



# Транспортная доступность для населения Дальневосточного федерального округа как ключевой фактор развития региона

Макиевская Ю.Ю.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток, Россия

## АННОТАЦИЯ:

В настоящей научной статье рассматриваются вопросы транспортной доступности для населения Дальнего Востока. Тема представляется актуальной ввиду особого географического положения, территориальной удаленности регионов Дальнего Востока от центральной части России. Настоящая проблема актуальна в настоящий момент и, по оценкам экспертов, только продолжает усложняться, что негативно влияет и на качество жизни населения. В ходе представленного исследования автор раскрывает понятия транспортной доступности и мобильности населения, дает характеристику актуальной для регионов ДФО транспортной дискриминации, в сравнительной таблице представляет разницу между уровнем транспортной доступности регионов ДФО и других округов России, акцентирует внимание на необходимости развития в регионах ДФО авиационного транспорта. 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. При подготовке научной статьи автором были использованы следующие методологические инструменты: это формально-юридический, статистический, аналитический, сравнительный, иные. К основным результатам исследования следует отнести оценку актуальности развития в ДФО авиационного транспорта, преимуществ и недостатков рассматриваемого вида транспорта. Практическая значимость представленного научного исследования заключается в формулировании авторских выводов и рекомендаций относительно актуальных вариантов решения возрастающей проблемы транспортной доступности для населения Дальневосточного округа в целом. Настоящий материал может стать качественной основой для реализации дальнейших теоретических и практических разработок обозначенной темы, исследовательской деятельности в данной области, а также подготовки научных работ, в том числе диссертационных.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** Дальний Восток, мобильность населения, социально значимый авиамаршрут, транспортная дискриминация, транспортная доступность.

## Transport accessibility for the people of the Far East as a key factor of regional development

Makievskaya Yu.Yu.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Vladivostok State University of Economics and Service, Russia

### Введение

Дальний Восток во все исторические этапы своего развития оставался достаточно проблемным с точки зрения транспортной доступности. Это важный элемент стратегического планирования,

который нельзя исключать из разработки различных проектов и программ, реализации инструментов социально-экономического развития, и нередко именно рассматриваемый аспект выступает значительным препятствием при создании на территории субъектов Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО) высокоэффективного научно-хозяйственного комплекса [4] (*Klimanov, Kazakova, 2022*).

Несмотря на активно реализуемую государством политику в отношении повышения транспортной доступности регионов ДФО, в настоящее время обозначенная проблема по-прежнему остается актуальной, что подтверждается статистическими показателями. Например, об определенных проблемах свидетельствует отток населения: за последние 5 лет территории ДФО потеряли более 200 тысяч жителей, причем за минувшее десятилетие негативную тенденцию в данном отно-

#### ABSTRACT:

The article discusses the problems of transport accessibility for the population of the Far East. The topic seems to be relevant due to the special geographical situation and territorial distance of the Far East regions from the central part of Russia. The real problem is currently relevant and, according to experts, it is only getting more complicated, which negatively affects the quality of life. In the course of the presented study, the author reveals the concepts of transport accessibility and population mobility, gives a description of transport discrimination relevant for the regions of the Far Eastern Federal District. In a table, the difference between the level of transport accessibility of the regions of the Far Eastern Federal District and other districts of Russia are compared. The article focuses on the necessity of air transport development in the regions of the Far Eastern Federal District. The article substantiates the growing problem of transport accessibility of the population of the Far Eastern regions in improving the comfort and quality of their life in small settlements and cities that are currently not provided with the necessary transport infrastructure, including airports. The author used the following methodological tools: formal-legal, statistical, analytical, and comparative analysis, etc. The main results of the study include an assessment of the relevance of the air transportation development in the Far Eastern Federal District, the advantages and disadvantages of this type of transportation. The practical significance of the presented scientific research lies in the formulation of the author's conclusions and recommendations regarding relevant solutions to the growing problem of transport accessibility for the population of the Far Eastern district as a whole. This material can become a qualitative basis for further theoretical and practical development of the given topic and research activities in this area.

