

Министерство образования и науки Российской Федерации

Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса

ЛАВРЕНТЬЕВ А.В.

**РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ
(СЕРЕДИНА 1980-х ГОДОВ– НАЧАЛО XXI века).**

Монография

Владивосток
Издательство ВГУЭС
2014

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Глава I. Социально-экономические и научно-технические условия развития автомобильного транспорта в СССР и на Дальнем Востоке	10
1.1. Основные этапы и тенденции советской государственной политики хозяйственного освоения дальневосточных территорий	10
1.2. Развитие системы обеспечения и обслуживания автомобильного транспорта Дальнего Востока	17
1.3. Формирование структуры управления автомобильным транспортом Дальнего Востока и подготовка специалистов	51
Глава II. Пути сообщения на Дальнем Востоке	78
2.1. Дорожно-строительное и дорожно-эксплуатационное развитие	78
2.2. Состояние и расширение сети автомобильных дорог	105
Глава III. Место и роль автомобильного транспорта в обслуживании народного хозяйства и населения Дальнего Востока	124
3.1. Автомобильный транспорт в экономической интеграции региона	124
3.2. Организация и осуществление пассажирских автомобильных перевозок на Дальнем Востоке	143
Глава IV. Автомобильный транспорт Дальнего Востока в переходный период	162
4.1. Государственная региональная политика и основные проблемы развития Дальнего Востока в годы «перестройки» и проведения рыночных преобразований	162
4.2. Изменения в автомобильно-дорожной системе и их влияние на социально-экономическую сферу Дальнего Востока	171
4.3. Становление и условия развития приграничных автотранспортных сообщений на Дальнем Востоке России	200
Заключение.....	236

Глава I. Социально-экономические и научно-технические условия развития автомобильного транспорта в СССР и на Дальнем Востоке

1.1. Основные этапы и тенденции советской государственной политики хозяйственного освоения дальневосточных территорий

Затянувшаяся борьба за власть на Дальнем Востоке нанесла огромный ущерб экономике региона. В аграрном секторе, являвшемся основным в региональной экономической структуре, произошло сокращение посевных площадей, поголовья скота, снижение и без того весьма скудной оснащенности механизмами и т.д. Если до 1917 г. Амурская область, которая считалась житницей Дальнего Востока, полностью обеспечивала себя зерном, то в 1923 г. общий хлебный дефицит ее превысил 8 млн. пудов.¹ В результате военных действий сильно пострадала промышленность Дальнего Востока. На действовавших промышленных предприятиях Приморья выработка за время гражданской войны и интервенции сократилась на 65,6 %.²

Наблюдался колоссальный спад производства и в других отраслях экономики, прежде всего в добывающей и транспортной. Например, добыча золота на Дальнем Востоке в первой половине 1922 г. составляла около 10 % довоенного уровня.³ Тяжелое положение усугублялось действиями интервентов. За границу вывозились природные ресурсы, промышленное оборудование, вводились морские и речные суда.

После окончательного установления советской власти и включением Дальневосточной республики в состав РСФСР предпринимались меры по упорядочению организации регионального народного хозяйства и создания

¹ Лыкова Е.А., Проскурина Л.И. Деревня в начале 20-х гг. // Россия и АТР. 1999. №3. С.125.

² Мандрик А.Т. Последствия гражданской войны и иностранной интервенции для народного хозяйства Дальнего Востока // Международная конференция «Гражданская война на Дальнем Востоке России: Итоги и уроки». Тезисы докладов и сообщений. Владивосток: Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, 1992. С. 117.

³ Флеров В.С. Дальний Восток в период восстановления народного хозяйства. Томск: Изд-во Томского ун-та, 1973. Т.1. С. 78.

его плановой основы. Происходили изменения управленческих начал социально-экономической сферой Дальнего Востока. В конце 1922 г. были учреждены Дальневосточное промышленное бюро и Дальневосточное экономическое совещание (Дальэконо).¹ Следует указать, что никакой существенной помощи в этот период дальневосточному региону центр оказать был не в состоянии. Поэтому экономика ориентировалась преимущественно на собственные ресурсы. Приоритетным становилось развитие наиболее эффективных отраслей хозяйства (рыбной, лесной, золотодобычи и др.). В связи с этим, намечалось возобновление исследований потенциальных ресурсных возможностей Дальнего Востока; руководством начинает изучаться и учитываться опыт освоения и заселения имперского периода.

С середины 20-х гг. серьезное внимание при постановке стратегических задач уделялось транспортным коммуникациям региона, которые предполагалось не только восстанавливать, но также создавать механизм взаимодействий магистральных и местных путей сообщения для более эффективного удовлетворения хозяйственных и социальных нужд. Решение транспортных проблем во многом обуславливалось организацией переселенческого движения. Преимущественно сельскохозяйственная колонизация в 20-е гг. затруднялась, кроме сложных климатических условий, проблемами передвижения людей от железнодорожных станций вглубь региона по причине отсутствия устойчивых путей сообщения.

Одним из важнейших источников поступления средств для освоения Дальнего Востока считалось развитие транзитных перевозок иностранных грузов.² Значительная часть грузов иностранных предприятий из Маньчжурии в Японию и европейские страны в 20-е гг. проходило через

¹ РГИА ДВ. Ф.2422. Оп.1. Д.24. Л.7.

