

УДК 656.7, 656.03

**СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ
ПОКАЗАТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ МОБИЛЬНОСТИ
НАСЕЛЕНИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ**

Кочнева Д.В., Немчинов О.А.

*Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королёва, г. Самара,
e-mail: darina.dasha96@mail.ru*

Дальневосточный федеральный округ (ДФО) является одним из важных регионов Российской Федерации. Он занимает около 40% площади страны, население составляет 8 230 231 человек. Макрорегион имеет выход к двум океанам: Тихому и Северному Ледовитому, граничит с пятью государствами (Китаем, Японией, Монголией, США и КНДР). Также на территории Дальнего Востока сосредоточены главные природные ресурсы. В целом стоит отметить, что ДФО имеет большое значение для экономики страны.

В настоящее время уровень жизни населения ДФО ниже среднего уровня центральных регионов России. Качество жизни является наиболее важной социальной категорией, которая характеризует структуру потребностей человека и возможности их удовлетворения. Уровень жизни населения представляет собой экономическую категорию. Это уровень обеспеченности населения необходимыми материальными благами и услугами. В связи с этим, обеспеченность населения транспортом можно отнести к услугам и как следствие, важной составляющей уровня жизни населения на территории.

Транспорт является одним из ключевых показателей, обеспечивающих уровень комфортности проживания населения в любом из административных формирований страны, в особенности на Дальнем Востоке России. В этой связи отсутствие развитой транспортной системы, может негативно оказать влияние на дальнейшее общее экономическое развитие восточной части страны. Снижение транспортной мобильности населения является негативным фактором для развития экономики региона и может быть обусловлено:

- снижением подвижности трудовых ресурсов;

- изменением мотивов транспортного поведения людей (например, потерей родственных связей с проживающими в центральных районах страны, изменением привычных мест отдыха и т.д.);

- изменением доступности транспортных услуг.

Величина пассажирского тарифа влияет на спрос на авиаперевозки, так как потребитель готов выделить из своего бюджета только определенную долю дохода. Также в эту долю должны закладываться затраты на поездку к аэропорту, плюс стоимость времени пассажира, т.е. доход, который пассажир получил бы, если бы находился на своем рабочем месте.

Таким образом, в рамках данного исследования, рассмотрены основные виды транспорта ДФО: воздушный, автомобильный, железнодорожный, морской. Покрытие автомобильных дорог ДФО в настоящее время требует надлежащего ремонта, также необходимо обновление городского автотранспорта. Железнодорожный транспорт считается самым оптимальным для населения ДФО, но железнодорожные пути проходят не по всей территории Дальнего Востока России.

Для граждан макрорегиона особое значение имеет воздушный транспорт, так как он более скоростной, наиболее развит и доступен для отдаленных субъектов ДФО, с точки зрения оценки стоимости времени пассажира – более привлекательный [1].

Также стоит отметить, что в настоящее время со стороны Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики большое внимание уделяется именно воздушному транспорту, а именно субсидирование региональных авиаперевозок, обновление аэропортовой инфраструктуры [2]. Статья затрат «Транспорт и связь» в бюджете Министерства составляет одну из приоритетных, в 2018 году доля таких инвестиций увеличилась с 26,2% до 34%.

В рамках исследования проведен анализ среднедушевого дохода населения ДФО, прожиточного минимума каждого субъекта, необходимые показатели для оценки в совокупности воздушного транспорта макрорегиона. Для каждого субъекта ДФО определена максимальная дальность поездок жителей с использованием воздушного транспорта для каждой группы среднемесячного

дохода и для всего региона. Средняя дальность составляет 843 км, что меньше чем среднее расстояние между городами ДФО.

Показатель авиационной мобильности непосредственным образом зависит от уровня получаемых населением доходов и от величины тарифов, применяемых на воздушном транспорте. Стоит отметить, что в настоящее время эффективно работает программа субсидирования авиаперевозок Дальнего Востока России, она позволяет снизить пассажирский тариф для местных авиакомпаний.

В данной работе определена эффективная часть населения ДФО, которая может осуществлять авиаперелеты, она составляет 64% от общего населения региона. Это значение необходимо увеличивать для повышения уровня жизни Дальнего Востока России.

Также определена интенсивность пассажиропотока – это отношение эффективной части населения к количеству полетов, совершаемых пассажирами [3]. Данная величина составляет на 2018 год 0,63, когда в центральных регионах данная величина составляет 0,88. Анализируя полученные значения, можно сделать вывод о необходимости принятия мер по снижению авиатарифа для местных жителей региона, что непосредственным образом будет благоприятно сказываться на подвижности трудового населения и на увеличении общего уровня жизни жителей ДФО в целом.

Список использованных источников

1. *Клочков В.В.* Управление инновационным развитием гражданского авиастроения. – М.: ГОУ ВПО МГУЛ, 2009. – 282 с.
2. *Евстифорова Д.В.* Анализ экономических результатов внедрения элементов бизнес-модели LCC в эксплуатационную деятельность отечественных авиакомпаний / Д.В. Евстифорова, О.А. Немчинов // Проблемы социально-экономического развития Сибири. – 2019. – № 2 (36). – С. 35-42.
3. *Бардаль А.Б.* Оценка доступности транспортных услуг для населения региона // Власть и управление на Востоке России. – 2017. – № 3 (80). – С. 63–70.