Научная статья
УДК 338.47 : 656.223.1
DOI 10.18101/2304-4446-2024-3-12-20

РАЗРАБОТКА МЕТОДОЛОГИИ ОЦЕНКИ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ТЕРРИТОРИЯХ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ

© Буровцев Владимир Викторович
доктор экономических наук, доцент
burovtsevvv@mail.ru

© Чудаев Андрей Викторович
доктор экономических наук, доцент
andrej_2004@mail.ru

© Кобылицкий Андрей Николаевич
кандидат экономических наук, доцент
akobylitsky@mail.ru

Дальневосточный государственный университет путей сообщения
Россия, 680021, г. Хабаровск, ул. Серышева, 47

Аннотация. В работе рассматриваются подходы к разработке методологии оценки транспортной обеспеченности и доступности пассажирских перевозок на региональном транспортном рынке территорий опережающего развития. Такие вызовы современной экономики, как конкуренция и сотрудничество со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, развитие Восточного полигона, цифровизация транспортной отрасли и формирование инфраструктуры территорий опережающего развития на Дальнем Востоке, вызывают необходимость развития современных пассажирских транспортных систем на территории Дальневосточного федерального округа. Особое значение эффективность транспортного обслуживания имеет на территориях опережающего развития Дальнего Востока России, где наблюдается дефицит трудовых ресурсов. Таким образом, качественное и эффективное транспортное обслуживание населения является необходимым условием развития экономики на территориях опережающего развития. В связи с этим предлагаемая методология может послужить основой для проведения государственной политики и управления проектами в области пассажирских перевозок на территории субъектов Российской Федерации, в том числе и на территориях опережающего развития.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, пригородные пассажирские компании, субсидии, Восточный полигон, транспортная доступность, транспортная обеспеченность, эффективность транспортного обслуживания, транспортный рынок, субъект Российской Федерации, территории опережающего развития.

Для цитирования
Буровцев В. В., Чудаев А. В., Кобылицкий А. Н. Разработка методологии оценки транспортной доступности пассажирских перевозок на территориях опережающего развития // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. 2024. № 3. С. 12–20.

Введение

Начиная с 2014 г. политическим руководством Российской Федерации придается особое значение всестороннему ускоренному развитию экономики и социальной сферы Дальнего Востока, что обусловлено возрастающей ролью Азиатско-Тихоокеанского региона в мировой экономике и политике, а также сдвигом вектора внешней торговли России в направлении стран, которые входят в состав Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС)[1]. Увеличивается роль таких интеграционных объединений, как:

– Всеобъемлющее и прогрессивное соглашение о Транстихоокеанском партнерстве (CPTPP) между 11 странами Тихоокеанского региона [1–3];

– Всестороннее региональное экономическое партнерство (ВРЭП), состоящее из 10 государств-членов Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) [4–6];

– Индо-Тихоокеанская экономическая структура (ИТЭС), включающая 14 государств, в том числе 7 членов АСЕАН [7].

Трансрегиональное и трансграничное экономическое партнерство расширяет возможности для развития взаимной торговли, научно-технического сотрудничества и других форм взаимодействия [8]. Российская Федерация является крупнейшим поставщиком стратегического сырья и продуктов его переработки для целого ряда стран данных интеграционных объединений. Выгодное географическое расположение Дальнего Востока России обусловлено тем, что по его территории проходят международные транспортные коридоры (МТК), в том числе железнодорожные (Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали) и автомобильные дороги М-58 «Амур» и М-60 «Уссури», а также развивающиеся МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»[2].

Основными формами и направлениями реализации стратегии развития Дальневосточного федерального округа в области транспорта и экономики стали реконструкция железных дорог Восточного полигона и создание необходимой инфраструктуры для функционирования территорий опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР).

Вопросы обеспечения территорий опережающего социально-экономического развития путями сообщения и транспортной инфраструктурой приобретает особое значение в современных условиях разворота экспортного грузопотока в восточном направлении и процессов цифровизации транспортной отрасли. Резиденты ТОСЭР испытывают дефицит трудовых ресурсов, который может быть отчасти нивелирован с помощью надлежащего обеспечения транспортной подвижности населения в регионах Дальневосточного федерального округа (табл. 1).

