

ISSN 1997-2857 (Print)
ISSN 2076-8575 (Online)

**ГУМАНИТАРНЫЕ
ИССЛЕДОВАНИЯ
в Восточной Сибири
и на Дальнем Востоке**

№ 4 (20) 2012

ГУМАНИТАРНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке

№ 4 (20) • 2012

ISSN 1997-2857 (Print)
ISSN 2076-8575 (Online)

Научный журнал

Свидетельство
ПИ № ФС 77 32359
от 09.06.2008

Учредители:

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ
(ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ)
(ВЛАДИВОСТОК)

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ
СОЦИАЛЬНО-ГУМАНИТАРНАЯ
АКАДЕМИЯ
(БИРОБИДЖАН)

БУРЯТСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ
(УЛАН-УДЭ)

Главный редактор

О.Г. ДИЛАКТОРСКАЯ,
д-р филол. наук, проф.,
действительный член
Акмеологической
академии наук,
член международного
Общества Достоевского,
Заслуженный работник
высшей школы
Российской Федерации

Журнал основан
в 2008 г.

Выходит
4 раза в год

СОДЕРЖАНИЕ

Политология. История. Философия

- 5 Шинковская Н.В. «Для рывка нам нужно партнерство с Азией» (Итоги саммита АТЭС-2012)
- 10 Зыков А.А. Геополитические отношения в Северо-Тихоокеанском регионе: ретроспективное сравнение и перспектива (Обзор материалов круглого стола)
- 16 Лоссовский И.Е. Формирование стратегий национальной и региональной безопасности в Юго-Восточной Азии
- 24 Волынчук А.Б., Фролова Я.А. Китай в трансграничном регионе Северо-Восточная Азия: экономико-географическое основание геополитического статуса
- 30 Ушанов П.В. Специфика проявления коммуникационной бинарности в политическом пространстве современной России (1985–2012 гг.)
- 36 Тушков А.А. Делиберативные императивы: опыт критического осмысления в контексте политической модернизации
- 43 Кишаковская О.Г. Перспективы обновления политической партии «Единая Россия» на региональном уровне (на примере Приморья)
- 50 Павелкина Л.С. Теоретико-методологические основы изучения проблем и технологий формирования общественного мнения
- 56 Мельникова С.В. Пропагандистская деятельность революционных организаций и новый образ национальной идентичности в Ирландии рубежа XIX–XX веков
- 64 Луценко В.Т., Прохоров В.И., Савинкин Р.В. Роль и задачи Военно-морского флота Советского государства в мирное время
- 70 Рубанов Е.А. Белая эмиграция в Китае в межвоенный период: русские наемники на иноземной службе в Маньчжурии
- 76 Кулепанов Р.В. Сражение за атолл Тарава 20–23 ноября 1943 года
- 81 Моисеева Л.А., Печерица В.Ф. Формирование предпринимательской культуры и инновационное развитие как факторы интеграции делового мира Дальнего Востока России и стран АТР
- 90 Глупак В.С. Эффективность деятельности общественных организаций бизнеса: определение критериев оценки
- 95 Медведева Л.М. Региональные проблемы как следствие политики экстенсивного развития
- 100 Лаврентьев А.В. Социальные проблемы транспортных организаций российского Дальнего Востока и попытки их преодоления в 1990-е годы
- 107 Пушков К.Г. Ключевые направления государственной политики социально-экономического развития Курильских островов
- 114 Лукьянов И.С. О «жизненном мире» и «жизненном процессе» индивидов и социума

Филология

- 121 Сапёлкин А.А. От Гюго к Бойто: Египет в европейской поэзии XIX века
- 127 Александрова-Осокина О.Н. Своеобразие религиозно-поэтического мировосприятия в очерке Д.В. Дашкова «Русские поклонники в Иерусалиме»

Сообщения

- 132 Соколова Д.А. О социокультурной компетенции, необходимой для адаптации русскоговорящих корейских репатриантов в принимающем сообществе

Очерки, заметки, воспоминания

- 135 Ингемансон Биргитта М. Первая ласточка. Вспоминая М.Ю. Шинковского
- 138 Морган Патрик М. Воспоминания из Пейлауза
- 140 Авторский указатель статей, опубликованных в журнале в 2012 году

А. В. Лаврентьев

СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ПОПЫТКИ ИХ ПРЕОДОЛЕНИЯ в 1990-е годы

На основе архивных источников и материалов периодической печати исследованы ключевые проблемы социальной сферы предприятий дальневосточной транспортной системы. Проанализирован опыт антикризисных мероприятий в условиях становления рыночных отношений.

Ключевые слова: транспорт, история, приватизация, социальная политика, кадры.

