

УДК 34

Нормативное закрепление показателей транспортной доступности: возможности и ограничения применения региональной гражданской авиации

Смирнов Олег Аркадьевич

Кандидат физико-математических наук,

доцент,

кафедра Прикладной математики и программирования,

Российский государственный университет им. А.Н. Косыгина,

115035, Российская Федерация, Москва, ул. Садовническая, 52/45;

e-mail: smirnovoleg1952@mail.ru

Аннотация

Целью работы является рассмотрение вопросов нормативного закрепления системы показателей транспортной доступности как ключевого фактора социального развития сельского населения. В работе показано, что несмотря на то, что обеспечение доступности удаленных сельских территорий является проблемой, которую требуется решить с помощью методов государственного регулирования, в настоящее время не определены критерии транспортной доступности сельского населения. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года не определяет такие показатели, количественными критериями является определение общего количества аэропортов к 2020 и 2030 году. Ситуация в области обеспечения транспортной доступности удаленных территорий направлениями региональной авиации за последние 20 лет существенно ухудшилась. В 1992 году осуществляли деятельность 1302 аэропорта, а в 2015 году в реестр аэропортов входило только 219 объектов. Столь значительные изменения произошли только за счет региональных и местных аэропортов, а это соответственно означает ухудшение транспортной доступности удаленных сельских территорий. Однако ситуация осложняется еще и за счет того, что авиакомпании получают прибыль в основном на магистральных и некоторых региональных направлениях, а число существующих субсидированных перевозок весьма ограничено. Перелеты осуществляются вне зависимости от необходимости обеспечения транспортной доступности территорий.

Для цитирования в научных исследованиях

Смирнов О.А. Нормативное закрепление показателей транспортной доступности удаленных сельских поселений: возможности и ограничения применения региональной гражданской авиации // Вопросы российского и международного права. 2019. Том 9. № 7А. С. 126-131.

Ключевые слова

Сельская местность, развитие сельского населения, гражданская авиация, транспортная доступность, индикаторы транспортной доступности.

Введение

Право на транспортную доступность населения определяется как один из ключевых прав [Пономаренко, 2006]. Транспортная доступность является основной социальной характеристикой транспортной системы, поскольку включает в себя как экономическую, так и социальную составляющую. Повышение транспортной доступности улучшает качество жизни населения, трансформирует структуру использования социальной инфраструктуры общества [см. Ahern, Hine, 2012; Chi, 2012; Delbosc, 2011]. И, как следствие, в нормативных документах развитых стран вопросам повышения транспортной доступности уделяется значительное внимание, поскольку они определяют общие стандарты обеспечения транспортной доступности, а также ее количественные и качественные критерии [Shergold, Parkhurst, 2012; Смирнов, 2014].

В российской практике стандарта обеспечения транспортной доступности удаленных сельских территорий в настоящее время, не разработано, между тем, согласно ряду исследований, около 60% территории населенных пунктов страны доступно только при использовании воздушного транспорта. В большинстве случаев данная система является «наследием» СССР, хотя в настоящее время состояние аэропортовой сети и гражданской авиации в целом претерпело значительные изменения. Изучение международной практики в области транспортной доступности и доступности инфраструктуры гражданской авиации является значимым направлением социологических исследований.

Основное содержание

В целом, проблема транспортной доступности в ЕС не стоит так остро, как в России, однако, сравнивая подходы к регулированию транспортной доступности, следует ориентироваться в большей степени на институциональные модели, определяемые нормативными актами ЕС. Обеспечение транспортной доступности является одной из целей Транспортной стратегии России на период до 2030 года [Транспортная стратегия..., 2008], в то время как в других странах с аналогичными климатическими условиями (например, штат Аляска) в нормативных документах аналогичные цели не ставятся [Chi, 2012].

