

Влияние транспортной обеспеченности и доступности на качество жизни населения субъектов Дальневосточного федерального округа

Елена Бережнова*, Анна Гришина

Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия

Информация о статье

Поступила в редакцию:

06.05.2019

Принята к опубликованию:

15.05.2019

УДК 338.24

JEL O15

Ключевые слова:

качество жизни населения, транспортная обеспеченность, транспортная доступность, потребительская транспортная корзина

Keywords:

quality of life of the population, transport security, transport accessibility, consumer transport basket

Аннотация

Проблема сохранения человеческого капитала, улучшения уровня и качества жизни населения в регионах России является одной из важнейших стратегических задач общественного развития страны и качественной характеристикой ее экономической безопасности. В статье представлены рейтинговые оценки по качеству жизни населения субъектов Дальневосточного федерального округа, проведен сравнительный анализ развития транспортной инфраструктуры и транспортной доступности, определены особенности стоимости транспортной потребительской корзины в регионе. В результате исследования установлено, что повышение транспортной доступности для населения субъектов Дальневосточного федерального округа с ее малоосвоенными территориями, играет особую роль в социально-экономическом развитии регионов и повышении уровня и качества жизни населения.

The Impact of Transport Security and Accessibility on the Quality of Life of the Population of the Subjects of the Far Eastern Federal District

Elena Berezhnova, Anna Grishina

Abstract

The problem of preserving human capital by increasing the level and quality of life of the population in the regions of Russia is one of the most important strategic tasks of the country's social development and ensuring its economic security. One of the factors for increasing the level and quality of life of the population, stopping the depopulation of the population and thereby preserving human capital, and characterizing the effective management of infrastructure in areas with a low population density, can be transport security and accessibility. The article presents the rating assessments of the subjects of the Far Eastern Federal District (DFO) for the quality of life of the population among the regions of the Russian Federation, an analysis of the development of transport infrastructure and transport accessibility has

* Автор для связи: berezhnova.ei@dvfu.ru

DOI: <https://dx.doi.org/10.24866/2311-2271/2019-1/48-56>

been carried out; de-fined features of the cost of transport consumer basket. Analysis of indicators of one of the groups that influence the rating of the quality of life of the population – «Development of the territory and development of transport infra-structure» of the subjects of the Far Eastern Federal District suggests that there is no direct analytical relationship between transport security and the quality of life of the population of the subjects, which confirms the need studying the impact of not only transport security, but also transport accessibility to find ways to improve the level and quality of life of the population.

Введение

В современной России в период активного развития рыночных институтов, реализации государственных реформ, с одной стороны, и действия кризисных факторов с другой, в обществе происходят определенные процессы, влияющие на уровень и качество жизни населения и, как следствие, на сохранение человеческого капитала. Таким образом, одной из основных парадигм деятельности органов власти, как на уровне всего государства, так и в рамках всех входящих в его состав территориальных образований является повышение уровня и качества жизни населения, которое обеспечивается, в том числе, уровнем развития инфраструктуры различного масштаба.

Население Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО), с 1990-х гг. имеет ярко выраженный характер депопуляции (в территориальных границах 2018 г), несмотря на то, что некоторые из субъектов дают с 2016 г. естественный прирост населения (Хабаровский край, Амурская область, Республика Саха (Якутия)). В то же время, при схожих исходных (базовых) условиях развития регионов ДФО – территориальная отдаленность от центральной части России, реализации социально-экономических программ развития территорий – Государственная программа «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года», Дальневосточный гектар, Территории опережающего развития (ТОР), Свободный порт Владивосток (СПВ) – к концу 2018 г. в ТОР и СПВ введено 183 новых предприятия, создано 27 тыс. новых рабочих мест, [1], неравномерная степень реализации вышеперечисленных программ приводит к различию в уровне и качестве жизни населения территорий.

Цель исследования – выявить влияние показателей транспортной доступности и транспортной обеспеченности на качество жизни населения субъектов ДФО.

В ходе работы использовались методы эмпирического и теоретического исследований: комплексные наблюдения, сравнение, измерение; системный и сравнительный анализ.