² Отчет Дальревкома и Дальэконо за 1923-1924 годы. Хабаровск: Книжное дело, 1925. С. 14.

КВЖД и Уссурийскую железную дорогу, а впоследствии через морские дальневосточные порты.

Региональная специфика, проявлявшаяся в сохранении некоторой хозяйственной обособленности по отношению к центральным районам России, способствовала формированию отличительных тенденций в развитии Дальнего Востока в годы проведения советским правительством новой экономической политики. До середины 20-х гг. на Дальнем Востоке массовых земельных переделов, характерных для европейской части страны, не производилось. Несмотря на создание системы мотиваций для развития объединенных сельских хозяйств со стороны государства (артелей, коммун, товариществ по обработке земли), большая часть дальневосточного крестьянства предпочло индивидуальные формы деятельности.

Политика огосударствления промышленности, проводимая с середины 20-х гг. на Дальнем Востоке, не привела к устранению частных начал. Более того, основное место в общем объеме промышленного производства и сельского хозяйства сохранялось за частным сектором. На 1927/1928 г. его доля по сравнению с государственным и кооперативным составляла 73 %.¹

На Дальнем Востоке, в отличие от других регионов, заметную роль играли иностранные концессии, которые развивались преимущественно в области освоения и добычи полезных ископаемых. Концессионные предприятия позволяли решать проблемы занятости населения, предоставляя новые рабочие места и более выгодные материальные условия. Ежегодно на этих предприятиях было занято порядка 20-25 тыс. человек и привлекалось на лесоразработки и рыбные промыслы около 30 тыс. сезонных рабочих.² Валютная выручка от их деятельности также способствовала развитию советской промышленности.

¹ Дальневосточный край в цифрах. Хабаровск: Книжное дело, 1929. С.20.

² Попов В.Г. Концессионная политика Советского государства на русском Дальнем Востоке (1922-1944 гг.). // Вопросы истории гражданской войны и интервенции на Дальнем Востоке России. Владивосток. 1994. С.119.

К концу 20-х гг. народное хозяйство страны было в целом восстановлено, и по основным показателям достигло уровня, который наблюдался перед Первой мировой войной. Дальний Восток в этот период по темпам восстановления и экономического развития опережал многие регионы страны. Развивались угольная промышленность, электроэнергетика, было начато строительство предприятий рыбной промышленности, происходила реконструкция действующих производственных объектов. Например, по сравнению с 1913 к 1928 г. добыча угля увеличилась в 3,2 раза, вывоз древесины возрос на 19 %.¹ Это обуславливалось, прежде всего, сохранением после Дальневосточной республики относительно автономной структуры управления народным хозяйством, привлечением иностранных инвестиций. Вместе с тем, общая техническая отсталость (в том числе и в сфере транспорта) сохранялась как в СССР, так и на Дальнем Востоке, сдерживая дальнейшее развитие экономики.

Выбранный курс советского руководства на скорейшую индустриализацию с начала 30-х гг. предполагал уже не постепенное замещение импорта сложных промышленных изделий, а создание и совершенствование передовых для того времени отраслей, в первую очередь, тяжелой промышленности, на основе прогрессивных мировых достижений. С этого времени проводилась жесткая централизация экономики, перевод ее на директивную плановую основу.

С 30-х гг. изменялся характер экономического развития Дальнего Востока, что было вызвано не только потребностью страны в природных ресурсах, но и внешнеполитическими задачами СССР, которые предполагали создание мощного военного плацдарма для отражения возможных нападений со стороны соседних азиатских стран. Поэтому произошла переориентация экономики региона с удовлетворения внутренних нужд на решение общегосударственных задач, опираясь на централизованные финансовые и

¹ Минакир П., Резин О., Чичканов В. Экономика Дальнего Востока: перспективы ускорения. Хабаровск: Кн. изд-во, 1986. С.23.

материальные ресурсы. Производилась коллективизация сельского хозяйства. На 1 сентября 1932 г. на Дальнем Востоке колхозы уже объединяли 65,4 тыс. крестьянских хозяйств (53,2% от общей численности).¹ Проводились репрессии по отношению к зажиточным слоям сельского населения.

Для обеспечения поставленных государственных задач была разработана система льгот с целью массового привлечения населения в малоосвоенные районы страны. В первой половине 30-х гг. численность жителей Дальнего Востока возросла на 500 тыс. чел., во второй – уже на 750 тыс.² Однако реализовать все намеченные планы только с помощью добровольных призывов и экономических мотиваций оказалось недостаточным. Поэтому в 30-е гг. большую роль в освоении Дальнего Востока сыграло создание разветвленной системы исправительно-трудовых учреждений, особенно на севере региона. Одной самых мощных структур в этой системе стал Государственный трест по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы (Дальстрой), который к 1941 г. насчитывал 187 976 чел.³

Все эти изменения отразились на общем развитии народного хозяйства Дальнего Востока. Например, если за 1928-1932 гг. рост производства в промышленности составил 170 %, то за последующие пять лет объем промышленного производства удвоился.⁴ В структуре экономики региона значительно возросла доля цветной металлургии, увеличилась добыча угля, торфа, металла, было налажено производство химических продуктов и строительных материалов.

