



# Управленческие аспекты реализации государственной программы повышения транспортной доступности населения Дальнего Востока в контексте развития его демографического потенциала

[eee-region.ru/article/8010/](https://eee-region.ru/article/8010/)



## Managerial aspects of the implementation of the state program to increase transport accessibility of the population of the Far East in the context of the development of its demographic potential

Дальневосточный федеральный округ

Транспорт и логистика

### Авторы

Латкин Александр Павлович

доктор экономических наук, профессор

Российская Федерация, Владивостокский государственный университет

[aleksandr.latkin@vvsu.ru](mailto:aleksandr.latkin@vvsu.ru)

### Аннотация

Статья исследует управленческие аспекты реализации государственной программы повышения транспортной доступности населения Дальнего Востока в контексте развития его демографического потенциала. В работе анализируется исторический опыт развития транспортной доступности на Дальнем Востоке, выделяются факторы, способствующие и препятствующие восстановлению демографического потенциала региона. Особое внимание уделяется проблемам, возникшим в связи с переходом к рыночной экономике, и анализируется эффективность реализации современной государственной политики, направленной на повышение транспортной доступности и мобильности населения Дальнего Востока. В статье предлагаются конкретные меры по устранению противоречий в управлении субсидированием и тарифной политикой авиаперевозок, а также по развитию аэропортовой инфраструктуры в регионах.

### Ключевые слова

Дальний Восток, транспортная доступность, демографический потенциал, государственная программа, региональная политика, авиаперевозки, субсидирование, тарифная политика, аэропортовая инфраструктура, управленческие аспекты.

### Рекомендуемая ссылка

Латкин Александр Павлович

Управленческие аспекты реализации государственной программы повышения транспортной доступности населения Дальнего Востока в контексте развития его демографического потенциала// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №4 (80). Номер статьи: 8010.

Дата публикации: 13.11.2024. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/8010/>

## Authors

Latkin Alexander Pavlovich  
Doctor of Economic Sciences, Professor  
Russian Federation, Vladivostok State University  
aleksandr.latkin@vvsu.ru

## Abstract

The article examines the management aspects of the implementation of the state program to improve transport accessibility of the population of the Far East in the context of the development of its demographic potential. The work analyzes the historical experience of developing transport accessibility in the Far East, highlights the factors that contribute to and hinder the restoration of the demographic potential of the region. Particular attention is paid to the problems that have arisen in connection with the transition to a market economy, and the effectiveness of the implementation of modern state policy aimed at improving transport accessibility and mobility of the population of the Far East is analyzed. The article proposes specific measures to eliminate contradictions in the management of subsidies and tariff policy for air transportation, as well as the development of airport infrastructure in the regions.

## Keywords

Far East, transport accessibility, demographic potential, state program, regional policy, air transportation, subsidies, tariff policy, airport infrastructure, management aspects.

## Suggested Citation

Latkin Alexander Pavlovich  
Managerial aspects of the implementation of the state program to increase transport accessibility of the population of the Far East in the context of the development of its demographic potential// Regional economy and management: electronic scientific journal. ISSN 1999-2645. — №4 (80). Art. #8010. Date issued: 13.11.2024. Available at: <https://eee-region.ru/article/8010/>

---

## Введение

В большинстве национальных программ социально-экономического развития России особое место отводилось и отводится восстановлению демографического потенциала Дальнего Востока, устойчиво сокращающегося с момента начала рыночных реформ и проведения новой государственной региональной политики [1].

В многочисленных исследованиях российских, в том числе дальневосточных, ученых установлен широкий спектр причин этого процесса, осложняющегося сравнительно низким качеством жизни населения отдаленного, но стратегически и геополитически важного макрорегиона. Именно фактор отдаленности от цивилизации и принятия государственных решений на протяжении всей российской истории формировал особое отношение к дальневосточной проблематике [2].

Приоритетность рассмотрения фактора отдаленности в национальных стратегических программах подтверждается строительством еще в царские времена транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиб), последующая модернизация которой позволила уже в советский период сократить продолжительность пути от Владивостока до Москвы практически в 2 раза, до 6 суток. Еще в предвоенные годы на Дальнем Востоке было создано Управление воздушных линий, преобразованного затем в «Аэрофлот», и на этой управленческой основе запущена эксплуатация «Воздушный Транссиб», а уже в 1958 году состоялся первый беспосадочный перелет на этом маршруте на отечественном самолете ТУ-114.