Social problems of transport organizations on the Russian Far East and the attempts to overcome them in 1990s. ALEKSANDR V. LAVRENTYEV (Vladivostok State University of Economics and Service, Vladivostok).

The article based on the analysis of archival sources and periodicals presents the results of the research concerning the key problems in the social management of the Far Eastern transport companies. The focus is on the experience of crisis management measures under the circumstances of establishing market relations.

Key words: transport, history, privatization, social policy, personnel.

Несмотря на существующие формально-правовые основы разграничения социальной ответственности между государством и организациями-работодателями, чрезвычайную актуальность в современной России сохраняют дискуссии о масштабах и принципах ее распределения. Учитывая имеющий длительную историю патерналистский, государственный подход к освоению периферийных российских пространств, такого рода проблемы для дальневосточных жителей имеют еще более глубокий и болезненный характер, нежели для населения других местностей. В условиях преобладающей хозяйственной монопрофильности Дальнего Востока, где узкоспециализированные, подчас со сложным технологическим циклом предприятия даже в кризисных условиях сохраняют территориально-образующую функцию, процедуры предоставления и регулирования социальных гарантий приобретают особый смысл.

К активной политике расширения сферы обязательств перед трудящимися предприятий (в том числе и транспортных) государство обратилось в последние годы советского периода при переводе производства и промышленности на полный хозяйственный расчет. Однако несогласованность споров нововведений в рамках плановой экономики и нараставшие центробежные политические процессы, повлекшие за собой резкое сокращение казен-

ных лимитов, возымели обратный эффект. Происходило общее снижение расходов на внутренние нужды транспортников и сворачивание многих социальных направлений¹.

Утрата систематической поддержки центральных властей после распада СССР и нарушение общей межотраслевой координации при галопирующем росте цен обострили старые и сформировали качественно новые проблемы. При переходе к рыночным отношениям отвергались прежние стратегии планирования и комплексных программ. Предполагались лишь нерегулярные дотации из федерального фонда поддержки регионов.

Негативные тенденции рельефно отразились на условиях работы и жизнеобеспечения сотрудников транспортных организаций Дальнего Востока, нарушая прежний относительно отлаженный механизм социальных и карьерных гарантий. На начальной стадии радикальных преобразований (известной также как политика «шоковой терапии») помимо общего спада производства одним из главных препятствий для предоставления социального минимума работникам являлись

¹ Так, в 1990 г. отделения Дальневосточной железной дороги (ДВЖД) по сравнению с предыдущим годом сократили перечисления в собственный социальный фонд почти на 30% (Российский государственный архив экономики. Ф. 1884. Оп. 105. Д. 13959. Л. 38).

ЛАВРЕНТЬЕВ Александр Валентинович, кандидат исторических наук, доцент кафедры государственного и муниципального управления Института права и управления (Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток).
E-mail: lavrist@list.ru

© Лаврентьев А.В., 2012

несвоевременные расчеты заказчиков в лице предпринимателей, государственных и местных органов за транспортировку грузов и перевозку льготных пассажиров.

Следствием данных тенденций становились крупные задолженности транспортников в бюджеты разных уровней. Вместе с тем неоплата потребителей их услуг достигала порой тех же размеров². Возникший порочный круг заставлял прибегать к всевозможным взаимозачетам и процедурам согласования по отсрочкам платежей.

Вынужденные меры по урезанию расходов повлекли и неминуемые кадровые сокращения. Осуществлялись отчаянные попытки сохранить хотя бы квалифицированные кадры транспортных предприятий, игравших ключевую роль в системе регионального обслуживания. Вводились ограничения приема новых сотрудников, инициировались временные и побочные виды занятости³. В Хабаровском авиаотряде удавалось сберечь летный состав за счет увольнений из категории вспомогательных наземных подразделений. Вместе с тем служба главного энергетика в 1994 г. оказалась укомплектованной лишь на 49%, а аэродромная – на 28⁴. Из-за недостатка проводников пассажирских поездов в летний сезон возобновлялась советская практика формирования студенческих экипажей. С целью получения валютной прибыли для выполнения социальных обязательств часть традиционно используемых на внутренних линиях морских и речных судов стала эксплуатироваться на международных маршрутах⁵.

Помимо финансовых неурядиц дополнительным испытанием на «прочность» для транспортных, как и для других, предприятий стали процедуры приватизации⁶. К главным целям ее проведения

относились создание конкурентной среды, формирование рынка транспортных услуг, отстранение государства от оперативного регулирования хозяйственной деятельности. На первом этапе происходило льготное внутреннее распределение не менее половины акций среди транспортных работников. Остальной пакет формально оставался у государства и через некоторое время подлежал продаже на открытых чековых аукционах.

