

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

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

**№ 2 (18) 2012**

# ГУМАНИТАРНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке

№ 2 (18) • 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. ДИПАКТОРСКАЯ,  
д-р филол. наук, проф.,  
действительный член  
Академии наук,  
член международного  
Общества Достоевского,  
Заслуженный работник  
высшей школы  
Российской Федерации

Журнал основан  
в 2008 г.

Выходит  
4 раза в год

## СОДЕРЖАНИЕ

### Филология. Культурология

- 5 *Смирнова Н.В., Спиридонов Д.В.* Актантно-предикатные отношения в семантике телескопных лексических единиц (на материале французского языка)
- 12 *Кузнецова Е.В.* Анализ явлений словообразования на лексической диалектной карте
- 20 *Пряткина А.Ф., Стародумова Е.А.* Союзы и частицы в парадигматическом и синтаксическом аспектах
- 25 *Гуревич Т.А.* Томас Де Квинси – знаток и переводчик Канта
- 30 *Тихомирова Л.С.* Иллюзорное знание как компонент научного сознания
- 34 *Усова С.В.* Отражение национальных ценностей в рекламном дискурсе (на материале рекламы автомобиля во французской публицистике)
- 40 *Михайлова М.В.* Корейские фразеологизмы с компонентом «голова и ее части» как антропоморфный культурный код картины мира

### Философия. История

- 47 *Щедрина Т.Г.* Проблема «выражения» у Бенедетто Кроче, Густава Шпета и Шарля Балли (в контексте культурно-исторического единства научного знания)
- 52 *Мотовникова Е.Н.* Общение и одиночество: сфера разговора Н.Н. Страхова
- 56 *Лаврентьев А.В., Медведева Л.М.* Транспорт российского Дальнего Востока в условиях общественных трансформаций второй половины 1980 – начала 1990-х годов: исторический аспект
- 63 *Пряпорщикова В.Л.* История формирования института замещающей семьи в Иркутской губернии в XIX–XX вв.
- 68 *Тарасов Ю.А.* О роли большевиков и других политических сил в крестьянских восстаниях на юге Приморья против режима Колчака
- 74 *Русенко С.Я.* Структура и полномочия польских таможенных органов на западно-украинских землях (1919–1939 гг.)
- 79 *Сахаровская Л.В.* Развитие издательской деятельности на бурятском языке (1923–1945 гг.)

### Искусствоведение

- 85 *Малинковская А.В.* Две художественные концепции романтического пианизма (Этюд в творчестве Шопена и Листа)
- 91 *Алкон Е.М.* «Все в жизни контрапункт...» (забытое Скерцо Глинки)
- 98 *Науменко Т.И.* Современная музыка и педагогический процесс: размышления музыковеда

### Социология. Психология

- 102 *Куянова Е.А.* Состояние труда и занятости населения в Приморском крае в контексте основных принципов достойного труда
- 109 *Дядюн К.В.* Миграция и преступность: взаимосвязь причин и условий
- 115 *Денисова В.А.* Материнство как социально-культурный феномен с позиций различных психологических направлений
- 119 *Рабовалюк Л.Н., Кравцова Н.А.* Мотивы сохранения беременности (по данным наблюдений клинического психолога)

А. В. Лаврентьев, Л. М. Медведева

## ТРАНСПОРТ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В УСЛОВИЯХ ОБЩЕСТВЕННЫХ ТРАНСФОРМАЦИЙ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ 1980 – начала 1990-х годов: ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Проанализированы условия транспортного обеспечения российского Дальнего Востока на завершающем этапе советской государственности. Исследованы ключевые проблемы системы коммуникаций, влиявшие на удовлетворение социально-экономических потребностей региона.

*Ключевые слова:* транспорт, история, регион, государственная политика, социально-экономические процессы, население.

**The Transport of the Russian Far East in Context of Social Transformations of the second half of the 1980s – early 1990s: the historical aspect.** ALEXANDER V. LAVRENTIEV, LYUDMILA M. MEDVEDEVA (Vladivostok State University of Economic and Service, Vladivostok).

The article deals with the effectiveness of transport network of the Russian Far East in the final stage of the existence of the Soviet State. It addresses the key problems of communication system that affected social and economic needs of the region.

*Key words:* transport, history, region, government policy, social and economic processes, population.