Устойчивое развитие отмеченной тенденции в рамках проводимой государственной политики создания крупного национального авиапарка и системы региональных аэрокомплексов позволило к началу проведения в России рыночных реформ значительно улучшить транспортную доступность всех дальневосточных административных центров при адекватном повышении уровня деловой и социальной мобильности населения Дальнего Востока. При осуществлении продуманной преференциальной политике

ценообразования на услуги всех видов транспорта, прежде всего авиационного, такой подход обеспечил устойчивый рост демографического потенциала самого крупного отдаленного макрорегиона с достижением его максимальной величины за всю историю хозяйственного освоения [3].

К сожалению, данную тенденцию не удалось сохранить в последующий период, характерной особенностью которого стало сокращение численности населения практически во всех дальневосточных субъектах Российской Федерации. И это несмотря на принимаемые в последние 10 лет государственные меры по улучшению инвестиционного климата, поддержки национальных и зарубежных инвестиций в создание высокотехнологичных предприятий и новых рабочих мест на территориях особого экономического статуса [4; 5; 6].

По глубокому убеждению автора, указанный негативный тренд развития обусловлен допущенными на стартовом этапе рыночных реформ стратегическими управленческими ошибками в оценке масштаба возрастания требований российского населения вообще (и дальневосточного в особенности) к условиям труда и качеству всех составляющих здорового образа жизни, независимо от территории его проживания.

Как ни парадоксально, но такая поведенческая трансформация является одним из значимых следствий перехода России от режима автаркии к режиму открытости при либерализации внешнеэкономической деятельности, в ходе которого в сравнительно короткий срок массовое российское население реально познало эти составляющие в ходе деловых и туристско-оздоровительных посещений развитых стран мира.

Применительно к экономико-географическому положению российского Дальнего Востока и его отдаленных регионов своеобразным образцом для желаемых изменений качества жизни является близкая по природно-климатическим условиям приграничная китайская провинция Хэйлуцзян, где наглядно демонстрируется высокая динамика улучшения качества жизни, в том числе по обеспечению транспортной доступности, высокой деловой и социальной мобильности всех ее жителей с использованием самых современных средств.

Не вызывает сомнений, что именно в этом направлении должна строиться в России исследовательская, нормативно-законодательная и управленческая деятельность в среднесрочной перспективе.

## **Транспортная доступность и мобильность в теориях сбалансированного регионального развития**

---

В существующих теориях регионального развития в большей или меньшей степени акцентируется внимание на значимости транспортного фактора в успешности достижения его стратегических целей. В частности, основатель теории нового экономического развития лауреат Нобелевской премии П. Кругман на основании систематизации территориальных конкурентных преимуществ выделяет две группы факторов первой и второй природы [7].

К первой группе он относит факторы, не связанные с деятельностью человека и общества, подчеркивая важность благоприятного географического расположения региона, гарантирующего минимизацию транспортных затрат. Одновременно с этим в группе факторов второй природы, напрямую связанных с человеческой деятельностью, П. Кругман, определяя агломерационный эффект, отмечает значимость в его достижении уровня мобильности населения и его адаптивности к экономической среде.

Опираясь на это теоретическое положение, зарубежные и российские исследователи в последние годы активно работают над созданием методического инструментария сравнительной оценки показателя транспортной доступности и мобильности для хозяйствующих субъектов и населения, в том числе на региональном уровне. На современном этапе существенной дифференциации российских регионов как по экономико-географическому положению, так и по достигаемым результатам социально-экономического роста в условиях проведения специальной военной операции (СВО) и антироссийских санкций, успешное решение подобной задачи создает информационно-аналитическую базу для формирования эффективной государственной региональной политики.