В нормативных документах ЕС определяется методология транспортной доступности, которая включает в себя следующие показатели:

- доступность до регионального центра. Данный показатель рассчитывается как минимальное время, за которое житель сельской территории может достигнуть регионального центра на машине или на общественном транспорте. Исследования показывают, что региональные центры доступны в Польше примерно через 40-60 минут, аналогичны показатели для северной части Италии, и для востока средиземноморских стран. Наибольшее количество времени требуется, чтобы достигнуть региональных центров в Финляндии, Чехии, а максимальное время – более 2 часов – в Литве, Латвии и Эстонии [Biosca, Spiekermann, Stepniak, 2013];
- количество рабочих мест, расположенных в районе мест проживания. Количественно этот индикатор определяется как количество рабочих мест, которые могут достигнуть жители

максимум за 60 минут на машине или общественном транспорте [Currie, 2010];

- региональная потенциальная доступность. Определяется как минимальное время достижения ключевых социальных объектов – больниц, спортивных объектов и пр.

В других источниках определяется транспортная доступность до определенных видов объектов:

- доступ к объектам здравоохранения. Определяется временем, которое необходимо затратить до достижения поликлиник и больниц. В среднем согласно стандартам ЕС объекты здравоохранения находятся во всех городах размером более 50 тысяч жителей, которые зачастую не являются региональными центрами. Поэтому доступность таких объектов существенно выше (время меньше), чем доступность региональных центров, за исключением стран Прибалтики, северо-восточных районов Польши и северных районов Финляндии, где развитие общественного транспорта недостаточно для обеспечения транспортной доступности [Shergold, Parkhurst, 2012; Smith, Hirsch, Davis, 2012];
- доступность к школьному образованию. Доступность уровня образования и количество времени, которое необходимо затратить для достижения объектов сферы образования. Данный показатель определяется количеством школ, которые доступны, в результате поездки, не более чем через 30 минут [Delbosc, Currie, 2011].

Развитие индикаторов транспортной доступности является значимой научной проблемой, разрабатывая которую, необходимо учитывать опыт организации транспортной отрасли стран ЕС и обеспечить возможный баланс системы показателей транспортной доступности, с помощью нормирования их минимальных значений с показателями доступности отдельных объектов социальной инфраструктуры – системы здравоохранения и образования.

В настоящее время темпы роста гражданской авиации в России в 2-3 раза превышают международные показатели, однако принципиально это не решает проблемы транспортной доступности для населения удаленных регионов. В большинстве исследований, рассматривающих вопросы развития гражданской авиации, указывается, что наиболее значимой тенденцией является изменение структуры маршрутной сети гражданской авиации: сокращение региональной авиации и увеличение количества пассажиров на магистральных маршрутах. Все это частично определяет изменение социальной структуры общества – сокращение сельского населения и увеличение городского. Однако основной причиной данного изменения является либерализация маршрутной сети авиакомпаний с 2007 года, когда авиакомпании смогли самостоятельно выбирать обслуживаемые направления.

Ситуация в области обеспечения сельских территорий направлениями региональной авиации за последние 20 лет существенно ухудшилась. По данным Росавиации, в 1992 году осуществляли деятельность 1302 аэропорта, а в 2015 году в реестр аэропортов входило только 219 объектов [там же]. Столь значительные изменения произошли только за счет региональных и местных аэропортов, а это соответственно означает ухудшение транспортной доступности удаленных сельских территорий. Однако ситуация осложняется еще и за счет того, что авиакомпании получают прибыль в основном на магистральных и некоторых региональных направлениях, а число существующих субсидированных перевозок весьма ограничено.

Заключение

В Стратегии развития транспорта России до 2030 года указывается, что существующая система региональных перевозок может привести к необратимым изменениям или даже полной потере всей региональной транспортной инфраструктуры. В части обеспечения доступности региональной авиации предполагается увеличение доступности авиаперевозок с 2010 до 2030 года с 1,75 до 5. Предполагается еще, что к 2020 году аэропортовая сеть будет включать не менее 357 аэропортов, а в 2030 году не менее 500, при этом данный рост должен происходить за счет транспортной инфраструктуры. Однако в Стратегии не указывается, что данные изменения должны еще и формировать необходимую транспортную доступность для местного населения. Поэтому наряду с развитием инфраструктуры необходимо создание системы показателей транспортной доступности как одной из ключевых характеристик социального развития сельского населения.

