

экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья на 1996–2005 годы, которая получила статус президентской. Уже в течение 1996–2000 гг. предполагалось достижение стабилизации и улучшения общего положения, а затем «выравнивания» (по сравнению с общероссийскими) основных дальневосточных социально-экономических показателей.

Генеральные цели развития транспорта планировалось достигнуть с помощью центральных и периферийных профильных проектов¹. Положения большинства из них дублировали оставшиеся лишь на бумаге советские плановые документы, при этом изменялись организационные и финансовые обстоятельства выполнения намеченных задач. Как и реализацию общей региональной стратегии, совершенствовать коммуникации намеревались за счет консолидированных вложений, получаемых из государственного бюджета, прибыльных направлений деятельности самого транспорта и внешних инвестиций.

Программно-целевые способы регулирования, несмотря на продолжение общей (хотя и несколько замедлившей темпы) региональной стагнации все же позволили внести некоторые позитивные коррективы в характер транспортного обслуживания. Так, со второй половины 1990-х годов осуществлялась ускоренная электрификация конечных участков Транссибирской магистрали, охватывающих дальневосточные территории². С 1997 г. по август 2000 г. российским правительством было принято решение о так называемой тарифной паузе в отношении перевозок восточного направления, что способствовало снижению их оплаты на 14%, соответственно расширению товарного ассортимента (в том числе и отечественного), доставляемого по железной дороге [16, с. 28].

Наиболее последовательным изменениям, направленным на преодоление внутренней пространственной разобщенности, подверглась система проведения дорожных работ. Их первостепенными источниками становились федеральный и территориальные фонды, которые действо-

вали до 2001 и 2003 гг., соответственно. Они пополнялись преимущественно за счет налоговых поступлений с пользователей автодорог. Удалось возобновить сооружение и реконструкцию на Дальнем Востоке важнейших объектов общегосударственного и местного уровня³.

Новые коммуникации становились в какой-то степени смягчающим фактором негативных последствий постперестроечных преобразований. Они позволили улучшить снабжение прилегающих населенных пунктов и существенно снизить цены на товары первой необходимости, установить связь с железнодорожными станциями. Ликвидировались неудобные речные и промные переправы, отпала необходимость в некоторых автозимниках.

По мере частичного обуздания галопирующих инфляционных процессов и трудной адаптации к системе многоуровневого перераспределения средств администрациям отдельных краев и областей Дальнего Востока все же удавалось в течение нескольких лет сравнительно стабильно возмещать затраты предприятиям, предоставлявшим транспортные услуги населению. Благодаря их покрытию начались пока единичные примеры восстановления утраченных ранее межрайонных и пригородных перевозок пассажиров. В приграничных местностях дополнительным вспомогательным инструментом возобновления важных в социальном отношении маршрутов служили отчисления от доходов, полученных в ходе эксплуатации международных линий⁴.

¹ К ним, 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.); «Программа поэтапного технического перевооружения и решения социально-экономических вопросов Сахалинской железной дороги» (1992–2000 гг.) и др.

² Переход на электрическую тягу на всем протяжении Транссибирской магистрали был завершен после вступления в эксплуатацию дистанции Губерово–Свягино в 2002 г.

³ Особо следует отметить, что одним из пяти государственных приоритетов в программе «Дороги России» объявлялась трасса «Амур» (Чита–Хабаровск), соединившая в 2004 г. европейскую и азиатскую части страны. По хозяйственным, социальным и геополитическим функциям ее часто сравнивали с Байкало-Амурской железнодорожной магистралью. Большое значение имела также дорога Лидога-Ванино, объединившая материковые и прибрежные районы Хабаровского края. По ней доставлялись грузы для дальнейшей перевалки через порт Ванино на о-в Сахалин. В рамках программы социально-экономического развития Курильских островов были сданы четыре автомобильных моста через реки Курилка, Хвойная, Маловодная, Высокотравная. В конце 2000 г. состоялось открытие сквозного проезда на трассе Находка–Лазо–Ольга–Кавалерово, связавшей южные и два северных района Приморья.

⁴ В частности, регулярные дотации из бюджета Амурской области способствовали открытию с 1998 г. прежнего пассажирского маршрута г. Свободный–с. Ураловка. За счет высококоррентабельных перевозок туристов на международном направлении Благовещенск–Хэйхэ удалось возобновить и поддерживать