

УДК 338. 47

Вахненко Р.В.

Региональные аспекты трансформации пассажи́рских связей в рыночных условиях (на примере российского Дальнего Востока)

Regional aspects of transformation of passenger communications
under market conditions
(by example of the Russian Far East)

В статье анализируются современное положение и тенденции развития пассажирских связей населения Дальнего Востока в новых рыночных условиях. Проблема пространственного взаимодействия для населения актуальна и не является новой для региона, но изменились факторы, оказывающие влияние на этот процесс, изменились возможности и условия поездок. Рассматриваются возможности преломления сложившейся ситуации для улучшения транспортного обслуживания населения.

Ключевые слова: *транспорт, подвижность населения, регион, Дальний Восток, интенсивность пассажирских связей.*



In the article the current situation and tendencies of the development of passenger communications between the Far Eastern population and new market conditions are analyzed. The problem of spatial interaction for population is actual and is not new for the region. Nevertheless, possibilities and conditions for trips but the factors influencing this process have changed. The possibilities to change the current situation for improvement of transport services of the population are considered.

Key words: *transport, population mobility, the region, the Far East, intensity of passenger communications.*

В сегодняшней ситуации выявление динамики перемен, анализ тенденций становления новых форм и факторов, ускоряющих или тормозящих развитие транспортной подвижности населения, представляется актуальным направлением научных исследований. Актуальность изучения транспортной подвижности предопределена резким спадом пассажирских перевозок на всех видах транспорта, возникших в связи с низкой платёжеспособностью населения и высокими транспортными тарифами на проезд. Глубина и серьёзность транспортных проблем на Дальнем Востоке требует постоянного отслеживания и оценки происходящих процессов.

Транспортная мобильность населения рассматривается нами, прежде всего, как инструмент анализа, для поиска внутренних закономер-

ностей, для уяснения важнейших проблем качества жизни населения. Являясь проявлением социальной деятельности людей, транспортная подвижность населения зависит с одной стороны от объективных экономических, социальных и естественных условий, с другой – от индивидуальной реакции населения на эти условия.

Общая картина транспортного обслуживания и подвижности населения в регионе. Проблема транспортной подвижности населения – многоаспектна и тесно связана с вопросами экономики, демографии, инфраструктурной обустроенности, геополитического положения и т.д. Для Дальнего Востока существуют общие и резко отличающие его от других регионов России условия транспортных взаимосвязей. Общими чертами являются снижение масштабов поездок и минимизация обязательных передвижений.

Транспортная подвижность населения во многом определяется уровнем развития и функционирования транспортной инфраструктуры. Важную особенность пассажирских перевозок составляет неравномерность распределения транспортной сети по территории. Если в европейской части России магистральный транспорт соединяет и пересекает практически все главные города, то на Дальнем Востоке далеко не так.

Проблема надёжной транспортной обслуженности и доступности территории всегда была актуальна для Дальнего Востока, а в условиях рынка она ещё более обострилась. В годы перестройки существующая схема транспортных связей резко изменила характер своей деятельности. Прекратили действовать регулярные каботажные морские линии, которые связывали между собой прибрежные тихоокеанские поселения. Подавляющее большинство местных воздушных аэропортов закрылись, а ведь качество жизни в регионе напрямую зависит от транспортной доступности. Ограничение мобильности существенным образом влияет на территориальную целостность региона, вызывает социально-культурные проблемы.

На Дальнем Востоке объективно больше, чем в центральных районах страны, затраты на передвижения. Ведь перевозки пассажиров на 200-300 км стоят дешевле, нежели на 7-10 тыс. километров. Нейтрализовать издержки от снижения объёма внутренних перевозок сложно. Тарифы растут, повышаются цены на электроэнергию, топливо и т.д. Дальневосточники от этого страдают больше, чем те, кто проживает в центральной России.

Сравнительный анализ транспортной подвижности населения Дальнего Востока показывает, что за период с 1990 по 2000 гг. интенсивность пассажирских связей значительно снизилась. Число поездок на одного жителя в год в среднем по региону стало в 4 раза меньше, чем в 1990 г. и в 6 раз меньше, чем в среднем по России [1].

