

Научная статья  
УДК 656.7.022.4  
DOI: <https://doi.org/10.24866/VVSU/2949-1258/2023-4/036-043>

## Государственный подход к решению проблемы транспортной доступности населения Дальнего Востока

Латкин Александр Павлович

Владивостокский государственный университет  
Владивосток. Россия

***Аннотация.** В статье представлены результаты исследований трансформации государственных подходов к решению проблемы транспортной доступности значительно удаленного от г. Москвы масштабного по территории и уникального по экономико-географическому положению Дальневосточного федерального округа. Анализируются основные этапы проводимой государственной политики развития железнодорожного, водного, авиационного и автомобильного транспорта для внутренних и межрегиональных грузопассажирских перевозок, включая сибирские, центральные и южные регионы страны. Обосновывается возрастающая проблема транспортной доступности населения дальневосточных регионов в улучшении комфортности и качества его проживания в малочисленных поселениях и городах, не обеспеченных по настоящее время необходимой транспортной, в том числе аэропортовой, инфраструктурой. Устанавливается ее высокая значимость в решении принятого в 2021 г. постановления российского правительства по субсидированию воздушных перевозок дальневосточников по социально-значимым маршрутам, а также значимость технико-экономической проблемы выполнения решения в условиях современных внешних вызовов.*

***Ключевые слова:** Дальний Восток, транспортная доступность, проблемы, анализ, состояние, тенденции, государственная политика, реализация, внешние вызовы.*

***Для цитирования:** Латкин А.П. Государственный подход к решению проблемы транспортной доступности населения Дальнего Востока // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета. 2023. Т. 15, № 4. С. 36–43. DOI: <https://doi.org/10.24866/VVSU/2949-1258/2023-4/036-043>*

Original article

## State approach to solving the problem of transport accessibility of the population of the Far East

Alexander P. Latkin

Vladivostok State University  
Vladivostok. Russia

***Abstract.** The article presents the results of the research on how the state approach is being transformed while dealing the issue of transport accessibility of the remote Far Eastern Federal District, large-scale in territory and unique in economic and geographical aspects. The author analyses major state policy steps to develop rail, water, aviation, and road cargo and passenger transportation, both domestic and interregional, including Siberia, central, and southern parts of the country. The author describes the growing problems in providing Far Eastern population with necessary transport means as well as in developing the transport, especially airport, infrastructure. He connects the adequate transport accessibility and well-developed transport infrastructure with improving life quality, both in small settlements and cities in the*

*Far East. As concluded, these aspects are also critical in reference to the Russian government's 2021 resolution on subsidizing the Far Easterners' air transportation on socially significant routes and solving technical and economic problems under the current external challenges.*

**Keywords:** *Far East, transport accessibility, problems, analysis, state, trends, public policy, implementation, external challenges.*

**For citation:** *Latkin A.P. State approach to solving the problem of transport accessibility of the population of the Far East // The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University. 2023. Vol. 15, № 4. P. 36–43. DOI: <https://doi.org/10.24866/VVSU/2949-1258/2023-4/036-043>*

## **Введение**

На протяжении всей истории освоения Дальнего Востока транспортный фактор является ключевым в достижении стратегической цели создания здесь высокоэффективного народно-хозяйственного комплекса при устойчивом росте демографического, научно-технического и производственного потенциалов. В силу значительной отдаленности от центра страны самого крупного по территории и уникального по природно-климатическим условиям макрорегиона государство всегда выстраивало и осуществляло политику приоритетного решения проблем его социально-экономического развития, в том числе улучшения транспортной доступности.

Именно в рамках этой политики еще в царские времена была построена Транссибирская железнодорожная магистраль от Москвы до Владивостока через города Улан-Удэ, Чита, Благовещенск, Хабаровск, а уже в социалистический период – до городов Комсомольска-на-Амуре, Советской Гавани и через паромную переправу до Южно-Сахалинска. Во второй половине прошлого столетия значительное развитие в макрорегионе получил грузопассажирский водный транспорт, включая регулярное сообщение по р. Амур от Благовещенска через Хабаровск до Николаевска, а также от порта Владивосток через сахалинский порт Корсаков до порта Петропавловск-Камчатский.

Наконец, существенное улучшение транспортной доступности всех дальневосточных субъектов бывшего СССР было обеспечено государственной политикой создания крупного национального авиапарка для беспосадочного грузопассажирского сообщения многих дальневосточных городов с центральными, сибирскими, южными городами страны.