Освоение отдаленных российских территорий исторически базировалось на этатистской модели управления, в которой интересы центральной власти превалировали над имманентными потребностями регионального сообщества. Сложный переход к рыночным отношениям привнес в региональную политику множество факторов, влияющих на взаимодействие центра и периферии. Усилилась социально-экономическая интеграция окраинных территорий с сопредельными государствами, и акцент в международном сотрудничестве сместился в районы Азиатско-Тихоокеанского региона. Активнее реализуются федеральные программы развития дальневосточных территорий. Однако весомых результатов в совершенствовании экономики и уровня жизни населения достичь не удается.

Огромная протяженность России и пространственная разобщенность ее регионов делают проблему коммуникационных связей особенно актуальной. Географическая обособленность в сочетании с низким уровнем системы транспортного обслуживания, не отвечающим современным общественным запросам, остается характерной особенностью российского Дальнего Востока. Неразвитая система сообщений, длительная неопределенность

в вопросах разграничения ответственности за технико-организационное и материально-финансовое обеспечение ее работы между различными уровнями власти продолжают негативно сказываться не только на региональном статусе, но и в целом на удовлетворении государственных геополитических интересов<sup>1</sup>.

Попытки преодоления транспортных проблем предпринимались в годы последних масштабных реформ советской поры. Достаточно вспомнить строительство Байкало-Амурской магистрали и проекты крупных территориально-производственных комплексов в зоне ее освоения. Транспорт, будучи ключевым инструментом осуществления поставленных задач, концентрировался главным образом на обслуживании добывающих производств. Созданию и совершенствованию социально-ориентированных коммуникаций отводилась второстепенная роль.

Провозглашенная М.С. Горбачевым «перестройка» прежних экономико-управленческих

<sup>1</sup> Плотность железных дорог на Дальнем Востоке в 2010 г. уступала среднероссийским показателям в 4–6 раз [2, с. 13]. По насыщенности автомобильными трассами с твердым покрытием субъекты региона в стране находились на одном из последних мест [14].

ЛАВРЕНТЬЕВ Александр Валентинович, кандидат исторических наук, доцент, e-mail: lavrist@list.ru; МЕДВЕДЕВА Людмила Михайловна, доктор исторических наук, профессор кафедры государственного и муниципального управления, e-mail: medvedeva\_l@mail.ru (Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток).

© Лаврентьев А.В., Медведева Л.М., 2012

основ породила разнообразные надежды, в том числе и на принципиально новый этап регионального развития. В ходе визита лидера СССР на Дальний Восток в апреле 1986 г. прозвучали идеи по его превращению в высокоразвитый народнохозяйственный комплекс, ориентированный на международное сотрудничество.

Среди первых правительственных постановлений «горбачевской» эпохи по дальневосточным проблемам были решения, касавшиеся транспортного обслуживания населения<sup>2</sup>. Так, в 1986 г. лимиты бронирования мест на авиарейсы в западные районы страны для жителей Камчатской области по сравнению с предыдущим годом увеличились более чем в 2 раза. Между аэропортом «Елизово» и г. Петропавловск-Камчатский стало действовать круглосуточное автобусное сообщение<sup>3</sup>. В Приморском крае было сформировано 100 туристических поездов, рассчитанных как на местные, так и на удаленные маршруты, достигавшие Средней Азии, Кавказа, Прибалтики и Украины<sup>4</sup>.

Принципиально новым направлением транспортного развития, имевшим перспективное значение, являлось налаживание сообщений с северо-восточными провинциями КНР, почти полностью прерванных в конце 1960-х годов. Несмотря на отсутствие фундаментальной договорно-правовой базы советско-китайского сотрудничества, активизировались приграничные торгово-экономические контакты. Для их надлежащего обеспечения требовалось создание системы регулярных грузовых и пассажирских перевозок. В связи с этим как на межгосударственном, так и на межведомственном уровне транспортному аспекту взаимоотношений со второй половины 1980-х годов уделялось особое внимание. В Пекине со 2 по 16 января 1986 г. прошли двусторонние переговоры по вопросам обеспечения транспортировки грузов между СССР и КНР на 1986–1990 гг.<sup>5</sup>

Ряд соглашений заключили Амурское пароходство и пароходство провинции Хэйлуцзян. В соответствии с одной из достигнутых договоренностей 7 июня 1986 г. в китайский порт Тунцзян пришел первый после многолетнего перерыва советский

теплоход «СТ-510» под командованием капитана А.С. Каплунова [16, с. 4]. Этот рейс положил начало перевозкам на речных международных линиях Благовещенск–Тунцзян и Хабаровск–Тунцзян.