Однако искусственно инициированная конкуренция совпала с падением производства, исчезли стабильные так называемые генеральные грузы, не были отлажены взаимодействия с местными и федеральными структурами власти, которые также находились в стадии формирования своей новой функциональной модели. Выставленные на торги наиболее привлекательные производственные мощности и средства передвижения в хаосе первых рыночных лет подвергались риску перехода к малоизвестным отечественным собственникам и зарубежным владельцам, формируя тем самым среду тревожных социальных ожиданий.

Учитывая общую материально-техническую отсталость региона, удаленность от заводов – поставщиков ресурсов, крайнюю ограниченность рынка труда, стремительное разгосударствление грозило не только возникновением изоляции, но и отсутствием каких-либо жизненных перспектив для большинства работников транспортной отрасли Дальнего Востока.

Уже начальные результаты имущественного раздробления и проведения стихийной распродажи акций на западе России свидетельствовали о том, что в приватизированных компаниях нередко оставались только высокодоходные направления деятельности. Подобная тактика «выживания» в обстановке экономической неопределенности, зачастую не считаясь ни с потребностями населения, ни с бедственным положением трудовых коллективов, становилась характерной и для некоторых дальневосточных предприятий, вышедших из-под сени государственной монополии. Ярким образцом непродуманного и проведенного в интересах во многом посторонней для предприятия группы лиц стало акционирование в 1993 г. речного порта г. Комсомольск-на-Амуре⁷. Политика «быстрых

² К середине 1995 г. долг ДВЖД только Хабаровскому краю составлял 58 млрд. руб., а в то же время краевые предприятия не перечислили за перевозку грузов 52 млрд. руб. (Государственный архив Хабаровского края, далее ГАХК. Ф. Р-2061. Оп. 1. Д. 291. Л. 42).

³ Например, в 1992 г. в Благовещенском речном порту из числа плавсостава и докеров организовали бригаду по извлечению затонувшей за время многолетних транспортировок древесины [21, с. 2].

⁴ ГАХК. Ф. 2061. Оп. 1. Д. 268. Л. 136.

⁵ Например, с начала 1992 г. решением Камчатского морского пароходства были сняты с линии Петропавловск-Камчатский – Владивосток два судна и с внутриобластных перевозок еще четыре для работы за рубежом. Кроме того, из состава пароходства формировались экипажи для иностранных лайнеров [9, с. 6].

⁶ К 1995 г. негосударственными транспортными предприятиями (частной и смешанной форм собственности) в РФ выполнялся практически весь объем перевозок грузов на морском транспорте, около 90% перевозок на автомобильном, свыше 50% – на воздушном транспорте. В пассажирских перевозках доля негосударственного сектора на автомобильном транспорте

составляла 15%, воздушном – более 50%, внутреннем водном – около 80% [22, с. 3].

⁷ К февралю 1996 г. речники уже шесть месяцев не получали заработной платы. На конференции трудового коллектива почти единогласно были приняты обращения к главам администраций Хабаровского края и г. Комсомольск-на-Амуре, а также в Арбитражный суд, Дальневосточную прокуратуру с обоснованием необходимости банкротства акционерного общества [1, с. 2].

денег любым путем» вызывала массовые протестные выступления, способствовала порой затяжным конфликтам между руководством и работниками предприятий⁸.

В то же время имелись обратные примеры, когда региональные власти во избежание резких социальных потрясений напрямую пытались предотвратить поспешное разделение экономически и производственно тесно связанных транспортных структур. Так, после комплексной проверки Хабаровского объединенного авиаотряда, учитывая мнение служащих, в мае 1994 г. вышло постановление губернатора о приостановлении процесса акционирования, который предполагал отделение аэропорта с его последующей приватизацией⁹. Объяснялось это решение тем, что большинство социальных направлений авиаотряда в первые (наиболее тяжелые) годы реформ финансировалось за счет сборов, получаемых аэропортом от транзитных и других побочных видов деятельности. Данная статья доходов позволяла оплачивать авиационные перелеты сотрудникам и их семьям во время отпуска; производить выплаты за классность и выслугу лет опытным летчикам, бесплатно или за полцены посещать дошкольные учреждения детям сотрудников. На содержании хабаровских авиаторов оставались 4 детских сада, ясли, поликлиника и оздоровительный центр [6, с. 23].

В адрес краевой администрации последовала масса обвинений с политическим подтекстом от заинтересованных в приватизации аэропорта сторон. В специальных обращениях к высшим представителям власти говорилось о препятствовании демократизации общества, устаревших методах управления и сдерживании развития предпринимательской деятельности¹⁰. Однако, как показало время, волевое решение губернатора на тот конкретный момент в большей мере оказалось оправданным.

