следующие особенности:

- субъекты РФ в составе ДФО существенно отличаются по масштабу пассажиропотока: большая часть пригородных перевозок приходится на Приморский край (74% отправленных пассажиров и 61% пассажирооборота по итогам 2012 г.);
- социальная значимость пригородных перевозок особенно важна в северных районах Хабаровского края и Амурской области, где отсутствует развитая сеть автодорог и железнодорожный транспорт не имеет альтернативы;
- себестоимость железнодорожных пригородных перевозок значительно различается в субъектах РФ на Дальнем Востоке. По итогам 2012 г. в Приморском крае она составляла 29,5 руб./10 пкм, в Хабаровском крае – 37,3 руб./10 пкм, в ЕАО – 43,4 руб./10 пкм, на территории Сахалинской области – 120 руб./10 пкм. Основными факторами дифференциации являются различия в условиях эксплуатационной работы.

Результаты деятельности железнодорожных пассажирских компаний ДФО представлены в табл. 2.

При постоянном повышении себестоимости пригородных перевозок дотации, поступающие от региональных органов власти на сдерживание тарифов, не достигают и 20%. В 2012 г. частично компенсировали выпадающие доходы железнодорожной пассажирской компании «Экспресс Приморья» только Хабаровский край (33%) и Амурская область (40%). Приморский край и Еврейская автономная область не компенсировали убытки железнодорожного транспорта, возникающие в связи с государственным регулированием тарифов. В результате ОАО «РЖД» вынуждено было дотировать данный вид деятельности за счет собственного финансового результата (перекрестное финансирование)[10].

В ДФО снизилась численность перевозимых в пригородном сообщении пассажиров. В 2012 г. по сравнению с 2011 г. снижение произошло:

- на 8,5% в Хабаровском крае;
- на 18,8% в Приморском крае;
- на 4% в ЕАО;
- на 9% в Амурской области.

Снижение объема пригородных перевозок железнодорожным транспортом происходит в том числе и по причине их высокой стоимости.

Изменение ценовой доступности пассажирских перевозок можно оценить с помощью относительной динамики доходов и стоимости

[9] *Бардаль А.Б.* Обеспечение транспортной подвижности населения в Дальневосточном федеральном округе // Уровень жизни населения регионов России. 2013. № 1. С. 71–82.

[10] С 2011 г. ОАО «РЖД» прекратило финансирование убытков от пригородных перевозок за счет доходов от грузовых перевозок. В настоящее время финансирование происходит за счет вида деятельности «Содержание и эксплуатация инфраструктуры».

проезда. Используя статистические данные о среднедушевых доходах населения (без учета системы внутригородских перевозок), можно включить в расчеты среднюю стоимость проезда в междугородных автобусах, пригородных поездах и поездах дальнего следования. Оценив изменение соотношения указанных показателей за 2005 – 2012 гг., можно сравнить тенденции динамики ценовой доступности рассматриваемых видов пассажирских перевозок в среднем в России и ДФО, а также в отдельных административных субъектах в составе Дальнего Востока (табл. 3).

Несмотря на более высокий уровень номинальных доходов населения региона, его покупательная способность (число поездок на различных видах транспорта) в большинстве случаев ниже, чем в среднем в России и значительно дифференцирована в пределах ДФО. Рост стоимости пригородных железнодорожных перевозок во всех субъектах ДФО превышает среднероссийский уровень: за 2005–2012 гг. в среднем в стране стоимость поездки увеличилась в 2,3 раза, тогда как на Дальнем Востоке – в 2,4–2,9 раза. Соответственно ценовая доступность пригородных железнодорожных перевозок в ДФО ниже, чем в среднем в стране. Для шести субъектов Дальнего Востока относительная ценовая доступность проезда в междугородном автобусе ниже, чем в среднем в России: Якутии, Камчатском и Хабаровском краях, Амурской и Сахалинской областях и ЕАО. Покупательная способность среднедушевых доходов населения в системе железнодорожных перевозок поездами дальнего следования в Республике Саха (Якутия), Приморском крае и ЕАО ниже, чем в стране.

