

УДК 94

DOI: 10.17748/2075-9908-2015-7-6/1-52-55

**ЛАВРЕНТЬЕВ Александр Валентинович,**  
кандидат исторических наук, доцент

**LAVRENTIEV Alexander Valentinovich,**  
Candidate of Historical Sciences, Associate Professor

**ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ  
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО НАСЕЛЕНИЯ РОССИИ  
В 1990-е – 2000-е гг.**

**TRANSPORT SUPPORT FOR THE FAR EAST  
POPULATION OF RUSSIA IN THE  
1990s – 2000 s**

Проанализированы изменения транспортной системы Дальнего Востока и их влияние на социальные процессы в период экономической нестабильности и возобновления централизованной политики в отношении стратегических российских территорий. Исследовано кризисное положение транспортных коммуникаций и техники Дальнего Востока после распада СССР и попытки их восстановления со второй половины 1990-х гг. Рассмотрены государственные мероприятия, направленные на усиление транспортного потенциала Дальнего Востока в начале XXI в. Дана оценка федеральным целевым программам развития транспорта. Показаны условия возведения коммуникаций и осуществления транспортных сообщений, выявлены проблемы их реализации. Проанализированы изменения инфраструктурных объектов дальневосточных субъектов, их возможности и перспективы для полноценного транспортного обеспечения жителей региона. Выявлены качественные диспропорции транспортных коммуникаций Дальнего Востока, которые значительно уступали по состоянию общероссийским показателям и имели историческую основу происхождения. Показан преимущественно односторонний магистральный характер развития транспортных связей, ориентированный на потребности добывающих производств, при меньшем внимании к совершенствованию местных сообщений. Раскрыты основные противоречия новой организационной модели ресурсно-финансового обеспечения транспортных социальных коммуникаций, которая сопровождалась старыми отрицательными явлениями.

The article analyzes the changes in the transport system of the Far East and their influence on social processes in the period of economic instability and renewal of centralized regional policy with regard to the strategic territories of Russia, investigates the crisis of transport communications and technologies of the Far East after the collapse of the USSR and the attempts of their recovery from the second half of the 1990s. The article also outlines the government's activities aimed at strengthening the transport capacity of the Far East in the early 21<sup>st</sup> century, estimates the Federal target programs of developing transport, describes the conditions for building communication systems and developing transport communications, states the problems in their implementation. The author analyzes the changes in infrastructural units of the Far East areas, their opportunities and prospects to provide full-fledged transport for the population of the region, identifies the qualitative imbalances of transport communications in the Russian Far East, which were quite inferior to the all-Russia indicators and had historical roots of origin. The article also highlights basically one-sided mainstream character of the development of transport communications, oriented to the needs of the extractive industries paying less attention to the improvement of local communication and identifies the basic contradictions of the new organizational model of the resource-financial support to the social transport communications, which was accompanied by old negative phenomena.

**Ключевые слова:** транспорт, история, регион, социальная сфера, население.

**Key words:** transport, history, region, social sphere, populace.

### 1. Введение

В современных научных исследованиях транспорт и его роль в различных практиках социума имеют широкий междисциплинарный характер, выйдя далеко за границы механистического познания. Активная экспансия гуманитарных направлений в транспортную тематику объясняется особым местом коммуникаций в системе жизнеобеспечения, связанной с насущными процессами миграции, урбанизации, глобализации.

Принимая во внимание огромную протяженность России, качественные отличия в расположении и условиях досягаемости ее местностей, особую актуальность сохраняют проблемы коммуникационной интеграции регионов. Внутренняя и внешняя обособленность в сочетании с низким уровнем системы транспортного обслуживания, не отвечающей общественным запросам, остаются присущи российскому Дальнему Востоку.

### 2. Постановка задачи

Основной целью данной научной статьи является анализ обстоятельств и итогов реформирования системы транспортных сообщений на Дальнем Востоке в период социально-экономических трансформаций конца XX – нач. XXI вв., которые позволят расширить обсуждаемый спектр причин ее несоответствия современным вызовам и впоследствии учитывать их при корректировке планов регионального развития. В качестве источников использованы архивные документы, материалы печатных средств массовой информации и электронные ресурсы. Для реализации поставленной цели применялись дескриптивные, сравнительно-исторические, историко-генетические и ретроспективные методы научного познания.