Библиография

1. Алейников Б.Н. Приобретательная давность как основание приобретения // *Законы России: опыт, анализ, практика*. 2007. № 5. С. 54 – 58.
2. Дворянкин О.А. Интеллектуальная собственность в России. какой путь - эволюционный и революционный нужен сейчас? // *Юрист*. 2006. № 12. С. 42– 46.
3. Елагина А.С. Бизнес-модель авиационных перевозок low-cost: возможности и ограничения применения в современных российских условиях. В сборнике: *Новое в науке и образовании Материалы конференции*. Сост. и отв. ред. Ю.Н. Кондракова. 2015. С. 28-33.
4. Елагина А.С. Ценообразование на авиационные билеты: противоречия делового оборота и правил конкуренции В сборнике: *Новое в науке и образовании сборник трудов ежегодной международной научно-практической конференции*. Международный еврейский институт экономики, финансов и права. 2016. С. 36-42.
5. Никитина Е.С., Дворянкин О.А. Экономическая культура личности, как фактор осознанного отношения к интеллектуальной собственности // *Культура: управление, экономика, право*. 2007. № 1. С. 29 – 32.
6. Пономаренко Е.В. Концепция естественного права в конституционно-правовой науке и естественные права и свободы человека // *Конституционное и муниципальное право*. 2006. № 4. С. 26 – 30. 1
7. Пономаренко Е.В. Павлов А.В. *Современные проблемы науки*. - Тюмень: Изд-во Тюм.ГУ, 2007. – 386 с.
8. Пономаренко Е.В. Теория права: актуальные проблемы методов исследования // *Вестник Тюменского государственного университета*. 2006. № 2. С. 123 – 129.
9. Пономаренко, Е.В. Естественные права и свободы человека: проблемы реализации. *Правовая политика и правовая жизнь*. Саратов. 2006. № 3. С.16– 26.
10. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р, в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года № 1032-р). URL: <http://docs.cntd.ru/document/902132678>
11. Ahern A., Hine J. Rural transport – Valuing the mobility of older people // *Research in transportation economics*. 2012. Vol. 34. №. 1. P. 27-34.
12. Biosca O., Spiekermann K., Stępniaк M. Transport accessibility at regional scale // *Europa XXI*. 2013. Vol. 24. P. 5-17.
13. Bocarejo S.J.P., Oviedo H.D.R. Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments // *Journal of Transport Geography*. 2012. Vol. 24. P. 142-154.
14. Chi G. The impacts of transport accessibility on population change across rural, suburban and urban areas: a case study of Wisconsin at sub-county levels // *Urban studies*. 2012. Vol. 49. № 12. P. 2711-2731.
15. Currie G. Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs // *Journal of Transport Geography*. 2010. Vol. 18. № 1. P. 31-41.
16. Delbosc A., Currie G. The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and wellbeing // *Journal of Transport Geography*. 2011. Vol. 19. № 6. P. 1130-1137.
17. Gutiérrez J., Condeço-Melhorado A., Martín J. C. Using accessibility indicators and GIS to assess spatial spillovers of transport infrastructure investment // *Journal of Transport Geography*. 2010. Vol. 18. № 1. P. 141-152.

Normative consolidation of indicators of transport accessibility: possibilities and limitations of the use of regional civil aviation

Oleg A. Smirnov

PhD in Physics and Mathematics, Associate Professor,
Department of Applied Mathematics and Computer Science,
Russian State University named after A.N. Kosygin,
115035, 52/45, Sadovnicheskaya st., Moscow, Russian Federation;
e-mail: smirnovoleg1952@mail.ru

Abstract

The aim of the work is to consider the issues of normative consolidation of the system of indicators of transport accessibility as a key factor in the social development of the rural population. The work shows that even though ensuring the accessibility of remote rural areas is a problem that needs to be solved using methods of state regulation, the criteria for transport accessibility of the rural population are not defined at present. The transport strategy of the Russian Federation until 2030 does not determine such indicators; quantitative criteria are the determination of the total number of airports by 2020 and 2030. The situation in the field of ensuring transport accessibility of remote territories with regional aviation directions has significantly worsened over the past 20 years. In 1992, 1302 airports operated, and in 2015, only 219 objects were included in the airport registry. Such significant changes have occurred only at the expense of regional and local airports, and this accordingly means a deterioration in the transport accessibility of remote rural areas. However, the situation is further complicated by the fact that airlines make profits mainly on main and some regional routes, and the number of existing subsidized transportation is very limited. Flights are carried out regardless of the need to ensure transport accessibility of the territories.