Незначительные объемы пассажирских перевозок водным транспортом региона объясняются как его спецификой (использование в основном для поездок на дачные участки горожан в летнее время), так и неэффективностью имеющегося парка судов (значительный срок эксплуатации и не соответствующий текущим потребностям региона показатель пассажировместимости). Сокращение численности перевезенных речным транспортом ДФО пассажиров за 2002–2012 гг. составило 19,3% (0,41 млн чел.), при этом пассажирооборот снизился на 35,1%.

Территориальная структура предоставляемых транспортных услуг в разрезе субъектов РФ представлена на рис. 3.

Динамика объема транспортных услуг не только дает общее представление о территориальном распределении возможностей населения по использованию транспортной инфраструктуры региона, но и позволяет оценить изменение масштабов потребления населением транспортных услуг в каждом субъекте РФ на Дальнем Востоке. Следует отметить значительный рост объемов предоставляемых транспортных услуг.

На фоне общей неблагоприятной тенденции транспортного обслуживания населения Дальнего Востока наблюдается положительное воздействие ряда предпринимаемых государством мер по улучшению транспортной доступности региона. Так, за 2005–2012 гг. в ДФО общий объем предоставляемых населению транспортных услуг вырос в 3,2 раза, тогда как в РФ только в 2,4 раза. Рост абсолютного значения данного показателя зафиксирован во всех субъектах РФ в пределах ДФО, в том числе:

- в Приморском крае – в 4,7 раза;
- Сахалинской области – в 3,3 раза;
- ЕАО и Республике Саха (Якутия) – в 3 раза;
- Камчатском крае – в 2,9 раза;
- Магаданской области – в 2,8 раза;
- Амурской области – в 2,7 раза;
- Хабаровском крае – в 2,5 раза;
- Чукотском автономном округе – в 1,2 раза.

Столь значительный рост объема транспортных услуг в отдельных субъектах напрямую связан с результатами программы государственного субсидирования воздушных перевозок населения Дальнего Востока.

Однако при этом с точки зрения ценовой доступности транспортных услуг жители региона в настоящее время находятся в менее выгодном положении, чем в среднем в России. Эта дискриминация различна по видам транспорта. Экономическая доступность пригородных железнодорожных перевозок в ДФО ниже, чем в среднем в стране (рост стоимости пригородных железнодорожных перевозок во всех субъектах ДФО превышает среднероссийский уровень). Относительная ценовая доступность проезда в междугородном автобусе ниже, чем в среднем в России, для жителей Республики Саха (Якутия), Камчатского и Хабаровского краев, Амурской и Сахалинской областей, ЕАО. При использовании поездов дальнего следования покупательная способность среднедушевых доходов жителей Республики Саха (Якутия), Приморского края и ЕАО ниже, чем в целом в РФ.

Главная цель развития транспортной системы любой территории заключается в повышении комфортности условий проживания и ведения хозяйственной деятельности. В связи с этим представляется актуальным продолжение исследования в данном направлении. Целесообразны детальное рассмотрение доступности транспортного комплекса отдельных субъектов региона, изучение зарубежного опыта решения аналогичных вопросов, а также оценка элементов транспортной дискриминации населения на Дальнем Востоке России.

Таблица 1

Динамика предельного тарифа (в одном направлении) в рамках программы государственного субсидирования воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении, руб.