В период Великой Отечественной войны Дальнему Востоку принадлежала важная роль в обеспечении фронта и тыла. Большой вклад в военную экономику вносили: металлургия, золотодобыча, рыбная промышленность,

¹ РГИА ДВ. Ф. 2413. Оп.4. Д. 574. Л.3.

² Рыбаковский Л.Л. Население Дальнего Востока за 150 лет. М.: Наука, 1990. С.130.

³ Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. 1923-1960. Справочник. М.: «Звенья», 1998.С. 120.

⁴ Дальний Восток России: экономическое обозрение. Хабаровск:??? 1995. С.55.

торговый флот региона. Следует отметить, что 49,7 % всех поставок по ленд-лизу осуществлялось через Тихий океан.¹ В их число входили и поставки автомобилей из США, Англии, Канады. Всего в Советский Союз за годы войны их поступило около 350 тыс.² Для приемки автомашин, во Владивостоке в 1942 г. создавались специальные склады. Впоследствии складские пункты были открыты в Хабаровске, Комсомольск-на-Амуре и Николаевске-на-Амуре. Силами Дальневосточного фронта производилась сборка иностранных автомобилей.³

После окончания Великой Отечественной войны предпринимаются меры по скорейшему восстановлению народного хозяйства страны. Основные инвестиции направлялись в районы европейской части СССР, которая наиболее пострадала от военных действий. Здесь в этот период реконструировались фабрики и заводы, строились новые предприятия, восстанавливались пути сообщения.

Дальний Восток, несмотря на сильное снижение капиталовложений из центра и соответственно падение темпов экономического роста (например, в 1950 г. объем промышленного производства в регионе увеличился по сравнению с 1940 г. на 66 % против 73 % по СССР и 75 % по РСФСР)⁴ продолжал оставаться важнейшей, прежде всего, сырьевой базой страны. В восстановительный период на Дальнем Востоке продолжалось развитие добывающих отраслей народного хозяйства (угольной, лесной, горной), энергетики, рыбной промышленности.

Экономическое развитие СССР в 60-80-е гг., несмотря на общий рост масштабов производства, носило преимущественно экстенсивный характер. Основное внимание уделялось развитию тяжелых и добывающих отраслей,

¹ Поперно А.Х. О ленд-лизе и Тихоокеанской транспортной эпопее // Отечественная история. 1997. № 2. С. 111.

² Долматовский Ю.А. Автомобиль за 100 лет. М.: Знание, 1986. С.167.

³ Морозов Л., Ворсин В. Ленд-лиз: поставки автомобильной техники // Военно-экономический журнал. 1994. № 6. С. 33.

⁴ Чичканов В.П. Дальний Восток: стратегия экономического развития. М.: Экономика, 1988. С.18.

оборонной промышленности. В связи с этим, роль Дальнего Востока как поставщика природных ресурсов вновь повысилась. Крупные капиталовложения в народное хозяйство региона в течение 1959-1965 гг., которые превышали все послевоенные инвестиции в 10 раз, привели к росту объема валовой продукции на 89 %, тогда как в СССР за это время он вырос на 84 %.¹

В этот период по отношению к Дальнему Востоку было продолжено использование программно-целевого подхода, который находил выражение в принятии соответствующих адресных партийно-правительственных решений. К важнейшим из них относились Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по дальнейшему развитию производительных сил Дальневосточного экономического района и Читинской области (1967 г.); «О мерах по дальнейшему комплексному развитию производительных сил Дальневосточного и Восточно-Сибирского экономических районов» (1972 г.). Масштабные планы освоения региона имели и международное стратегическое значение, обусловленное обострением во второй половине 60-х гг. отношений с Китайской Народной Республикой.

Поэтому наряду с расширением сырьевой базы, на Дальнем Востоке получили развитие предприятия военно-промышленного комплекса. В 1974 г. было возобновлено строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали; началось сооружение участка автомобильной трассы союзного значения «Чита-Хабаровск», которой предполагалось связать дальневосточные окраинные территории с центральной частью страны. Будущая автомобильная альтернатива Транссибирской железнодорожной магистрали лишней раз демонстрировала большое внимание со стороны советского государства к вопросам геополитической роли Дальнего Востока СССР.

¹ Нерадовская И.П. Научно-технический прогресс и развитие промышленности Дальнего Востока (1959-1970 гг.) // История промышленного развития советского Дальнего Востока. Владивосток. 1979. С.54.

Однако с середины 70-х гг. в социально-экономической сфере страны нарастали кризисные явления, вызванные исчерпанием дешевых источников сырья, медленным внедрением новой техники и технологий. Сырьевая направленность Дальнего Востока, в ущерб развитию перерабатывающих производств постоянно требовала больших централизованных инвестиций, которых выделялось недостаточно. В период с 1975 по 1985 гг. среднегодовые темпы промышленного прироста в регионе составляли 3,2 % против 4,8 % в среднем по стране.¹

Обобщив основные тенденции проведения государственной политики по освоению Дальнего Востока в 20-е – середине 80-х гг. можно отметить следующее. Качественные изменения характера регионального развития были связаны как с общественно-политическими и экономическими процессами, которые происходили в СССР, так и особенностями их проявления на Дальнем Востоке.