### 3. Кризис транспортной сферы Дальнего Востока и попытки его преодоления в 1990-е гг.

В советский период освоение восточных территорий страны осуществлялось исключительно за счет выделения централизованных ассигнований, которые в основном направлялись в сферу разработки полезных ископаемых и оборонных объектов. Несмотря на отдельные позитивные перемены реализовать планы создания разветвленной социально-ориентированной транспортной конфигурации дальневосточных пространств в годы проведения политики «перестройки» не удалось вследствие деструктивных колебаний общегосударственного курса. После распада СССР и потери централизованных инвестиций ситуация осложнилась резким ослаблением материально-технической базы дальневосточного пассажирского транспорта, который и ранее обновлялся по остаточному принципу. К 1992 г. самолетно-вертолетный парк Амурской области был изношен на 80%. В течение 1993 г. аэропорт Благовещенска пять раз приостанавливал все полеты [1, Л. 10]. Непомерное увеличение стоимости проезда и несвоевременная выдача заработной платы привели к общему снижению транспортной мобильности населения. Пассажирооборот по БАМу за 1994 г. сократился на 20% [2, Л. 2, 3]. Возникшие избыточные мощности на железных дорогах приводили к консервации станций.

По мере частичного преодоления инфляции и приостановки центробежных тенденций в экономике страны постепенно восстанавливались прямые инструменты транспортной поддержки дальневосточников. Улучшение местных сообщений значилось в новых федеральных программах, направленных на модернизацию транспорта и путей сообщения. К таковым, в частности, относились: «Программа возрождения торгового флота России» (1993–2000 гг.); «Дороги России» (1995–2000 гг.); «Программа развития сети автомобильных дорог общего пользования Приморского края» (1995–2005 гг.) и др. В июне 1996 г. вышел президентский указ «Об установлении льгот на проезд железнодорожным и авиационным транспортом жителям Дальневосточного региона». В соответствии с ним гарантировалась оплата проезда в центральные районы страны в размере 50% один раз в два года.

Положительные коррективы вносились в организацию внутренних железнодорожных перевозок на Дальнем Востоке. За 2000 г. было получено 16 новых пассажирских вагонов на Сахалине. Из них сформировали два состава первого фирменного поезда сообщением Южно-Сахалинск – Ноглики, связавшего северную и южную части острова [3, с. 2].

Благодаря покрытию затрат транспортников стали возникать прецеденты восстановления утраченных речных сообщений. Предприятие ОАО «Амур-Порт» совместно с автомобилистами организовало несколько смешанных пассажирских маршрутов. Они позволили соединить регулярными сообщениями Хабаровск с отдаленными Николаевским и Ульчским районами [4, с. 404].

Вместе с тем проблема дотирования транспортного обслуживания населения даже при сбавившей темпы инфляции и начавшемся выравнивании межбюджетных диспропорций наряду с технической модернизацией оставалась наиболее острой. Федеральным законодательством предусматривалось большое количество категорий лиц, имеющих право бесплатного проезда в общественном городском и пригородном транспорте. Выделенная на 2000 г. сумма из государственного бюджета на возмещение затрат только приморских перевозчиков, по информации краевого комитета судоходства, портов, связи и транспорта, составляла лишь шестую часть от их реальных издержек [5, с. 5].

#### **4. Условия и результаты развития пассажирских сообщений на Дальнем Востоке в 2000-е гг.**

Решение поставленной властью задачи, направленной на стимулирование притока населения в восточные районы, в связи с программами интенсификации экономики и углубления международной интеграции со странами Азиатско-Тихоокеанского региона предполагало с начала 2000-х гг. создание комфортных условий для проживания людей. Одной из стратегических целей являлось обеспечение единого транспортного пространства Дальнего Востока, его стабильной связи с центральными регионами. Прежние федеральные узкоотраслевые программы были объединены в одну – «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» для сбалансированного характера развития транспортного комплекса и более централизованного контроля выполнения поставленных задач. Ее продолжением стала принятая в декабре 2012 г. федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

Более разнообразными и последовательными становились взаимодействия ключевых транспортных организаций с региональными администрациями. Между Министерством путей сообщения (МПС), Дальневосточным федеральным округом (ДФО) и тремя управлениями железных дорог 12 сентября 2003 г. состоялось заключение соглашения «О совершенствовании системы транспортного обслуживания регионов ДФО в условиях реформы железнодорожного транспорта» до 2011 г.