Маршрут	2009	2010	2011	2012
Анадырь – Москва – Анадырь	8 250	9 100	9 100	9 000
Благовещенск – Москва – Благовещенск	7 000	7 700	6 400	6 400
Владивосток – Москва – Владивосток	7 000	7 700	6 500	6 200
Магадан – Москва – Магадан	7 500	8 550	8 500	8 500
Петропавловск-Камчатский – Москва – Петропавловск-Камчатский	7 000	7 700	7 500	6 300
Хабаровск – Москва – Хабаровск	6 500	7 150	6 300	6 200
Южно-Сахалинск – Москва – Южно-Сахалинск	6 750	7 450	6 500	6 200
Якутск – Москва – Якутск	7 500	8 250	8 250	8 000

Источник: URL: http://www.gsga.ru/favt_new/?q=node/1818

Таблица 2

Динамика перевозок железнодорожных пассажирских компаний ДФО в 2011 и 2012 гг.

Показатель	ОАО «Экспресс Приморья»		Пассажирская компания «Сахалин»	
	2011	2012	2011	2012
Объем перевозок пассажиров в пригородном сообщении, млн чел.	12,5	10,5	–	0,2
Пассажирооборот в пригородном сообщении, млн пкм	511	447,5	–	7,2
Доходы, млн руб.	–	614,4	–	493,1
Расходы, млн руб.	–	1 496,6	–	701,9

Источник: URL: http://expresspk.ru; URL: http://www.pk-sakhalin.ru/

Таблица 3

Изменение покупательной способности среднедушевых доходов по видам перемещений в 2005–2012 гг., во сколько раз

Регион	Проезд в скором нефирменном поезде дальнего следования, в том числе по типам вагонов*		Проезд в междугородном автобусе**	Проезд в пригородном поезде***
	плацкартный	купейный		
РФ	1,4	1,4	1,5	1,3
ДФО	1,2	1,2	1,4	1,1
Республика Саха (Якутия)	1	0,9	1,2	–
Камчатский край	–	–	1,4	–
Приморский край	1,2	1,2	1,9	1,1
Хабаровский край	1,4	1,4	1,4	1
Амурская область	1,6	1,8	1,3	1,2
Магаданская область	–	–	2,1	–
Сахалинская область	–	–	1,4	–
ЕАО	1,3	1,3	1,3	1,2

* В расчете на 100 км пути.
** В расчете на 50 км.
*** В расчете на одну поездку.
Источник: URL: http://www.fedstat.ru