Региональная специфика ярко проявила себя в период установления советской власти и проведения новой экономической политики. Главной отличительной тенденцией развития Дальнего Востока на этом этапе являлась ориентация на самостоятельное решение вопросов, связанных с обеспечением потребностей народного хозяйства и населения. Своеобразный имперский «задел» более свободных форм сельскохозяйственного и промышленного развития позволил осуществлять достаточно гибкие управленческие мероприятия в отношении индивидуального и предпринимательского секторов. Традиционно ориентированный на внешний рынок Дальний Восток имел важное значение при формировании государственного бюджета, используемого для восстановления народного хозяйства.

Переход к плановой модели социально-экономического развития страны и ее отдельных регионов в условиях формирования административно-командной системы управления поставил отдаленные территории в жесткую

¹ Дальний Восток. Экономическое обозрение... С.59.

зависимость от материальных ресурсов центра. Сворачивание НЭПа и обострение внешнеполитической ситуации на дальневосточных границах страны привели к прекращению разнообразных экономических связей с иностранными государствами, переориентации на внутренние запросы СССР. Несмотря на это, накопленный за годы индустриализации промышленный потенциал Дальнего Востока, сыграл важную роль в обеспечении фронта и тыла в годы Великой Отечественной войны.

Последующие этапы регионального социально-экономического развития и государственного участия в этом процессе продолжали быть связаны прежде всего с ростом потребностей в природных ресурсах Дальнего Востока и сложной внешнеполитической ситуацией. Все это приводило к неравномерному характеру хозяйственного освоения региона, отставанию его инфраструктуры от возраставших социальных запросов, что порождало много проблем. Одной из нерешенных должным образом оставалась проблема развития транспортных сообщений.

1.2. Развитие системы обеспечения и обслуживания автомобильного транспорта Дальнего Востока

Несмотря на то, что автомобили в досоветский период не играли практически никакой существенной роли в социально-экономической жизни страны интерес к новому виду транспорта и определенный спрос на него уже имелись. До революции страна была одним из крупнейших импортеров автомобильной техники, к 1917 г. автопарк России насчитывал около 41 тыс. автомобилей иностранных марок.¹ Низкие таможенные пошлины во многом способствовали покупке машин за границей.

Тем не менее, производством автомобилей в Российской Империи занималось довольно большое количество заводов и фабрик: в Санкт-Петербурге – «П.А. Фрезе и К^о», «Э.Л. Лидтке», «Д. Скавронский», «АО Г.А.

¹ Транспорт Страны Советов. Итоги за 70 лет и перспективы развития. М.: Транспорт, 1987. С.242.

Лесснер», «Товарищество Политехник», «П.Д. Яковлев», «И.П. Пузырев»; в Москве - «Автомобильное Московское Общество» (АМО); «Дукс», «Н.Э. Бромлей», «П.П. Ильин», в Риге – «А. Лейтнер», «АО Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ); в Ростове-на-Дону – «Аксай»; в Рыбинске – «Русское Рено» и др.

Неспециализированные предприятия, на которых производились отечественные автомобили, не располагали необходимой технической базой для выпуска большого количества машин различного типа и не могли конкурировать с зарубежными европейскими и американскими фирмами. Например, на Русско-Балтийском заводе в Риге (одном из ведущих предприятий дореволюционного периода в области автомобилестроения) с 1909 по 1915 гг. было выпущено всего около 500 автомобилей.¹ Заводом Пузырёва с 1911 по 1914 гг. было собрано 38 машин, после чего сильный пожар уничтожил большую часть предприятия.²

С начала XX столетия, благодаря деятельности частных предпринимателей и различных коммерческих компаний, в европейской России и на Дальнем Востоке появлялись первые автомобили. Известно, что к 1913 г. поставками и продажей автомобильной техники, запасных частей, бензина, масел и других необходимых для эксплуатации машины принадлежностей в городах Владивостоке, Хабаровске, Благовещенске занимались торговые дома: «Кунст и Альберс», «Гейтман и Аурнгамер», «Небель и Ко», «Бургузинский И.А. с сыновьями», а также акционерное общество «Сименс и Гальские».³

Разработкой собственных конструкций автомобилей и их последующей сборкой с использованием отдельных заграничных деталей занимались

1 Хальфан Ю.А. Первые русские автомобили и их эксплуатационные качества. М.: Автотрансиздат, 1960. С.5.

2 Гордиенко М.П., Смирнов Л.М. От повозки до автомобиля. Алма-Ата.: Казахстан, 1990. С.116.

3 Сибирский Торгово-Промышленный ежегодник. С-Петербург: «Нашъ Векъ», 1913. С.73. С.116.

энтузиасты во многих российских городах. Не был исключением и дальневосточный регион. Так, в Благовещенске на паровозостроительном заводе И.П. Чепурина в 1914 или 1915 гг. (дата точно не установлена) собрали автомобиль, имевший внешнюю схожесть с немецкими небольшими машинами марки «Миле», «Лорелей», «Шпербер».¹ Такая инициатива не приносила ощутимых результатов, в то время как автомобильные заводы ведущих капиталистических стран мира постоянно увеличивали темпы производства. Ежегодно с их конвейеров сходили десятки, а впоследствии сотни тысяч автомашин. Так, в США в 1909 г. произвели 131 тыс., а в 1914 г. уже 569,1 тыс. автомобилей.²

Во время Первой мировой войны создание собственной автомобильной становится приоритетной задачей для руководства российского государства. Был сформирован специальный автомобильный подотдел Центрального военно-промышленного комитета. Автомобильные заводы России для получения госзаказов проходили соответствующий отбор. Одним из наиболее крупных и перспективных автосборочных предприятий было московское товарищество АМО. Его первым директором стал Д.Д. Бондарев. Большой вклад при проектировании и строительстве завода внес инженер С.О. Макаровский.³ С 1916 г. начинается строительство пяти специализированных автозаводов, но ни один из них в годы первой мировой войны не был достроен и не выдал продукции.