Модернизации подверглась пассажирская инфраструктура: был введен в эксплуатацию новый вокзальный комплекс на станции Бира, отреставрированы вокзалы на станциях Биробиджан и Красная Речка. Для повышения качества обслуживания жителей Приморского и Хабаровского краев, Еврейской автономной области вступили в эксплуатацию электропоезда повышенной комфортности «Приморочка», «Ерофей Хабаров», «Уссуручка» [6, с. 28-29].

На федеральном уровне принимались меры по обеспечению доступности воздушных перевозок с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении. С 2009 г. увеличились бюджетные ассигнования для субсидирования данной категории авиалиний. За счет них было перевезено более 160 тыс. чел. Перечень социальных маршрутов в 2010 г. расширился с 18 до 26. Усилилось государственное внимание к развитию малой авиации. В районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях стали создаваться федеральные казенные предприятия на базе аэропортов. Они образовывались там, где перевозки носили исключительно социальный характер, не являясь перспективными для бизнеса. Министерство транспорта России осуществляло программу поддержки малой авиации. Ежегодные расходы на эти цели в течение 2008–2011 гг. составляли более 2 млрд руб. [7].

Однако сырьевой акцент регионального развития и соответствующая модернизация транспорта для обеспечения потребностей промышленного комплекса при отсутствии достаточных частных вложений превалировали при распределении прямых целевых инвестиций государства. Проблемам внутренней сети сообщений, несмотря на отдельные улучшения преимущественно организационного характера (за исключением, пожалуй, программ по льготным авиационным перевозкам), уделялось значительно меньше внимания.

Эксплуатационная длина железнодорожных линий ДФО общего пользования в период 2000–2012 гг. выросла лишь на 198 км. К 2014 г. только 65,8% автомобильных дорог ДФО имели твердое покрытие [8, с. 40, 41]. Строительство и содержание дорог передавались в структуру региональных и федерального бюджетов. Деньги, выделяемые на проведение дорожных работ субъектами и центром, сокращались. Целевые программы стали утверждаться с большим опозданием, после определения бюджетных возможностей для их реализации.

Несоответствующими запросам оставались темпы обновления общественного транспорта. Особенно тяжелое положение складывалось в системе муниципальных предприятий, которые удалось сохранить не во всех дальневосточных поселениях. Несмотря на ряд отмеченных позитивных изменений в отношениях транспортников и администраций, по-прежнему сохранялись сложности своевременной компенсации пассажирских перевозок. На 1 июля 2007 г. 76% автобусов, 59% трамваев и 62% хабаровского троллейбусного парка подлежали списанию. Бюджетная задолженность различных уровней перед городскими транспортными службами превышала 4 млрд руб. [9, с. 5].

Речные маршруты субсидировались с задержками или вовсе прекращались. В 2011 г. ущерб только по пригородным линиям Хабаровска составил 31,5 млн руб. Средний возраст пассажирских судов, занятых в Амурском бассейне, достигал 23–30 лет [10]. Из всех субъектов Дальнего Востока, где осуществлялись пригородные железнодорожные перевозки, в 2013 г. только в Сахалинской области планировалось полностью компенсировать потери. Прогноз компенсаций в других субъектах был намного скромней: в Хабаровском крае – 75%; Еврейской автономной области – 51%, Амурской – 34%, Приморском крае – 26% [11].

## 5. Заключение

Усилия, предпринятые центральным и местным руководством, позволили к началу XXI в. обозначить в целом новую траекторию управления развитием пассажирской транспортной инфраструктуры в условиях перехода к рыночной экономике, пытаясь сочетать инструменты прямой и косвенной поддержки. Однако непоследовательный характер мероприятий, направленных на ее совершенствование и аналогичное их ресурсное обеспечение не позволили сформировать полноценной системы местных сообщений на Дальнем Востоке, продолжив традиции приоритета магистральных коммуникаций.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Государственный архив Амурской области (ГААО). Ф.2286. Оп.1. Д.217. Л.10.
2. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. Р-2021. Оп.2. Д.862. Л. 2, 3.
3. *Лустовалова Л.* Железная дорога тоже не без ухабов // Советский Сахалин. – 26 апр. – 2001.
4. *Берсенев В.Г.* 150 лет русского судоходства на Амуре. – Комсомольск-на-Амуре, 2005.
5. *Терехова А.* Колесами вверх // Утро России. – 2000. – 8 дек.
6. Дальневосточная железная дорога. Вчера, сегодня, завтра. – Хабаровск, 2005.