Разработка методологии оценки транспортной доступности пассажирских перевозок в ТОСЭР может стать научной основой для составления комплексных планов транспортного обслуживания населения в условиях роста его подвижности и формирования транспортного каркаса территорий опережающего развития,

[1] Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. URL: https://minvr.gov.ru/activity/infrastrukturnoe-razvitie-regionov (дата обращения: 19.03.2024). Текст: электронный.

[2] Там же.

основанного на взаимодействии различных видов транспорта и транспортных организаций при участии субъектов РФ [9; 10].

Таблица 1

Территории опережающего развития (ТОР) на Дальнем Востоке и Арктике[1]

№ п/п	ТОР в ведении Минвостокразвития	Резиденты, ед.	Инвестиции, млрд р.	Рабочие места, чел.
1.	Амуро-Хинганская	7	39,61	2 592
2.	Амурская	49	1 936	9 433
3.	Большой Камень	32	546,74	25 493
4.	Бурятия	17	13,86	1 234
5.	Горный воздух	32	37,67	2 606
6.	Забайкалье	60	470	25 883
7.	Камчатка	149	151,55	13 555
8.	Краснокаменск	6	14,59	1 292
9.	Курилы	8	14,42	2 417
10.	Михайловский	21	92,43	5 764
11.	Находка	5	861,56	6 060
12.	Приморье	117	201,48	17 166
13.	Столица Арктики	8	268,1	4 694
14.	Хабаровск	105	338,09	13 536
15.	Чукотка	62	697,03	9 781
16.	Южная (Сахалинская область)	23	125,44	2 630
17.	Южная Якутия	18	117,8	9 320
18.	Якутия	53	85,68	2 459
Итого		772	6012,05	155915

Методология и задачи исследования

Указанная методология опирается на труды российских и зарубежных ученых в области пассажирских перевозок, транспортной, международной и региональной экономики и в общем виде включает в себя использование инструментариев:

– планирования пассажиропотоков, производственных, финансовых и экономических показателей транспортных организаций;

– прогнозирования пространственного развития субъектов Российской Федерации;

– системного анализа, то есть совокупность методологических средств для принятия решений по слабоструктурированным и слабоформализуемым проблемам социального-экономического характера.

В целом теоретическая база исследований, выполненных ранее авторами, позволяет разработать оригинальную методологию оценки транспортной доступности пассажирских перевозок на региональном транспортном рынке [11–14].

В рамках разработки данной методологии решаются следующие задачи:

– актуализация методологических положений теории в области управления процессами и экономики пассажирских перевозок, в том числе железнодорож-

[1] АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. URL: https://erdc.ru (дата обращения: 19.03.2024). Текст: электронный.

ными пригородными, на локализованном региональном рынке транспортных услуг;

– формирование системы показателей по обеспечению транспортной подвижности и обеспеченности населения путями сообщения, транспортными услугами с необходимым уровнем качества и комфортности;

– разработка рекомендаций по управлению взаимодействием различных видов транспорта;

– разработка методологии планирования индикативных показателей пассажирских перевозок на основе балансовых методов прогнозирования;

– совершенствование механизма управления пассажирскими перевозками в регионах Дальнего Востока на территориях опережающего социально-экономического развития.

Результаты исследования

Транспортная отрасль Российской Федерации, в том числе пассажирские перевозки, находится в состоянии масштабных преобразований, связанных с процессами цифровизации, внедрением новых технологий перевозочного процесса и обслуживания пассажиров; развитием и усилением конкуренции на международном, российском и региональном рынке транспортных услуг.

В связи с этим актуальны вопросы взаимодействия различных видов транспорта на региональных рынках транспортных услуг, в том числе и на территориях опережающего социально-экономического развития. Разработка методологии оценки эффективности транспортной доступности пассажирских перевозок необходима для составления планов транспортного обслуживания населения, транспортных стратегий регионов, тарифной политики и финансирования проектов в области транспортной инфраструктуры.

Методология оценки регионального рынка транспортных услуг исходя из комплекса взаимоувязанных показателей (табл. 2). Совокупная оценка уровня транспортной обеспеченности субъектов РФ подразумевает расчет следующих измерителей: плотность (густота) дорог, коэффициент транспортной подвижности населения, уровень мобильности населения на единицу площади территории и ряд других комплексных показателей [15].