Партнерство в области транспорта привело к созданию специальных координационных институтов. С 20 по 27 октября 1986 г. в Москве состоялось первое заседание постоянной рабочей группы по транспорту в рамках советско-китайской комиссии по экономическому, торговому и научно-техническому сотрудничеству. Советскую делегацию возглавил заместитель председателя Госплана СССР В.Е. Бирюков, китайскую – заместитель руководителя группы по работе торговых пропускных пунктов при Госсовете КНР Ши Сиюй<sup>6</sup>.

Двусторонней комиссией по комплексному использованию приграничных рек Аргунь и Амур обсуждались варианты строительства первоочередных объектов. На совещании по судоходству в марте 1987 г. были утверждены «Правила плавания по советско-китайским пограничным участкам рек». Они распространялись «...на все суда и плоты, плавающие по советско-китайским пограничным участкам рек Амур, Уссури, Аргуни, Сунгача и о. Ханка, а также на плавучие сооружения» [12, с. 3].

Дополнительную уверенность в вероятности модернизации региона, в том числе и его транспортной составляющей, вселяла принятая в августе 1987 г. ЦК КПСС и Советом Министров СССР «Долговременная программа экономического и социального развития Дальневосточного экономического района и Забайкалья до 2000 г.». В ней предусматривалось двойное увеличение объемов финансирования региона. Производство промышленной продукции планировалось повысить в 2,5 раза. Уделялось внимание проблеме привлечения и закрепления трудовых ресурсов [11, л. 4].

Кроме государственных инвестиций ставка делалась на доходы от внешней торговли. Одним из стратегических направлений развития Дальнего Востока объявлялось увеличение объемов экспорта из региона в 3–3,2 раза за счет новых прогрессивных форм внешнеэкономической деятельности [11, л. 5].

В общем русле заявленной концепции предполагались перемены и в транспортной сфере. Планировалось сформировать разветвленную схему соединения Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, провести их электрификацию; продолжить железнодорожное строительство на севере региона в направлении якутских месторождений; создать сеть автомобильных дорог

<sup>2</sup> Об улучшении авиационного обслуживания населения в Камчатской и Магаданской областях: решение Президиума Совета Министров РСФСР от 21 октября 1985 г. // Государственный архив Российской Федерации, далее ГАРФ. Ф. А-262. Оп. 17. Д. 4666. Л. 138; О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог в 1987 г.: постановление коллегии Миннавтодора РСФСР от 25 апр. 1986 г. // Государственный архив Хабаровского края, далее ГАХК. Ф. 137. Оп. 22. Д. 2284. Л. 85.

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. А-262. Оп. 17. Д. 4666. Л. 139.

<sup>4</sup> Государственный архив Приморского края, далее ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д. 517. Л. 37.

<sup>5</sup> Российский государственный архив экономики, далее РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 5. Д. 8713. Л. 1.

<sup>6</sup> РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 5. Д. 8712. Л. 1.

в горнодобывающих и сельскохозяйственных районах, завершить сооружение автодорог общесоюзного значения (Чита–Хабаровск и Хабаровск–Находка); усовершенствовать портовые комплексы Амурского речного бассейна; реконструировать местные аэропорты; расширить транспортные пути, обеспечивающие связи с КНР.

Целевые инвестиции, поначалу регулярно выделяемые для Дальнего Востока, и резервы транспортных ведомств позволили провести частичное техническое переоснащение отрасли. В конце 1987 г. в речном порту Хабаровска появился один из самых мощных на тот момент подъемных механизмов – порталный кран фирмы «Кондор» для перегрузки 20-тонных контейнеров<sup>7</sup>. В течение 1987–1988 гг. ускоренными темпами были возведены новые корпуса ремонтно-эксплуатационной базы речного флота в Нанайском районе Хабаровского края. Это позволило производить ремонт обшивки судов и механизмов сухогрузных и наливных барж<sup>8</sup>. В 1988 г. началась реконструкция завода по ремонту самолетов и вертолетов малой гражданской авиации<sup>9</sup>.

Активизировалось строительство Амуро-Якутской магистрали. В 1988 г. бригада путеукладчиков под руководством А. Иванченко производила работы в районе крупнейшего угледобывающего комплекса Южной Якутии. Создание устойчивых коммуникаций в этой местности открывало широкие возможности для экономичных поставок коксующего угля как дальневосточным потребителям, так и зарубежным соседям [3, с. 4].