Оценка транспортной обеспеченности

Рейтинг субъектов ДФО, проведенный ООО «Рейтинговое агентство «РИА Рейтинг» по качеству жизни населения, основанный на оценке 72 параметров, объединенных в 11 групп и характеризующих условия и качество проживания в субъектах РФ (демография, уровень доходов и расходов населения, рынок труда, жилищные условия, уровень безопасности, транспортная обеспеченность и доступность и др.) свидетельствует о том, что лидирующие регионы, несмотря на относительно высокие рейтинговые позиции в 2018 г. (Хабаровский край – 29, Камчатский край – 32, Магаданская область – 35) по отношению к лидирующей Москве, имеют не более 63,1% от величин показателя лидера. Республика Саха (Якутия) и Еврейская автономная область нахо-

дятся в аутсайдерах, занимая 72 и 78 места из 85 субъектов РФ (табл. 1).

Таблица 1

Рейтинг субъектов ДФО по качеству жизни населения

№	Субъект РФ	Рейтинговый балл	Доля в оценке г. Москва, %	Соответствие средней оценке	Место в рейтинге, 2018 г.	Место в рейтинге, 2017 г.
1	Москва	77,371	100,0	Выше среднего	1	1
...
29	Хабаровский край	48,788	63,05%	Выше среднего	29	30
32	Камчатский край	47,868	61,86%	Выше среднего	32	35
35	Магаданская область	47,465	61,35%	Выше среднего	35	44
46	Сахалинская область	45,978	59,43%	Выше среднего	46	53
50	Приморский край	45,200	58,42%	Выше среднего	50	48
53	Амурская область	43,801	56,61%	Ниже среднего	53	61
70	Чукотский автономный округ	38,954	50,35%	Ниже среднего	70	78
72	Республика Саха (Якутия)	37,617	48,62%	Ниже среднего	72	71
78	Еврейская автономная область	29,923	38,67%	Ниже среднего	78	80

Источник: составлено авторами на основе [2, 3]

Оценка качества жизни зависит от многих факторов: повышение уровня и качества жизни, остановка депопуляции населения и сохранение человеческого капитала. Характеристикой эффективного управления инфраструктурой на территориях с достаточно низкой плотностью населения, на наш взгляд, могут стать транспортная обеспеченность и доступность. Транспортная обеспеченность территории применяется в качестве одной из экономических характеристик и подразумевает возможность субъектов пользоваться транспортной сетью. Транспортная доступность, в контексте повышения качества жизни населения, определяется, как возможность воспользоваться объектами транспортной инфраструктуры и услугами транспорта для различных групп населения и характеризуется как временные затраты на передвижение с какой-либо целью и доступностью социальных услуг, экономической или ценовой доступность транспортных услуг [4].

Рейтинг показателей группы «Освоенность территории и развитие транспортной инфраструктуры» по данным ООО «Рейтинговое агентство «РИА Рейтинг», являющихся одними из критериев оценки качества жизни субъектов ДФО, позволяют сделать вывод, что все субъекты ДФО имеют достаточно высокую оценку показателя плотности автомобильных дорог общего пользования (среднее по России – 42,95 рейтинговых балла), но при этом самый высокий по плотности населения из субъектов – Приморский край (на 1 января 2019 г. 11,55 чел/км², плотность населения ДФО 1,33 чел/км²) находится на последнем месте в рейтинге регионов ДФО (табл. 2). Только четыре субъекта ДФО (Чукотский автономный округ, Республика Саха (Якутия), Сахалинская область, Еврейская автономная область) имеют достаточно высокую оценку доли автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения, отвечающих нормативным требованиям (среднее значение по России – 42,94%). Приморский край находится в отступающих, располагаясь между Камчатским краем и Магаданской областью, имея всего 34,12% от максимального значения, в то время как у Чукотского автономного округа – 98,8%, то есть отставание от лидера данного субъекта составляет почти 3 раза.

Таблица 2

Общий рейтинг субъектов ДФО по группе показателей, характеризующих освоённость территорий и развитие транспортной инфраструктуры в 2017 г.