Противостояние развернулось между государственными структурами и руководством АО «Сахалинское морское пароходство». Последнее пыталось форсировать реализацию федерального пакета акций (25,5%) и обосновывало свои устремления получением необходимых безвозвратных инвестиций для обновления флота [2, с. 2].

Очагов социальной напряженности не избежали и транспортные организации Дальнего Востока, по закону не подлежащие приватизации¹¹. Прово-

⁸ В 1995 г. речники Хабаровского порта устроили несанкционированный митинг и предприняли попытку перекрыть одну из крупнейших автомагистралей города [5, с. 2].

⁹ ГАХК. Ф. 2061. Оп. 1. Д. 262. Л. 137.

¹⁰ ГАХК. Ф. 2061. Оп. 1. Д. 268. Л. 132.

¹¹ К ним относились подразделения и производственные комплексы, непосредственно обеспечивающие процесс перевозок и их безопасность (железные дороги, сооружения и имущество-

димая в них реструктуризация также приносила немало дестабилизирующих моментов в прежний уклад. Объединялись отделения железных дорог. Упразднялись и укрупнялись линейные подразделения¹². Соответственно использовались такие непопулярные меры, как бессрочные отпуска, неполные рабочие недели.

В крайне тяжелой ситуации оказался персонал малых аэропортов, которые обеспечивали, как правило, безальтернативную связь с удаленными районами и формально оставались в краевом либо областном распоряжении. Однако, оказавшись без своевременных дотаций, коллективы большинства из них пребывали порой в еще более удручающем положении, чем работники предприятий смешанных и частных форм собственности. В 1994 г. только в Амурской области на грани закрытия находились семь аэропортов¹³.

Многочисленные ведомственные объекты социальной инфраструктуры подлежали передаче в ведение муниципалитетов. Желание избавиться от этого «балласта» пребывающих в шатком материальном положении транспортных организаций и неготовность местных властей по схожим мотивам принять на себя столь обременительную ношу порождали массу противоречий и затягивали предполагаемый перевод.

Вместе с тем темпы возведения объектов здравоохранения, образования и жилищно-коммунальной сферы резко снижались¹⁴. Большая часть социальной инфраструктуры нуждалась в ремонте и уже не в полной мере отвечала запросам населения, несмотря на начавшийся массовый миграционный отток.

Сохранение и частичное улучшение сферы социального обслуживания могли себе позволить, как правило, высокодоходные транспортные предприятия государственного и смешанного типов управления. Представители их высшего менед-

во железнодорожного транспорта; федеральные автомобильные дороги и обслуживающие их организации; системы и средства управления воздушным и водным движением; портовые гидротехнические сооружения; организации аварийно-спасательных служб на транспорте).

¹² В 1996 г. на основании правительственного постановления Байкало-Амурская железная дорога присоединялась к Управлению Дальневосточной железной дороги. Тындинское и Ургальское отделения БАМа перешли в оперативное управление ДВЖД (Государственный архив Амурской области, далее ГААО. Ф. Р-2286. Оп. 1. Д. 247. Л. 133). В Приморском крае Уссурийское отделение передавалось в подчинение Владивостокскому.

¹³ ГААО. Ф. 2286. Оп. 1. Д. 217. Л. 32.

¹⁴ С 1990 по 1996 г. на Дальнем Востоке и Забайкалье ввод в эксплуатацию жилых домов уменьшился в 2,8 раза, общеобразовательных школ – в 6 раз, амбулаторно-поликлинических учреждений – в 11 раз, детских дошкольных учреждений – более чем в 35 раз [8, с. 7, 8].

жмента, оценивая сложившуюся агрессивную экономическую среду, пытались найти максимально взвешенный подход к решению вопросов, связанных с поддержанием необходимых условий труда, отдыха и быта работников. В январском интервью, датированном 1994 г., генеральный директор АО «Дальневосточное морское пароходства» (ДВМП) В.М. Миськов, касаясь социальных проблем, отмечал: «Нам удалось сохранить пять из одиннадцати садов для детей моряков, они остались в пароходстве. Начали и передачу жилья, но в то же время чувствуем, что спешить с этим не следует. Я боюсь, что его содержание не будет лучше, если оно перейдет в муниципальную собственность. Словом, у нас нет ярко выраженного желания освободиться от всего того, что в какой-то степени нерентабельно» [15, с. 1]. Наряду с постепенной передачей отдельных объектов изыскивались средства для завершения начатого еще в конце советского периода строительства жилья, медицинских учреждений, производились, пусть и не регулярные, отчисления на содержание старого фонда зданий. В 1994 г. АО «Приморское морское пароходство» (ПМП) ввело в эксплуатацию два дома, что позволило обеспечить благоустроенным жильем около 300 семей. Была открыта собственная поликлиника, оснащенная современным оборудованием. Если раньше на медкомиссии морякам приходилось затрачивать почти все время между рейсами, то после ее пуска время профосмотра сократилось до 2-3 часов [3, с. 3]. Большие средства ПМП направляло в развитие мореходной школы, общежития и гостиницы¹⁵.