В морских портах Находка, Петропавловск-Камчатский и Магадан со второй половины 1980-х годов внедрялись автоматизированные системы управления контейнерными терминалами. Особое внимание уделялось дальнейшему развитию глубоководного порта Восточный, который являлся важнейшим звеном международного транзитного узла на Дальнем Востоке. Масштабная автоматизация производственных процессов, сооружение дополнительных подъездных дорог и железнодорожных путей способствовали совершенствованию технологий азиатско-европейских перевозок. Грузооборот порта с 1985 по 1990 г. увеличился почти на 5 млн. т [4, с. 58].

Параллельно с принятием целевой дальневосточной программы вносились важные коррективы в социально-экономическую политику государст-

ва. В рамках доминирующего общественного сектора предусматривалось проведение частичной децентрализации и развитие отдельных рыночных элементов регулирования производственных отношений. Генеральные положения нового курса получили свое законодательное закрепление.

Транспортные предприятия подверглись организационно-финансовому реформированию. Предполагалось увеличение масштабов их экономико-управленческой автономии при сохранении плановых методов руководства. С 1988 г. вся деятельность ДВЖД переводилась на полный хозяйственный расчет. К 1989 г. на аналогичные условия работы перешли 41 автобусная и 30 таксомоторных бригад Хабаровского края, что составило 51 и 85% от всего машинного парка и персонала, соответственно<sup>10</sup>.

Заметно улучшились показатели работы в транспортных подразделениях, объединенных в один производственный цикл, при введении коллективных подрядных отношений. Повысилась материальная заинтересованность работников в результатах труда. Показательным примером в этом плане являлся хозрасчетный перегрузочный комплекс № 5 Владивостокского порта. В 1988 г. его коллективу удалось сократить временные простои судов под погрузкой более чем на четверть от прежних показателей [4, с. 75].

Актуальными для пассажирского сектора при переходе комплексных предприятий на самокупаемость становились кооперация и аренда. К концу 1988 г. в городах Хабаровск, Биробиджан, Советская Гавань и поселке Ванино работало более 200 арендованных автомобилей такси. Для регулярного транспортного обеспечения отдаленного Нанайского района Хабаровского края из автомобильного управления в аренду передали 5 автобусов<sup>11</sup>. В Петропавловске-Камчатском при автопредприятии № 2 создали кооператив «Экспресс» для предоставления более комфортных услуг с использованием единственных на тот момент советских микроавтобусов марки «РАФ»<sup>12</sup>. Новые формы эксплуатации общественного транспорта в условиях отсутствия личных машин у большинства жителей Дальнего Востока позволили несколько повысить транспортную мобильность населения. В краях и областях во второй половине 1980-х годов произошел ощутимый рост пассажирских автобусных перевозок (см. таблицу).

Расширялись и международные транспортные связи советского Дальнего Востока. Большое значение для дальнейшей мотивации внешних

<sup>7</sup> ГАРФ. Ф. А-562. Оп. 1. Д. 8437. Л. 19–20.

<sup>8</sup> К 60-летию Малышевской ремонтно-эксплуатационной базы флота. Исторические справки предприятий Амурского пароходства. Материалы фондов музея «История судоходства на Амуре» ОАО «Амурское пароходство». Л. 1.

<sup>9</sup> ГАХК. Ф. Р-2061. Оп. 1. Д. 114. Л. 8.

<sup>10</sup> ГАРФ. Ф. А-398. Оп. 9. Д. 1805. Л. 10.

<sup>11</sup> ГАРФ. Ф. А-398. Оп. 9. Д. 1805. Л. 12.

<sup>12</sup> ГАРФ. Ф. А-398. Оп. 9. Д. 1822. Л. 2.

**Перевозки пассажиров автобусами общего пользования на Дальнем Востоке в 1986–1989 гг. (млн. чел.)**

Область, край	1986	1987	1988	1989
Амурская область	191,1	197,2	199,3	199,7
Хабаровский край	389	415,8	428,9	437,9
Приморский край	401,8	415	427,5	432,7
Камчатская область	138,6	145,2	148,4	149
Магаданская область	88,4	87,3	85,6	81,7
Сахалинская область	140,1	151,2	154,8	156,8

*Источник:* Архив Госкомстата РФ. Динамические ряды по автомобильному транспорту общего пользования (Ч. 2. Пассажирские автобусы). Перевозки пассажиров автобусами общего пользования РСФСР по областям, краям и автономным республикам. Л. 22, 23.