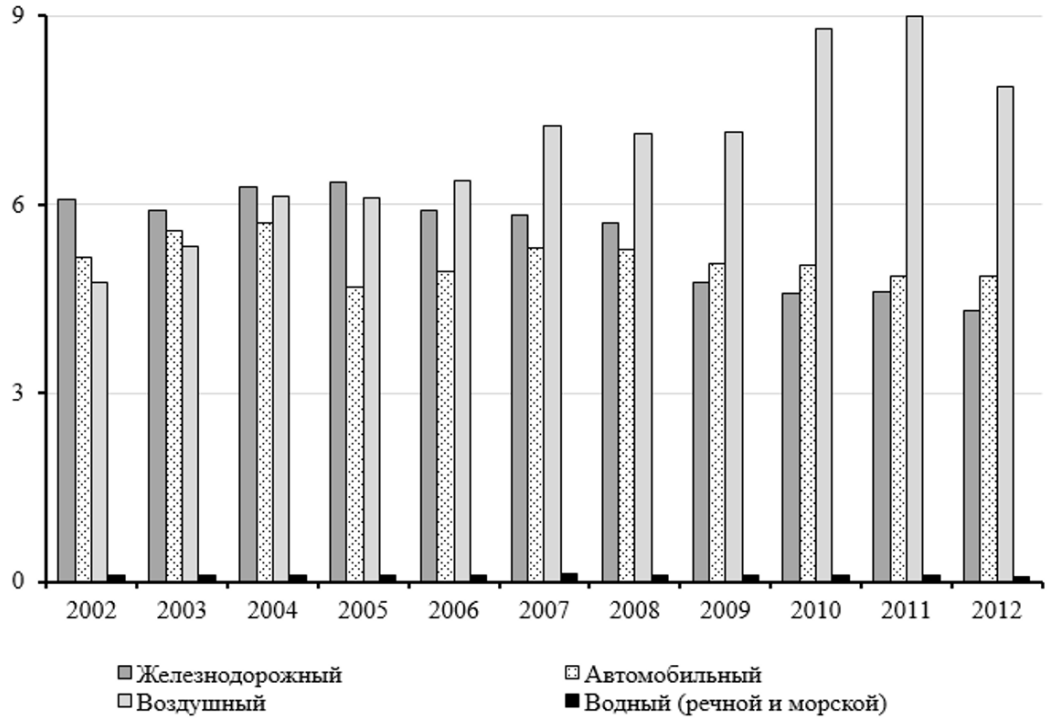
Рисунок 1

Численность перевезенных пассажиров и пассажирооборот транспорта ДФО

Источник: данные Хабаровсккрайстата

Рисунок 2

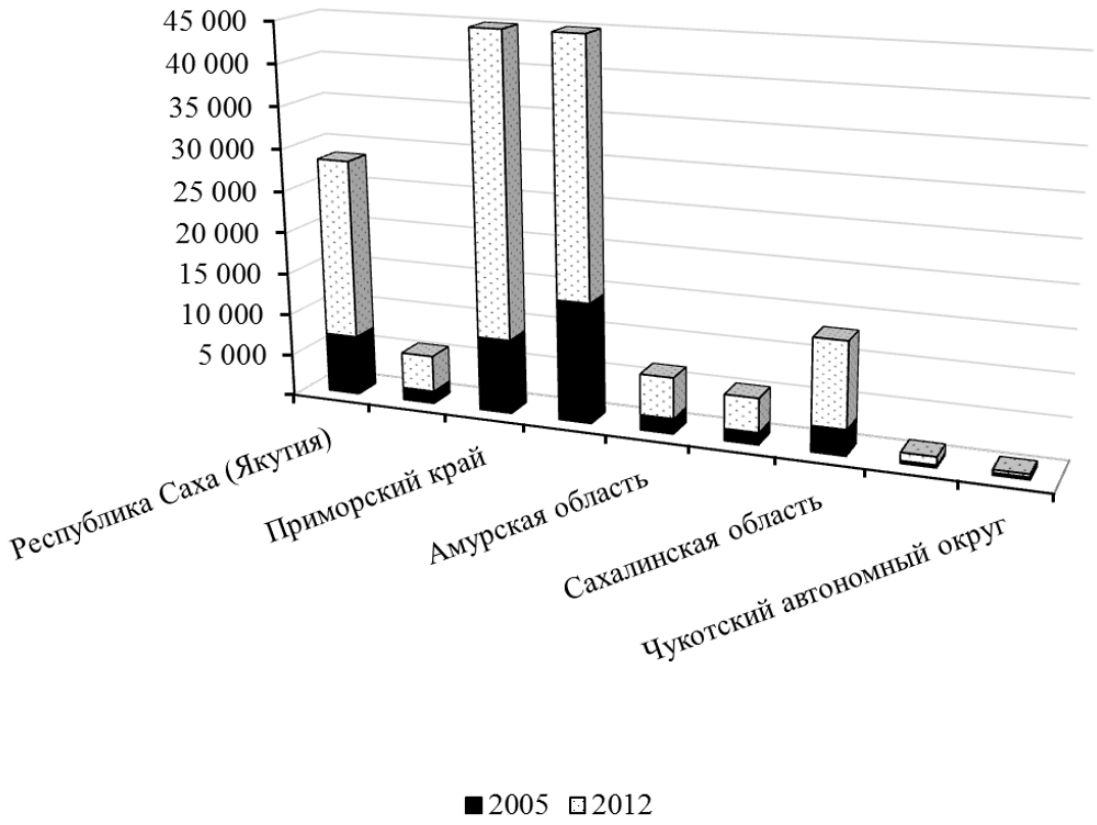
Динамика пассажирооборота по видам транспорта ДФО, млрд пкм



Источник: данные Хабаровсккрайстата

Рисунок 3

Динамика объема транспортных услуг в разрезе субъектов РФ на территории ДФО, млн руб.