Таблица 2

Коэффициенты транспортной обеспеченности и доступности пассажирских перевозок

Показатели	Вид транспорта	Дальневосточный федеральный округ		Российская Федерация	
		2021	2022	2021	2022
Плотность дорог (км/тыс. км^2)	Железнодорожный	1,806	1,806	5,079	5,078
	Автомобильный	12,351	12,409	64,672	65,110
Интенсивность перевозок пассажиров, (пасс.-км/км дороги)	Железнодорожный	н/д	н/д	1,189	1,412
	Автомобильный	64,015	68,386	91,309	97,831
Коэффициент транспортной обеспеченности	Железнодорожный	0,002	0,002	0,062	0,067
	Автомобильный	0,055	0,057	0,469	0,494

по объему перевозок пассажиров и площади территории (тыс. пасс./ км^2)					
Коэффициент транспортной обеспеченности (пасс./чел.)	Железнодорожный	1,626	1,787	7,277	7,801
	Автомобильный	47,411	50,131	55,177	57,754
Коэффициент транспортной обеспеченности (тыс. пасс.-км/ км^2)	Железнодорожный	н/д	н/д	0,006	0,007
	Автомобильный	0,791	0,849	5,905	6,370
Коэффициент транспортной обеспеченности (пасс. -км/чел.)	Железнодорожный	н/д	н/д	0,711	0,838
	Автомобильный	0,679	0,746	0,695	0,745

Источник: рассчитано авторами по данным Росстата[1]

Современный транспортный рынок представлен предприятиями разных форм собственности и ведомственной принадлежности, поэтому целесообразно устанавливать им не директивные, а индикативные показатели их деятельности. Это можно сделать с помощью методологии межотраслевого балансового метода.

Классическая модель межотраслевого баланса представляет собой отрасли экономики как производящие и потребляющие. Для установления, планирования и прогнозирования индикативных показателей можно представить структуру модели, которая включает в себя следующие отраслевые предприятия: перевозчики, в том числе компании ОАО «РЖД», например пригородные пассажирские компании; а также компании, осуществляющие прочие виды деятельности, непосредственно не связанные с перевозками [16].

Обсуждение результатов

В зону ответственности субъектов РФ и муниципалитетов относят региональные, пригородные и городские перевозки, образующие пассажирский транспортный рынок, который сегментируется соответственно по видам транспорта и видам перевозок. Пригородные пассажирские перевозки играют значительную роль в экономике и формировании единой транспортной системы Российской Федерации. Высокая социально-экономическая значимость пригородных пассажирских перевозок обусловлена, с одной стороны, необходимостью реализации права человека на свободное передвижение, закрепленного в Конституции Российской Федерации, а с другой — исходя из факта формирования единого экономического пространства, что впоследствии способствует развитию регионов страны и государства в целом.

Особую роль в региональных перевозках играет пригородное сообщение, в частности железнодорожное. Масштабность пригородных железнодорожных

[1] Федеральная служба государственной статистики. URL: https://rosstat.gov.ru (дата обращения: 19.03.2024). Текст: электронный.

пассажирских перевозок подтверждается их удельным весом в структуре перевозок пассажиров железнодорожным транспортом.

Задача проведенного исследования заключалась в возможности применения методологии оценки показателей транспортной обеспеченности и доступности для развития конкуренции и качества пассажирских перевозок на международном, российском и региональном рынке транспортных услуг.

Таким образом, становятся актуальными вопросы взаимодействия различных видов транспорта на региональных рынках транспортных услуг, в том числе и на территориях опережающего социально-экономического развития. Разработка системы показателей обеспечения потребностей населения транспортными услугами в сфере пассажирских перевозок и оценка транспортной обеспеченности региона послужит научной основой для осуществления мероприятий по поводу управления проектами развития транспортной системы городов и регионов.

Новизна данной методологии состоит в том, что она позволит:

– сформулировать системные проблемы пассажирского комплекса Восточного макрорегиона;

– актуализировать и усовершенствовать модели планирования пассажиропотоков;

– определить направления развития рынка пассажирских перевозок и экономически обосновать модель транспортного рынка в Восточном макрорегионе на территориях опережающего развития.