Транспортная подвижность населения является своеобразным показателем уровня жизни и поэтому проблема снижения активности в поездках рассматривается нами как один из важнейших элементов дестабилизации устойчивого развития региона.

Межпоселённые поездки это один из важнейших индикаторов отражающих трансформацию территориальных структур расселения и служат катализатором развития и изменения в жизни общества. Высокие транспортные тарифы стали одним из факторов, способствующих дальнейшей депопуляции региона. За период с 1990 по 2010 гг. существенно ухудшилась демографическая ситуация, численность постоянного населения на Дальнем Востоке сократилось с 8 до 6,4 млн. человек. Ни один регион России не имеет таких потерь.

Ключевой проблемой региона является то, что на сегодня связи с центром страны доступны далеко не всем. Материальный уровень жиз-

ни населения, находится в числе основных факторов, определяющих транспортную подвижность населения. Глубокую бедность и социальное неблагополучие значительной части населения региона отражают данные Комитета государственной статистики по уровню доходов населения. Например, средний доход россиянина составляет 15 тыс. 421 рубль. На Дальнем Востоке средний доход на душу населения 15 700 рублей. Среднестатистический житель Сахалина зарабатывает 23 100 руб., Чукотки – 22 073, Магаданской области – 21 054, Камчатки – 20 300, Якутии – 18 572, Хабаровского края – 15 256, Амурской области – 13 295, Приморского края – 12 800. Самую большую зарплату по-прежнему получают москвичи – средний доход на душу населения в столице составляет 41 500 [4].

Из-за больших расстояний и высоких тарифов пассажирские перевозки являются для населения высоко затратными (табл. 1). Ограниченные финансовые возможности основной части населения приводят к необходимости отказываться от регулярных поездов.

Таблица 1. Конкурентоспособность железнодорожного и воздушного транспорта по маршруту Владивосток-Москва (на 2009 г)

Параметры	Самолёт	Поезд (СВ)
Стоимость поездки, руб.	9,5-28 тыс руб	12 162 руб
Продолжительность поездки, час.	8 час ИЛ-86	6 суток 12 часов
Вес багажа, разрешенного к бесплатному провозу, кг.	20 кг	36 кг, вагон СВ – 50 кг

Одним из показателей социального дискомфорта пассажиров является нарушение выполнения расписания движения пассажирских поездов, автобусов и самолётов. Например, в Приморском крае удельный вес авиарейсов без опоздания в 2008 г. составил 65,8 %, пассажирских поездов проследовавших без опоздания – 91,2%. И в настоящее время ситуация по-прежнему продолжает оставаться сложной. Элементы рынка (частная собственность, конкуренция, либерализация цен) оказывают чаще всего негативное влияние на транспортную подвижность населения региона.

Особенности железнодорожных пассажирских перевозок. Железнодорожный транспорт на Дальнем Востоке имеет колоссальное значение, поскольку других способов сообщения наземным транспортом с центральной Россией здесь просто нет. Опорным элементом транспортной инфраструктуры для региона можно рассматривать Транссиб, по которому идёт основной пассажиропоток. Другая меридиональная железнодорожная линия – БАМ отличается неразвитостью транспортного сообщения. Полностью отсутствует магистральный железнодорожный транспорт в Магаданской области, Камчатском крае и на Чукотке.

Характерной чертой в мобильности населения является высокий уровень снижения железнодорожных поездов. Вместе с тем, железнодорожный транспорт, связывающий воедино огромные пространства, некогда являлся одним из самых востребованных на рынке услуг по перевозке пассажиров.

Резкое падение пассажирских перевозок и снижение числа пользователей услугами железнодорожного транспорта отмечается в Хаба-

ровском крае, Амурской и Еврейской Автономной областях. В Приморском крае в 2010 г. сократилось отправление пассажирских поездов по сравнению с 2009 г. в 2,2 раза и составило 2454 единицы. Число пригородных поездов уменьшилось на 8 % (16428). Сложившееся положение фиксирует серьёзное неблагополучие на внешнем транспорте. Однако некоторые позитивные изменения в обслуживании пассажиров железнодорожным транспортом всё же есть. В ближайшие годы планируется реконструировать линию Комсомольск-Ванино. На маршруте Хабаровск-Благовещёнск начал курсировать (с 2007 г.) скорый поезд «Амурский экспресс».