Показатель 1.1 - Плотность автомобильных дорог общего пользования				
№	Субъект РФ	Показатель 1.1, балл	Относительно среднего значения	Относительно максимального значения, %
1	Чукотский автономный округ	83	Выше среднего	97,65
2	Камчатский край	82	Выше среднего	96,47
3	Магаданская область	81	Выше среднего	95,29
4	Республика Саха (Якутия)	80	Выше среднего	94,12
5	Хабаровский край	78	Выше среднего	91,76
6	Амурская область	71	Выше среднего	83,53
7	Сахалинская область	67	Выше среднего	78,82
8	Еврейская автономная область	63	Выше среднего	74,12
9	Приморский край	62	Выше среднего	72,94
Показатель 1.2 - Доля автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения, отвечающих нормативным требованиям				
№	Субъект РФ	Показатель 1.2, %	Относительно среднего значения	Относительно максимального значения, %
1	Чукотский автономный округ	84	Выше среднего	98,82
2	Республика Саха (Якутия)	80	Выше среднего	94,12
3	Сахалинская область	57	Выше среднего	67,06
4	Еврейская автономная область	50	Выше среднего	58,82
5	Камчатский край	38	Ниже среднего	44,71
6	Приморский край	29	Ниже среднего	34,12
7	Магаданская область	17	Ниже среднего	20,00
8	Хабаровский край	10	Ниже среднего	11,76
9	Амурская область	6	Ниже среднего	7,06
Показатель 1.3 - Удельный вес автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в общей протяженности				
№	Субъект РФ	Показатель 1.3, %	Относительно среднего значения	Относительно максимального значения, %
1	Чукотский автономный округ	85	Выше среднего	100,00
2	Республика Саха (Якутия)	84	Выше среднего	98,82
3	Сахалинская область	82	Выше среднего	96,47
4	Амурская область	33	Ниже среднего	38,82
5	Еврейская автономная область	15	Ниже среднего	17,65
6	Хабаровский край	12	Ниже среднего	14,12
7	Приморский край	11	Ниже среднего	12,94
8	Магаданская область	8	Ниже среднего	9,41
9	Камчатский край	7	Ниже среднего	8,24
Показатель 1.4 - Плотность железнодорожных путей общего пользования				
№	Субъект РФ	Показатель 1.4, балл	Относительно среднего значения	относительно максимального значения, %
1	Чукотский автономный округ	80	Выше среднего	100,00
2	Магаданская область	80	Выше среднего	100,00
3	Камчатский край	80	Выше среднего	100,00
4	Республика Саха (Якутия)	79	Выше среднего	98,75
5	Хабаровский край	72	Выше среднего	90,00
6	Амурская область	61	Выше среднего	76,25
7	Приморский край	57	Выше среднего	71,25
8	Сахалинская область	56	Выше среднего	70,00
9	Еврейская автономная область	42	Ниже среднего	52,50

Источник: составлено авторами на основе [2, 3]

По удельному весу автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в общей протяженности, лишь три субъекта ДФО (Чукотский автономный округ, Республика Саха (Якутия), Сахалинская область) имеют достаточно высокую оценку рассматриваемого показателя (среднее значение по России – 42,96%). Низкие значения у Приморского, Хабаровского и Камчатского

краёв, а также Магаданской области – 14,1%, 12,9%, 9,4% и 8,2% от максимального значения соответственно, в то время как Чукотский автомобильный округ имеет 100%, то есть отставание от лидера отстающих субъектов более чем в 7 раз. По плотности железнодорожных путей общего пользования 8 субъектов из 9 имеют оценку выше среднего значения по России – 42,71 баллов.

Таким образом, анализ показателей одной из групп, оказывающих влияние на рейтинг качества жизни населения позволяет сделать вывод, что отсутствует прямая аналитическая зависимость между транспортной обеспеченностью и качеством жизни населения субъектов, что подтверждает необходимость изучения влияния не только транспортной обеспеченности, но и транспортной доступности для поиска путей улучшения качества жизни населения. При этом, в оценках ООО «РИА Рейтинг» данный фактор не учитывается при формировании рейтингового показателя качества жизни населения при сравнительной характеристике регионов РФ.

Транспортная доступность населения

Транспортная доступность населения часто определяется на основе потребительской транспортной корзины, состоящей из 4 компонентов: городской транспорт, такси по городу в пределах 15 км, авиаперелет по России, авиаперелет за границу [5]. Для анализа перелетов из Владивостока (в рейтинге по качеству жизни населения в 2018 г. на 50 месте), Хабаровска (лидера по качеству жизни среди субъектов ДФО) и г. Москвы (лидера рейтинговой оценки по качеству жизни населения в РФ), были выбраны наиболее популярные населенные пункты. (табл. 3).

Таблица 3
Анализ показателей транспортной доступности внутренних и внешних авиалиний для расчета потребительской транспортной корзины в 2018 г.