For citation

Smirnov O.A. (2019) Normativnoye zakrepleniye pokazateley transportnoy dostupnosti: vozmozhnosti i ogranicheniya primeneniya regional'noy grazhdanskoy aviatsii [Normative consolidation of indicators of transport accessibility: possibilities and limitations of the use of regional civil aviation]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 9 (7A), pp. 126-131.

Keywords

Rural area, rural development, civil aviation, transport accessibility, indicators of transport accessibility.

References

1. Ahern A., Hine J. (2012) Rural transport – Valuing the mobility of older people. *Research in transportation economics*, 34 (1), pp. 27-34.
2. Aleinikov B.N. (2007) Acquisition prescriptive basis property rights // *Laws of Russia: experience, analysis, practice*. No. 5. P. 54 - 58.
3. Biosca O., Spiekermann K., Stępniaak M. (2013) Transport accessibility at regional scale. *Europa XXI*, 24, pp. 5-17.
4. Bocarejo S.J.P., Oviedo H.D.R. (2012) Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments. *Journal of Transport Geography*, 24, pp. 142-154.

5. Chi G. (2012) The impacts of transport accessibility on population change across rural, suburban and urban areas: a case study of Wisconsin at sub-county levels. *Urban studies*, 49 (12), pp. 2711-2731.
6. Currie G. (2010) Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs. *Journal of Transport Geography*, 18 (1), pp. 31-41.
7. Delbosc A., Currie G. (2011) The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being. *Journal of Transport Geography*, 19 (6), pp. 1130-1137.
8. Dvoryankin O.A. Intellectual property in Russia. which way - evolutionary and revolutionary is needed now?. *Lawyer*. 2006. No. 12. P. 42–46.
9. Elagina A. S. (2015) Business model of air transportation low-cost: opportunities and limitations of application in modern Russian conditions. In the collection: New in science and education conference Materials. Comp. and resp. ed. pp. 28-33.
10. Elagina A. S. (2016) Pricing for airline tickets: contradictions of business turnover and competition rules in the collection: New in science and education proceedings of the annual international scientific and practical conference. International Jewish Institute of Economics, Finance and law. pp. 36-42.
11. Gutiérrez J., Condeço-Melhorado A., Martín J.C. (2010) Using accessibility indicators and GIS to assess spatial spillovers of transport infrastructure investment. *Journal of Transport Geography*, 18 (1), pp. 141-152.
12. Nikitina E.S., Dvoryankin O.A. The economic culture of the individual, as a factor in a conscious attitude to intellectual property. *Culture: management, economics, law*. 2007. No. 1. P. 29 - 32.
13. Ponomarenko E.V. Theory of Law: Actual Problems of Research Methods // *Bulletin of the Tyumen State University*. 2006. No. 2. P. 123 - 129.
14. Ponomarenko E.V. Pavlov A.V. Modern problems of science. - Tyumen: Publishing house Tyum.GU, 2007. -- 386 p.
15. Ponomarenko E.V. The concept of natural law in constitutional science and natural human rights and freedoms // *Constitutional and municipal law*. 2006. No. 4. P. 26 – 30
16. Ponomarenko, E.V. Natural rights and human freedoms: problems of implementation. *Legal policy and legal life*. Saratov. 2006. No 3. P.16–26.
17. *Transportnaya strategiya Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda (utv. Postanovleniem Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 22.11.2008 № 1734-r, v redaktsii rasporyazheniya Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 11 iyunya 2014 goda № 1032-r)* [Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 (approved. in the Resolution of the Russian Government 22.11.2008)] (2014). Available at: <http://docs.cntd.ru/document/902132678> [Accessed 14/04/2016].