Проведенное автором настоящей статьи теоретическое обобщение исследований отечественных и зарубежных в части определения понятийного аппарата экономико-географической категории «транспортная доступность», а также обоснования теоретико-методических подходов и методик измерения интегрального показателя транспортной доступности позволяют признать достаточно высоким уровень ее

решения к настоящему времени. Причем, исследовательский интерес к данной проблеме не ослабевает на протяжении многих десятков лет. В рамках теории опорного каркаса территории большой вклад в ее разработку внесли отечественные ученые Баранский Н.Н. [8], Лаппо Г.М. [9], Полян П.М. [10], Тиньков С.А. [11].

В перечисленных и ряде других исследований показатель транспортной доступности, как норматив времени на перемещение из одной точки территории в другую, отнесен к числу наиболее важных в обеспечении эффективности создаваемых маршрутных сетей и в оценке транспортной дискриминации населения из-за неудовлетворенности получаемых им транспортных услуг. Признавая большое количество факторов, определяющих транспортную доступность территорий, сама эта экономико-географическая категория общепризнана значительным фактором в обеспеченности современного уровня мобильности проживающего на них населения, что особенно необходимо в условиях их удаленности от национальных центров принятия решений.

На базе изложенного теоретического положения транспортная доступность в современных исследованиях рассматривается как индикатор развития регионов, а ее повышение определено в качестве приоритетной цели в Транспортной стратегии и проекте стратегии пространственного развития России в средние и долгосрочной перспективах [12].

Достижению данной цели соответствует созданная в последние годы методика оценки транспортной доступности регионов Российской Федерации [13]. Представленные в данной работе результаты расчета интегрального показателя транспортной доступности определяют наиболее неблагоприятные (труднодоступные) субъекты Российской Федерации в Дальневосточном Федеральном округе, где на момент выполнения исследования его среднее по этим регионам значение составило 4,5, что в 4 раза меньше, чем в регионах Центрального Федерального округа. При этом самый низкий ранг в числе обследованных 81 субъектов России занимают Камчатский край, Магаданская, Сахалинская, Амурская, Еврейская автономная области и республика Саха (Якутия), что определяет актуальность разработки и реализации особых мер государственной поддержки внутри- и межрегиональных пассажирских авиаперевозок в Дальневосточном федеральном округе, как наиболее эффективного инструмента повышения транспортной доступности сокращающегося населения этого отдаленного макрорегиона в системе стратегических задач увеличения его демографического потенциала.

## **Современные приоритеты государственной политики развития Дальнего Востока**

---

Негативные тенденции сокращения производственного и демографического потенциалов Дальнего Востока на стартовом этапе российских рыночных реформ определили высокую актуальность поиска и реализации новых государственных подходов к изменению тренда развития этого стратегически и геополитически важного для России макрорегиона. Достижение именно такой цели просматривается в современной масштабной системе принимаемых правительственных решений, начиная с проведения в г. Владивостоке в 2012 году очередного Саммита АТЭС, утверждения в 2015 году целого ряда федеральных законов по созданию территорий с преференциальными режимами во всех дальневосточных регионах для улучшения их инвестиционного климата, существенного улучшения институциональной инфраструктуры путем создания в макрорегионе Министерства и Корпорации по развитию Дальнего Востока и Арктики. В широком перечне этих и других государственных мер, по мнению автора, с учетом многолетней реальной практики осуществления субсидированных авиаперевозок, а также масштабов и специфических особенностей развития этого процесса в самом крупном отдаленном от центра страны Дальневосточном федеральном округе в июле 2021 г. было принято Постановление российского правительства «Об утверждении правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление воздушных перевозок пассажирам по социально-значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа» [14]. Постановлением была утверждена концепция развития авиаперевозок в макрорегионе при создании Единой дальневосточной авиакомпании (ЕДВА) с целью достижения следующих целей [15]:

- достижение транспортной доступности субъектов Федерации в составе ДФО;

- обоснование надежной структуры организации социально-значимых авиаперевозок на Дальнем Востоке с участием всех дальневосточных субъектов РФ и местных авиаперевозчиков при создании единой авиакомпании;
- выполнение оценки объемов социально-значимых авиаперевозок, а также формирование маршрутной сети и проектов модернизации создания аэропортовой инфраструктуры, приобретения соответствующего парка воздушных судов;
- разработка финансовой модели единой авиакомпании, определение размера ежегодных субсидий для организации местных и региональных авиаперевозок.
- Очень важно отметить, что в разработанной и действующей в настоящее время финансовой модели в соответствии с принятым постановлением источники субсидирования распределены по следующим уровням управления:
- внутрирегиональные (местные) социально-значимые маршруты, которые субсидируются из бюджетов дальневосточных субъектов Российской Федерации с установлением тарифов ежегодным решением законодательных собраний;
- межрегиональные социально-значимые маршруты, субсидирующийся бюджетом Российской Федерации на основе установленных правил.