Город отправления	Город назначения	Расстояние, км	Стоимость 1 перелета, руб.	Стоимость 1 км, руб.	Сколько км можно купить за среднюю заработную плату ¹ , км	Сколько рейсов можно купить за среднюю заработную плату, шт.
Москва	Южно-Сахалинск	6 643,00	11 000,00	1,66	30 631,94	4,61
Владивосток	Южно-Сахалинск	954,00	8 665,00	9,08	4 632,96	4,86
Хабаровск	Южно-Сахалинск	597,00	6 526,00	10,93	4 286,28	7,18
Москва	Новосибирск	2 811,00	8 077,00	2,87	17 652,81	6,28
Владивосток	Новосибирск	3 714,00	16 107,00	4,34	9 703,00	2,61
Хабаровск	Новосибирск	3 574,00	15 837,00	4,43	10 573,90	2,96
Москва	Санкт-Петербург	633,00	2 962,00	4,68	10 839,81	17,12
Владивосток	Санкт-Петербург	6 542,00	17 903,00	2,74	15 376,71	2,35
Хабаровск	Санкт-Петербург	6 199,00	17 874,00	2,88	16 250,01	2,62
Москва	Сочи	1 360,00	3 563,00	2,62	19 360,92	14,24
Владивосток	Сочи	7 024,00	18 758,00	2,67	15 757,12	2,24
Хабаровск	Сочи	6 879,00	17 079,00	2,48	18 871,94	2,74
Москва	Краснодар	1 194,00	3 495,00	2,93	17 328,47	14,51
Владивосток	Краснодар	6 980,00	19 240,00	2,76	15 266,14	2,19
Хабаровск	Краснодар	6 818,00	18 111,00	2,66	17 638,77	2,59
Москва	Иркутск	4 202,00	9 992,00	2,38	21 330,77	5,08
Владивосток	Иркутск	2 284,00	9 522,00	4,17	10 093,61	4,42
Хабаровск	Иркутск	2 206,00	12 502,00	5,67	8 267,61	3,75
Москва	Таиланд	7 065	22 350,00	3,16	16 033,84	2,27

¹ По состоянию на декабрь 2018 г. средняя месячная заработная плата работников составляет: для Московской области – 50723 руб., для Приморского края – 42080 руб., для Хабаровского края – 46855 руб.

	Патайя					
Владивосток	Таиланд, Патайя	4 429	26 156,00	5,91	7 125,46	1,61
Хабаровск	Таиланд, Патайя	4 995	29 894,00	5,98	7 828,98	1,57
Москва	Вьетнам, Нячанг	7 734	18 933,00	2,45	20 719,90	2,68
Владивосток	Вьетнам, Нячанг	4 065	17 475,00	4,30	9 788,64	2,41
Хабаровск	Вьетнам, Нячанг	4 685	21 298,00	4,55	10 306,82	2,20
Москва	Египет, Каир	2 900	9 334,00	3,22	15 759,16	5,43
Владивосток	Египет, Каир	8 556	29 796,00	3,48	12 083,47	1,41
Хабаровск	Египет, Каир	8 477	30 779,00	3,63	12 904,51	1,52
Владивосток	Греция, Афины	8 456	24 548,00	2,90	14 495,32	1,71
Хабаровск	Греция, Афины	8 263	24 519,00	2,97	15 790,24	1,91
Москва	Греция, Афины	2 231	7 963,00	3,57	14 211,04	6,37
Москва	Италия, Рим	2 376	6 802,00	2,86	17 717,92	7,46
Владивосток	Италия, Рим	8 792	23 381,00	2,66	15 823,53	1,80
Хабаровск	Италия, Рим	8 502	21 723,00	2,56	18 338,13	2,16
Москва	Япония, Осака	7 337	27 338,00	3,73	13 613,03	1,86
Владивосток	Япония, Осака	986	17 548,00	17,80	2 364,44	2,40
Хабаровск	Япония, Осака	1 534	17 778,00	11,59	4 042,93	2,64
Москва	Корея, Сеул	6 606	17 754,00	2,69	18 873,19	2,86
Владивосток	Корея, Сеул	742	7 889,00	10,63	3 957,86	5,33
Хабаровск	Корея, Сеул	1 379	10 729,00	7,78	6 022,25	4,37
Москва	Китай, Пекин	5 793	11 794,00	2,04	24 914,11	4,30
Владивосток	Китай, Пекин	1 335	4 909,00	3,68	11 443,72	8,57
Хабаровск	Китай, Пекин	1 760	8 599,00	4,89	9 590,00	5,45

Источник: составлено авторами на основе [5]

Средняя стоимость внутренних авиасообщений по России из г. Москва является минимальной (в 2,3 раза меньше, чем из г. Владивостока) и в 2,25 раза меньше, чем из г. Хабаровска) (табл. 4).