контактов региона имели постановления Совета Министров СССР 1987–1988 гг. [9, 10]. В соответствии с ними предприятиям разрешалось устанавливать прямые связи с зарубежными партнерами. Планировалась передача всей выручки от приграничной и прибрежной торговли в распоряжение местных исполнительных комитетов для закупки необходимых товаров и сырья. Организациям Дальнего Востока разрешалось расходовать для своих нужд не 10% (как предприятиям других территорий), а 15% средств в свободно конвертируемой валюте [9].

С целью налаживания и поддержания международных связей в АТР в 1987 г. Дальневосточным морским пароходством (ДВМП) были организованы специальные рейсы для советских, японских, китайских и северокорейских туристов «Корабль Мира» и «Корабль Дружба» по маршрутам: Япония–Находка–КНР–КНДР. Всего за указанный год в заграничных плаваниях судами ДВМП было перевезено 35 тыс. пассажиров<sup>13</sup>. В 1988 г. впервые советское пассажирское судно побывало в Южной Корее еще до официально заключенного в 1990 г. договора между двумя странами о дружбе и сотрудничестве. Теплоход «Михаил Шолохов» доставил сборную СССР для участия в Олимпийских играх в порт Пусан. После подписания в июне 1990 г. с США временного морского соглашения отменялась часть санкций, действовавших с 1980 г. в отношении СССР. Принятым документом снимались наиболее строгие ограничения: с обеих сторон открывались порты, имевшие военно-стратегический характер; смягчались и упрощались требования присутствия в них судов.

<sup>13</sup>РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 5. Д. 8910. Л. 68.

В мае 1991 г. произошло оформление договора о технических посадках лайнеров США в дальневосточных аэропортах, следовавших в страны Юго-Восточной Азии. Авиакомпания «Эвергрин» совместно с Дальневосточным консорциумом гражданской авиации открыли сверхдальнюю трансконтинентальную грузовую авиатрассу по маршруту: Гонконг–Хабаровск–Анкоридж–Нью-Йорк. При участии американских инвесторов производилась модернизация объектов, обеспечивавших прием и обслуживание мощных самолетов в аэропорту Хабаровска [1, с. 1].

Новые маршруты становились подтверждением межрегиональных договоренностей и укрепления популярных в то время побратимских связей городов<sup>14</sup>. Заметную роль в формировании транспортного сотрудничества сыграли обоюдные инициативы руководства Дальнего Востока и представителей местных властей КНР. В ходатайствах, адресуемых центральным правительствам, обосновывалась целесообразность создания прямых сообщений. Важно отметить, что некоторые из выдвинутых идей были реализованы значительно позже<sup>15</sup>.

На ходе «перестроечных» преобразований сказывались недостаточно продуманные, в ряде случаев стихийные, государственные решения. Способы достижения долгосрочных целей не всегда соотносились с региональными особенностями. Внедрившиеся альтернативные формы экономических отношений (хозрасчетных, арендных, кооперативных) вступали в противоречие с сохранявшимися пережитками административно-командной системы. Распределение средств по различным министерствам и ведомствам, а не по территориальным единицам Дальнего Востока затрудняло координацию управления материальными ресурсами и контроль за их использованием.

Масштабные проекты транспортного освоения на стадии их разработки и реализации тормозились различными факторами и имели более скромные результаты. В частности, 2/3 предложений местных

<sup>14</sup>Например, благодаря усилиям администраций японского острова Хоккайдо и Сахалинской области 4 мая 1991 г. начала работать морская паромная переправа между городами-побратимами Вакканай–Корсаков [15, с. 1].

<sup>15</sup>В частности, Амурское областное руководство после заключения 17 июня 1991 г. с провинцией Хэйлуцзян соглашения о всесторонних связях лоббировало в различных федеральных инстанциях (от президента России до специализированных государственных служб) проект мостового перехода между Россией и КНР в районе г. Благовещенск и г. Хэйхэ. Несмотря на принятые положительные решения на государственном уровне проект в тот период не был осуществлен (Государственный архив Амурской области, далее ГААО. Ф. 2286. Оп. 1. Д. 49. Л. 85).

экспертов по развитию железнодорожной инфраструктуры было исключено из планов<sup>16</sup>. Финансовая помощь из центра в полной мере поступала лишь в 1987–1988 гг. Впоследствии капитальные вложения существенно сократились, что обуславливалось усилением центробежных политических тенденций и наступлением системного социально-экономического кризиса. Возведение большинства намеченных транспортных объектов приостанавливалось. Критическая ситуация складывалась и с обновлением технического парка<sup>17</sup>.