При этом ответственность за финансирование и организацию подготовки аэропортовой инфраструктуры населенных пунктов для обеспечения планового ввода в эксплуатацию социально-значимых маршрутов уже на первом этапе (2021-2025 гг.) реализации правительственного постановления возложена также на региональные и местные органы власти, что значительно усложняет достижение контрольных показателей (табл. 1).

Таблица 1. Динамика региональных и местных пассажирских авиаперевозок в ДФО (в млн. чел.)

Субъект	2021	2022	2023	2024 (прогноз)	2025 (прогноз)	2025/2021, %
Амурская область	6	8	10	12	15	250
Забайкальский край	22	31	34	36	40	182
Камчатский край	58	70	81	90	98	169
Магаданская область	16	22	25	28	31	194
Приморский край	40	43	53	56	58	145
Республика Бурятия	30	39	41	46	51	170
Республика Саха	248	278	302	324	324	131
Сахалинская область	131	153	163	169	180	137
Хабаровский край	98	118	132	143	141	142
Чукотский автономный округ	37	46	50	54	57	154
Итого местные и региональные	687	807	894	961	999	145

*Источник:* составлено автором по [16].

Как следует из представленных данных во всех дальневосточных регионах определены высокие темпы роста социально значимого показателя, который в целом должен составить за пятилетку 145 %.

Следует отметить большой достигнутый за прошедшие 4 года эффект улучшения транспортной доступности населения Дальнего Востока при координирующей роли авиакомпании «Аврора», которой решен широкий круг существующих задач:

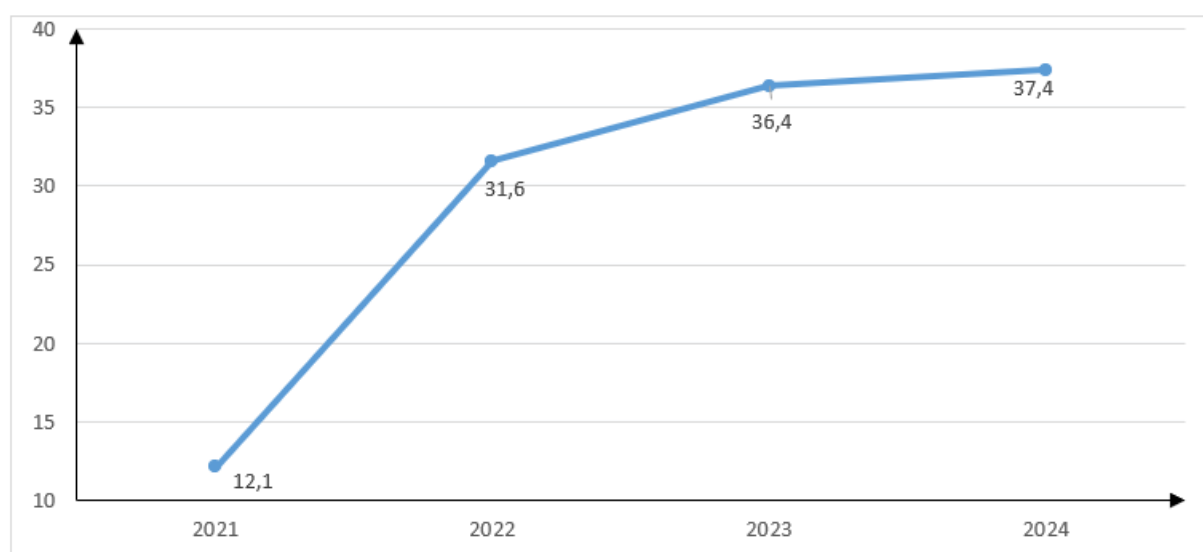
1. Составлены реестры населенных пунктов социально-значимых маршрутов, общее количество которых зафиксировано на уровне 410 и 535 соответственно с их распределением по субъектам Российской Федерации (табл.2);