За время Гражданской войны (1918-1920 гг.) потери автомобильного транспорта России составили около 30 тыс. машин.⁴ Тем не менее, даже в тяжелейших условиях кризиса, новое советское правительство начинало уделять серьезное внимание вопросам использования автомобильного транспорта. Например, с декабря 1917 по ноябрь 1920 гг. Совет Труда и

¹ Дубовской В.И. Автомобили и мотоциклы России...С.274-275.

² Островский Н.Б. Автомобильный транспорт за 50 лет Советской власти. М.: Знание, 1967. С.3.

³ Рубец А. Начало российской автопромышленности. // Автомобильный транспорт. 1996. №7. С.22.

⁴ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 5. Д. 172. Л. 20.

Обороны, ВЦИК и СНК занимались рассмотрением проблем, связанных с эксплуатацией и дальнейшим развитием автотранспорта 136 раз. За этот период времени было принято 84 документа (решений, постановлений, декретов и др.) по обсуждаемым вопросам. Кроме того, 71 документ был подписан лично председателем Совнаркома В.И. Лениным.¹

С мая 1918 г. решение всех вопросов, относящихся к автомобильному транспорту, было сосредоточено в Центральной автосекции ВСНХ (Высший Совет народного хозяйства). В этом же году, в составе научно-технического отдела ВСНХ была учреждена научная автомобильная лаборатория, которая в 1921 г. преобразовалась в Научный автотехнический институт. С этого времени проводились исследования в области автомобилестроения и моторостроения, а также изучения применения автомобильного топлива и масел.

В 20-е гг. основное внимание уделялось вопросам исследования машин, приобретаемых за рубежом, либо намечавшихся к ввозу. В то же время проводились мероприятия, направленные на организацию собственного автомобильного производства. Так, в 1921 г. комиссия по восстановлению крупной промышленности приняла решение об организации Центрального управления государственных автозаводов (ЦУГАЗ). Однако наладить большое серийное производство отечественных автомобилей в 20-е гг. все же не удалось. Только в конце 1924 г. после долгого перерыва завод Автомобильного Московского общества (впоследствии ЗИС, а затем ЗИЛ) выпустил первые десять грузовиков «АМО-Ф-15», прототипом которых являлась известная итальянская марка «ФИАТ». В 1925 г. начался выпуск машин на Ярославском автозаводе. С 1927 г. московский завод «Спартак» (бывшая фабрика П.И. Ильина) освоил выпуск первых легковых машин «НАМИ-1» (по названию сконструировавшего его Научного автотехнического

¹ Пономарев Я. Мысли по поводу одной книги // Автомобильный транспорт. 1989. № 7. С.57.

института).¹ Продукция этих автостроительных предприятий, учитывая их первоначально слабые производственные мощности, не могла удовлетворить потребностей даже центральных регионов. Так, в 1925 г. выпуск автомобилей в СССР составил около 100, в 1926 г. – около 300, а в 1927 г. – около 500 машин.² Поэтому страна продолжала импортировать автомобильную технику из-за границы.

Таблица 1
Количественное соотношение автомобилей в СССР и США
(1918-1926 гг.).

Год	Россия (СССР)		США		Во всем мире	Число жителей на один автомобиль	
	Штук	% к мировому кол-ву	Штук	% к мировому кол-ву		СССР	США
1918	28 000	0,50	5 000 000	89	5 600 000	6 000	20
1920	15 000	0,17	7 600 000	88	8 600 000	10 000	14
1926	19 000	0,08	19 800 000	81	24 500 000	7 000	5

Таблица взята: РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 5. Д. 239. Л. 2.

Из таблицы 1 становится очевидным колоссальное отставание СССР от лидера автомобилестроения в 20-е гг. США. Так, если автопарк СССР увеличился с 1920 по 1926 гг. всего на 4 тыс. единиц, в основном закупленных за рубежом, то в США за аналогичный период он возрос на 12 млн. 200 тыс. машин собственного производства. В 1926 г. в среднем на один автомобиль в СССР приходилось 7 тыс. жителей, тогда как в США всего 5 человек.

Малочисленный автопарк Дальнего Востока в 20-е годы отличался разнообразием марок, серий и выпусков машин иностранного производства. Его представляли одновременно американский «Шевролет», «Студебеккер» и «Додж», французский «Ситроен», немецкий «Бюссинг» и др.

¹ Куприн Е., Рубец А. Российскому автомобильному транспорту-100 лет // Автомобильный транспорт. 1996. № 9-10. С.5.

² Островский Н.Б. Автомобильный транспорт за 50 лет Советской власти. М.: Знание, 1967. С.16.

На 1 октября 1928 г. в Дальневосточном крае насчитывалось 210 автомобилей, из которых 180 находились в удовлетворительном техническом состоянии (табл.2). Легковые составляли – 56,9%, грузовые – 26,0% и специальные – 17,1%.