Важно отметить, что реализация указанных выше государственных транспортных проектов при соответствующей преференциальной политике ценообразования осуществляемых услуг всеми видами транспорта служила важным фактором устойчивого роста демографического потенциала Дальнего Востока при достижении к началу рыночных реформ максимальной за всю его историю численности населения.

К сожалению, данную тенденцию не удалось сохранить за весь последующий период, что к настоящему времени значительно обострило проблему обеспеченности необходимым контингентом высококвалифицированных трудовых ресурсов ускоренного социально-экономического развития этого макрорегиона как ключевой предпосылки интеграции России в Восточную Азию. Многочисленные исследования российских и особенно дальневосточных ученых определяют в качестве главного условия ее успешного решения достижение уровня

комфортности и качества жизни проживающего на всей обширной территории Дальнего Востока населения до международного стандарта [1–3].

### **Основная часть**

В последние 15 лет, начиная с принятия решения о проведении очередного саммита АТЭС в г. Владивостоке, российское правительство последовательно осуществляет систему нормативно-законодательных, экономических и институциональных инициатив по восстановлению демографического и производственного потенциалов, а также по развитию транспортной и социальной инфраструктуры Дальнего Востока. Благодаря их реализации заметно усилилось присутствие в регионе управленческих структур федерального уровня, созданы реальные условия для привлечения национальных и зарубежных инвестиций в виде большого числа преференциальных территорий опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) и свободного порта Владивосток (СПВ), проведена модернизация нескольких участков Транссиба и БАМа, сдана в эксплуатацию автомагистраль Москва – Владивосток.

В ряде стран получила поддержку инициатива России о реализации уже в среднесрочной перспективе масштабного проекта освоения Северного морского пути (СМП) в целях сокращения времени транспортировки грузов из Восточной Азии в Европу, что открывает новые перспективы развития портовой инфраструктуры, металлургической и судостроительной промышленности Дальнего Востока. В частности, в рамках этого проекта в Приморском крае создан уникальный судостроительный комплекс «Звезда» для строительства крупнотоннажного танкерного и ледокольного флота, для обеспечения которого закончено технико-экономическое обоснование Приморского металлургического завода [4].

Положительно оценивая достигнутый эффект перечисленных и других менее масштабных проектов регионального и муниципального уровней, в том числе в части создания новых рабочих мест, увеличения объемов производства промышленной, рыбной и сельскохозяйственной продукции, роста в ряде дальневосточных регионов ВРП, нельзя не признать сохраняющуюся мотивацию дальневосточного населения на смену места жительства, а также динамику реального оттока в центральные и юго-западные города страны [5].

К числу наиболее значимых факторов указанной негативной тенденции многолетнего периода новейшей истории России, по мнению многих исследователей, разделяемому автором, относится низкая транспортная обеспеченность Дальнего Востока в сравнении со всеми другими российскими регионами. Высокая степень его влияния на качество жизни населения любого территориального образования подтверждена и теорией, и практикой регионального развития [6, 7].

Для уникальных по природно-географическим условиям, значительной удаленности и труднодоступности малочисленных поселений и городов этого макрорегиона от краевых и областных центров, связанных регулярным авиасообщением с сибирскими регионами и Москвой, указанная характеристика усиливает свое значение и требует особого государственного внимания. Нельзя не добавить, что до настоящего времени главной проблемой населения этих поселений и малых городов, особенно в северо-восточном секторе Арктики и на Куриль-

ских островах, является его доставка в аэропортовые комплексы дальневосточных субъектов Российской Федерации. Причем оценка масштабности организационно-экономических затрат, по глубокому убеждению автора, не может базироваться на использовании традиционных моделей ее государственного решения, а предполагает учет следующих положений.

1. Огромная территориальная рассредоточенность поселений и малых городов Дальнего Востока при отсутствии в большинстве из них необходимой транспортной инфраструктуры для организации грузопассажирских авиаперевозок по региональным и местным маршрутам. Согласно статистическим данным показатель подвижности населения здесь составляет в настоящее время всего 0,35, т.е. в 2 раза меньше среднероссийского уровня при технической готовности аэропортовой инфраструктуры лишь в 10 % населенных пунктов.

