

Возведение коммуникаций в подобных местностях в советский период обуславливалось, как правило, созданием географически изолированных добывающих объектов и зачастую носило замкнутый (тупиковый) характер¹. Прошлые и возникшие уже в ходе радикальных экономических изменений проблемы пространственной разъединенности создавали для особо отдаленных уголков региона реальную опасность чрезвычайных ситуаций.

Мероприятия по проведению так называемого северного завоза, который в дореформенный период практически полностью координировался и финансировался из Центра, в новых обстоятельствах нередко находились под угрозой срыва. Денежные средства в местные бюджеты поступали нерегулярно и не в полном объеме. Кроме того, чтобы хоть как-то сократить государственные расходы на эти цели, возникали прецеденты исключения отдельных территорий из реестра нуждающихся в централизованной помощи². Несвоевременные расчеты местных администраций за предоставление транспортных услуг приводили к существенному сокращению поставок крайне востребованной продукции³.

Помимо утраты систематической поддержки федеральной казны, обслуживание удаленных районов (а иногда и целых дальневосточных субъектов) отягощала ситуация стремительного

распада не только транспортной, но и региональной торговой отрасли, что негативно сказывалось на характере взаимодействий их представителей. Ставшие вынужденно самостоятельными предприятия в условиях стихийной конкуренции занимались поиском платежеспособных клиентов и, соответственно, более прибыльных направлений своей деятельности. В частности, порты и парокходства стали требовать предварительную оплату за переработку и доставку грузов⁴. Поэтому интересы организаций-перевозчиков и задачи своевременного обеспечения труднодоступных местностей не всегда совпадали⁵.

Ускоренная (и во многом хаотичная) децентрализация финансовых и организационных основ работы дальневосточного транспорта разрушала и относительно развитые схемы сообщений, которыми располагали южные территории Дальнего Востока. К концу советского периода здесь уже сложилась достаточно разветвленная сеть альтернативных коммуникаций, позволявших людям выбирать (в зависимости от запаса времени и стоимости проезда) оптимально удобные виды перемещений.

Несмотря на происходивший миграционный отток, спрос на межрайонные и пригородные перевозки по мере нарастания социальных проблем продолжал быть весьма значительным. Из-за малочисленности проживающих и характерных

¹ На 1990 г. лишь около 40% дальневосточных районных центров соединялись (т.е. имели постоянную связь) с городами краевого и областного значения дорогами с твердым покрытием [12, с. 74]. Грузы, не перевезенные за период навигации по водным путям, приходилось доставлять уже по «ледовым» трассам замерзших рек, либо привлекать специальную транспортную авиацию, что оборачивалось дополнительными огромными затратами.

² Так, уже в 1992 г. в постановление Правительства РФ «Об утверждении перечня районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей (по условиям поставки и завоза груза в эти районы)» не был включен Ульчский район Хабаровского края, который регулярно фигурировал в подобных документах 1980-х годов.

³ Например, из необходимых в 1993 г. 7,5 млрд руб. для «переброски» топлива в удаленные районы, Хабаровскому и Николаевскому-на-Амуре авиапредприятиям выделялось только 1,5 млрд руб. государственных субсидий (Государственный архив Хабаровского края, далее ГАХК. Ф. 2061. Оп. 1. Д. 268. Л. 91). В 1995 г. морским и речным транспортом в районы, не связанные стабильными сухопутными артериями, было завезено товаров широкого потребления и производственно-технической продукции в 2,2 раза меньше, чем в 1992 г. (Государственный архив Амурской области, далее ГАО. Ф. Р-2286. Оп. 1. Д. 237. Л. 9).

⁴ Дело в том, что в северных узловых пунктах с развалом производства исчезли и крупные торговые предприятия, которые ранее выполняли функцию оптовых посредников между поставщиками и транспортниками. Они располагали мощными складскими базами в портах перевалки, позволявшими накапливать достаточное количество товаров для последующей их перевозки по «зимникам» в удаленные местности.

⁵ Например, из-за неоплаты услуг Дальневосточному морскому пароходству магаданским портом в 1994 г. приостановила работу контейнерная линия «Восточный—Магадан».

⁶ Так, из 10 паромов на переправе Ванино—Холмск. в 1993 г. работало только 3, остальные выполняли международные пассажирские рейсы в Японию. По этой причине на станционных путях скопилось более 60 вагонов со свежими овощами для жителей острова Сахалин [7, с. 2]. В течение 1990-х годов транзитный груз для Камчатки регулярно скапливался на Владивостокском отделении Дальневосточной железной дороги, из-за этого снижалась пропускная способность и маневренность перевозок. На морской линии Владивосток—Петропавловск-Камчатский вместо 6 плановых судов, как правило, курсировало 3 (Российский государственный архив экономики. Ф. 1884. Оп. 105. Д. 13959. Л. 42).