Источник: данные Росстата

Список литературы

1. *Антонова Н.Е.* Лесной комплекс Дальнего Востока: реалии и возможности российско-китайского взаимодействия // ЭКО. 2014. № 6. С. 40−55.
2. *Ломакина Н.В.* Минерально-сырьевой комплекс Дальнего Востока: потенциал и перспективы развития // Пространственная экономика. 2008. № 1. С. 5–20.
3. *Вахненко Р.В.* Морской транспорт Дальнего Востока в современных рыночных условиях // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2008. № 2. С. 81–95.
4. *Фисенко А.И., Кулешова Е.А.* Состояние и проблемы развития морских портов и формирования их грузовой базы в южной зоне Дальнего Востока России // Современные проблемы науки и образования. 2013. № 6. С. 427–434.
5. *White P.R.* Public Transport: Its Planning, Management and Operation: Fifth edition. Routledge Taylor & Francis Group, 2008. 240 p.
6. *Thomsen Ch.D., Green E.R*. Transport policy. Nova Science Publishers Inc. New York, 2011. 196 p.
7. *Sohail M., Maunder D.A.C., Cavill S.* Effective Regulation for Sustainable Public Transport in Developing Countries // Transport Policy. 2006. Vol. 13. № 3. P. 177−190. doi: 10.1016/j.tranpol.2005.11.004
8. *Matass A*. Demand and Revenue Implications of an Integrated Public Transport Policy: The Case of Madrid // Transport Reviews. 2004. Vol. 24. № 2. P. 195−217. doi: 10.1080/0144164032000107223

9. *Metri Bh.A.* Total Quality Transportation Through Deming's 14 Points // Journal of Public Transportation. 2006. Vol. 9. № 4. P. 35−46.

10. *Thompson K., Schofield P.* An Investigation of the Relationship between Public Transport Performance and Destination Satisfaction // Journal of Transport Geography. 2007. Vol. 15. № 2. P. 136−144. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2006.11.004

11. *Guirao B., Garcia A., Lopez M.E., Acha C., Comendador J.* New QR Survey Methodologies to Analyze User Perception of Service Quality in Public Transport: The Experience of Madrid // Journal of Public Transportation. 2015. Vol. 18. № 3. P. 71−88. doi: 10.5038/2375-0901.18.3.5

12. *Gomez-Lobo A*. Affordability of Public Transport A Methodological Clarification // Journal of Transport Economics and Policy. 2011. Vol. 45. № 3. P. 437–456.

13. *Krygsman St., Dijst M., Arentze Th.* Multimodal Public Transport: An Analysis of Travel Time Elements and the Interconnectivity Ratio // Transport Policy. 2004. Vol. 11. № 3. P. 265−275. doi: 10.1016/j.tranpol.2003.12.001

14. *Serebrisky T., Gomez-Lobo A., Estupinan N., Munoz-Raskin R.* Affordability and Subsidies in Public Urban Transport: What Do We Mean, What Can Be Done? // Transport Reviews. 2009. Vol. 29. № 6. P. 715–739. doi: 10.1080/01441640902786415

15. *Найден С.Н., Мотрич Е.Л., Грицко М.А.* Региональный мониторинг качества жизни населения: Хабаровский край и Дальний Восток // Уровень жизни населения регионов России. 2014. № 2. С. 75–85. doi: 10.12737/5049.

16. *Найден С.Н., Скрипник Е.О*. Человеческий капитал и факторы мобильности населения: образ новых возможностей Тихоокеанской России – 2050 // Вестник Дальневосточного отделения РАН. 2012. № 4.
С. 15–23.

17. *Глазырина И.П., Фалейчик Л.М*. Восточное приграничье России: проблема сохранения человеческого капитала // ЭКО. 2014. № 11. С. 5–19.

