

ваемых территорий с ограниченным транспортным доступом¹. Вместе с тем сокращение получателей государственной помощи не способствовало своевременному поступлению дотационных ресурсов из Центра на места. Парадокс состоял еще и в том, что при всей минимизации и бессистемности таких поступлений ежегодные расходы на сезонные перевозки (по воде и воздуху), по подсчетам специалистов, в несколько раз превышали суммы, инвестируемые в дорожную индустрию. Как и в прежние годы, приходилось прибегать к дорогостоящим методам запоздалой доставки жизнеобеспечивающих грузов, используя автомобильные «зимники», авиацию и приходящие в почти полную непригодность суда ледокольного флота.

Таким образом, на мероприятия, направленные на стабилизацию и совершенствование транспортного обеспечения российского Дальнего Востока в 1990-е годы, влияли сложные и порой неконтролируемые политические и социально-экономические тенденции. Незирая на отдельные, принципиально новые формы развития дальневосточных коммуникаций и достигнутые на их основе результаты, формирование целостной концепции, адаптированной к коренным изменениям условий жизни населения, не состоялось.

В итоге сохраняющиеся и по сей день пространственные диспропорции системы транспортного обслуживания могут привести к еще большему снижению привлекательности Дальнего Востока для проживания и соответствующему ослаблению российского влияния в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

¹ В 1997 г. из пяти прежде относящихся к таковым районам в Амурской области в список нуждающихся был включен лишь один. В результате речные порты Свободного и Благовещенска, которые осуществляли завоз топлива, столкнулись с большими проблемами по организации очередной навигации, так как не получили расчета еще за предыдущую [ГААО. Ф. Р-2286. Оп. 1. Д. 330. Л. 31].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Вилков А. Хабаровчане бороздят моря и реки // Хабар. изв. 1999. 3 июля.
2. Гусева Е.Г. О развитии ведущих отраслей экономики Дальневосточного региона в ходе экономических реформ (по материалам заседания Совета Ассоциации «Дальстат») // Дальневосточный регион в экономике России: сб. ст. Владивосток: Примкрайстат, 1999. С. 4-22.
3. Закрылись дальневосточные «ворота» России // Красное знамя. 1992. 17 дек.
4. Интересы России в Северо-Восточной Азии и перспективы использования многостороннего сотрудничества со странами региона для развития российского Дальнего Востока: науч. докл. Проблемы Дальнего Востока. 1995. № 3. С. 4-37.
5. Итоги работы трамвайного и троллейбусного транспорта в 2001 году: экспресс-информация от 04.03.2002: материалы Дальневост. гос. науч. 6-ки/Хабар. крайстат. Хабаровск, 2002. 28 с.
6. Каминский А. Контроль на суше, на воде и в воздухе // Благовещенск: инф.-аналит. еженед. администрации г. Благовещенска. 2000. 17 марта.
7. Круизы и капуста // Труд. 1993. 23 ноября.
8. Латыпов Д. Соль станет золотой, если везти ее с Урала в Приморье поездом // Труд. 1995. 16 дек.
9. Мартынов В. Все хотят ехать подешевле // Гудок транспортная газета. 1992. 23 апр.
10. Паникарова С.В. Программно-целевой подход в региональной экономике // ЭКО. 2007. № 1. С. 101-112.
11. Парламентская газета. 2002. 30 окт.
12. Показатели социально-экономического развития Приморского края в сравнении с другими регионами. Владивосток: Прим-крайстат, 1994. 133 с.
13. Семенихин Я. Ключевая роль – за портами. Дальневосточный Федеральный округ: общ.-полит. журн. 2003. № 3. С. 50-52.
14. Смирнов В. Навигации еще нет, а штормит уже вовсю (интервью с генеральным директором АО «Амурское речное пароходство» А.М. Суховым) // Приамур. ведомости. 1995. 28 марта.
15. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе // Дипломат. вестн. 1994. № 3/4. С. 26-27.
16. Стрельник А.А. Дорога, с которой начинается время России // Изв. Тихоокеан. России. 2001. № 1. С. 28-29.
17. Тимченко М. «Надежда нас не покидает». Благовещенскому речному порту – 125 лет (интервью с Генеральным директором ЗАО «Торговый порт Благовещенск» В.С. Ру-денко) // Амур. правд. 1998. 11 июля.
18. Фесик А. Дороги – дороги, но бездорожье дороже // Дальневост. капитал. 2001. № 11.
19. Черничкин В.А. Региональные проблемы безопасности на железнодорожном транспорте (на примере Сахалинской железной дороге): автореф. дис. ... канд. эконом. наук. М., 2001. 44 с.