

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ УСЛУГАМИ НАСЕЛЕНИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ

Бардаль Анна Борисовна

E-mail: bardal@ecrin.ru

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ УСЛУГАМИ НАСЕЛЕНИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ Работа выполнена при поддержке гранта РФФИ, проект № 17-02-00232 а «Изменение доступности транспортных услуг для населения Дальнего Востока России» Изучение характеристик транспорта, влияющих на условия жизнедеятельности населения региона, таких как: доступность транспортных сетей (физическая и экономическая), транспортная дискриминация и др., относится к представлению транспорта как услуги, а не сферы материального производства. По сути это подход, отражающий интересы потребителей транспортных услуг. Относительно Дальнего Востока этот аспект до настоящего времени не нашел широкого отражения в работах исследователей. При этом развитие транспортного комплекса во многих работах рассматривается в качестве одного из ряда факторов, определяющих уровень жизни и комфортность проживания. Анализ сложившихся тенденций транспортного обслуживания населения Дальнего Востока показал, что в последние три десятилетия отмечается снижение доступности транспортных услуг для жителей региона и сокращение транспортной подвижности (мобильности) населения. Изменения физической доступности транспортных услуг проявилось в сокращении маршрутной сети морского транспорта (практически утрачена отлаженная ранее система регулярных морских пассажирских перевозок, не действуют каботажные линии, связывавшие между собой прибрежные населенные пункты восточной части страны), снижении числа региональных аэропортов и маршрутов воздушного транспорта, снижении объемов пригородных железнодорожных перевозок. Практически не развиваются сети автомобильных и железных дорог. Оценивая экономическую доступность транспортных услуг для населения через показатель покупательной способности среднедушевых доходов на услуги транспорта, отметим, что несмотря на более высокий уровень номинальных доходов населения Дальнего Востока, их покупательная способность относительно числа возможных поездок на различных видах транспорта, в большинстве случаев ниже, чем в среднем по России и значительно дифференцирована в пределах ДФО. Рост стоимости пригородных железнодорожных перевозок во всех субъектах в составе ДФО превышает среднероссийский уровень в 1,3 раза, соответственно, ценовая доступность пригородных железнодорожных перевозок в регионе ниже, чем в среднем по стране. Для населения шести субъектов РФ на Дальнем Востоке относительная ценовая доступность проезда в междугородном автобусе ниже, чем в среднем по России: Якутия, Камчатский и Хабаровский края, Амурская и Сахалинская области и ЕАО. Покупательная способность среднедушевых доходов населения относительно стоимости железнодорожных перевозок поездами дальнего следования ниже, чем по РФ для Якутии (отмечается снижение покупательной способности доходов), Приморского края и ЕАО. Коэффициент транспортной подвижности населения Дальнего Востока по всем видам перемещения (внутригородское, междугородное, международное) с 1990 г. сократился в 1,9 раза. Причем, этот показатель ожидаемо снизится по итогам 2016 г., поскольку в ряде субъектов в конце 2015 г. приняты нормативно-правовые акты по монетизации льгот, ухудшающие положение большей части социально незащищенных категорий граждан в части пользования услугами общественного транспорта. В связи с этим показатель транспортной подвижности населения сократится. Основные причины негативной тенденции: политические (государственная политика в области транспорта, политика по развитию регионов, характер внешних связей

страны и т.д.); социально-экономические (уровень доходов, характер размещения населения по территории страны, конфигурация и состояние санаторно-курортной сети, туризма, масштабы и направления миграционных процессов, в т.ч. маятниковой миграции и т.д.); демографические (численность населения, структура населения: постоянное-номинальное, городское-сельское, доля экономически активного населения и т.д.); внутритранспортные (доступность транспортной инфраструктуры, регулярность перевозок, уровень транспортных тарифов, безопасность, экологическая нагрузка и т.д.). Перечисленные выше факторы тесно связаны между собой. Например, численность населения и уровень доходов влияют на состояние санаторно-курортной сети и масштабы туристических потоков. Государственная политика по развитию регионов, а также политика в области транспорта напрямую определяет состояние и доступность транспортной инфраструктуры отдельных регионов. Если в европейской части страны магистральный транспорт соединяет все главные города, то наземная транспортная на территории ДФО расположена неравномерно и сконцентрирована в южных, а также центральных районах. До настоящего времени вне зоны железнодорожного обслуживания остаются Камчатский край, Магаданская область и Чукотский автономный округ. В число основных автомобильных дорог входят федеральные трассы «Амур» (Чита-Хабаровск), «Усури» (Хабаровск-Владивосток), «Лена» (Невер-Якутск), «Колыма» (Якутск-Магадан), «Восток» (Хабаровск-Находка), около половины их протяженности имеет твердое покрытие. С 2009 г. осуществляется государственная поддержка авиaperезовок между отдельными городами Дальнего Востока и европейской части страны, а с 2013 г. поддерживаются также воздушные перевозки в пределах региона. В рамках программы субсидирования постепенно расширяется перечень направлений перевозки и число участвующих авиакомпаний. Эффективность программ поддержки воздушного транспорта проявляется в сдерживании роста тарифов и увеличении числа пассажиров. Сокращение возможностей населения в части пользования транспортными услугами снижает привлекательность Дальнего Востока как места постоянного проживания, способствуя депопуляции населения. За период 1990-2016 гг. численность населения ДФО сократилась с 8,0 до 6,3 млн чел., тенденция оттока населения сохраняется.