Управление Дальневосточной железной дороги, несмотря на то что значительные средства, получаемые из федеральных источников и заработанные самостоятельно, расходовались на реконструкцию путей сообщения, не оставляло без внимания ведомственную социальную инфраструктуру. В течение 1994–1995 гг. завершилось строительство детского отделения больницы в Хабаровске на 220 мест, вступили в строй поликлиника и стационар на 55 коек на станции Архара, детский сад на 140 мест на станции Известковая, профилакторий и школа на станции Тумнин¹⁶. Значение этих объектов не только для сотрудников железнодорожных предприятий, но и для всего населения (особенно периферийных местностей, удаленных от центров сосредоточения сферы обслуживания) трудно переоценить.

Некоторые не столь благополучные в плане получения прибыли от основной деятельности организации старались финансировать социаль-

ный сектор за счет доходов от предоставления непрофильных услуг. Используя побочные коммерческие направления (аренда помещений, ремонт, торговля, гостинично-ресторанный сервис и т.д.), одному из крупнейших автомобильных предприятий ОАО «Приморавтотранс» удавалось содержать профилакторий, профессиональную футбольную команду, учебный комбинат и выпускать единственную на тот момент в регионе транспортную газету «Автомобилист»¹⁷.

Опыт во многом сумбурных преобразований заставил высшее руководство страны пересмотреть многие радикальные начинания и избавиться от некоторых иллюзий по поводу «саморегулируемости» процесса становления рынка. Правительство во избежание полной потери контроля над ситуацией в удаленных от центра регионах обратилось к практике адресных форм территориального управления¹⁸.

Определенные надежды на улучшение профессиональных и, соответственно, материальных условий работников транспортной сферы вселяли специальные государственные проекты модернизации коммуникационной системы Дальнего Востока¹⁹. Дополнительные ожидания позитивных изменений железнодорожники северных станций связывали с правительственными решениями о возобновлении освоения районов, прилегающих к Байкало-Амурской магистрали²⁰.

После первой «волны» приватизации переоценивались социальные последствия поспешного и часто движимого меркантильными целями

¹⁷ Архив АО «Приморавтотранс». Основные сведения по организации системы транспорта общего пользования в Приморском крае. Историческая справка. 1939–1996. Л. 2.

¹⁸ В 1996 г. была принята Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья на 1996–2005 годы. Уже в течение 1996–2000 гг. предполагалось достижение стабилизации общей ситуации, а затем проведение политики «выравнивания» основных дальневосточных социально-экономических показателей с общероссийскими [12, с. 56].

¹⁹ К ним, в частности, относились: «Программа возрождения торгового флота России» (1993–2000 гг.); «Дороги России» (1995–2000 гг.); «Программа поэтапного технического перевооружения и решения социально-экономических вопросов Сахалинской железной дороги» (1992–2000 гг.) [11, с. 177].

²⁰ В июне 1997 г. вышло постановление Правительства Российской Федерации «О первоочередных мерах по стимулированию экономического развития зоны БАМ». Министерству экономики, Министерству путей сообщения и ряду других федеральных органов власти совместно с властями заинтересованных субъектов было дано поручение разработать подпрограмму хозяйственного освоения зоны БАМ на 1998–2005 гг. в рамках Федеральной целевой программы экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья. В 2000 г. силами и средствами ДВЖД было сдано в эксплуатацию 43,4 тыс. кв. м жилья, в том числе 14,9 тыс. – на переселение с северных станций (ГАХК. Ф. 730. Оп. 23. Д. 274. Л. 143).

¹⁵ С 1992 по 2001 г. их сумма составила около 21 млн. долл. [10, с. 65].

¹⁶ ГАХК. Ф. 730. Оп. 20. Д. 187. Л. 28; Д. 202. Л. 33.

процесса разделения комплексных транспортных предприятий Дальнего Востока между разными собственниками. Наперекор всем надеждам на молниеносное достижение благополучия, такое разделение нередко, наоборот, приводило к обострению проблем трудящихся.