**KEYWORDS:** Far East, population mobility, socially significant air route, transport discrimination, transport accessibility

**JEL Classification:** R58, R40, R41

**Received:** 31.10.2024 / **Published:** 30.11.2024

© Author(s) / Publication: PRIMEC Publishers

For correspondence: Makievskaya Yu.Yu. (ulyaska1@mail.ru)

#### CITATION:

Makievskaya Yu.Yu. (2024) Transportnaya dostupnost dlya naseleniya Dalnevostochnogo federalnogo okruga kak klyuchevoy faktor razvitiya regiona [Transport accessibility for the people of the Far East as a key factor of regional development]. *Ekonomika, predprinimatelstvo i pravo*. 14. (11). – 6913–6924. doi: 10.18334/epp.14.11.122012

шении можно наблюдать ежегодно. Позитивные показатели можно наблюдать только в Республике Саха (Якутия), где годовая статистика варьируется: например, начиная с 2016 года наблюдается рост населения в регионе, хоть и незначительный. К сожалению, по другим субъектам ДФО сделать такие позитивные выводы нельзя – везде показатели стабильно отрицательные. Неутешительной представляется и статистика, например, по общей протяженности автомобильных дорог общего пользования: за последние 10 лет можно наблюдать крайне незначительные позитивные изменения в отношении километража, причем как на территории всего ДФО в целом, так и в отдельных его субъектах [3] (Gorbunov, 2022). Также по ряду других показателей можно сделать очевидный вывод: проблема транспортной доступности для населения Дальнего Востока продолжает оставаться актуальной, и это существенно влияет на показатели социально-экономического развития всего региона в целом. Поэтому актуальность настоящего исследования обоснована статистическими показателями, комментариями экспертов, научными исследованиями по данной теме и другими материалами.

Цель научного исследования – проанализировать современное состояние транспортной доступности для населения Дальнего Востока. Задачи научного исследования: дать понятия транспортной доступности и мобильности населения, дать краткую характеристику транспортной дискриминации, в сравнительной таблице представлять разницу между уровнем транспортной доступности регионов ДФО и других округов России, также акцентировать внимание на необходимости развития в регионах ДФО авиационного транспорта. Объект научного исследования – вопросы транспортной доступности в регионах ДФО.

## Материалы и методы

При подготовке настоящего исследования автором были использованы следующие методологические инструменты общенаучного и частно-научного характера: формально-юридический, статистический, аналитический, сравнительный, иные. Для сбора оригинальных материалов автором также был использован метод социологического опроса, результаты которого представлены далее по тексту. Также материалами для исследования стали научно-исследовательские работы отечественных авторов-экономистов, правоведов, иных экспертов, публикации в СМИ и другие актуальные источники информации.

### ОБ АВТОРЕ:

*Макиевская Юлия Юрьевна*, преподаватель высшей квалификационной категории (ulyska1@mail.ru)

### ЦИТИРОВАТЬ СТАТЬЮ:

Макиевская Ю.Ю. Транспортная доступность для населения Дальневосточного федерального округа как ключевой фактор развития региона // Экономика, предпринимательство и право. – 2024. – Том 14. – № 11. – С. 6913–6924. doi: [10.18334/epw.14.11.122012](https://doi.org/10.18334/epw.14.11.122012)

Транспортная доступность – одно из актуальных макроэкономических понятий, значимых для рассмотрения вопросов социально-экономического развития любого региона любой страны. Однако наиболее востребованной и проблемной данная тема выступает для регионов, территориально наиболее отдаленных от центральной части государства, особенно если государство имеет значительные площади – как, например, Россия, Казахстан, Канада или другие страны [7] (*Lavrinenko, Romashina, Stepanov, Chistyakov, 2019*). В этой связи представляется актуальным дать понятие данному термину. Итак, под транспортной доступностью в экономическом смысле принято понимать наличие или отсутствие потенциальной или реальной возможности достижения какой-либо точки территории с помощью транспортных средств различных видов по существующей транспортной сети. Иными словами, это степень удаленности какого-либо социально-экономического, географического, иного объекта по отношению к транспортной магистрали или транспортному узлу. При этом под такими точками могут пониматься населенные пункты в разных вариациях, места и местности, экономические центры, а также другие материальные объекты.