Выводы

Правительство РФ начало работу над новым национальным проектом «Транспорт». В рамках данного национального проекта предполагается внедрение интеллектуальных транспортных систем городов и агломераций, создание системы индикативных показателей транспортного рынка и разработка региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения. Потенциальные возможности использования результатов данной методологии при решении прикладных задач основываются на стратегических целях и задачах, установленных в нормативных и правовых актах[1]. Так, например, в настоящее время субъектам РФ необходимо составить региональные комплексные планы транспортного обслуживания населения[2].

---

[1] О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение правительства РФ от 27.11.2021 г. № 3363-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года: распоряжение правительства РФ от 3 ноября 2023 г. № 3097-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом Российской Федерации: федер. закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом Российской Федерации: федер. закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

В результате разработки данной методологии предполагается построение четырех моделей:

– формирование системы показателей оценки транспортной доступности в сфере пассажирских перевозок ТОСЭР и оценка транспортной обеспеченности региона;

– разработка рекомендаций по управлению взаимодействием различных видов транспорта;

– планирование индикативных показателей пассажирских перевозок на основе балансовых методов прогнозирования;

– управление пассажирскими перевозками в регионах Дальнего Востока на территориях опережающего развития.

Применение предложенной методологии оценки эффективности транспортной доступности пассажирских перевозок на региональном транспортном рынке ТОСЭР позволит повысить стабильность, экономическую устойчивость и конкурентоспособность компаний транспортной отрасли, а также послужит научно-методической основой для стратегического планирования социально-экономического развития регионов Российской Федерации.

Методология оценки эффективности транспортной обеспеченности и доступности пассажирских перевозок предполагает использование для комплексной оценки элементов транспортного рынка сбалансированной системы показателей. Это позволит оценивать не только в моменте данную систему обеспеченности и доступности пассажирских перевозок, но и во времени. Кроме того, можно накладывать на систему показателей предлагаемой методологии стратегию транспортной компании или стратегию региона, которые могут не совпадать между собой. Следовательно, методология оценки эффективности транспортной обеспеченности и доступности пассажирских перевозок послужит достижению заданной цели (или группы целей), например: снижение себестоимости перевозок, загрузка транспортных единиц, социальные аспекты и выполнение заданных объемов перевозок.

Литература

1. Mueller L. M. ASEAN Centrality Under Threat: The Case of RCEP and Connectivity. *Journal of Contemporary East Asia Studies*. 2019; 8(2): 177–198.

2. Ерохин В. Л. Всеобъемлющее региональное экономическое партнерство: обзор основных показателей торгового альянса // Маркетинг и логистика. 2020. № 6(32). С. 23–34. Текст: непосредственный.

3. Park C. Y., Petri P. A., & Plummer M. G. The Economics of Conflict and Cooperation in the Asia-Pacific: RCEP, CPTPP and the US-China Trade War, East Asian Economic Review. 2021; 25(3): 233–272.

4. Пак С. Всеобъемлющее региональное экономическое партнерство (ВРЭП) без Индии: статус мегаЗСТ утрачен? // Вестник международных организаций. 2021. Т. 16, № 2. С. 157–182. Текст: непосредственный.

5. Ван Я., Виноградов А. О. Институциональная конкуренция в АТР и позиция Китая в отношении ВРЭП и ТТП // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2022. Т. 27, № 27. С. 124–144. Текст: непосредственный.

6. Рутковская В. С. Цифровая трансформация мировой экономики: регулирование электронной коммерции в рамках Всеобъемлющего и прогрессивного соглашения о

транстихоокеанском партнерстве // Вопросы инновационной экономики. 2022. Т. 12. № 4. С. 2021–2034. Текст: непосредственный.

7. Хейфец Б. А. Индо-Тихоокеанская экономическая структура — новая форма трансрегионального партнерства // Российский внешнеэкономический вестник. 2023. № 2. С. 94–101. Текст: непосредственный.

8. Томилов М. В. Интеграционный потенциал мегарегиональных торговых соглашений Азиатско-Тихоокеанского региона // Мир экономики и управления. 2020. Т. 20, № 2. С. 84–103. Текст: непосредственный.

9. Терешина Н. П. Жаков В. В., Чуверина О. Г. Перспективы развития инновационных транспортных технологий в пассажирском железнодорожном комплексе современных агломераций // Транспортное дело России. 2023. № 5. С. 30–33. Текст: непосредственный.

