

УДК 338.49 : 656.7(571.6)

АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Трифонова Н.С., Червотенко Е.Э.

*Дальневосточный государственный университет
путей сообщения, г. Хабаровск,
e-mail: natalia.t97@mail.ru*

К Дальневосточному федеральному округу относятся одиннадцать регионов, в том числе: четыре края, четыре области, в том числе автономная; две республики, автономный округ, что составляет порядка 41% от всей территории Российской Федерации. Центром Дальнего Востока России с 2018 года является город Владивосток.

Целью исследования является анализ объектов инфраструктуры воздушного транспорта Дальнего Востока.

Текущее состояние авиатранспортной инфраструктуры Дальневосточного федерального округа, было проведено на основе статистического анализа по показателям развития для каждого из регионов Дальнего Востока.

Большая часть территории округа, за исключением Еврейской автономной области, Хабаровского и Приморского краёв и южных городов Амурской области, приравнена к районам Крайнего Севера. В связи с этим Дальневосточный федеральный округ характеризуется труднодоступными районами и низкой плотностью населения. Округ является самым депопулирующим регионом страны, численность населения в Дальневосточном Федеральном округе за 2018 год уменьшилось почти на 17 тысяч человек [2]. Так в начале 2018 года она составляла 8,206 млн. человек, а на начало 2019 – 8,189 млн. человек [2]. Во многих регионах Дальневосточного Федерального округа за годы экономических реформ конца 90-х – начала 2000-х годов произошло сокращение сети местных авиалиний. Многие аэродромы были закрыты из-за непригодности взлетно-посадочных полос и отсутствия инвестиций, в результате чего инфраструктура гражданской авиации сильно отстала в развитии от ведущих мировых лидеров, а малая авиация пришла в упадок, от которого до сих пор не может

оправиться. Среди них такие важные пункты, как аэропорты и аэродромы в поселке Ольга и селе Милоградово, селах Рошино, Единка, Усть-Соболевка, Амгу – районах крайнего севера и приравненных к ним. Закрыт единственный пассажирский аэропорт Еврейской автономной области.

Средний показатель индекса развития транспортной инфраструктуры по Дальневосточному федеральному округу на 2018 год составляет 2,96 из десяти возможных [2]. По стране же он составляет 3,24. Максимальный индекс 3,41 в Хабаровском крае, минимальный – 1,87 в Якутии [2]. За прошедший год индекс развития инфраструктуры воздушного транспорта вырос у Сахалинской области и Камчатского края. В остальных девяти регионах индекс снизился, что повлияло на снижение индекса по Дальневосточному федеральному округу и стране в целом. Это говорит о недостаточных темпах выполнения транспортной стратегии при растущем спросе на воздушные перевозки пассажиров и грузов, которые были отмечены в ходе анализа.

В настоящее время правительством Российской Федерации разрабатываются стратегии и программы развития транспортной инфраструктуры Дальневосточного федерального округа, в том числе для воздушного транспорта [1].

Программа «Социально-экономическое развитие Дальневосточного федерального округа» предполагает значительные бюджетные ассигнования для создания и модернизации авиатранспортной инфраструктуры на период до 2025 года. При этом на развитие Хабаровского края в 2018 году направлено 18,8 млрд. руб., Якутии – 12,4 млрд. руб. услуг [3]. И если для этих регионов ресурсы распределены рационально, то для Магадана (индекс 2,67) и Еврейской автономной области (индекс 2,87) было выделено всего по 0,9 и 0,5 млрд. руб. соответственно, что, очевидно, недостаточно для модернизации, а позволяет лишь поддерживать удовлетворительное состояние существующей авиатранспортной инфраструктуры.

Бюджетные ассигнования и программы развития Дальневосточного Федерального округа практически не повлияли на показатели внутри российских и международных индексов развития авиатранспортной инфраструктуры. Анализ выявил нерациональное распределение ресурсов, так как на регионы с

наименьшими показателями развития инфраструктуры воздушного транспорта выделяется сравнительно небольшие суммы.

В связи с пристальным вниманием к Дальневосточному федеральному округу со стороны государства и населения, есть возможности для повышения коэффициента развития инфраструктуры воздушного транспорта. Из-за больших затрат на реконструкцию, и, тем более, на модернизацию инфраструктуры воздушного транспорта, часто выходящей за пределы возможности бюджетных ассигнований со стороны государства, некоторые проекты замораживаются на неопределенный срок. Это возможно решить, включив в программу развития объектов инфраструктуры государственно-частное партнёрство. В малой авиации оно позволит привлечь заинтересованных инвесторов для реконструкции и модернизации существующих аэродромов. В гражданской авиации – привлечь иностранных инвесторов, способных содействовать развитию авиатранспортной инфраструктуры на мировом уровне. К тому же привлечение сторонних средств позволит существенно улучшить и качество предоставляемых услуг.

Список использованных источников

1. Доклад о реализации транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года // Министерство транспорта Российской Федерации, 2018. С. 12-15.
2. Инвестиции в инфраструктуру. Аналитический обзор // InfraONE Research – Исследовательская группа инвестиционной компании InfraONE, 2019. С. 24-45.
3. Государственная программа «Социально-экономическое развитие Дальневосточного федерального округа» (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.03.2018 г. № 362).