В рассматриваемом контексте также проанализируем термин «мобильность населения», или социальная мобильность. Данное определение включает фактические изменения конкретным индивидом или группой людей места, которое они занимают на постоянной или временной основе, перемещение из одной точки местонахождения в другую. Таким образом, население предполагается готовым к передвижению или поездкам на различные расстояния и с различными целями, что, в конечном итоге, зависит от совокупности различных факторов. Так, среди ключевых из них можно назвать следующие:

- транспортная доступность;
- уровень дохода населения;
- социокультурный контекст;
- уровень социально-экономического развития конкретного региона или муниципалитета;
- иные [1] (*Latkin, 2023*).

Таким образом, для реализации собственных запросов и качественного удовлетворения разного рода потребностей население постоянно осуществляет какие-либо варианты мобильности, постоянные или временные. Поэтому связь мобильности населения и транспортной доступности является прямопропорциональной и очевидной, явно проявляется также и взаимозависимость, взаимовлияние двух обозначенных экономических категорий друг на друга.

Учитывая изложенное выше по тексту, логичным будет следовать вывод о том, что в целом мобильность населения в регионах ДФО обладает крайне проблемным характером, поскольку транспортная доступность в обозначенных субъектах РФ находится на недостаточно развитом уровне, имеет существенные сложности в ее практическом выражении. Соответственно, чем выше транспортная доступность, тем выше мобиль-

ность населения, и наоборот. В настоящее время таким образом охарактеризовать регионы ДФО, к сожалению, нельзя [5] (*Kolesnikova, 2019*).

В связи с этим актуальной для регионов Дальнего Востока также остается и проблема транспортной дискриминации. Так, нами было проведено социологическое исследование, в ходе которого оказались опрошены порядка 1000 человек, проживающих на территории различных регионов, входящих в состав ДФО, и его предметом выступало наличие или отсутствие транспортной доступности к социально значимым объектам. Полученные результаты можно наблюдать далее, на *рисунке 1*.



**Рисунок 1.** Результаты социологического опроса относительно актуальности транспортной дискриминации для населения регионов ДФО

Как видно на представленных данных, в общем и целом, население ДФО явно ощущает в своем отношении и проявления транспортной дискриминации, и проблемный характер транспортной доступности в ее общем смысле. По мнению населения, органам государственной и муниципальной власти есть, над чем работать в обозначенном направлении. Собственно, это еще одна явная причина оттока населения и значительных проблем в удовлетворении собственных социально-экономических потребностей: транспортная дискриминация, которая фактически лишает население возможности удовлетворить хотя бы минимальный набор своих базовых потребностей – в оказании медицинских, образовательных, иных услуг, в получении социальной помощи и т.д. [9] (*Kornuyukhin, Surovtsev, Ershova, Balzhirov, 2022*). Таким образом, сама по себе транспортная дискриминация обычно отражает уровень доступности к каким-либо услугам, а в контексте поставленной задачи – к населенным пунктам, которые могут

предоставить данную услугу, например, туристические центры или любые другие социально-значимые центры.

В общем и целом, мы по-прежнему наблюдаем существенные проблемы в транспортной доступности регионов ДФО, что дополнительно подтверждается и статистическими показателями относительно индекса развития транспортной и дорожной инфраструктуры по федеральным округам России. В *таблице 1* далее приведено сравнительное исследование обозначенных показателей за период 2019–2022 гг.

*Таблица 1*

**Индекс развития транспортной инфраструктуры по федеральным округам России, 2019–2022 гг.**

ФО РФ	2019 г.			2020 г.			2021 г.			2022 г.		
	Макс.	Ср.	Мин.	Макс.	Ср.	Мин.	Макс.	Ср.	Мин.	Макс.	Ср.	Мин.
ЦФО	8,28	3,49	2,75	8,38	3,49	2,74	8,54	3,51	2,74	8,47	3,51	2,77
СЗФО	6,85	3,55	2,70	6,93	3,56	2,70	7,01	3,57	2,52	7,02	3,60	2,53
ЮФО	3,88	3,13	2,35	3,94	3,09	2,25	3,98	3,12	2,32	4,09	3,21	2,35
СКФО	3,48	3,04	2,79	3,48	3,02	2,76	3,49	3,01	2,75	3,50	3,03	2,75
ПФО	3,18	2,92	2,66	3,20	2,93	2,66	3,23	2,93	2,66	3,24	2,94	2,67
УФО	4,46	3,62	2,92	4,30	3,54	2,89	4,34	3,53	2,90	4,04	3,47	2,90
СФО	4,67	3,13	2,65	4,67	3,12	2,63	4,64	3,13	2,64	4,64	3,13	2,64
ДФО	3,41	2,96	1,87	3,47	2,90	1,95	3,60	2,94	2,04	3,60	2,94	2,04