Таблица 2

Наличие автотранспорта по административным округам ДВК на 1927-1928 гг.

Административный округ	Автомобили							
	легковые		грузовые		специальные		Всего	
	Всего	исправных	Всего	исправных	Всего	исправных	Всего	исправных
Владивостокский	74	64	26	21	22	21	122	106
Хабаровский	20	17	7	7	2	2	29	26
Амурский	5	4	12	10	8	7	26	21
Читинский	13	11	5	3	2	1	20	13
Сретенский	3	2	-	-	-	-	3	2
Зейский	3	3	6	6	-	-	9	9
Сахалинский	1	1	-	-	-	-	1	1
Камчатский	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого	120	102	56	47	34	31	210	178

Таблица составлена на основании: РГИА ДВ. Ф. 2413. Оп. 4. Д. 1360. Л. 321.

Основная концентрация автотранспорта происходила на юге края. В Амурском, Хабаровском и Владивостокском административно-территориальных округах на вышеупомянутый 1927-28 операционный год приходилось 84,3% автопарка всего Дальнего Востока. В тоже время, например, Камчатский округ не имел ни одной единицы автомобильной техники.

При общем численном сокращении несколько возрастал процент исправных машин. Это было следствием мизерных и редких, но все же имевших место, импортных поступлений. Например, в 1928 году Дальневосточным окружным управлением местного транспорта были

зарегистрированы два легковых автомобиля «Шевролет» (модель 1928 г.) и «Ситроен», 6 грузовиков «Додж» и 5 – «Штейр» (1927 года выпуска).¹

Реализация задач быстрого индустриального развития страны и Дальнего Востока требовала соответствующего транспортного обеспечения, в том числе и автомобильного. Поэтому с 30-х гг. в СССР закладываются основы массового выпуска автомобилей и автобусов. Семнадцатый съезд ВКП (б) предусматривал увеличение автомобильного парка народного хозяйства с 1933 по 1938 гг. почти в 8 раз.² Возросли мощности Московского и Ярославского автозаводов. В 1932 г. вступил в действие построенный в рекордно короткий срок (всего за 19 месяцев) Нижегородский автозавод. К 1936 г. СССР вышел уже на первое место в Европе и второе в мире (после США) по производству грузовых автомобилей. Начинается экспорт советской автотехники за рубеж. Первая партия грузовиков была отправлена в Турцию.³ Новые автомобильные заводы, которые стали выпускать машины в начале 30-х гг. уже работали по принципу массово-поточного производства.

Возросшие темпы государственной автомобильной промышленности в 30-е гг. способствовали количественному росту автопарка Дальнего Востока, качественному изменению его состава. Происходило постепенное вытеснение иностранных автомобилей отечественными марками. В начале 30-х годов в Дальневосточном крае насчитывалось 376 машин. Но уже в 1935 г. только автопарк сельского хозяйства состоял из 585 грузовых и 117 легковых автомобилей.⁴ Если в 1930 г. по Хабаровску курсировало 3 автобуса (60 посадочных мест), то в 1934 – 26 (520 посадочных мест).⁵ На этот же год коммунальные органы Уссурийска располагали 12 автобусами.

¹ РГИА ДВ. Ф. 2413. Оп.4. Д.1360. Л.321.

² О втором пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР (1933-1938 гг.) // КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. М.: Политиздат, 1971. Т.5. 1931-1941. Изд. 8-е. С. 129-150.

³ Транспорт страны Советов. Итоги за 70 лет и перспективы развития. М.: Транспорт, 1987.С.244.

⁴ ГАПК. Ф.373. Оп.1. Д.155. Л.15.

⁵ Тихоокеанская звезда. 1934. 21 дек. С.2.

Во Владивостоке к 1939 г. их количество составляло около 40 единиц.¹ Однако в структуре автомобильного транспорта в этот период на Дальнем Востоке, как и в стране в целом, в отличие от 20-х гг. превалировали уже грузовые машины советского производства.

Таблица 3

Наличие машин Народного комиссариата автомобильного транспорта (НКАТ) РСФСР в подразделениях Приморского и Хабаровского края на 1 января 1940 г.

Область, край	Грузовые машины		Автобусы		Таксомоторы	
	Всего	Общий тоннаж	Всего	Общая вместимость	легковые	грузовые
Приморский край	103	210	39	676	8	5
Хабаровский край	69	174	27	453	12	54

Таблица составлена на основании: ГАРФ. Ф. А-398. Оп.1. Д. 4. Л. 21.

На 1 января 1940 г. из 155 единиц автомобильной техники Приморского управления НКАТ РСФСР, 103 приходилось на грузовые машины, и только 47 на автобусы и легковые таксомоторы (табл.3). В Хабаровском крае, несмотря на то, что 54 грузовых такси осуществляли пассажирские перевозки, однако по типу они отличались от обычных грузовиков лишь натянутым над кузовом брезентовым тентом и жесткими деревянными сидениями вдоль бортов.

Доминирование грузовых автомобилей было обусловлено приоритетом их производства советской промышленностью. Кроме того, курс руководства страны на экономическое освоение Дальнего Востока, в первую очередь предполагал внедрение во все отрасли народного хозяйства машин именно такого типа.

