

## УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТА ПЕРИФЕРИЙНОГО РЕГИОНА И МОБИЛЬНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ

**Бардаль А.Б.**

*Институт экономических исследований ДВО РАН,  
Россия, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская д.153  
[Bardal@ecrin.ru](mailto:Bardal@ecrin.ru)*

*Аннотация: Рассмотрена методика оценки динамики доступности транспортных услуг для населения. Представлен блок качественных оценок и результаты его апробации для периферийного региона РФ. Проведенный социологический опрос позволил сформировать оценки населением качества и проблем использования видов транспорта. Это может стать основой для принятия управленческих решений относительно развития транспорта региона.*

Ключевые слова: транспорт, транспортная мобильность населения, развитие транспорта

### **Введение**

Одной из ключевых задач управления развитием транспорта является обеспечение комфортных и доступных перемещений населения – мобильности. В каждом регионе страны с учетом особенностей исторически сложившейся практики ведения хозяйственной деятельности эта задача имеет свои особенности, проявляющиеся в т.ч. в процессе управления развитием транспорта [1].

Понимая под периферийным регионом географически удаленный от центров экономической активности национальной системы субъект РФ [2], можно отметить, что к таковым относятся все административно-территориальные образования Дальнего Востока. Для части из них периферийность дополняется приграничным положением. Эти два фактора, в совокупности с малой численностью населения и сложившейся очаговой системой расселения во многом определяют специфику управления развитием транспортного комплекса.

В части обслуживания пассажирских перевозок специфика выражается в низкой плотности пассажиропотока, повышенных затратах на обслуживание объектов инфраструктуры (сложные природно-климатические условия, значительная протяженность сетей), отсутствие разветвленной наземной сети и необходимость использования более дорогих видов транспорта (воздушные перевозки), необходимость развития транспортной инфраструктуры и организация перевозок в международном сообщении и т.д.

При этом транспортная мобильность населения будет во многом определяться доступностью транспортных услуг. Поэтому для формирования актуальных направлений развития транспорта на региональном уровне необходимо проводить оценку изменения доступности транспортных услуг для населения с учетом особенностей периферийного положения. Результаты оценки являются с одной стороны – итогом деятельности по управлению развитием транспорта, с другой стороны – помогают формировать направления дальнейшего развития транспортного комплекса.

### **1 Методика оценки изменения транспортной мобильности населения**

Отмечаемое снижение транспортной мобильности населения Дальнего Востока может быть следствием изменения физической доступности транспорта, изменения мотивов передвижения,

динамики транспортных тарифов и доходов населения и пр. Важно оценить влияние каждой из перечисленных составляющих на результат.

Для анализа изменения доступности транспорта во времени была разработана методика, включающая оценку двух компонентов: физической и экономической доступности транспортных сетей для населения. Результаты ее тестирования для субъектов РФ на Дальнем Востоке были подробно рассмотрены ранее [3]. Отметим лишь, что полученные показатели свидетельствуют о снижении физической доступности транспорта для населения большинства субъектов Дальнего Востока за период 1990-2017 гг. Рассматривался воздушный транспорт, прибрежные морские перевозки, железнодорожный транспорт, междугородние автобусные перевозки. При этом экономическая доступность, оцениваемая через расчет покупательной способности реальных денежных доходов населения с учетом транспортных тарифов различных видов транспорта, за аналогичный период возросла.

Продолжая работу, предлагается дополнить методику качественными оценками уровня комфортности и проблем использования транспортной системы пассажирами.

## 2 Удовлетворенность качеством транспортных услуг населения

Для отработки методики в 2018 г. было проведено социологическое исследование с использованием метода сбора эмпирической информации – анкетного опроса, который позволил получить данные относительно мнений и оценок поведения населения при получении транспортных услуг. Массовый опрос 600 респондентов был проведен очно. Выборка репрезентативна по гендерной, территориальной, возрастной принадлежности. Ошибка выборки – 5%.

Репрезентативность выборки была обеспечена[4]:

- расчетом долевой представленности респондентов по признакам пола, возраста (от 18 лет и старше), территориальной принадлежности (городское, сельское население) с использованием статистических данных о численности рассматриваемых социальных групп в регионе;
- проведением ремонта выборки по завершении формирования базы данных опроса.

Опрос проводился в точках локализации предоставления транспортных услуг крупнейшего транспортного узла Дальнего Востока, сосредоточившего все виды транспорта – г. Хабаровск: аэропорт (внутренний и международный терминалы), железнодорожный вокзал, автовокзал. Выбор мест обусловлен задачей максимального участия в опросе пользователей транспортных услуг всех имеющихся видов транспорта в системе междугороднего сообщения.

Для проведения опроса была разработана авторская анкета, включающая открытые, полузакрытые, закрытые, альтернативные шкальные вопросы, вопросы-меню, что позволило соблюсти принципы экономичности и надежности при опросе. Вопросы сформулированы простым языком, понятным представителям всех социальных слоев и всех возрастов, что обеспечило одинаковое понимание вопросов и формулировку ответов соразмерно опыту и мнению респондентов. Полученные первичные данные позволили сформировать базу данных и были обработаны с использованием программного пакета «Statistical Package for the Social Sciences».