Таблица 4

Средняя стоимость внутренних и внешних авиаперелетов для столиц субъектов РФ в 2018 г.

Город назначения	Средняя стоимость 1 перелета из городов отправления, руб.		
	Владивосток	Москва	Хабаровск
Иркутск	9522	9992	12502
Краснодар	19240	3495	18111
Новосибирск	16107	8077	15837
Санкт-Петербург	17903	2962	17874
Сочи	18758	3563	17079
Южно-Сахалинск	8665	11000	6526
<i>Средняя стоимость перелета по России</i>	<i>15032,5</i>	<i>6514,83</i>	<i>14654,83</i>
Таиланд, Патайя	26156	22350	29894
Вьетнам, Нячанг	17475	18933	21298
Египет, Каир	29796	9334	30779
Греция, Афины	24548	7963	24519
Италия, Рим	23381	6802	21723
Япония, Осака	17548	27338	17778
Корея, Сеул	7889	17754	10729
Китай, Пекин	4909	11794	8599
<i>Средняя стоимость международного перелета</i>	<i>18962,75</i>	<i>15283,5</i>	<i>20664,875</i>

Источник: составлено авторами на основе [5]

Оценка качества и доступности транспорта с экономической точки зрения, являющейся результатом развития транспортной инфраструктуры, оцени-

вается с помощью расчетной² потребительской транспортной корзины, и ее соотношением со средней заработной платой (табл. 5, 6).

Таблица 5

**Стоимость одного проезда
к расчету потребительской транспортной корзины в 2018 г.**

№	Вид транспорта	Стоимость 1 проезда, руб.		
		Владивосток	Москва	Хабаровск
1	Городской общественный транспорт ³	23	16,25	25
2	Такси в городе в пределах 15км ⁴	265	328	240
3	Авиaperелет по России ⁵	15 032,50	6 514,83	14 654,83
4	Авиaperелет за границу ⁶	18 962,8	15 283,5	20 664,9

Источник: составлено авторами на основе [5]

Города ДФО заметно проигрывают г. Москве в абсолютных ценовых показателях. Минимальная стоимость потребительской транспортной корзины находится в столице России, максимальная – в г. Хабаровске. При этом, разрыв между г. Хабаровск и г. Владивосток составляет около 5 тыс. руб., а с г. Москвой увеличивается до 32,6 тыс. руб. для г. Владивостока и 37,5 тыс. руб. для г. Хабаровска.

Таблица 6

**Средняя стоимость месячной и годовой
потребительской транспортной корзины в 2018 г.**

№	Транспорт	Количество про- ездов в месяц/год, норма (Y_m)	Итоговая стоимость в месяц/год ($X_i \cdot Y_m$), руб.		
			Владивосток	Москва	Хабаровск
1	Городской транспорт	120/1440	2760,0	1950,0	3000,0
2	Такси город в пределах 15км	2/24	530,0	656,0	480,0
3	Авиaperелет по России	0,17/2,00	2505,4	1085,8	2442,5
4	Авиaperелет за границу	0,17/2,00	3160,5	2547,3	3444,1
5	Потребительская транспортная корзина, Z	-	8 955,88/107 470,50	6 239,06/74 868,67	9 366,62/112 399,42

Источник: составлено авторами на основе [5]

При сравнении размеров потребительской транспортной корзины и средней заработной платы в 2018 г. выявлено, что потребительская транспортная корзина для жителей г. Хабаровска в абсолютном выражении выше, чем для г. Владивостока, а в относительном для населения Хабаровского края на 2,17% доступнее, чем жителям Приморского края и, соответственно, почти более чем в 1,7 раза доступнее для жителей Московской области (рис. 1).

² Имеется в виду, принятой для расчета и сравнительной экономической оценки (может быть минимальной, средней или иной, но в данном случае – сопоставимой по регионам/городам)

³ С учетом возможности использования проездных в г. Москва

⁴ Стоимость проезда с учетом поездки в не час-пик. Источник: «2ГИС» — карты и справочники

⁵ Рассчитывалась стоимость перелетов в крупные города РФ, приведено среднее значение.

⁶ Рассчитывалась стоимость перелетов в популярные восточные, южные, западные направления отдыха/туризма работников РФ, приведено среднее значение.