В начале 30-х гг. постепенно формируется научная база отечественного автомобильного транспорта. Кроме Научного автотранспортного института и отделения моторного транспорта МВТУ им. Баумана в 1932 г. создается

¹ Это наша с тобою история.... С.3.

военная академия моторизации и механизации РККА с кафедрой «Автомобили». В 1935 г. была организована комиссия машиноведения Академии Наук СССР, которая впоследствии преобразовалась в институт, имевший в своем составе автомобильную лабораторию. Испытанием и исследованием автомобильных двигателей и других узлов занимались Ломоносовский институт в Москве, Ленинградский политехнический институт. Проводились многочисленные пробеги по всей территории СССР (в том числе и на Дальнем Востоке) с целью получения сведений об эксплуатационно-технических характеристиках советских автомобилей, о возможности применения альтернативных видов топлива и другой необходимой информации. В 1939 г. был создан Центральный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта, который вошел в Наркомат автомобильного транспорта РСФСР.¹ Вышеназванные учреждения были призваны дать научную основу советской автомобильной промышленности и эксплуатационным организациям.

Большой урон нанесли автомобильной науке и образованию необоснованные репрессии преподавательского состава, инженерных и руководящих работников автотранспорта в 30-е гг. Были незаконно осуждены такие талантливые специалисты, как Д.Д. Бондарев, Н.Р. Брилинг, В.В. Важинский, С.С. Дьяконов, В.А. Евсеев и другие. Многие из них погибли. Последствия такой политики в отношении видных деятелей автомобильной науки и производства пагубно сказались в военный и послевоенный периоды. Это, в частности, отразилось на уровне конструкторских разработок. Основные модели автомобилей, двигателей, узлов, выпускавшиеся советскими заводами, преимущественно копировали разработки иностранных фирм.

Кроме того, в стране, одной из основных проблем автомобильной промышленности с конца 30-х гг. являлось слабое финансирование по сравнению с отраслями, имевшими военное значение – танкостроением,

¹ Научному центру отрасли – 50 лет // Автомобильный транспорт. 1989. № 8. С.2.

судостроением, производством огнестрельного оружия, авиастроением. Поэтому конструкторские разработки и исследования в области автостроения развивались более медленными темпами. Недостаточные инвестиции в автомобильную промышленность отражались также на организации и развитии ее смежных производств, которые не только не отвечали запросам эксплуатирующих предприятий, но и резко отставали от нужд заводов, выпускавших автомобили. Несмотря на отдельные недостатки, основными важнейшими итогами для СССР в области автомобильного транспорта в 30-е гг. являлось: создание серийного производства автомобилей и начало формирования фундаментальной научной базы для его дальнейшего развития.

Начавшаяся в июне 1941 г. Великая Отечественная война негативно отразилась на всех отраслях экономики страны, в том числе и на транспорте. Задачи по обеспечению фронта и тыла всем необходимым требовали работы на пределе возможностей. Автомобильный транспорт к этому времени еще сильно уступал в своем развитии железнодорожному и водному. Война наложила на него особенно тяжелый отпечаток. Народное хозяйство страны за период военных действий потеряло 420 тыс. автомобилей, из которых 385 тыс. машин были оставлены на территории, занятой противником.¹ Капиталовложения в автотранспортную отрасль за военный период сократились почти в 2 раза.²

Автомобильная промышленность СССР была вынуждена свернуть выпуск целого ряда моделей (автобусов, легковых автомашин и т.д.) для народного хозяйства и социальной сферы и приступить к производству новых типов автомобилей военного назначения. Помимо этого, на автостроительных предприятиях начал осуществляться выпуск боевой техники. Например, ГАЗ давал фронту не только грузовики, медицинские автомобили, но и легкие танки, самоходные пушки. Ярославский автомобильный завод выпускал

¹ Паньков Н. Автотранспорт в Великой Отечественной войне // Автомобильный транспорт. 1990. № 7. С. 14.

² Маркова А.Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития. М.: Наука, 1977. С.87.

гусеничные тягачи. Все вышеперечисленные факторы сказывались на производстве автомобилей в военные годы. Так, за период Великой Отечественной войны в тяжелых условиях автозаводы в Москве, Ульяновске, Миассе, Горьком, Ярославле изготовили 205 тыс. автомобилей и тягачей. Причем 150,4 тыс. машин поступили непосредственно в войска ¹.

Во время Великой Отечественной войны произошли серьезные изменения автопарка Дальнего Востока. Прежде всего, это касалось его численности. Мобилизационные мероприятия предусматривали изъятие автомобильной техники всех ведомств. Важно отметить, что на Дальнем Востоке этот процесс имел свою специфику. Дело в том, что созданные перед войной управления системы Наркомата автомобильного транспорта РСФСР (НКАТ), а также организации и предприятия, располагавшие собственными автохозяйствами, из-за постоянной угрозы со стороны Японии помимо поставок машин на Запад осуществляли передачу автомобилей различным частям и подразделениям Автомобильного управления Дальневосточного фронта. Кроме того, Постановление от 15 августа 1944 г. Государственного Комитета Обороны обязывало подразделения НКАТ РСФСР создавать автоколонны централизованного резерва.²

Формировались эти автоколонны из автомашин республик, краев и областей, на территории которых не происходило боевых действий. Краевые управления автомобильного транспорта юга Дальнего Востока также в обязательном порядке должны были предоставить определенное количество автотранспортных средств. Так, в августе 1944 г. Приморским управлением было отгружено 27 и подготовлено к отправке 12 автомобилей в Орловскую область, Краснодарский край и Белоруссию.³ В результате всех мобилизационных мероприятий, например, в Хабаровском крае с 1 января

¹ Гоголев В.М. Грузовики Великой Отечественной // Автомобильный транспорт. 1990. № 5. С.45.