*Источник:* составлено на основании [2] (*Latkin, Makievskaya, 2022*).

Стоит отметить, что индекс транспортной доступности имеет следующие показатели:

- минимальный – от 0 до 3;
- средний – от 3 до 6;
- высокий – от 6 до 10.

Из представленной выше таблицы мы наблюдаем очевидный факт, что наиболее позитивным развитие транспортной доступности проявляется в Центральном округе, где наивысший показатель ожидаемо дает Москва и область. Соответственно, в других округах ведущими в рассматриваемом контексте также выступают крупные города и мегаполисы, которые выступают развитыми по самым разным направлениям, включая и транспортную доступность в том числе [2] (*Latkin, Makievskaya, 2022*). К примеру, это Санкт-Петербург, Новосибирск, Казань, Екатеринбург, Нижний Новгород, Челябинск, Омск и некоторые другие. ДФО в данном отношении явно проигрывает другим округам, хотя статистически мы можем наблюдать и некоторый рост, и отно-

сительную стабильность, и некоторые другие позитивные моменты, которые тем не менее в общем виде транспортную доступность серьезно не улучшают.

В конечном итоге, определяя ключевые проблемы современного состояния транспортной доступности регионов Дальнего Востока, на основе изложенного обозначим следующие:

- недостаточное развитие транспортной инфраструктуры. Это касается и автомобильных дорог, и железнодорожного транспорта, и аэропортов, что в своей совокупности свидетельствует о достаточно слабом развитии инфраструктурной составляющей, о явных перспективах для развития данного направления;
- высокий уровень транспортных издержек. Территория Дальнего Востока отличается значительными расстояниями, которые зачастую измеряются сотнями километров, также необходимо учитывать сложный рельеф, что в своей системе делает перевозки исключительно дорогими, затрудняет их практическую реализацию [4] (*Klimanov, Kazakova, 2022*);
- отсутствие альтернативных видов транспорта. Это, казалось бы, достаточно эффективный способ решения проблемы транспортной доступности, однако для большинства регионов ДФО характерным выступает наличие какого-либо одного основного вида транспорта без возможности воспользоваться какими-то альтернативными вариантами в виде водного или воздушного транспорта [6] (*Bardal, 2019*);
- ограничение доступа к удаленным районам. Еще одна серьезная проблема, которая фактически связана со сложностями климатического или географического характера. Например, распространенной для Магаданской области выступает ситуация, когда из-за плохих погодных условий авиасообщение с населенными пунктами представляется проблемным или даже на какой-то период невозможным. В то же время, как отмечалось выше, альтернативный транспорт отсутствует, и поэтому население фактически оказывается «отрезанным от мира». Подобную ситуацию можно наблюдать и в других регионах ДФО;
- иные.

В конечном итоге, на наш взгляд, наиболее эффективным в рассматриваемом контексте ввиду особых географических, климатических условий, а также низкой плотности населения представляется развитие авиaperевозок – причем как грузовых, так и пассажирских, а также социально-значимых авиамаршрутов. На это в том числе в своем выступлении на Восточном экономическом форуме в 2024 году обратил внимание также и Президент РФ В.В. Путин в контексте разворота социально-экономической политики на Дальний Восток.

В настоящее время предполагается актуальным развитие авиасообщения в регионах ДФО по следующим ключевым направлениям:

- расширение географии полетов;
- запуск прямых авиамаршрутов;

- реализация программ субсидирования;
- использование более вместительных судов и увеличение числа рейсов;
- иные [8] (*Bardal, 2020*).