Одним из перспективных направлений развития железнодорожных пассажирских перевозок является развитие высокоскоростного сообщения. Высокая скорость открывает большие возможности в повышении конкурентоспособности железных дорог по сравнению с другими видами транспорта и способствует высокой мобильности населения. (Средняя скорость пассажирских поездов 49-50 км/час, высокоскоростное движение свыше – 150 км/час).

Актуальны в регионе вопросы организации пассажирских перевозок, технического содержания и использования вагонов по так называемым малоделятельным железнодорожным линиям. Пассажиров они перевозят мало, зато их содержание в мало-мальски пригодном состоянии обходится весьма недёшево. Самые большие убытки дают грузопассажирские поезда на Тынду, Советскую Гавань, на Комсомольск-на-Амуре и др. Малоделятельные местные железные дороги на Дальнем Востоке могут получить вторую жизнь только при активном экономическом развитии региона.

И всё же железнодорожный транспорт остаётся одним из самых востребованных видов общественного транспорта. Так, ежегодно через железнодорожный вокзал Владивостока проходят более 20 млн. пассажиров пригородного и дальнего сообщения, в т.ч. иностранные туристы, совершающие поездки по Транссибу. Одной из важнейших задач в обслуживании пассажиров на железнодорожном транспорте является не только обеспечение надёжности сообщения, но и значительное повышение комфортности поездок, за счёт внедрения новых технологий.

Особенности использования воздушного транспорта. Среди всех регионов России, пожалуй, Дальний Восток отличается наиболее высокой востребованностью воздушных перевозок. Очаговая освоенность территории и огромные расстояния между поселениями при отсутствии наземных путей сообщения обуславливают широкое использование авиации. В регионе более 60 % пассажирооборота в междугородном сообщении выполняется воздушным транспортом. Удельный вес этого вида транспорта в общем объёме пассажирских перевозок в 2 раза выше, чем в среднем по стране. Причём, в северных районах в данном виде сообщений доля авиации превышает 90 %.

Некогда доступный вид транспортного сообщения – воздушный – стал практически недостижим для подавляющего большинства населения. За годы перестройки прекратили своё существование многие провинциальные аэропорты. Из 830 аэропортов на Дальнем Востоке осталось не более 150 [2].

В своё время вся территория региона была покрыта густой сетью местных авиалиний. Авиaperезовки между населёнными пунктами региона были также доступны, как и автомобильные – в южной его части. Внутренние рейсы из крупных районных центров, например, в Магадан, Комсомольск-на-Амуре, Петропавловск-Камчатский совершались по нескольку раз в день.

К особенностям региона относится то, что даже местные внутри-

региональные воздушные линии имеют значительную протяжённость, которая зачастую превышает 1000 км. В европейской части страны с её высокой плотностью населения перевозки пассажиров на такие расстояния соответствуют межреспубликанским и межобластным связям.

Сегодня авиакомпании, работающие на внутренних рейсах, выживают за счёт дотационных подпиток из региональных бюджетов и ограничиваются лишь чартерными рейсами, в основном по заказу крупных горнодобывающих предприятий. В жёстких рыночных условиях необходимо снижение тарифа на авиаперевозки до уровня, обеспечивающего транспортную доступность для населения.

В последние годы ведущие региональные аэропорты постепенно выходят из кризисного положения. По итогам 2008 г. по объёму пассажирских авиаперевозок Владивостокский международный аэропорт занимал лидирующее место в Дальневосточном регионе. Но, следует заметить, что почти четверть часть пассажиров была перевезена на международных направлениях. Однако ситуация постоянно меняется. Например, в 2010 г. перевозки на воздушном транспорте возросли на 16,4 % (по сравнению с 2009 годом), но удельный вес международных перевозок на воздушном транспорте составил 9,8%, снизившись на 6,3 %. Это тенденция говорит о том, что перевозки пассажиров воздушным транспортом в межрегиональном сообщении имеют тенденцию роста [3].

