

С появлением коммерческого транспорта отчасти сглаживались проблемы пассажирских сообщений в крупных городах. Преимущественное развитие такая форма сервиса получила на юге Дальнего Востока<sup>5</sup>. Деятельность частных компаний позволяла в какой-то мере компенсировать недостаток электрического муниципального транспорта, который продолжал стареть и выходить из строя.

Однако провести необходимую всестороннюю региональную модернизацию на основе программно ориентированной методологии в условиях затянувшихся противоречивых реформ не представлялось возможным. Предполагаемое совместное участие в этом процессе государства, дальневосточных субъектов и иностранных инвесторов не дало ожидаемого эффекта<sup>6</sup>. Причинами слабого материального обеспечения намеченных действий стали не только проблемы наполнения бюджетов, но и многочисленные программы (подобные дальневосточной) для других субъектов России<sup>7</sup>.

Отсутствие опыта и достаточных возможностей для ведения полноценных внешних контактов, дополненные не всегда соблюдавшимися юридическими и этико-деловыми гарантиями, постепенно сформировали настороженное отношение зарубежных партнеров к перспективам вложе-

ний в Дальний Восток. Неудачу потерпела практика организации свободных экономических зон<sup>8</sup>.

Помимо провала комплексной федеральной стратегии развития указанные причины приводили к срывам исполнения узкоотраслевых транспортных проектов, способствуя тем самым не только снижению российского геополитического влияния на дальневосточных рубежах<sup>9</sup>, но и обостряя до предела вопросы безопасности сообщений<sup>10</sup>. Даже вышеупомянутые, на первый взгляд относительно успешные формы проведения дорожно-строительных работ (на фоне большинства экстенсивных способов совершенствования инфраструктуры транспорта), сдерживались различного рода материальными и организационными препонами<sup>11</sup>.

Дефицит круглогодичных связей продолжал особенно остро ощущаться на труднодоступных районах, как следствие – приходилось сохранять элементы их планового снабжения и пытаться приспособлять их к рыночным отношениям. Однако такой подход все больше не соответствовал изменившимся общеэкономическим условиям в стране.

Несмотря на принятие многочисленных нормативных актов и наличие профильного комитета по вопросам Севера при правительстве России, продолжился курс на сужение перечня поддерж-

работу на важной пригородной линии Благовещенск–Зазейск (Архив ОАО «Амурское пароходство». Ф. 3. Оп. 1. Д. 126. Л. 81). Постепенно стабилизировалось обслуживание речным транспортом прибрежных дачных районов больших городов. В 1999 г. 27 судов работало на соответствующих маршрутах по Амуру без нарушения расписания [1, с. 2].

<sup>5</sup> Например, по лицензиям российской транспортной инспекции в Амурской области на первый квартал 2000 г. работало около 340 автобусов и свыше 120 легковых такси, принадлежащих частным перевозчикам. В Благовещенске они перевозили около 30% пассажиров [6, с. 4].

<sup>6</sup> Обязательное централизованное финансирование регулярно не выполнялось. С 1996 по 2001 г. доля государственной финансовой поддержки составила лишь 10,6% от предполагаемой суммы. Промышленный потенциал Дальнего Востока и Забайкалья по сравнению с 1991 г. уменьшился на 46,2% (в целом по России – на 35,1%), объем валовых инвестиций снизился на 69% (по России – на 66,8%) [11, с. 2].

<sup>7</sup> С 1995 по 2001 гг. их количество в стране увеличилось в 7 раз, а удельный вес финансирования возрос только на 4,4% [10, с. 104].

<sup>8</sup> После 1993 г. резко ограничивались их хозяйственные, таможенные и валютные преференции.

<sup>9</sup> Так, с 1994 по 1999 гг. на реализацию «Программы возрождения торгового флота России» было

израсходовано 3,5 млрд долл. (вместо планируемых 16 млрд долл.), а участие государства в этих затратах составило 0,3%. Ситуация усугублялась как плохим техническим состоянием флота, так и (в гораздо большей мере) негибкой налоговой и финансово-кредитной политикой. Отечественные судоходные компании выплачивали в 12–15 раз больше внутренних сборов, чем их зарубежные конкуренты. Из всех судов, построенных для российских фирм в течение 1992–2001 гг., 90% были зарегистрированы под различными иностранными флагами, что практически не предполагало социальной защиты моряков [13, с. 52].

<sup>10</sup> Например, программа модернизации Сахалинской железной дороги была осуществлена лишь на 50%, в связи с чем она оставалась самой слабой в России по своему техническому вооружению [19, с. 18]. У 90% взлетно-посадочных полос Дальнего Востока в 2001 г. истекли предусмотренные сроки эксплуатации, требовался их капитальный ремонт. Замена подлежали метеоприборы, радио- и светотехнические системы аэродромов. В Хабаровском крае эксплуатация 40% троллейбусов составляла от 10 до 15 лет, 44% трамваев – от 15 до 25 лет. Вместе с тем их предельный срок службы измерялся 10 и 18 годами, соответственно [5, с. 1].

<sup>11</sup> В результате на 2000 г. плотность дорог с твердым покрытием на 1000 км<sup>2</sup> составляла на Дальнем Востоке лишь 4,1 км, в то время как в среднем по России – 23,7 км [18, с. 11].