Несмотря на важность развития и функционирования социально-значимых маршрутов, в системе пассажирских авиаперевозок, для населения труднодоступных и удаленных регионов, на сегодняшний день не существует четкого определения данного понятия. Ввиду этого автором данного исследования предложена его научно обоснованная трактовка. Социально значимый маршрут – это авиационное сообщение, соединяющие удаленные и труднодоступные населенные пункты с крупными городами или центрами внутри и между субъектами региона (федерального округа), обеспечивая жителям доступ к образованию, медицинским услугам, торговле, культурным мероприятиям и другим важным ресурсам и возможностям. Социально-значимым маршрут признается по следующим критериям:

- государственное значение – обеспечение доступности свободного передвижения граждан в регионе, выезда за его пределы и беспрепятственного возвращения обратно по маршрутам, не имеющим доступных альтернативных видов транспорта;
- социальное значение – сохранение в среднедушевом доходе населения доступного уровня расходов на передвижение с помощью механизма государственной поддержки;
- безальтернативность – отсутствие беспересадочных параллельных сообщений при большой протяженности и малой разветвленности, независимость от климатических условий, всесезонность, массовость единовременной перевозки пассажиров.

Исходя из экономических, социальных, политических аспектов, наиболее выгодным со всех точек зрения в настоящее время представляется именно авиасообщение. Полагаем, в сложившихся условиях данное направление совершенствования транспортной доступности будет активно развиваться, учитывая повышенное внимание к нему со стороны государственной власти России.

## Заключение

Обозначим далее ключевые выводы по результатам представленного выше исследования.

Прежде всего, нами были сформулированы понятия транспортной доступности и мобильности населения. В первом случае подразумевается понимать наличие или отсутствие потенциальной или реальной возможности достижения какой-либо точки территории с помощью транспортных средств различных видов по существующей транспортной сети; степень удаленности какого-либо социально-экономического, географического, иного объекта по отношению к транспортной магистрали или транспортному узлу [10] (*Goncharov, Pilyasov, Zamyatina, 2019*). Во втором случае – это



фактические изменения конкретным индивидом или группой людей места, которое они занимают на постоянной или временной основе, перемещение из одной точки местонахождения в другую.

Транспортная доступность регионов Дальнего Востока всегда была крайне проблемным вопросом, в том числе в контексте актуальности транспортной дискриминации. В работе приведены результаты социологического опроса, который подтверждает, что население ДФО воспринимает данную проблему как явную, достаточно сложную, но одновременно крайне важную для решения в обозримом будущем.

Также в сравнительной таблице в научной статье приведены показатели индекса развития транспортной инфраструктуры по федеральным округам России, которые аналогично подтверждают наличие серьезной проблемы с транспортной доступностью в регионах ДФО. И наиболее очевидным способом разрешения обозначенной проблемы, на взгляд автора, представляется развитие авиасообщения [3] (*Gorbunov, 2022*). В настоящее время предполагается актуальным развитие авиасообщения, в том числе по социально значимым авиамаршрутам. Автором исследования предложена научно обоснованная трактовка понятия «социально значимый маршрут» в рамках авиаперевозок, который обладает следующими критериями: государственное и социальное значение, безальтернативность.

В конечном итоге, как показывает приведенное выше исследование, проблема транспортной доступности для населения Дальнего Востока сегодня остается крайне актуальной и одновременно сложной для решения в обозримом будущем [1] (*Latkin, 2023*).

## ИСТОЧНИКИ:

1. Латкин А.П. Государственный подход к решению проблемы транспортной доступности населения Дальнего Востока // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета. – 2023. – № 4(68). – с. 36–43. – doi: 10.24866/VVSU/2949–1258/2023–4/036–043.
2. Латкин А.П., Макиевская Ю.Ю. Государственные программы развития Дальнего Востока: оценка их реализации // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2022. – № 2. – с. 68–77. – doi: 10.24866/VVSU/2073–3984/2022–2/068–077.
3. Горбунов В.П. Перспективы развития региональной авиации Крайнего Севера и задачи увеличения транспортной доступности Арктики и Дальнего Востока // Арктика: экология и экономика. – 2022. – № 3. – с. 367–375. – doi: 10.25283/2223–4594–2022–3–367–375.
4. Климанов В.В., Казакова С.М. Особенности стратегического планирования развития Дальнего Востока России на федеральном уровне // Региональные исследования. – 2022. – № 1(75). – с. 68–79. – doi: 10.5922/1994–5280–2022–1–6.