Для устойчивого обеспечения надёжных связей с Сибирью, Уралом и Европейской Россией для населения региона необходим комплекс мер развития транспортной инфраструктуры и социальных гарантий на проезд. В этом направлении наметились кое-какие сдвиги. Так, с апреля 2009 года для наиболее слабо защищённых слоёв общества (для лиц в возрасте до 23 лет и старше 60) была введена 50% льгота на авиаперелёты с Дальнего Востока в западные районы страны – в Москву, Санкт-Петербург и Сочи. Опыт показал, что государственные субсидии на авиаперевозки широко востребованы и возможностью путешествовать с меньшими затратами воспользовались только в Приморском крае более 160 тыс. граждан России.

В 2010 г. в рамках выполнения правительственной программы субсидирования воздушных перевозок государство взяло на себя расходы при перелётах внутри Республики Саха. К маршрутам в европейскую часть России добавились местные авиалинии внутри ДВФО из Магадана, Якутска, Анадыря, Петропавловска-Камчатского во Владивосток и обратно. Благодаря популярности данной социальной программы, и за счёт расширения географии полётов жители северных территорий смогут проводить свой летний отпуск на юге региона, на побережье сравнительно тёплого Японского моря.

По мнению экспертов, социальная политика, направленная на поддержку населения в предоставлении льгот на авиаперелёты, призвана стать важным элементом смягчения негативных последствий функционирования рынка. Меры, предпринимаемые властями, во многом зависят от их экономических возможностей. Однако их реализация способствует повышению доверия к действиям властей и ведёт к более быстрому восстановлению связей между субъектами Дальневосточного федерального округа.

Роль автомобилизации в транспортной подвижности населения. Пожалуй, нет другого такого фактора, который бы так сильно изменил нашу повседневную жизнь как автомобиль. Растущая автомобилизация граждан становится символом нового образа жизни, который формируется в России. Усиление потенциала мобильности проявляется в таких показателях, как возрастание числа лиц, имеющих водительские удостоверения, увеличивается число автотранспортных средств в расчёте

на одного потенциального водителя и т.д.

Фактор автотранспортной подвижности населения в современном обществе приобретает всё более определяющий характер. Использование индивидуальных легковых автомобилей значительно повышает качество личной жизни населения, расширяет зоны транспортной доступности организующих центров территории, способствует приросту вновь осваиваемых территорий под застройку. Закономерным следствием автомобилизации является наличие возможностей более широкого выбора мест отдыха.

За последние десятилетия процесс уровня автомобилизации проходит ускоренными темпами. Его рост в регионе является не только результатом открытой внешней политики, но и объективным следствием модернизации общества и связанными с ней социально-экономическими процессами. *Рис. 1* показывает, что уровень автомобилизации населения идёт по нарастающей.

Учитывая современный уровень автомобилизации населения, следует отметить, что существующая сеть дорог, по своим параметрам не соответствует ни сегодняшним, ни тем более перспективным транспортным потокам. Развитие автодорожной сети, по-прежнему, отстаёт от темпов автомобилизации населения. В регионе необходимы новые автомобильные дороги с надёжным асфальтобетонным покрытием.

Международные поездки. В условиях становления рыночных отношений – возросло значение таких экономико-географических факторов как международная интеграция. Открытая внешнеэкономическая политика государства послужила дополнительным толчком роста транспортной подвижности населения. Характерной чертой нового времени является кардинальное изменение межстранового пассажирского взаимодействия с соседними государствами. В структуре международного выездного пассажиропотока приоритетна роль Китая. Так, например, поездки в КНР из Приморского края составляют 96,6 %, в Республику Корея – 1,1 %, в Таиланд и Японию – менее 1,4 % (каждое из направлений). Преимущественное направление поездок в КНР определяется непосредственной близостью, доступностью поездок по финансовым затратам и дешевизной шопинга.

