

производства и жизни населения ресурсами происходило за счет регулярных централизованных поставок.

Однако сбои и прекращение работы целых промышленных комплексов, постоянно растущие тарифы на все виды услуг, практически полный отказ федерального руководства от прежнего патерналистского подхода в отношении слабо освоенных территорий, способствовали с начала 1990-х годов усилению внутрисоюзной обособленности и межрайонной дезинтеграции дальневосточных просторов.

Последовательная и взвешенная региональная политика российского правительства отсутствовала. Прежняя стратегия планирования и разработки комплексных программ стала неэффективной при переходе к рыночным отношениям. Единственным поддерживающим инструментом жизнеобеспечения субъектов Российской Федерации являлась финансовая помощь из федерального фонда поддержки регионов, не предполагавшая регулярные дотации, а выполнявшая некую «аварийную» функцию.

Негативные тенденции отразились и на транспортном обслуживании: нарушился его прежний относительно отлаженный режим, что создавало угрозу окончательного разрушения исторически слабой коммуникационной целостности страны. Периодически оказывались парализованными протяженные воздушные сообщения. Например, в декабре 1992 г. аэропорт Владивостока полностью прекратил прием и выпуск самолетов. В телеграмме на имя Президента России Б.Н. Ельцина говорилось, что основной причиной остановки работы гражданской авиации Приморья являлось отсутствие средств на приобретение топлива и других горюче-смазочных материалов¹.

Проблемы обеспечения населения продовольствием и бытовыми товарами, затронувшие на начальной стадии кризиса всю страну, для жителей Дальнего Востока, где начался массовый выезд людей², осложнялись резко возросшими транспортными издержками. Цены на железнодорожные перевозки, которые долгие годы служили самым надежным способом соединения Центра страны и ее дальневосточных периферий, постоянно увеличивались.

¹ Невыплата долгов Владивостокскому авиапредприятию только московским аэропортом «Домодево» составляла около 1 млрд руб. [3, с. 1].

² В 1993 г. в благоприятные районы проживания России переселилось почти в 7 раз больше людей, чем за предшествующий год, впоследствии количество покинувших Дальний Восток только увеличивалось [4, с. 17].

Вместе с тем природно-географические условия для всестороннего аграрного развития и возможности доставки продукции широкого потребления носили традиционно ограниченный характер (что ранее компенсировалось стабильным государственным участием). Завышенная стоимость транспортировок помимо общего удорожания условий проживания способствовала нарушению национальных интересов России. Потеря международного евроазиатского транзита по Транссибирской магистрали обернулась тем, что уникальные природные богатства практически бесконтрольно выводились в соседние страны из-за непомерно «взлетевших» тарифов на родине³.

В критический для региона период одним из «спасительных» источников сокращения продуктового и вещевого дефицита стало торгово-обменное сотрудничество с КНР, в связи с которым открывались дополнительные российско-китайские пограничные переходы⁴. В Пекине 27 января 1994 г. на основании Соглашения между правительствами двух стран пересечение границы разрешалось через 21 пункт автомобильным, железнодорожным и речным видами транспорта [15]. Помимо сглаживания недостатков в сфере снабжения, их развитие позволило довольно значительной части населения, оставшейся без работы, заняться мелким предпринимательством в форме так называемого челночного бизнеса, а также приезжать в соседнее государство с культурно-познавательными целями.

Однако относительная товарно-продовольственная стабилизация вследствие данных контактов распространялась в основном на приграничные с Китаем районы. Сложные в плане транспортной досягаемости (в зависимости от сезона, либо от невозможности использования нескольких видов связи с основными магистралями или материком) территории Дальнего Востока нуждались в дополнительных мерах по своему обеспечению.

³ Например, рыболовецкие предприятия в середине 1990-х годов непосредственно в местах промысла были вынуждены продавать представителям японских, южнокорейских и китайских фирм около 85% добытых морепродуктов, так как доставка в центральную часть своей страны обходилась им почти в стоимость самого груза. Вместе с тем, выступая в Хабаровске в 1995 г., министр путей сообщения России Г.М. Фадеев заявил, что для снижения на 25% оплаты провоза в дальневосточном направлении достаточно было ее повысить в европейской части страны всего лишь на 3% [8, с. 2].

⁴ К ним, например, относились речные пункты Джалинда-Синань; Нижнеленинское-Тунцзян. Приступили к работе автомобильные переходы «Пограничный», «Полтавка», «Краскино».