2. Сделана инвентаризация текущего состояния взлетно-посадочных полос (ВПП) в населенных пунктах и на этой основе определены необходимые для выполнения маршрутов типы воздушных судов.
3. Выполнена прогнозная оценка пассажиропотоков с использованием данных дальневосточных субъектов Российской Федерации и на этой основе рассчитаны тарифы для каждого маршрута.
4. В рамках созданной финансовой модели проведены расчеты расходов по выполнению авиаперевозок на установленных маршрутах и размеры необходимой субсидии из федерального бюджета.
5. Определены объемы местных и региональных авиаперевозок и динамика их увеличения с достижением в 2025 г. среднероссийского показателя подвижности дальневосточного населения, т.е. до 0,7.

**Таблица 2. Реестр населенных пунктов социально-значимых маршрутов в Дальневосточном федеральном округе**

Субъекты Российской Федерации	Количество населенных пунктов, единиц
Амурская область	19
Еврейская автономная область	3
Забайкальский край	31
Камчатский край	94
Магаданская область	26
Приморский край	34
Республика Бурятия	31
Республика Саха (Якутия)	179
Сахалинская область	21
Хабаровский край	53
Чукотский автономный округ	44

Выполненный автором в рамках настоящего исследования анализ позволяет признать положительной тенденцию прошедших 4 лет, в течение которых потребителями авиаперевозок, субсидированных из федерального и региональных бюджетов, стали жители 40 поселений и малых городов. По сравнению с 2021 г. в 2024 г. количество ежемесячных авиарейсов на социально-значимых маршрутах возросло на 181 %, а число обслуженных дальневосточников – более чем в 3 раза (рис. 1.)



**Рис. 1. Динамика ежемесячного количества пассажиров на социально значимых маршрутах**

Однако, объективно оценивая эту тенденцию, следует признать, что она в последние два года не демонстрирует требуемой для выполнения правительственного постановления динамики, показывая сокращение темпов ее прироста.

По глубокому убеждению автора основной причиной такого положения является допущенное противоречие на стадии формирования масштабного государственного проекта субсидирования внутрирегиональных пассажирских авиаперевозок в ДФО в рамках утвержденной в 2021 г. концепции их развития при создании Единой дальневосточной авиакомпании, в управляющую компанию которой вошли представители всех дальневосточных субъектов Российской Федерации. Успешно выполняя функцию обоснования тарифной политики и управляя распределением ежегодно выделяемых из федерального бюджета средств на субсидирование социально значимых дальневосточных маршрутов, компания оказалась практически отстраненной от управления проектами создания аэропортовой инфраструктуры населенных пунктов, организационно-финансовая реализация которых возложена на региональные и муниципальные органы власти. В условиях происходящего в последние годы нарастания дефицитности бюджетных средств из определенных правительственным постановлением 410 дальневосточных пунктов обеспечено к концу 2024 г. удовлетворяющей существующим техническим стандартам аэропортовой инфраструктурой только 40, то есть менее 10 %. Прошедший период реализации принятого в 2021 г. правительственного постановления, обозначил проблему существенной дифференциации дальневосточных субъектов Российской Федерации по установленному правилу софинансирования внутрирегиональных (местных) социально-значимых маршрутов. Такое решение в условиях разноуровневой дефицитности региональных бюджетов в последние годы приводит к большому «разбросу» принимаемых соответствующих законодательных норм субсидирования в различных регионах Дальнего Востока, то есть реально оказываемой финансовой поддержки коренным жителям, создавая тем самым прецедент их транспортной дискриминации.

Создавшееся положение значительно усложняет выполнение принятых в 2021 г. государственных программных решений по улучшению транспортной доступности ДФО даже в среднесрочной перспективе, определяя необходимость участия федерального бюджета в субсидировании хотя бы 50% местных социально-значимых маршрутов.

