

УДК 656.7.025, 338.47

АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ

© Евстифорова Д.В., Немчинов О.А.

e-mail: darina.dasha96@mail.ru

*Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королёва, г. Самара, Российская Федерация*

Доступность транспортной инфраструктуры и уровень транспортного обслуживания населения являются важными аспектами, формирующими комфортные условия проживания на определенной территории. Транспортная мобильность населения зависит от таких факторов как: особенности системы организации хозяйственной деятельности, расселения данной территории, наличия у населения возможности для перемещений, уровня доступности транспорта.

Для Дальнего Востока России значимость транспортной системы определяется значительной площадью региона, исторически сложившимся неравномерным расселением и высокой степенью локализации хозяйственной деятельности, слабым развитием транспортной инфраструктуры.

Уменьшение транспортной подвижности населения Дальнего Востока свидетельствует о малой обеспеченности транспортной мобильности жителей данного региона. Кроме того, наблюдается существенное перераспределение пассажиропотоков Дальневосточного федерального округа (ДФО): сокращается доля пассажиров в центральные районы Российской Федерации и возрастает удельный вес поездок в зарубежные страны, расстояние до которых значительно меньше (в первую очередь это страны Северо-Восточной Азии).

Для анализа транспортной системы как сферы материального производства используются технико-экономические показатели, характеризующие затраты на создание инфраструктуры и организацию перевозок, а также интенсивность использования транспортных средств различных видов.

Развитие транспортной инфраструктуры рассматривается в качестве одного из факторов, определяющих уровень жизни и комфорт проживания. Существуют следующие основные критерии, по которым производится оценка доступности транспорта территории: транспортная обеспеченность; транспортная доступность в пространстве; экономическая транспортная доступность; транспортная доступность по времени; транспортная доступность во времени; социальная транспортная доступность.

Необходимо отметить, что основная доля концентрации железнодорожного и автомобильного сообщения приходится на центральные районы страны [1].

В связи с важной задачей повышения уровня жизни, развития транспортной доступности населения Дальнего Востока России, а также с учетом актуальности воздушного транспорта среди населения региона, ключевым моментом является доступность авиационного транспорта. В качестве решения данного вопроса предлагается использование элементов бизнес-модели low-cost. «Low-cost – авиакомпания» – авиакомпании, предлагающие низкую плату за проезд в обмен на отказ от большинства традиционных пассажирских услуг.

В рамках исследования рассмотрена оптимизационная модель спроса на автоперевозки, позволяющая оценить совокупную потребность с учетом расслоения

населения по доходам [2]. В данной модели для каждой доходной группы определялся оптимальный вид транспорта по критерию минимальной стоимости пассажирокилометра с учетом стоимости времени, проведенного в пути. Таким образом, модель рассчитывается для каждого субъекта ДВФО, рассмотрен железнодорожный и воздушный транспорт, модель построена отдельно для низкобюджетных и традиционных авиаперевозчиков, так как стоимость пассажирокилометра у данных видов авиакомпаний различна. Себестоимость пассажирокилометра представляется в виде суммы приведенных к нему слагаемых полных затрат.

В современной социально-экономической обстановке на поведение большинства потенциальных пассажиров наибольшее влияние оказывают два основных фактора – стоимость и длительность поездки. Чтобы связать эти два, часто противоречивых, критерия используется понятие «стоимость времени пассажира». При этом «стоимость времени» в пути включает в себя не только прямую потерю дохода, но и денежную оценку разнообразных неудобств, связанных с пребыванием в пути.

Для трансфера к месту отдыха рационально действующий индивид выбирает тот вид транспорта, который обеспечивает максимум дальности поездки, т.е. ставится задача максимизации подвижности индивида. Сумма, выделяемая из бюджета индивида на дальние поездки, должна покрывать стоимость поездки туда и обратно, причем, в полную стоимость поездки включается и стоимость затраченного времени. Кроме того, необходимо учитывать, что индивид затрачивает на поездки не весь месячный бюджет, а лишь его часть.

Таким образом, по результатам проведенного исследования, сделан вывод, что в среднем жители субъектов ДВФО могут позволить себе поездки на минимальное расстояние только в том случае, если их доход превышает 19 000 руб. (55% населения ДВФО). Однако стоит отметить, что Дальний Восток России имеет большую площадь, что значительно влияет на дальность поездок граждан, то есть только 35% жителей могут путешествовать на значительные расстояния.

Также в рамках исследования был проведен анализ доступности железнодорожного транспорта, что позволило сделать вывод об его отсутствии в ряде регионов, то есть жители отдаленных субъектов Дальнего Востока России не имеют возможности перемещаться по стране.

Для повышения транспортной доступности, необходимо осуществлять мероприятия для понижения тарифов на воздушном транспорте (в том числе действующая программа субсидирования авиаперевозок), так как он является более приоритетным для жителей. В настоящее время на ДВФО будет актуально развивать малую авиацию для транспортной мобильности жителей отдаленных регионов для повышения уровня жизни.

Стоит отметить, что применение авиакомпаниями региона элементов бизнес-модели low-cost, предоставляя более низкие тарифы на проезд, позволит сделать воздушный транспорт доступным и для остальных доходных групп населения.

Библиографический список

1. 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.
2. Клочков В.В. Управление инновационным развитием гражданского авиастроения: монография [текст] Клочков В. В. – Москва, 2009. – 282 с.