Рис. 1. Соотношение средней заработной платы и стоимости потребительской транспортной корзины в 2018 г.

Источник: составлено авторами на основе [5]

Выводы

Для эффективного использования экономического и социального потенциала территорий необходимо не только наличие развитой транспортной инфраструктуры, но и ее доступность. В результате исследования было выявлено, что неравномерность в тарифах и стоимости перелетов среди субъектов Центрального и Дальневосточного федеральных округов (например, стоимость 1 км перелета из Москвы до Паттайя составляет 3,16 тыс. руб., из Владивосток и Хабаровска соответственно 5,91 тыс. руб., 5,98 тыс. руб.) определяет наличие зависимости между транспортной обеспеченностью и доступностью и уровнем качества жизни населения. Для снижения депрессивного состояния демографических процессов субъектов ДФО необходима система эффективно действующего и доступного транспорта. Для сокращения дифференциации российских регионов по уровню и качеству жизни населения, важно проводить комплексные работы по созданию и дальнейшему развитию транспортных объектов, отвечающих современным требованиям, которые будут особенно актуальны для всего населения ДФО в силу отдаленности от европейской и центральной части страны, что, в свою очередь, может стать одним из факторов снижения оттока молодежи за счет повышения доступности рекреационного отдыха для населения.

Список источников / References

1. Щербаков Д. Все глубже в демографическую яму. Информационно-аналитическое агентство «Восток России» [Shcherbakov D. Vse glubzhe v demograficheskuyu yamu. Informationsionno-analiticheskoye agentstvo «Vostok Rossii» [Deeper and deeper into the demographic pit]. Available at: www.eastrussia.ru/material/vse-glubzhe-v-demograficheskuyu-yamu (accessed 11.02.2019).
2. Рейтинг Российских регионов по качеству жизни – 2017. Риарейтинг [Reyting Rossiyskikh regionov po kachestvu zhizni [Rating of Russian regions by the quality of life]. Available at: [//vid1.rian.ru/ig/ratings/life_2017.pdf](http://vid1.rian.ru/ig/ratings/life_2017.pdf) (accessed 11.02.2019).
3. Рейтинг Российских регионов по качеству жизни – 2018. Риарейтинг. [Reyting Rossiyskikh regionov po kachestvu zhizni [Rating of Russian regions by

the quality of life]. Available at: [//gia.ru/20190218/1550940417](http://gia.ru/20190218/1550940417) (accessed 11.02.2019).

4. Кудрявцев А.М. Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования. *Российское предпринимательство*, 2013, №24 (246), сс. 139–144. [Kudryavtsev, A.M. Transportnaya infrastruktura regiona: ponyatiye i faktory formirovaniya [Transport infrastructure of the region: the concept and factors of formation.] *Russian Entrepreneurship*, 2013, no. 24 (246), pp.139–144.]
5. Махнеева, А.И. Транспортная инфраструктура – фактор развития экономики региона. *Теория и практика общественного развития*, 2013, №4 сс. 274–276. [Makhneyeva, A.I. Transportnaya infrastruktura – faktor razvitiya ekonomiki regiona. Makhneyev, A.I. Transport infrastructure is a factor in the development of the regional economy]. *Theory and practice of social development*, 2013, №4 pp. 274–276.]

Сведения об авторах / About authors

Бережнова Елена Ивановна, кандидат экономических наук, доцент кафедры бухгалтерского учета, анализа и аудита, Школа экономики и менеджмента, Дальневосточный федеральный университет. 690922 Россия, г. Владивосток, о. Русский, кампус ДВФУ, корпус G. *E-mail: berezhnova.ei@dvfu.ru*

Elena I. Berezhnova, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Department of Accounting, Analysis and Audit, School of Economics and Management, Far Eastern Federal University. Building G, Campus FEFU, Russkiy Island, Vladivostok, Russia 690922. *E-mail: berezhnova.ei@dvfu.ru*

Гришина Анна Андреевна, магистр Школы экономики и менеджмента, Дальневосточный федеральный университет. 690922 Россия, г. Владивосток, о. Русский, кампус ДВФУ, корпус G. *E-mail: grishina_aa@students.dvfu.ru*

Anna A. Grishina, Master Student, School of Economics and Management, Far Eastern Federal University. Building G, Campus FEFU, Russkiy Island, Vladivostok, Russia 690922. *E-mail: grishina_aa@students.dvfu.ru*