Количество российских туристов, ежегодно посещающих провинцию Хейлунцзян, с 1990 по 1999 гг. увеличилось в 21 раз с 13,1 до 280 тысяч человек, а в 2005 году этот поток составил уже 828 тыс. человек. Динамика международных связей в последние 20 лет была неровной. Подвижность населения носит циклический характер и зависит от экономической ситуации (дефолт 1998 г.), форс-мажорных обстоятельств (цунами, атипичная пневмония 2003 г.), чутко реагирует на административно-командные решения. Последний пример. С января 2009 г. таможенные органы России ввели ограничения на челночный бизнес. Это привело к снижению пассажиропотока в приграничный Китай и в результате через Дальневосточное таможенное управление в 2009 г. прошло не 5,5 млн. пассажиров, как в 2008 году, а чуть более 3 млн. человек. Количество пассажиров только через пункт Суйфэньхэ в 2009 г. сократилось на 60 % до 330 тыс. человек, тогда как в 2008 г. их было 825 тыс. Но всё же пассажиропоток как таковой не иссяк, и по экспертным оценкам в перспективе увеличится спрос на оздоровительно-познавательные туры, а поездки будут носить более цивилизованный характер.

Выводы: Проведённое исследование пространственной мобильности населения в регионе показало, что дальние социальные связи (поездки к родственникам, на отдых, на учёбу и т.д. – в европейскую часть страны), лежащие в основе подвижности населения в 80-х годах, всё более утрачиваются. Ещё совсем недавно развитие пассажирских связей в

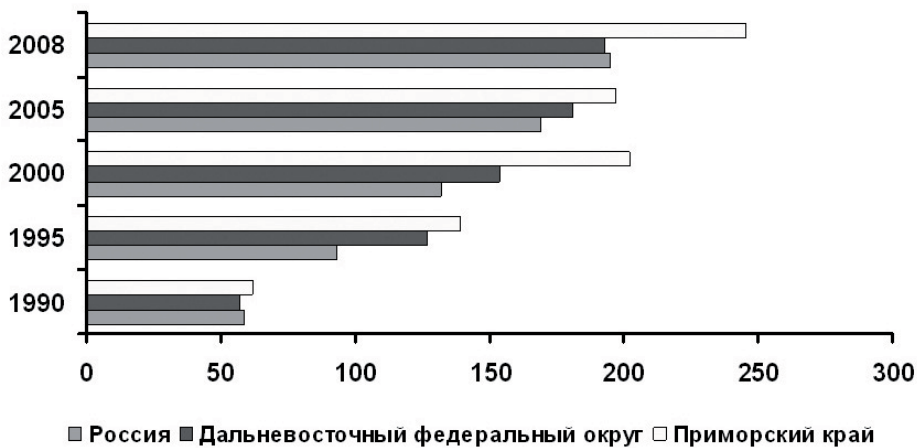


Рис. 1. Сравнительная характеристика уровня автомобилизации населения. (число машин на 1000 жителей)

регионе было ориентировано в основном на перевозки внутри страны.

Возможности дальнейшего роста транспортной подвижности населения в межрегиональных связях зависят от инновационной стратегии развития транспортной инфраструктуры и государственной поддержки населению, а также от реального снижения транспортных тарифов и повышения жизненного уровня населения.

В практическом плане анализ транспортной мобильности населения является необходимым условием комплексного информационно-аналитического обеспечения для принятия ключевых государственных решений, для выявления приоритетных задач в формировании региональных транспортных потоков, а в будущем и трансконтинентальных потоках.



Литература

1. Вахненко Р.В. Транспорт как социально-коммуникационная среда // Социальная география, регионы России и сопредельных территорий: фундаментальные и прикладные исследования. Научные труды. Всерос. науч. конф. Иркутск: ИГ, 2008. Том 2. С. 164-167.
2. Петров Е. Под крылом самолета // Дальневосточный капитал. Региональный журнал деловых кругов Дальнего Востока. Владивосток. 2008. № 6. С. 32-34
3. Транспорт в Приморском крае. Статистический сборник. Владивосток. 2010. 54 с.
4. Уровень доходов // Утро Востока. №4, 25 сентября 2009.