Уместно напомнить, что задачу значительного увеличения пассажирских авиаперевозок на дальневосточном направлении и в самом Дальневосточном федеральном округе ставил на 8 и 9-ом (2023, 2024 гг.) Восточных экономических форумах в г. Владивостоке Российский президент В.В. Путин с поручением довести их ежегодный объем к 2030 г. до 4 млн. чел. В январе 2024 г. Министр транспорта Российской Федерации объявил о готовности проекта комплексного плана развития перевозок в этом макрорегионе, который уже проходит межведомственные согласования [16].

## **Заключение**

---

Таким образом, есть все основания считать своевременным и очень важным осуществляемый в рамках государственной политики социально-значимый проект повышения транспортной доступности населения Дальнего Востока как одно из необходимых условий превращения этого макрорегиона в территорию комфортной жизни. Заслуживают высокой оценки уже первые результаты реализации принятого правительственного решения. По прогнозным оценкам, за пятилетний срок осуществления проекта суммарный объем субсидированных местных и региональных авиаперевозок должен возрасти в регионе на 145% и достигнуть в 2025 г. почти 1 млн человек.

Однако достижение перечисленных результатов предполагает выполнение адекватной программы управленческой командой ЕДВА совместно с дальневосточными субъектами транспорта Российской Федерации при поддержке федерального центра, финансово-экономическая напряженность и возрастающие риски которой обусловлены продолжающимися антироссийскими санкциями, а также ожидаемым дефицитом национального и региональных бюджетов.

Нельзя не добавить, что достижение поставленных целей в обозначенный период сопряжено с выполнением большого объема работ по приведению в техническую готовность более 300 аэропортовых комплексов в дополнение к 40 существующим, а также с приобретением более 45 новых воздушных судов для обеспеченности регулярного сообщения на местных маршрутах [17].

По мнению автора, отмеченные и ряд других сложно решаемых в сложившихся условиях проблем могут стать основой для актуализации, утвержденной в 2021 г. «Концепции развития авиаперевозок ДФО при создании Единой дальневосточной авиакомпании» с участием в этом процессе региональных научно-образовательных и общественно-политических сообществ.