2. Часто повторяющаяся неустойчивость погодных условий, особенно в осенне-зимний период, в прибрежных и островных населенных пунктах, создающая проблему обеспеченности графика выполнения грузопассажирских авиаперевозок на региональных и местных маршрутах для их состыковки с аэропортовыми комплексами дальневосточных федеральных центров и продолжения на средне- и дальнемагистральных маршрутах.

3. Относительно высокие себестоимость и, соответственно, тарифы грузопассажирских авиаперевозок из удаленных от региональных центров населенных пунктов и малых городов по причине не всегда полной загрузки используемой в основном малой авиации с большим моральным и физическим износом и низкой энергоэффективностью. При этом осуществляемое в последние годы субсидирование пассажирских авиабилетов распространяется только на 39 населенных пунктов с дискриминацией большого количества жителей, не охваченных столь важной для них государственной поддержкой.

4. Сохраняющаяся на протяжении многих лет тенденция уменьшения численности проживающего на Дальнем Востоке населения, прежде всего, в сельской местности и малых городах, при адекватном усложнении проблемы рациональной организации его транспортной обеспеченности с учетом покупательской способности и возможностей государственного субсидирования низкоэффективных пассажирских перевозок.

Перечисленные условия служат своеобразным катализатором приоритетных для развития Дальнего Востока правительственных мер, одной из которых, по мнению автора, является принятие постановления правительства от 13.07.2021 № 1172 «Об утверждении правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление воздушных перевозок пассажирам по социально-значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа» [8]. Этим документом утверждена концепция развития авиаперевозок ДФО при создании Единой дальневосточной авиакомпании (*ЕДА*), которая рассмотрена и утверждена Министерством развития Дальнего Востока и Арктики, Министерством финансов, Министерством экономического развития.

Реализация утвержденной концепции направлена на достижение следующих целей:

- обеспечение населения ДФО транспортной доступностью;

– обоснование надежной структуры организации социально-значимых авиаперевозок на Дальнем Востоке с участием всех дальневосточных субъектов РФ и местных авиаперевозчиков при создании ЕДА;

– 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 дальневосточной авиакомпании, определение размера ежегодных субсидий для организации местных и региональных авиаперевозок.

Достижение перечисленных целей в относительно короткие сроки, т.е. с 2021 до 2025 г., потребует огромных усилий всех участников масштабного социально-значимого проекта, прежде всего его главного координатора – авиакомпании «Аврора» при консолидации деятельности одиннадцати дальневосточных субъектов РФ [10].

Проведенное автором в процессе настоящего исследования интервьюирование руководителей и ведущих специалистов указанной компании позволяет судить о высокой динамике осуществления управленческих решений в прошедшие два года, когда, по сути, пройдены основные намеченные этапы:

1. Составлены реестры населенных пунктов, общее количество которых зафиксировано на уровне 410 при 535 социально-значимых маршрутах соответственно с их распределением по субъектам РФ (табл. 1).

*Таблица 1*

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

№ п/п	Субъекты РФ	Количество населенных пунктов
1	Амурская область	19
2	Еврейская автономная область	3
3	Забайкальский край	31
4	Камчатский край	94
5	Магаданская область	26
6	Приморский край	34
7	Республика Бурятия	31
8	Республика Саха (Якутия)	179
9	Сахалинская область	21
10	Хабаровский край	53
11	Чукотский автономный округ	44

*Источник:* сост. автором по [9].

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 РФ 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 (табл. 2).

Таблица 2

**Динамика объемов авиаперевозок, млн чел.**

Субъект	Годы					
	2021	2022	2023	2024	2025	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 (Якутия)	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 авиаперевозки	687	807	894	961	999	145

Источник: сост. автором по [9].

**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. В частности, за 2021–2023 гг. непосредственными потребителями субсидированных из федерального и региональных бюджетов

авиаперевозок стали жители 39 поселений и малых городов ДФО. По выполненным прогнозным оценкам, за пятилетний срок осуществления проекта суммарный объем субсидированных местных и региональных авиаперевозок возрастет в регионе на 145 % и достигнет в 2025 г. почти 1 млн человек. Совокупная стоимость субсидируемых местных и региональных авиаперевозок за предстоящие 3 года должна составить 33,4 млрд руб.

Однако достижение перечисленных результатов предполагает выполнение адекватной программы управленческой командой ЕДА совместно с дальневосточными субъектами РФ 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 39 существующим, а также с приобретением более 45 новых воздушных судов для обеспеченности регулярного сообщения на местных маршрутах [10].