5. Колесникова О.С. Регионы Дальнего Востока России: тенденции и проблемы социально-экономического развития // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2019. – № 8(106). – с. 88–96.
6. Бардаль А.Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: трансформация и интеграция. / Монография. – Хабаровск: Изд-во ИЭИДО РАН, 2019. – 336 с.
7. Лавриненко П.А., Ромашина А.А., Степанов П.С., Чистяков П.А. Транспортная доступность как индикатор развития региона // Проблемы прогнозирования. – 2019. – № 6(177). – с. 136–146.
8. Бардаль А.Б. Транспортная система Дальнего Востока: эффекты «новой модели» развития макрорегиона // Власть и управление на Востоке России. – 2020. – № 3(92). – с. 55–63. – doi: 10.22394/1818-4049-2020-92-3-55-63.
9. Корнюхин А.А., Суровцев М.А., Ершова Д.С., Бальжиров Ц.Б. Транспортное обеспечение развития Дальнего Востока // Экономика. – 2022. – № 8(90). – с. 129–133. – doi: 10.24412/2411-0450-2022-8-129-133.
10. Гончаров Р.В., Пилясов А.Н., Замятина Н.Ю. Без мобильности нет креативности: антропология транспорта Сибири и Дальнего Востока // Пространственная экономика. – 2019. – № 4. – с. 149–183. – doi: 10.14530/se.2019.4.149-183.
11. Маньшин Р.В., Моисеева Е.М. Влияние инфраструктуры на размещение населения и развитие регионов России // Экономика региона. – 2022. – № 3. – с. 727–741. – doi: 10.17059/ekon.reg.2022-3-8.
12. Бляхер Л.Е., Обирин А.И. Дальний Восток: инструкция по использованию, или зачем России Дальний Восток // Регионалистика. – 2019. – № 3. – с. 13–30. – doi: 10.14530/reg.2019.3.13.
13. Цыганов В.В. Комплекс моделей стратегического управления транспортной инфраструктурой Сибири, Дальнего Востока и российской Арктики // Информационные технологии. – 2021. – № 11. – с. 108–115. – doi: 10.47501/ITNOU.2021.1.03-0.
14. Неретин А.С., Зотова М.В., Ломакина А.И., Тархов С.А. Транспортная связность и освоенность восточных регионов России // Известия Российской академии наук. Серия географическая. – 2019. – № 6. – с. 35–52. – doi: 10.31857/S2587-55662019635-52.
15. Бардаль А.Б. Изменение потребностей экономики Дальнего Востока в транспортных услугах // Власть и управление на Востоке России. – 2022. – № 10. – с. 15–27. – doi: 10.22394/1818-4049-2022-100-3-62-70.

## REFERENCES:

Bardal A.B. (2019). *Transportnyy kompleks Dalnego Vostoka: transformatsiya i integratsiya* [Transport complex of the Far East: transformation and integration] Khabarovsk: Izd-vo IEIDO RAN. (in Russian).