Разработанная анкета состояла из различных тематических блоков, позволяющих анализировать мнение населения по отдельным направлениям работы транспортного комплекса. В контексте данного материала рассмотрим оценки качества транспортных услуг и основных проблем при использовании транспорта. Именно эти параметры являются важными для определения направлений развития транспорта с точки зрения управленческих решений.

Так, отвечая на вопрос о качестве транспортных услуг, более 80% опрошенных в целом положительно оценивают железнодорожные и авиационные перевозки (82,9% – для железнодорожного транспорта и 87,4% для воздушного). При этом почти половина респондентов отметили отсутствие проблем при использовании железнодорожного транспорта. Другие к числу проблем отнесли не комфортные условия в пути, высокую цену билета и неудобное расписание (табл. 1,2).

Таблица 1. Результаты ответа на вопрос «Как Вы оцениваете качество предоставления транспортных услуг в целом?» (% от 100% ответивших на вопрос)

Варианты ответа	Вид транспорта			
	железнодорожный	воздушный	автобус	речной
очень хорошо	22,9	46,7	10,2	8,6
скорее хорошо	60,0	40,7	47,4	25,8
скорее плохо	12,2	3,3	30,2	7,1

Варианты ответа	Вид транспорта			
	железнодорожный	воздушный	автобус	речной
очень плохо	3,1	1,4	6,8	4,5
затрудняюсь ответить	1,8	7,9	5,3	54,0

Примечание: рассчитано автором на основе данных проведенного социологического опроса

Для воздушного транспорта ожидаемо основной выделяемой проблемой для пассажиров стала высокая цена авиабилета – почти половина опрошенных отметили этот факт (47,9%).

Таблица 2. Результаты ответа на вопрос «Каковы основные проблемы при пользовании данным видом транспорта?» (возможен множественный выбор, % от 100% ответивших на вопрос)

Варианты ответа	Вид транспорта			
	железнодорожный	воздушный	автобус	речной
нет проблем	49,2	40,7	26,4	25,0
не комфортные условия	15,3	3,0	31,0	9,0
неудобный маршрут	6,0	2,3	5,4	1,9
неудобное расписание	11,1	4,6	7,4	11,6
нарушения расписания	2,4	4,3	7,1	4,5
высокая цена	12,3	47,9	9,5	1,3
плохое качество инфраструктуры (дороги, аэропорта и пр.)	1,6	0,2	35,1	5,2
плохой сервис	10,3	0,7	7,6	3,9
другое	0,4	0,5	0,2	7,1
затрудняюсь ответить	4,6	7,3	4,1	37,7

Примечание: рассчитано автором на основе данных проведенного социологического опроса

Ситуация с качеством междугородних и международных автобусных перевозок хуже. Лишь 57,6% респондентов дали положительную оценку работе автомобильного транспорта, отметив в числе проблем не комфортные условия в пути и плохое качество инфраструктуры. Полученные ответы соответствуют фактической ситуации. На Дальнем Востоке износ парка автомобильного транспорта на сегодня достаточно высок, а около 46% протяженности дорог общего пользования не соответствует нормативным требованиям [5]. В результате чего ДФО занимал по итогам 2017 г. первое место по числу дорожно-транспортных происшествий среди федеральных округов России.

Ответы относительного качества перевозок речного транспорта показывают неопределенность мнения большей части опрошенных, что объясняется низкой частотой его использования. Этот вид транспорта применяется в основном жителями региона, имеющими дачные участки на левом берегу реки Амур и проживающими в населенных пунктах вдоль речной сети.

Проведенный опрос позволил выявить комплексные факторы использования транспорта населением региона (в частности, были получены результаты связи уровня дохода и частоты использования различных видов транспорта; выявлены факторы, влияющие на выбор конкретного вида транспорта и т.д.). В контексте вопроса управления развитием транспорта опрос пользователей транспорта позволил сформировать объективные оценки качества транспортных услуг регионального комплекса населением на современном этапе, а также выделить ключевые проблемные моменты.

Последние должны стать основной для принятия управленческих решений относительно развития транспортного комплекса региона на среднесрочную перспективу. Важно при этом учитывать, что ключевые направления развития (на основе выявленных проблем) будут сформированы с учетом мнения реальных конечных пользователей транспортных услуг. В дальнейшем, для мониторинга происходящих изменений, результативности принимаемых мер и корректировки управленческих решений, необходимо проводить периодические повторные оценки с применением представленной методики (интервал 3-5 лет).

## Литература

1. Стратегия регионального развития: Республика Бурятия. – М.: Экономика, 2005. – 624 с.
2. Толстогузов О.В. Типология периферийных регионов и особенности граничной периферии северо-запада России // Региональная экономика: теория и практика. 2010. № 47(182). С. 6-13.

3. *Bardal A.B.* Change in Accessibility of Transport Services for the Population of the Far East of Russia // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. Vol. 463. Part 3. 2018. 042079 DOI: <https://doi.org/10.1088/1757-899X/463/4/042079>
4. *Бардаль А.Б., Грицко М.А., Халикова С.С., Хван И.С.* Измерение доступности транспортных услуг на Дальнем Востоке // Власть и управление на востоке России. 2018. № 3(84). С. 8-16.
5. Региональная экономическая конъюнктура: Дальневосточный федеральный округ – 2017. – Хабаровск: Институт экономических исследований ДВО РАН, 2018. – 104 с.