## Список литературы

1. Zhupley, I. V. Challenges to agriculture in the Russian Far East: Lessons from crises / I. V. Zhupley, T. A. Potenko // Scientific support for the sustainable development of agro-industrial complex, Khabarovsk, 16–17 июля 2020 года. – London: Institute of Physics Publishing, 2020. – P. 012048. – DOI 10.1088/1755-1315/547/1/012048/.
2. Zhupley, I. V. Innovative Development of the Russian Agricultural System Based on the Principles of Food Security / I. V. Zhupley, N. A. Tretyak, Ju. I. Schmidt [et al.] // Unlocking Digital Transformation of Agricultural Enterprises. Technology Advances, Digital Ecosystems, and Innovative Firm Governance. – Cham: Springer, 2023. – P. 157-165. – DOI 10.1007/978-3-031-13913-0\_17.
3. Латкин, А. П. Государственный подход к решению проблемы транспортной доступности населения Дальнего Востока / А. П. Латкин // Вестник ВВГУ. – 2023. – № 2.– С. 36-43.
4. Макара, С. В. Пространственное развитие Дальнего Востока России: демографические и социально-экономические факторы / С. В. Макара, А. В. Ярашева, Ю. А. Симагин // Народонаселение. – 2021. – Т. 24, № 1. – С. 117-130.
5. Latkin, A. P. Formation of territories of comfortable life as a tool to restore the demographic potential of the Russian Far East / A. P. Latkin, A. A. Grishan // Azimut Scientific Research: Economics and Management. – 2020. – Т. 9, № 3(32). – С. 240-244. – DOI 10.26140/anie-2020-0903-0055
6. Дальний Восток не решил демографические проблемы. Октагон.Восток. [Электронный ресурс]. – URL: [https://dv.octagon.media/ekonomika/dalnij\\_vostok\\_ne\\_reshil\\_demograficheskie\\_problemy.html](https://dv.octagon.media/ekonomika/dalnij_vostok_ne_reshil_demograficheskie_problemy.html) (дата обращения: 15.09.2024).
7. Krugman, P. R. Geography and trade / P.R. Krugman. – Cambridge, MA: MIT Press. – 1991. – pp. 156.
8. Баранский, Н.Н. Избранные труды. Становление советской экономической географии: монография / Н. Н. Баранский. – М.: Мысль, 1980. – 287 с.
9. Лаппо, Г. М. Концепция опорного каркаса территориальной структуры народного хозяйства: развитие, теоретическое и практическое значение / Г. М. Лаппо // Известия АН СССР. Серия географическая. – 1983. – № 5. – с. 16-28.
10. Полян, П. М. Методика выделения и анализа опорного каркаса расселения / П. М. Полян. – АН СССР, Ин-т географии. – М.: Б. и., 1988.
11. Тиньков, С. А. Подходы к оценке транспортной доступности точек притяжения в мегаполисе / С. А. Тиньков // Экономика, предпринимательство и право. – 2021. – Т. 11, № 2. – С. 377-394.
12. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. [Электронный ресурс]. – URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLI0nUT91RjCbeR.pdf> (дата обращения: 10.09.2024).
13. Лавриненко, П. А. Транспортная доступность как индикатор развития региона / П. А. Лавриненко, А.А. Ромашина, П. С. Степанов, П. А. Чистяков // Проблемы прогнозирования. – 2019. – №6. – С. 136-146.
14. Об утверждении правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление воздушных перевозок пассажирам по социально-значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа: постановление Правительства от 13.07.2021 № 1172. – URL: <https://rulaws.ru/government/-Postanovlenie-Pravitelstva-RF-ot-13.07.2021-N-1172/> (дата обращения: 10.08.2024).
15. Концепция развития авиаперевозок ДФО при создании Единой Дальневосточной авиакомпании. – URL: <https://www.flya.ru/information/about/the-program-of-innovative-development> (дата обращения: 03.10.2024).
16. Вальченко, С. Эксперт оценил реализуемость установок Путина на развитие местных авиалиний / С. Вальченко – URL: <https://www.mk.ru/politics/2024/09/24/ekspert-ocenil-realizuemost-ustanovok-putina-na-razvitie-mestnykh-avialinij.html> (дата обращения: 03.10.2024).
17. Основные аспекты создания Единой Дальневосточной авиакомпании через развитие единой маршрутной сети, флота и летно-эксплуатационной инфраструктуры Дальневосточного региона. – URL: <https://ce/if-mstuca.ru> (дата обращения: 25.09.2024).