В сложившихся обстоятельствах обострились проблемы бесперебойного железнодорожного сообщения, которое служило самым надежным способом соединения центра страны и ее дальневосточных окраин. На 1988 г. из 1622 км главного пути ДВЖД оставались не электрифицированными 74% (на Уссурийском отделении – 97,4%), 24% станций не были оборудованы электрической централизацией стрелок. Из-за неудовлетворительного состояния стрелочных переводов и путевого хозяйства вводилось около 100 ограничений скорости<sup>18</sup>. За 1989 г. произошло 500 срывов отправления пассажирских составов<sup>19</sup>. В качестве одной из важнейших причин увеличения железнодорожных простоев в многочисленных отчетах о деятельности за 1990 г. упоминалось аварийное состояние моста через Амур в районе крупнейшей перевалочной станции г. Хабаровск. Возведенный еще в 1916 г., он нуждался в капитальном ремонте<sup>20</sup>.

За первые два года хозрасчетного периода крайне осложнилось финансовое состояние ДВЖД. Расчеты с подрядными организациями, вынужденные кредитные операции, резкое сокращение централизованных лимитов приводили к общему снижению расходов на внутренние нужды транспортников. В 1990 г. отделения ДВЖД сократили перечисления в собственный социальный фонд почти на 30%<sup>21</sup>.

В течение 1989 г. ежедневно оставались неразгруженными по вине различных получателей в среднем 362 железнодорожных вагона, в том числе 98 по вине морских портов. Если за 1988 г. замедление оборота грузового вагона составляло 5–7 ч, то

в 1989 г. на всех отделениях ДВЖД этот показатель достиг уже 12,5 ч<sup>22</sup>.

Низкая пропускная способность и узкая колея Сахалинской железной дороги сдерживали работу транспортного маршрута, соединяющего остров с материком паромной переправой Ванино–Холмск. За 1989–1990 гг. около 20 тыс. т груза на этой линии были доставлены заказчикам с большим опозданием. Сахалинское пароходство во избежание убытков от простоев с 1990 г. использовало паромы для проведения заграничных пассажирских туров в Японию с целью приобретения подержанных автомобилей [13, с. 3].

На протяжении 1990 г. происходила концентрация транзитного груза для Камчатки на Владивостокском отделении ДВЖД, вследствие чего снижалась маневренность перевозок. На морской линии Владивосток–Петропавловск–Камчатский вместо 6 плановых судов, как правило, курсировало вдвое меньше<sup>23</sup>. Из 51 судна Камчатского морского пароходства на тот момент 28 подлежали списанию по возрасту и техническому состоянию. Ввиду недостаточной ремонтной базы флот Камчатки являлся самым устаревшим на Дальнем Востоке. Под угрозой срыва в навигацию 1991 г. оказалась доставка 170 тыс. т необходимых для полуострова товаров и топлива [5, с. 1]. Судостроительная промышленность на 1991 г. приняла заказ от министерства морского флота в объеме 30% от всех потребностей страны [5, с. 2].

Наибольшая ограниченность в транспортных возможностях была свойственна северным территориям. Как правило, возведение коммуникаций здесь обуславливалось созданием географически изолированных промышленных комплексов и зачастую носило замкнутый (тупиковый) характер. С конца 1980-х годов при общем сокращении государственных дотаций, устойчивом повышении стоимости на топливо местным властям приходилось затрачивать огромные усилия для получения бюджетной поддержки на доставку жизненно важных грузов при помощи воздушных перевозок или автомобильных «зимников» в труднодоступные районы. Отдельные самостоятельные проекты, направленные на снижение транспортной изоляции территорий такого рода, под давлением нараставших инфляционных процессов приходилось откладывать на неопределенные сроки<sup>24</sup>.

<sup>16</sup> ГАПК. Ф. П-68. Оп. 117. Д. 587. Л. 152.

<sup>17</sup> Например, в 1986 г. около 30% пассажирских вагонов Владивостокского отделения Дальневосточной железной дороги эксплуатировались свыше 25 лет (ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д. 517. Л. 39). В Приморском крае к 1991 г. количество неисправных автобусов, трамваев и троллейбусов достигло 40% (ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д. 1411. Л. 38).

<sup>18</sup> ГАПК. Ф. П-68. Оп. 117. Д. 587. Л. 152.

<sup>19</sup> ГАХК. Ф. Р-730. Оп. 27. Д. 8. Л. 32.