Поэтому инициативы хотя бы временного сохранения целостности организаций, устоявших в годы резких экономических колебаний и игравших особую роль в системе регионального обеспечения, стали обращать на себя более пристальное внимание центральных и региональных органов власти. В августе 1995 г. вышло распоряжение, где устанавливался перечень предприятий воздушного транспорта, приватизация которых могла происходить только по решению Правительства РФ²¹.

В единой системе Амурского пароходства удалось оставить большинство портов, ремонтных подразделений и других объектов речной инфраструктуры. Активную позицию в этом вопросе занял губернатор Хабаровского края В.И. Ишаев²². Предпринятые меры отчасти способствовали продолжению социально-ориентированной политики предприятия²³.

Крупными государственными и акционерными предприятиями была продолжена практика заключения коллективных трудовых договоров, в которых уже более тщательно оговаривались вопросы оплаты труда (с учетом инфляционных процессов), улучшения жилищно-бытовых условий, медицинские гарантии и т.д.

Проблемы, вызванные отраслевой дезинтеграцией, постепенно привели к появлению добровольных объединений и фондов транспортников, которые расширяли и отчасти компенсировали функции не везде сохранившихся профсоюзных организаций²⁴. Такого рода ассоциации имели осо-

бую актуальность для автомобильного транспорта, который отличался разнообразием видов собственности и был рассредоточен в огромном количестве акционерных, частных и муниципальных предприятий²⁵.

Обозначились принципиально иные ориентиры подготовки специалистов и ведения кадровой политики с учетом запросов и потенциальных колебаний нарождающихся рыночных отношений. Наряду с традиционно техническими и общеэкономическими направлениями в вузах Дальнего Востока открывались специализации менеджмента и маркетинга. С 1995 г. в Дальневосточной академии путей сообщения приступила к работе новая кафедра «Коммерция на транспорте».

Эксплуатация транспорта на международных маршрутах, а также открывшиеся перспективы работы дальневосточников за рубежом обусловили потребность подготовки за счет предприятий не только компетентных юристов и экономистов, но и летчиков, водителей, машинистов²⁶.

Апробировались превентивные меры против безработицы посредством «бронирования» рабочих мест за выпускниками профильных учебных заведений. Безусловно, подобные стратегии могли применяться в основном предприятиями-монополистами, сохранявшими значительную государственную поддержку. Заключались трехсторонние договоры между будущим работодателем, студентом и вузом. В середине 1990-х годов целевой набор в Хабаровском институте инженеров железнодорожного транспорта достигал уже 80%. Для координации и комплексного обучения специалистов была создана Ассоциация учебных заведений железных дорог региона. В ее состав вошли подведомственные им техникумы, профтехучилища, лицеи, школы-гимназии²⁷.

²¹ В их число входили и дальневосточные организации: Петропавловск-Камчатское авиапредприятие, Хабаровский объединенный авиаотряд, авиакомпания «Магаданские авиалинии», аэропорт Магадан [17, с. 3].

²² В специальном письме на имя министра транспорта России он доказывал необходимость государственного контроля речной отрасли Дальнего Востока. В результате основной пакет акций (25,5%) пароходства перешел в управление краевой администрации [18, с. 2].

²³ В 1998 г. для работников речного транспорта завершилось строительство жилого многоквартирного дома в г. Хабаровск. Большую часть расходов приняло на себя ОАО «Амурское пароходство». Сотрудники заплатили от 25 до 40 % от стоимости квартир, что явилось им серьезным подспорьем в условиях спада массового жилищного строительства и постоянного роста цен на недвижимость [18, с. 3].

²⁴ Например, для оказания помощи специализированным вузам, ветеранам морского флота, а также сотрудникам, понесшим потери при банкротстве и сокращении штатов, был создан Дальневосточный фонд возрождения российского флота под председательством капитана В.К. Тихоступова.

²⁵ В 1998 г. возник союз автотранспортников Приморского края. Его президентом избрали В.Д. Мариенко – опытного управляющего муниципального пассажирского автобусного предприятия. Аналогичной по своим целям и задачам являлась Хабаровская краевая ассоциация автоперевозчиков, образованная в 1999 г. Инициатором ее создания, а впоследствии и главой стал В.Н. Шпаков.

²⁶ В течение семи месяцев 1995 г. группа опытных пилотов и бортинженеров первого Хабаровского объединенного авиаотряда осваивали полеты на судах «Боинг-747» в летной академии США [7, с. 2]. Аналогичную стажировку прошли и авиаторы Сахалинской области, двое из которых получили сертификаты шеф-пилотов, что давало право на преподавание [13, с. 2]. В 1996 г. четыре командированных специалиста ДВЖД изучали организацию работы железных дорог Германии, Великобритании и Финляндии (ГАХК. Ф. 730. Оп. 23. Д. 227. Л. 64). Для водителей, задействованных в российско-китайских приграничных сообщениях, в учебно-курсовом автомобильном комбинате Приморского края был разработан спецкурс общим объемом 130 академических часов [4, с. 2].