7. Развитие региональной и малой авиации: диалог общественности и бизнеса с властью [Электронный ресурс]. URL: [http://dvmtu-favt.ru/news/141/?sphrase\\_id=1461](http://dvmtu-favt.ru/news/141/?sphrase_id=1461). (дата обращения: 12.04.2015 г.).
8. Бардаль А.Б. Транспортная инфраструктура Дальнего Востока: изменение условий для предприятий // ЭКО. Всероссийский экономический журнал. – 2015. – № 7.
9. Волкова Е. Банкрот от льгот // Хабаровские вести. – 12 июля. – 2007.
10. Меренкова Е., Матвеева В. Транспортные заботы транзитной территории [Электронный ресурс]. URL: <http://www.n-dv.ru/?page=3&article=710> (дата обращения: 08.04.2013 г.).
11. Остаться без электричек рискуют пассажиры Дальнего Востока [Электронный ресурс]. URL: <http://primamedia.ru/news/economics/30.11.2013/319007/ostatsya-bez-elektrichek-riskuyut-passazhiri-dalnego-vostoka.html>. (дата обращения: 12.07.2014 г.).

## REFERENCES

1. State archive of the Amur region (SAAA). F. 2286. Op.1. D. 217. L. 10.
2. State archive of Khabarovsk Krai (sakhr). F. P-2021. Op.2. D. 862. L. 2, 3.
3. Pustovalova L. Railroad, too, is not without potholes. [Zheleznaja doroga tozhe ne bez uhabov], *Soviet Sakhalin*, 26 April 2001. (in Russ.)
4. Bersenev V.G. 150 years of Russian navigation on the Amur river [150 let russkogo sudohodstva na Amure], *Komsomolsk - on - Amur*. 2005 (in Russ.)
5. Terekhova A. Wheels up [Kolesami vverh], *Morning Of Russia*, 2000, 8 Dec. (in Russ.)
6. Far Eastern railway. Yesterday, today and tomorrow [Dal'nevostochnaja zheleznaja doroga. Vchera, segodnja, zavtra], *Khabarovsk*. 2005. (in Russ.)
7. The development of regional and small aircraft: the dialogue of the public and businesses with power [Razvitie regional'noj i maloj aviacii: dialog obshhestvennosti i biznesa s vlast'ju], Available at: [http://dvmtu-favt.ru/news/141/?sphrase\\_id=1461](http://dvmtu-favt.ru/news/141/?sphrase_id=1461), (accessed: 12.04.2015). (in Russ.)
8. Bardal A.B. Transport infrastructure of the Far East: changing conditions for enterprises, [Transportnaja infrastruktura Dal'nego Vostoka: izmenenie uslovij dlja predpriyatij], *EKO. All-Russian economic journal*. 2015. No. 7. (in Russ.)
9. Volkova E. Bankrupt from benefits [Bankrot ot l'got], *Khabarovskie vesti*. July 12. 2007. (in Russ.)
10. Merenkova E., Matveeva V. Transport and care transit areas. [Transportnye zaboty tranzitnoj territorii], Available at: <http://www.n-dv.ru/?page=3&article=710> (accessed: 08.04.2013). (in Russ.)
11. To be without trains run the risk of passengers in the Far East [Ostat'sja bez jelektrichek riskujut passazhiry Dal'nego Vostoka]. Available at: <http://primamedia.ru/news/economics/30.11.2013/319007/ostatsya-bez-elektrichek-riskuyut-passazhiri-dalnego-vostoka.html>. (accessed: 12.07.2014). (in Russ.)

### Информация об авторе

Лаврентьев Александр Валентинович, кандидат исторических наук, доцент ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»,

Владивосток, Россия  
lavrist@list.ru

Получена: 03.09.2015

### Information about the author

Lavrentiev Alexander Valentinovich, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Federal State Budget Organization of Higher Professional Education, "Vladivostok State University of Economics and Service", Vladivostok city, Russia  
lavrist@list.ru

Received: 03.09.2015