- Bardal A.B. (2020). *Transportnaya sistema Dalnego Vostoka: efekty «novoy modeli» razvitiya makroregiona* [Transport system of the far east: effects of a «new model» of the macro-region development]. *Power and administration in the East of Russia*. (3(92)). 55–63. (in Russian). doi: 10.22394/1818–4049–2020–92–3–55–63.
- Bardal A.B. (2022). *Izmenenie potrebnostey ekonomiki Dalnego Vostoka v transportnykh uslugakh* [Changing needs of the economy of the Far East in transport services]. *Power and administration in the East of Russia*. (10). 15–27. (in Russian). doi: 10.22394/1818–4049–2022–100–3–62–70.
- Blyakher L.E., Obirin A.I. (2019). *Dalniy Vostok: instruktsiya po ispolzovaniyu, ili zachem Rossii Dalniy Vostok* [Far East: instructions for use, or why does Russia need the Far East]. *Regionalistika*. 6 (3). 13–30. (in Russian). doi: 10.14530/reg.2019.3.13.
- Goncharov R.V., Pilyasov A.N., Zamyatina N.Yu. (2019). *Bez mobilnosti net kreativnosti: antropologiya transporta Sibiri i Dalnego Vostoka* [There is no creativity without mobility: anthropology of transport in Siberia and the Far East]. *Spatial Economics*. 15 (4). 149–183. (in Russian). doi: 10.14530/se.2019.4.149–183.
- Gorbunov V.P. (2022). *Perspektivy razvitiya regionalnoy aviatsii Kraynego Severa i zadachi uvelicheniya transportnoy dostupnosti Arktiki i Dalnego Vostoka* [Prospects for the development of regional aviation in the Far North and the tasks of increasing the transport accessibility of the Arctic and the Far East]. *Arktika: ekologiya i ekonomika*. 12 (3). 367–375. (in Russian). doi: 10.25283/2223–4594–2022–3–367–375.
- Klimanov V.V., Kazakova S.M. (2022). *Osobennosti strategicheskogo planirovaniya razvitiya Dalnego Vostoka Rossii na federalnom urovne* [Features of strategic planning for the development of the Russian Far East at the federal level]. *Regional research*. (1(75)). 68–79. (in Russian). doi: 10.5922/1994–5280–2022–1-6.
- Kolesnikova O.S. (2019). *Regiony Dalnego Vostoka Rossii: tendentsii i problemy sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya* [The regions of the Far East of Russia: trends and problems of socio-economic development]. *Regional problems of transforming the economy*. (8(106)). 88–96. (in Russian).
- Korniyukhin A.A., Surovtsev M.A., Ershova D.S., Balzhirov Ts.B. (2022). *Transportnoe obespechenie razvitiya Dalnego Vostoka* [Transport support for the development of the Far East]. *Economics*. (8(90)). 129–133. (in Russian). doi: 10.24412/2411–0450–2022–8-129–133.
- Latkin A.P. (2023). *Gosudarstvennyy podkhod k resheniyu problemy transportnoy dostupnosti naseleniya Dalnego Vostoka* [State approach to solving the problem of transport accessibility of the population of the Far East]. *Territoriya novykh vozmozhnostey. Vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta*. 15 (4(68)). 36–43. (in Russian). doi: 10.24866/VVSU/2949–1258/2023–4/036–043.

- Latkin A.P., Makievskaya Yu.Yu. (2022). *Gosudarstvennye programmy razvitiya Dalnego Vostoka: otsenka ikh realizatsii* [State programs for the development of the Far East: assessment of their implementation]. *Territory of New Opportunities: Vladivostok State University of Economics and Service Bulletin*. 14 (2). 68–77. (in Russian). doi: 10.24866/VVSU/2073–3984/2022–2/068–077.
- Lavrinenko P.A., Romashina A.A., Stepanov P.S., Chistyakov P.A. (2019). *Transportnaya dostupnost kak indikator razvitiya regiona* [Transport accessibility as an indicator of regional development]. *Problems of forecasting*. (6(177)). 136–146. (in Russian).
- Manshin R.V., Moiseeva E.M. (2022). *Vliyanie infrastruktury na razmeshchenie naselenie i razvitie regionov Rossii* [Influence of infrastructure on population distribution and socio-economic development of russian regions]. *Economy of the region*. 18 (3). 727–741. (in Russian). doi: 10.17059/ekon.reg.2022–3-8.
- Neretin A.S., Zotova M.V., Lomakina A.I., Tarkhov S.A. (2019). *Transportnaya svyaznost i osvoennost vostochnyh regionov Rossii* [Transport connection and development of the eastern regions of Russia]. *Izvestiya of the Russian Academy of Sciences. Geographic series*. (6). 35–52. (in Russian). doi: 10.31857/S2587–55662019635–52.
- Tsyganov V.V. (2021). *Kompleks modeley strategicheskogo upravleniya transportnoy infrastrukturoy Sibiri, Dalnego Vostoka i rossiyskoy Arktiki* [A set of strategic management models for transport infrastructure in Siberia, the Far East and the Russian Arctic]. *Informatsionnye tekhnologii*. (11). 108–115. (in Russian). doi: 10.47501/ITNOU.2021.1.03–0.