²⁷ ГАХК. Ф. 730. Оп. 23. Д. 227. Л. 3.

Однако придать системность и планомерность как возрождавшимся, так и отчасти новым перспективным направлениям в условиях затянувшихся противоречивых реформ не представлялось возможным. Большинство из заявленных правительственных целей всесторонней модернизации Дальнего Востока провалилось. Обязательное централизованное финансирование регулярно не выполнялось. Фактически из федерального бюджета в течение 1996–2000 гг. было выделено только 5,2%, а из региональных бюджетов – около 17% от планировавшихся сумм [14, с. 80].

Помимо срыва комплексной стратегии развития Дальнего Востока не выполнялись и узкоотраслевые транспортные программы. Устаревала и списывалась техника. Темпы переоснащения серьезно отставали от современных технологических вызовов²⁸.

Последствия массовой (и не всегда законной) приватизации дошкольных, лечебно-профилактических учреждений, домов отдыха и т.д. при одновременном прекращении их создания государством; отсутствие средств у муниципалитетов на содержание полученной в ходе разгосударствления аналогичной инфраструктуры – делали недоступным привычный (для еще не столь отдаленного советского прошлого) набор социальных услуг. Обеспечивать их в весьма усеченном масштабе к концу 1990-х годов становилось затруднительно даже наиболее дееспособным транспортным организациям не только по причине крайней цикличности и хаотичности экономического курса, но и ввиду не соответствующих переходному периоду государственных и региональных инструментов регулирования.

Негативно отражались на решении социальных вопросов «грубые» методики налогообложения. При расчете налогов практически не принимались во внимание находившиеся на балансе у предприятий детские сады, медицинские учреждения и другие сходные по назначению объекты. Так, отчисления ДВМП на социальную сферу, которые поступали в бюджеты Приморского края и г. Владивосток, у пароходства взимались по верхнему пределу и составляли 1,5% от фонда заработной платы [16, с. 3].

Крайне острым даже для наиболее благополучных с точки зрения социальных гарантий сотруд-

ников железнодорожной отрасли оставался жилищный вопрос. На 2000 г. 1794 семьи работников ДВЖД проживали в общежитиях, в стесненных условиях которых воспитывалось 1645 несовершеннолетних детей²⁹.

В связи с сохранявшейся инфляцией и запутанными механизмами многоуровневого перераспределения средств актуальной проблемой оставалось несвоевременное дотирование льготного транспортного обслуживания. Социальная ответственность перед населением предприятий-перевозчиков нередко вступала в конфликт с обязательствами перед своими же работниками³⁰.

Проблемы сопровождали становление системы непрерывного образования кадров для транспорта Дальнего Востока, их переподготовки и последующего трудоустройства. Оставалось достаточно большое число рабочих мест, занимаемых так называемыми практиками (т.е. персоналом без соответствующего профильного образования)³¹. Частные и акционерные предприятия, особенно автомобильные, обходились инженерно-техническим потенциалом выпуска советских лет и, более того, прибегали к вынужденным сокращениям. Разрозненные небольшие фирмы не давали четкого представления о потребностях в специалистах, вследствие чего исчезали стабильные заказчики на их подготовку. Возникали сложности прохождения студентами производственной практики, а также почти полностью отсутствовала совместная научная деятельность вузов и предприятий [23, с. 42].

Таким образом, решение социальных проблем дальневосточных транспортных предприятий в 1990-е годы происходило в контексте противоречивого процесса становления новой экономической

²⁹ ГАХК. Ф. 730. Оп. 23. Д. 274. Л. 143.

³⁰ К концу 1990-х годов федеральным законодательством предусматривалось около 70 категорий имеющих право бесплатного проезда в общественном городском и пригородном транспорте. Вместе с тем выделенная из государственного бюджета на 2000 г. сумма на возмещение затрат только приморских перевозчиков, по информации краевого комитета судоходства, портов, связи и транспорта, составляла лишь шестую часть от их реальных издержек [20, с. 5]. Оказавшись в большей мере, чем коллеги из частных и акционерных компаний, зависимыми от государственных и региональных бюджетных компенсаций, в особенно тяжелом финансовом положении пребывали коллективы муниципального пассажирского транспорта. Напряженная атмосфера спровоцировала людей на протестные формы выступлений. В ноябре 1999 г. несколькими автобусными предприятиями Хабаровска была объявлена бессрочная забастовка с требованиями к мэрии города о погашении двухмесячной задолженности по зарплате и ее повышении на 50% [19, с. 3].