18. *Бугроменко В.Н.* Современная география транспорта и транспортная доступность // Известия РАН. Серия географическая. 2010. № 4. С. 7–16.

19. *Белавинцев И.А.* О мерах по обеспечению доступности и развития региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом в Дальневосточном федеральном округе // Научный вестник ГосНИИ ГА. 2013. № 3. С. 121–125.

20. *Фридлянд А.А., Кулешова Ю.Л.* Совершенствование механизмов субсидирования региональных перевозок в России // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2014. № 202. С. 85–89.

ISSN 2311-8733 (Online)
ISSN 2073-1477 (Print)
Sustainable Development of Regions

TRANSPORT ACCESSIBILITY FOR THE POPULATION IN THE RUSSIAN FAR EAST

Anna B. BARDAL'

Economic Research Institute of Far Eastern Branch of RAS, Khabarovsk, Khabarovsk Krai, Russian Federation

Bardal@ecrin.ru

Article history:
Received 22 May 2015
Accepted 1 June 2015

JEL classification: R10, R29, R41, R48

Keywords: Russian Far East, transport complex, region, transport affordability, population

Abstract
Importance The article covers the issues of accessibility of transportation services for the people of the Far East of the Russian Federation.
Objectives The paper aims to identify trends in the development of transport services to the population of the Far East and propose measures for the development of the region's transport complex.
Methods For the study, I used a comparative analysis.
Results I found adverse trends in the development of transport services to the population of the Far East: lowering the population's transport mobility, changing the directions of passenger traffic; and I identified the most effective measures to support air mobility: extension of the low fare terms, lowering the cost of air flights with an increase in competition among airline companies-carriers, the expansion of State-sponsored airline route network.
Conclusions and Relevance I concluded that the economic accessibility for the Far East residents is now significantly lower than the average one in the Russian Federation. The results of this research may be useful to State authorities in forming measures for the development of the transport complex of the region.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2015

References

1. Antonova N.E. Lesnoi kompleks Dal'nego Vostoka: realii i vozmozhnosti rossiisko-kitaiskogo vzaimodeistviya [Forest Complex of the Far East: Realities and Possibilities of the Russian-Chinese Interaction]. *EKO = ECO*, 2014, no. 6, pp. 40−55.
2. Lomakina N.V. Mineral'no-syr'evoi kompleks Dal'nego Vostoka: potentsial i perspektivy razvitiya [Mineral Sector of the Russian Far East: Potential and the Development Prospects]. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*, 2008, no. 1, pp. 5–20.
3. Vakhnenko R.V. Morskoi transport Dal'nego Vostoka v sovremennykh rynochnykh usloviyakh [Sea transport of the Far East in modern market conditions]. *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke = Customs Policy of Russia in the Far East*, 2008, no. 2, pp. 81–95.
4. Fisenko A.I., Kuleshova E.A. Sostoyanie i problemy razvitiya morskikh portov i formirovaniya ikh gruzovoi bazy v yuzhnoi zone Dal'nego Vostoka Rossii [The situation and problems of the development of sea ports and formation of the cargo base in southern area of the Far East of Russia]. *Sovremennye problemy nauki i obrazovaniya = Modern Problems of Science and Education*, 2013, no. 6, pp. 427–434.
5. White P.R. Public Transport: Its Planning, Management and Operation: Fifth edition. Routledge Taylor & Francis Group, 2008, 240 p.
6. Thomsen Ch.D., Green E.R. Transport Policy. Nova Science Publishers Inc., New York, 2011, 196 p.
7. Sohail M., Maunder D.A.C., Cavill S. Effective Regulation for Sustainable Public Transport in Developing Countries. *Transport Policy*, 2006, vol. 13, no. 3, pp. 177−190. doi: 10.1016/j.tranpol.2005.11.004
8. Matass A. Demand and Revenue Implications of an Integrated Public Transport Policy: The Case of Madrid. *Transport Reviews*, 2004, vol. 24, no. 2, pp. 195−217. doi: 10.1080/0144164032000107223
9. Metri Bh.A. Total Quality Transportation through Deming's 14 Points. *Journal of Public Transportation*, 2006, vol. 9, no. 4, pp. 35−46.