<sup>20</sup> РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 105. Д. 13959. Л. 42.

<sup>21</sup> РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 105. Д. 13959. Л. 38.

<sup>22</sup> РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 105. Д. 13371. Л. 31, 32.

<sup>23</sup> РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 105. Д. 13959. Л. 42.

<sup>24</sup> Например, в Хабаровском крае в 1989 г. артелями «Амур» и «Восток» за счет собственных финансово-производственных и трудовых ресурсов началось строительство трассы протяженностью в 200 км, которой предполагалось связать прибрежную и материковую части Аяно-Майского района. Однако

Эксперименты по внедрению альтернативных форм экономических отношений на Дальнем Востоке все более заметно входили в противоречие с инерционными пережитками административно-командной системы, которая перестала выполнять большую часть вспомогательных, прежде всего снабженческих, функций. Вместе с тем интересы транспортных организаций, постепенно терявших государственную поддержку, все меньше распространялись на малорентабельные перевозки населения. На седьмой сессии Совета народных депутатов Приморского края в декабре 1988 г. отмечалось, что после перехода на полный хозяйственный расчет объединения «Приморскавтотранс» практически одновременно закрылись убыточные маршруты в Лазовском, Партизанском и Шкотовском районах<sup>25</sup>. В решении постоянной комиссии по транспорту Хабаровского краевого совета о состоянии авиаперевозок жителей труднодоступных районов от 10 августа 1989 г. говорилось: «Руководство авиаотрядов, заботясь о сокращении убытков своих предприятий, зачастую забывает о нуждах людей. В отдаленные села самолеты летают без расписания по мере полной загрузки. В межнавигационный период перевозка пассажиров вертолетами производится от случая к случаю»<sup>26</sup>. Происходило резкое сокращение количества пригородных электропоездов. По сравнению с 1990 г. работа и содержание электропоездов Владивостокского отделения ДВЖД в 1991 г. принесли почти в 5 раз больше убытков (соответственно, с 6 до 29,5 млн. руб. в исчислении указанных лет) [7, с. 2].

Нарушалось прежде относительно отлаженное сообщение с островными территориями, в котором ведущее место занимала авиация. Единственный на южных Курилах гражданский аэродром летом 1990 г. пришел в полную непригодность для осуществления полетов. Срочной мерой властей Сахалинской области стало изменение схемы движения с использованием военных площадок и вертолетов. Однако с принятием новых правил полетов гражданских судов над акваториями в СССР в мае 1991 г., согласно которым винтокрылым машинам разрешалось удаляться от береговой полосы не более чем на 10 км, был закрыт и этот воздушный мост [6, с. 1].

полностью завершить сооружение объекта в запланированные 7 лет так и не удалось. С 1991 г. стоимость строительства 1 км дороги (по сравнению с проектной и начальной стадиями работ) увеличилась вдвое [8, с. 1]. Вынужденная консервация привела к тому, что в 2000 г. для открытия сквозного сообщения по трассе оставалось проложить еще около 50 км.

<sup>25</sup> ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д. 901. Л. 21.

<sup>26</sup> ГАХК. Ф. 137. Оп. 22. Д. 2284. Л. 194.

Существенное снижение наблюдалось и в структуре морских пассажирских сообщений, служивших ранее альтернативой внутренним авиационным маршрутам. Так, в 1990 г. суда Камчатского пароходства перевезли 20 тыс. чел., тогда как в 1985 г. – 32,3 тыс. [4, с. 47].

Транспортные проблемы препятствовали развитию приграничных сообщений с КНР, которые кроме обеспечения Дальнего Востока продуктами и товарами первой необходимости позволяли части населения, оставшейся без работы, заняться мелким предпринимательством в форме так называемого челночного бизнеса, а также приезжать в соседнее государство с культурно-познавательными целями. Внезапно хлынувший поток товаров и туристов выявил многочисленные недочеты в системе пограничных коммуникаций. Встал вопрос о скорейшем открытии упрощенных пропускных объектов и оптимальных схемах перемещения. Длительное отсутствие регулярного автомобильного сообщения особенно негативно отражалось на характере контактов с КНР<sup>27</sup>. Наметился резкий дисбаланс между обоюдными потребностями в перевозках и технико-экономическими возможностями их осуществления.

Отчеты Управления ДВЖД Министерству путей сообщения СССР свидетельствуют о том, что с конца 1980-х годов приграничные станции региона не справлялись с переработкой международных грузов. В 1989 г. план передачи различных товаров для КНР по станции Гродеково был выполнен только на 55,6%<sup>28</sup>. Государственная казна теряла доходы от таможенных сборов.