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 источников

1. Социально-экономическая динамика на Дальнем Востоке: устойчивые тренды и новые вызовы / отв. ред. П.А. Минакир; Институт экономических исследований ДВО РАН. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2022. 328 с.
2. Тихоокеанская Россия: страница прошлого, настоящего, будущего / кол. авт.; отв. редактор академик РАН П.Я. Бакланов. Владивосток: Дальнаука, 2012. 406 с.
3. Латкин А.П., Гришан А.А. Формирование территорий комфортной жизни как инструмент восстановления демографического потенциала российского Дальнего Востока // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2020. Т. 9, № 3 (32). С. 240–244.
4. Латкин А.П., Го Цзе. Основные предпосылки и перспективы создания металлургической промышленности в Приморском крае // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2022. № 1. С. 7–16.
5. Приморский край в цифрах: краткий статистический сборник. Владивосток: Приморкстат, 2023. 70 с.
6. Бардаль А.Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: тенденции развития и роль в экономике // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2018. Т. 11, № 2. С. 24–36.
7. Бережная Л.Ю. Взаимосвязь транспортной инфраструктуры и регионального развития // Вестник Евразийской науки. 2019. № 3. URL: <https://esj.today/PDF/23ECVN319.pdt> (дата обращения: 02.11.2023).
8. 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://rulings.ru/government/Postanovlenie-Pravitelstva-RF-ot-13.07.2021-N-1172/> (дата обращения: 02.11.2023).

9. Концепция развития авиaperезовозок ДФО при создании Единой Дальневосточной авиакомпании. URL: <https://www.flya.ru/information/about/the-program-of-innovative-development> (дата обращения: 02.11.2023).
10. 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: 02.11.2023).

## References

1. Socio-economic dynamics in the Far East: stable trends and new challenges / ed. P.A. Minakir; Institute of Economic Research, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences. Khabarovsk: IEI DVO RAS; 2022. 328 p.
2. Pacific Russia: page past, present, future / col. authors; holes Editor Academician of the Russian Academy of Sciences P.Ya. Baklanov. Vladivostok: Dalnauka; 2012. 406 p.
3. Latkin A.P., Grishan A.A. The formation of territories of comfortable life as a tool for restoring the demographic potential of the Russian Far East. *Azimuth of scientific research: economics and management*. 2020; 9 (3 (32)): 240–244.
4. Latkin A.P., Guo Tse. The main prerequisites and prospects for the creation of a metallurgical industry in the Primorsky Territory. *Territory of new opportunities. Bulletin of Vladivostok State University*. 2022; (1): 7–16.
5. Primorsky Krai in numbers: a short statistical collection. Vladivostok: Primorkstat; 2023. 70 p.
6. Bardal A.B. Transport complex of the Far East: development trends and role in the economy. *Economic and social changes: facts, trends, forecast*. 2018; 11 (2): 24–36.
7. Careful L.Yu. Interconnection of transport infrastructure and regional development. *Bulletin of Eurasian Science*. 2019; (3). URL: <https://esj.today/PDF/23ECVN319.pdt> (accessed date: 02.11.2023).
8. On the approval of the rules for the provision of subsidies from the federal budget to air transport organizations for air transportation to passengers on socially significant routes of the Far Eastern Federal District: Government Decree No. 1172 of 13.07.2021. URL: <https://rulings.ru/government/Postanovlenie-Pravitelstva-RF-ot-13.07.2021-N-1172/> (accessed date: 02.11.2023).
9. The concept of the development of air transportation of the Far Eastern Federal District during the creation of a single Far Eastern airline. URL: <https://www.flya.ru/information/about/the-program-of-innovative-development> (accessed date: 02.11.2023).
10. The main aspects of the creation of a single Far Eastern airline through the development of a single route network, fleet and flight and operational infrastructure of the Far Eastern region. URL: <https://ce/if-mstuca.ru> (accessed date: 02.11.2023).

## Информация об авторе:

**Латкин Александр Павлович**, д-р экон. наук, профессор, заслуженный работник Высшей школы РФ, ФГБОУ ВО «ВВГУ», г. Владивосток, [aleksander.latkinp@vvsu.ru](mailto:aleksander.latkinp@vvsu.ru), <https://orcid.org/0000-0002-0024-0229>

DOI: <https://doi.org/10.24866/VVSU/2949-1258/2023-4/036-043>

Дата поступления:  
21.11.2023

Одобрена после рецензирования:  
23.11.2023

Принята к публикации:  
27.11.2023