10. Направления совершенствования методов государственного регулирования рынка пригородных пассажирских перевозок / Ю. И. Соколов, Д. Г. Колядин, В. В. Щукин, Я. В. Подоплелова // Транспортное дело России. 2023. № 1. С. 283–285. Текст: непосредственный.

11. Podoba V. A., Kobylitsky A. N., Chudaev A.V. Ensuring the Needs of the Economy of the Far East in Railway Passenger Transportation. *Oct 2018 in Proceedings of the International Conference on Trends of Technologies and Innovations in Economic and Social Studies: Advances in Economics, Business and Management Research. Atlantis Press*. 2018: 785–787.

12. Kobylitsky A. N., Chudaev A. V. The Prediction of Suburban Passenger Traffic with Econometric Models. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering : International Science and Technology Conference "FarEastCon 2019"*. 2019; 753(5): 052–073.

13. Результаты работы пригородного пассажирского комплекса России: экономический, технологический и региональный аспекты / В. А. Подсорин, В. В. Буровцев, А. Н. Кобылицкий, А. А. Куранова // Транспортное дело России. 2023. № 6. С. 84–87. Текст: непосредственный.

14. Оценка распределения субсидий в пригородном пассажирском комплексе России на основе технико-экономического обоснования результатов его деятельности / В. А. Подсорин, В. В. Буровцев, А. Н. Кобылицкий, А. А. Куранова // Транспортное дело России. 2023. № 6. С. 202–205. Текст: непосредственный.

15. Чеботаев А. А. Геотранпортные ресурсы России: учебное пособие. Москва: Экономика, 2007. 454 с. Текст: непосредственный.

16. Подоба В. А., Тищенко Н. С. Моделирование функционирования транспортной отрасли региона на основе методологии межотраслевого балансового метода // Экономика, инновации и научные исследования в транспортном комплексе региона: проблемы и перспективы развития: материалы всероссийской научно-практической конференции с международным участием (Хабаровск, 27–28 октября 2017 г.) / под редакцией А. Н. Кобылицкого. Хабаровск: Изд-во Дальневост. гос. ун-та путей сообщения, 2017. С. 238–241. Текст: непосредственный.

Статья поступила в редакцию 05.07.2024; одобрена после рецензирования 26.08.2024; принята к публикации 27.08.2024.

DEVELOPMENT OF A METHODOLOGY FOR ASSESSING TRANSPORT ACCESSIBILITY OF PASSENGER TRANSPORTATION IN ADVANCED DEVELOPMENT TERRITORIES

Vladimir V. Burovtsev
Dr. Sci. (Econ.), A/Prof.
burovtsevvv@mail.ru

Andrei V. Chudaev
Dr. Sci. (Econ.), A/Prof.
andrej_2004@mail.ru

Andrei N. Kobylitskiy
Cand. Sci. (Econ.), A/Prof.
akobylitsky@mail.ru

Far Eastern State Transport University
47 Serysheva St., 688021 Khabarovsk, Russia

Abstract. The article discusses approaches to developing a methodology for assessing transport provision and accessibility of passenger transportation in the regional transport market of advanced development territories. Current economic challenges, such as competition and cooperation with Asia-Pacific countries, the development of the Eastern Polygon, digitalization of the transport industry, and the creation of infrastructure in the advanced development territories in the Far East, highlight the need for modern passenger transport systems in the Far Eastern Federal District. The efficiency of transport services is particularly important in the advanced development territories of the Russian Far East, where there is a shortage of labor resources. Thus, high-quality and efficient transportation services for the population are essential for the economic development of these advanced development territories. The proposed methodology can serve as a foundation for formulating state policies and managing projects in the field of passenger transportation in the regions of the Russian Federation, including advanced development territories.
Keywords: passenger transportation, suburban passenger companies, subsidies, Eastern Polygon, transport accessibility, transport provision, transport service efficiency, transport market, Russian Federation regions, advanced development territories.

For citation
Burovtsev V. V., Chudaev A. V., Kobylitskiy A. N. Development of a Methodology for Assessing Transport Accessibility of Passenger Transportation in Advanced Development Territories. *Bulletin of Buryat State University. Economy and Management*. 2024; 3: 12–20 (In Russ.)

The article was submitted 05.07.2024; approved after review 26.08.2024; accepted for publication 27.08.2024.