³¹ На ДВЖД в 2000 г. количество таких работников, обслуживающих путевое хозяйство, составляло 25,2%. На Тындинском отделении дороги каждый третий мастер не имел специальной подготовки (ГАХК. Ф. 730. Оп. 23. Д. 274. Л. 3).

²⁸ Так, с 1994 по 1999 г. на реализацию «Программы возрождения торгового флота России» было израсходовано 3,5 млрд. долл. (вместо планируемых 16), а участие государства в этих затратах составило 0,3%. Модернизация Сахалинской железной дороги оказалась выполненной лишь на 50%. В связи с этим она оставалась самой слабой в России по своему техническому вооружению [12, с. 57].

и региональной модели управления. Невзирая на отдельные, принципиально новые формы социальной политики и наметившиеся на их основе положительные тенденции, формирования ее целостной концепции и создания условий для полноценного осуществления не произошло.

Тяжелые последствия быстрых и, как следствие, слабо проработанных решений наглядно давали понять, что формирование здоровой конкурентной среды должно носить постепенный характер, одновременно учитывая региональные особенности и интересы трудовых коллективов. Однако гибких и последовательно реализуемых программно-целевых, правовых, налоговых и других максимально адаптированных к дальневосточным условиям инструментов социального регулирования так и не было предложено.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Акулич С. Свой среди чужих, чужой среди своих // Тихоокеан. звезда. 1997. 27 мая.
2. Алегедпинов Я. Старость в пути не застанет // Сов. Сахалин. 1995. 1 июля.
3. Балабонцев А. Нам 25. Мы есть и будем! // Дальневост. моряк. 1994. 23 нояб. С. 3.
4. Бессонова М. «Международников» в Приморье уже больше четырех тысяч... // Автомобилист: Примор. транспортная газета. 1997. 29 авг.
5. Гапич Л. Портовики Хабаровска: «Верните нас в парходство!» // Тихоокеан. звезда. 1996. 20 янв.
6. Георгиева Т. С мыслью о людях // Гражданская авиация. 1995. № 3. С. 22-23.
7. Денисов И. Русский менталитет восхитил американцев // Тихоокеан. звезда. 1995. 13 окт.
8. Ивлев Я.Я., Галичанин Е.Н. Экономическая реформа в субъектах Федерации Дальнего Востока и Забайкалья. Хабаровск. 1997 // Прил. журн. «Экон. жизнь Дальнего Востока». 1997. № 2. С. 7-8.
9. Козлов П. Плавание в режиме самовыражения // Водн. транспорт. 1992. № 13, апрель.
10. Кому принадлежит Россия. Водный транспорт // Коммерсантъ Власть. 2001. № 46, 20 нояб. С. 63-71.
11. Костанов А.И. Самая восточная дорога России: Очерки истории Сахалинской железной дороги. М.: Транспорт, 1997. 220 с.
12. Лаврентьев А.В. Изменения в системе транспортного обеспечения российского Дальнего Востока в 1990-е гг. и их социальные последствия // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2011. № 4. С. 52-58.
13. Манчилина И. Нью-Сахалин – это реальность? // Губерн. ведомости. 1995. 25 мая.
14. Минакир П., Деваева Е. Российский Дальний Восток: программа международного экономического сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2002. № 1. С. 79-91.
15. Миськов В.М. Благополучие – это наше общее достояние // Дальневост. моряк. 1994. 5 янв. С. 1-2.
16. Миськов В.М. «Феско» будет до тех пор, пока не высохнет океан // Владивосток. 1998. 5 июня.
17. Российская газета. 1995. 29 авг. С. 3.
18. Сухов А. «Судоходный бизнес должен служить краю...» // Тихоокеан. звезда. 1998. 22 мая.
19. Сытин В. Хабаровск в автотрансе // Молодой дальневосточник: Обществ.-полит. еженедельник. 1999. 18-25 нояб.
20. Терехова А. Колесами вверх // Утро России. 2000. 8 дек.
21. Тимченко М. Дружно – не грузно (интервью с начальником Благовещенского речного порта В.С. Руденко) // Амур. правда. 1992. 11 дек.
22. Транспорт и связь России: стат. сб. М.: Госкомстат России, 1996. 271 с.
23. Фейгин А.В. Подготовка инженеров для автомобильного транспорта на современном этапе // Автомобильный транспорт Дальнего Востока. 2002: сб. тр. межрегион. науч.-практ. конф.: в 2 кн. Хабаровск, 2002. Кн. 2. С. 40-42.