10. Thompson K., Schofield P. An Investigation of the Relationship between Public Transport Performance and Destination Satisfaction. *Journal of Transport Geography*, 2007, vol. 15, no. 2, pp. 136−144. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2006.11.004

11. Guirao B., Garcia A., Lopez M.E., Acha C., Comendador J. New QR Survey Methodologies to Analyze User Perception of Service Quality in Public Transport: The Experience of Madrid. *Journal of Public Transportation*, 2015, vol. 18, no. 3, pp. 71−88. doi: 10.5038/2375-0901.18.3.5

12. Gomez-Lobo A. Affordability of Public Transport A Methodological Clarification. *Journal of Transport Economics and Policy*, 2011, vol. 45, no. 3, pp. 437–456.

13. Krygsman St., Dijst M., Arentze Th. Multimodal Public Transport: An Analysis of Travel Time Elements and the Interconnectivity Ratio. *Transport Policy*, 2004, vol. 11, no. 3, pp. 265−275. doi: 10.1016/j.tranpol.2003.12.001

14. Serebrisky T., Gomez-Lobo A., Estupinan N., Munoz-Raskin R. Affordability and Subsidies in Public Urban Transport: What Do We Mean, What Can Be Done? *Transport Reviews*, 2009, vol. 29, no. 6, pp. 715–739. doi: 10.1080/01441640902786415

15. Naiden S.N., Motrich E.L., Gritsko M.A. Regional'nyi monitoring kachestva zhizni naseleniya: Khabarovskii krai i Dal'nii Vostok [Regional Monitoring Quality of Life of the Population: Khabarovsk Territory and the Far East]. *Uroven' zhizni naseleniya regionov Rossii = Living Standards in the Regions of Russia*, 2014, no. 2, pp. 75–85. doi: 10.12737/5049

16. Naiden S.N., Skripnik E.O. Chelovecheskii kapital i faktory mobil'nosti naseleniya: obraz novykh vozmozhnostei Tikhookeanskoi Rossii – 2050 [Human capital and the factors of people mobility: the image of new possibilities of the Pacific Russia in 2050]. *Vestnik Dal'nevostochnogo otdeleniya RAN = Bulletin of Far Eastern Branch of RAS*, 2012, no. 4, pp. 15–23.

17. Glazyrina I.P., Faleichik L.M. Vostochnoe prigranich'e Rossii: problema sokhraneniya chelovecheskogo kapitala [Eastern Near-Border Russian Regions: The Problem of Human Capital]. *EKO = ECO*, 2014, no. 11, pp. 5–19.

18. Bugromenko V.N. Sovremennaya geografiya transporta i transportnaya dostupnost' [Modern Geography of Transport and Transport Accessibility]. *Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya = News of Russian Academy of Sciences. Series Geographical*, 2010, no. 4, pp. 7–16.

19. Belavintsev I.A. O merakh po obespecheniyu dostupnosti i razvitiya regional'nykh perevozok passazhirov vozdushnym transportom v Dal'nevostochnom federal'nom okruge [About measures to insure the availability and development of passenger regional air transportation in the Far Eastern Federal District of the Russian Federation]. *Nauchnyi vestnik GosNII GA = Scientific Bulletin of GosNII GA*, 2013, no. 3, pp. 121–125.

20. Fridlyand A.A., Kuleshova Yu.L. Sovershenstvovanie mekhanizmov subsidirovaniya regional'nykh perevozok v Rossii [The enhancement of subsidizing mechanisms of regional transportations in Russia]. *Nauchnyi vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta grazhdanskoi aviatsii = Scientific Bulletin of Moscow State Technical University of Civil Aviation*, 2014, no. 202, pp. 85–89.