## References

1. Zhupley, I. V. Challenges to agriculture in the Russian Far East: Lessons from crises / I. V. Zhupley, T. A. Potenko // Scientific support for the sustainable development of agro-industrial complex, Khabarovsk, 16–17 июля 2020 года. – London: Institute of Physics Publishing, 2020. – P. 012048. – DOI 10.1088/1755-1315/547/1/012048/.
2. Zhupley, I. V. Innovative Development of the Russian Agricultural System Based on the Principles of Food Security / I. V. Zhupley, N. A. Tretyak, Ju. I. Schmidt [et al.] // Unlocking Digital Transformation of Agricultural Enterprises. Technology Advances, Digital Ecosystems, and Innovative Firm Governance. – Cham: Springer, 2023. – P. 157-165. – DOI 10.1007/978-3-031-13913-0\_17.
3. Latkin, A.P. State Approach to Solving the Problem of Transport Accessibility for the Population of the Russian Far East. [Gosudarstvennyy podkhod k resheniyu problemy transportnoy dostupnosti naseleniya Dal'nego Vostoka] // Bulletin of the VVGU. – 2023. – No. 2. – Pp. 36-43.
4. Makar, S.V., Yarasheva, A.V., Simagin, Y.A. Spatial Development of the Russian Far East: Demographic and Socio-Economic Factors. [Prostranstvennoe razvitie Dal'nego Vostoka Rossii: demograficheskie i sotsial'no-ekonomicheskie faktory] // Population. – 2021. – Vol. 24, No. 1. – Pp. 117-130.
5. Latkin, A.P., Grishan, A.A. Formation of Territories of Comfortable Life as a Tool to Restore the Demographic Potential of the Russian Far East. [Formirovanie territoriy komfortnogo zhizni kak instrument vosstanovleniya demograficheskogo potentsiala Rossijskogo Dal'nego Vostoka] // Azimut Scientific Research: Economics and Management. – 2020. – Vol. 9, No. 3(32). – Pp. 240-244. – DOI 10.26140/anie-2020-0903-0055
6. Far East Has Not Solved Demographic Problems. Oktagon.Vostok. [Electronic Resource]. – URL: [https://dv.octagon.media/ekonomika/dalnij\\_vostok\\_ne\\_reshil\\_demograficheskie\\_problemy.html](https://dv.octagon.media/ekonomika/dalnij_vostok_ne_reshil_demograficheskie_problemy.html) (accessed: 15.09.2024).
7. Krugman, P.R. Geography and Trade. [Geografiya i trgovlya] / P.R. Krugman. – Cambridge, MA: MIT Press. – 1991. – Pp. 156.
8. Baransky, N.N. Selected Works. Formation of Soviet Economic Geography: Monograph. [Izbrannye trudy. Stanovlenie sovetskoy ekonomicheskoy geografii: monografiya] / N.N. Baransky. – Moscow: Mysl, 1980. – 287 p.
9. Lappo, G.M. The Concept of the Backbone Framework of Territorial Structure of the National Economy: Development, Theoretical and Practical Significance. [Kontseptsiya opornogo karkasa territorial'noy struktury narodnogo khozyaystva: razvitie, teoreticheskoye i prakticheskoye znachenije] / G.M. Lappo // News of the USSR Academy of Sciences. Geography Series. – 1983. – No. 5. – Pp. 16-28.
10. Polyans, P.M. Methodology for Identifying and Analyzing the Backbone Framework of Settlements. [Metodika vydeleniya i analiza opornogo karkasa rasseleniya] / P.M. Polyans. – USSR Academy of Sciences, Institute of Geography. – Moscow: n.p., 1988.
11. Tinkov, S.A. Approaches to Evaluating Transport Accessibility of Attraction Points in a Megacity. [Podkhody k otsenke transportnoy dostupnosti toчек prityazheniya v megapolise] / S.A. Tinkov // Economics, Entrepreneurship and Law. – 2021. – Vol. 11, No. 2. – Pp. 377-394.
12. Transport Strategy of the Russian Federation for the Period Until 2030 with a Forecast Until 2035. [Transportnaya strategiya RF na period do 2030 goda s prognozom na period do 2035 goda]. [Electronic Resource]. – URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOOpQhLI0nUT91RjCbeR.pdf> (accessed: 10.09.2024).
13. Lavrinenko, P.A., Romashina, A.A., Stepanov, P.S., Chistyakov, P.A. Transport Accessibility as an Indicator of Regional Development. [Transportnaya dostupnost' kak indikator razvitiya regiona] // Problems of Forecasting. – 2019. – No. 6. – Pp. 136-146.
14. On Approving the Rules for Granting Subsidies from the Federal Budget to Air Transport Organizations for Passenger Air Transportation on Socially Significant Routes in the Far Eastern Federal District: Government Resolution No. 1172 of 13.07.2021. [Electronic Resource]. – URL: <https://rulaws.ru/government/-Postanovlenie-Pravitelstva-RF-ot-13.07.2021-N-1172/> (accessed: 10.08.2024).
15. Concept of Developing Air Transportation in the Far Eastern Federal District with the Creation of a Unified Far Eastern Airline Company. [Electronic Resource]. – URL: <https://www.flya.ru/information/about/the-program-of-innovative-development> (accessed: 03.10.2024).

16. Val'chenko, S. Expert Evaluates the Feasibility of Putin's Goals for Developing Local Airlines. [Ekspert otsenil realizuemosť ustanovok Putina na razvitiye mestnykh avialiniy] / S. Val'chenko. [Electronic Resource]. – URL: <https://www.mk.ru/politics/2024/09/24/ekspert-ocenil-realizuemosť-ustanovok-putina-na-razvitie-mestnykh-avialiniy.html> (accessed: 03.10.2024).
17. Key Aspects of the Creation of the Unified Far Eastern Airline Company Through the Development of a Unified Route Network, Fleet, and Operational Infrastructure in the Far Eastern Region. [Electronic Resource]. – URL: <https://ce/if-mstuca.ru> (accessed: 25.09.2024).