Не удалось повысить роль Дальнего Востока в качестве международного транзитного коридора, приносившего небольшую в контексте мирового оборота, но стабильную прибыль в течение нескольких десятилетий. Непомерно возросшие к началу 1990-х годов цены на услуги перевозок по Транссибу сравнялись с тарифами зарубежных судоходных компаний, а впоследствии и превысили последние. Российский участок маршрута между Европой и Азией становился менее привлекательным для иностранных клиентов. Кроме того, снижение напряженности и политика стабилизации на Ближнем Востоке в противовес системному кризису в СССР позволили переключить главные океанские транзитные грузопотоки через район Суэцкого канала. Несмотря на большую протяженность указанного маршрута, страны АТР отдавали ему

<sup>27</sup> Только 10 марта 1990 г. официально открылся первый круглогодичный автомобильный переход между советским пос. Пограничный Приморского края и китайским г. Суйфэнхэ провинции Хэйлуцзян.

<sup>28</sup> РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 105. Д. 13959. Л. 42.

предпочтение. Япония, например, в рассматриваемый период провела большую работу по созданию собственного мощного контейнеровозного флота, снизив тем самым зависимость от зарубежных партнеров.

Таким образом, изменившийся с середины 1980-х годов вектор региональной политики способствовал некоторым позитивным сдвигам в дальневосточной системе транспортного обеспечения и обозначил качественно иные, чем прежде, варианты ее развития. Однако планы территориального освоения помимо не совсем адекватной оценки местных возможностей теряли благоприятные перспективы своей реализации еще на начальных стадиях вследствие деструктивных колебаний и низкой эффективности социально-экономического общегосударственного курса. В результате и без того слабая и во многом односторонняя модель транспортного обслуживания Дальнего Востока, утрачивая дотационные инструменты поддержки, накапливала проблемы и противоречия.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гонконг–Хабаровск–Нью-Йорк. // Тихоокеан. звезда. 1991. 15 мая.
2. Дробышева И. Барометр экономической активности // Дальневост. капитал: Региональный журн. деловых кругов Дальнего Востока. 2010. № 11. С. 12-13.
3. Емелина Н. Год дракона // Индустрия Севера. 2012. 6 янв.
4. Зеленцов В.В. Морской транспорт Дальнего Востока во второй половине XX века. Владивосток: Дальнаука, 2003. 239 с.
5. Колосов В. Списать флот – это списать Камчатку! // Водный транспорт. 1991. 9 февр.
6. Крылья над водой // Сов. Сахалин. 1994. 16 нояб.
7. Мартынов В. Все хотят ехать подешевле. // Гудок. 1992. 23 апр.
8. Молнар И. Дорогая Аян-Нелькан: строительство будет продолжено // Звезда Севера. 1991. 24 апр.
9. О дальнейшем развитии внешнеэкономической деятельности государственных, кооперативных и иных общественных предприятий, объединений и организаций: Постановление Совета Министров СССР № 1405 от 2 декабря 1988 // Сб. постановлений Правительства СССР. 1989. № 2. Ст. 7.
10. О дополнительных мерах по совершенствованию внешнеэкономической деятельности в новых условиях хозяйствования: Постановление Совета Министров СССР от 17 сентября 1987 г. № 1074 (с изм. и доп., внесенными Постановлением Совмина СССР от 06.06.89 № 386) // Свод законов СССР. 1989. Т. 9.
11. О комплексном развитии производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области на период до 2000 года (вместе с «Долговременной государственной программой комплексного развития производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области на период до 2000 года»): Постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 19 августа 1987 г. № 958 // Консультант Плюс. Версия Проф. М., 2008. Л. 1–188.
12. Правила плавания по советско-китайским пограничным участкам рек. М.: Транспорт, 1988. 36 с.
13. Проказов Н. Чертова мельница // Советский Сахалин. 1991. 22 янв.
14. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2011: Стат. сб. / Росстат. М., 2011. URL: <http://www.statrus.info/catalog/readbook.jsp?issue=1229880> (дата обращения: 29.03.2012).
15. Савченко Н., Шевченко Н., Гвоздиков В., Витас Ю. Есть паром Сахалин – Хоккайдо // Сов. Сахалин. 1991. 4 мая.
16. Трошин А. Амур – река добрососедства // Амурская правда. 1987. 21 нояб.