² ГАРФ. Ф. А-398. Оп. 1. Д. 491. Л.3.

³ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 4. Д. 116. Л.9.

1941 г. по 1 января 1945 г. число автомашин всех ведомств сократилось на 10 704 единицы.¹

Проведение мобилизации требовало изъятие новых технически исправных автомобилей. В автохозяйствах оставались в основном машины производства первой половины 30-х гг., большинство из них выработали свои эксплуатационные сроки службы. Получение гражданскими организациями отечественной автомобильной техники, выпускаемой в военный период, происходило чрезвычайно редко. Незначительное пополнение автопарка народного хозяйства осуществлялось за счет поставок машин из США, Англии и Канады (по ленд-лизу), либо путем передачи трофейных автомобилей.

Несмотря на огромный урон, который понес автомобильный транспорт страны за годы войны, восстановление его производства со второй половины 1940-х гг. происходило довольно быстрыми темпами. Так, уже в «Законе о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР», принятом в 1946 г. предусматривалось перейти к серийному выпуску автомашин новых типов (в частности, автомобилей повышенной грузоподъемности), а также машин с дизельными моторами. Для этого планировалось строительство новых и расширение действовавших автозаводов.² Важно отметить, что еще в ходе войны закладывались основы будущего автомобилестроения, осуществлялось проектирование новых моделей, выпускались опытные образцы. Большую помощь в создании научно-технических разработок имел опыт изучения и анализа устройства различных узлов и эксплуатационных качеств иностранных машин. Заводы по производству автомобилей смогли (насколько это было возможно) обновить свой станочный парк. Произошло это благодаря репарационным поставкам из Германии, а также закупкам в США оборудования для производства дизелей.

¹ Государственная автомобильная инспекция Хабаровского края (1936-1996). – Хабаровск: Изд. дом «Приамур. ведомости», 1996. С.9.

² Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917-1967 гг.). Т.3. М.: Политиздат, 1968. С.264.

Вместе с тем, создание прогрессивных образцов автомобильной техники, внедрение современных технологических процессов в автостроении уже было невозможно осуществить как в 30-е гг., только благодаря закупкам оборудования. Препятствием этому становились напряженные отношения со странами Запада, которые постепенно отказывали СССР в поставках новейших станков. Поэтому больше внимание стало уделяться развитию отечественной научной базы отрасли. Для оказания квалифицированной технической помощи предприятиям автомобильной и тракторной промышленности в 1945 г. был создан Оргавтопром, который с 1955 г. получает статус научно-исследовательского института автомобильной промышленности (НИИТавтопром). За первые 20 лет работы институтом было разработано около 10 тыс. технологических процессов, спроектировано свыше 30 тыс. наименований средств технического оснащения предприятий.¹ Важно отметить, что многие методы и технологии, которые были созданы сотрудниками института, применялись либо впервые в стране, а некоторые – впервые в мире.

В 1949 г. по производству грузовиков СССР вновь вышел на довоенное второе место в мире (после США) и первое в Европе. С 1946 по 1950 гг. было произведено 58 265 грузовых автомобилей.² Если в 1939 г. три автозавода страны выпускали 22 модели и модификации, то в 1954 г. с конвейеров уже 12-ти специализированных предприятий сходило до 43 марок автомобильной техники различного назначения.³ По количественным показателям, наша страна опережала такие высокоразвитые капиталистические страны как Англия, Франция, Канада и другие, но в целом уступала им по качественным параметрам и техническим характеристикам производимых автомашин.

Рост советской послевоенной автомобильной промышленности оказал влияние и на развитие автопарка Дальнего Востока. В Приморском крае

¹ Подсобляев С.В. НИИТавтопрому – 50 лет // Автомобильная промышленность. 1995. №10. С.2.

² Шугуров Л.М. Автомобили России и СССР. Соч. в 3-х ч. Ч. 1. М.: ИЛБИ, 1993. С. 252.

³ Транспорт страны Советов... С.248.

общая численность автотранспорта только с 1949 по 1950 гг. увеличилась на 14,6 % (с 11 409 до 12 810 автомобилей).¹ Грузовой автомобильный транспорт Амурской области за период с 1950 по 1955 гг. возрос на 1345 единиц, а его грузоподъемность соответственно на 6067 тонн.² В народном хозяйстве, хотя и невысокими темпами росло количество отечественных автомобилей с дизельным устройством двигателя. Если по дорогам Приморского края в начале 1950 г. осуществляли грузоперевозки лишь 3 дизельных машины Минского автозавода – МАЗ-205, то в январе 1953 г. уже 217.³

В конце послевоенной пятилетки заметно увеличилось производство пассажирских видов автомобильного транспорта. В 1948 г. появилась новая модель автобуса ЗИС-154, а с 1950 г. автобусы марки ПАЗ-651 стал выпускать завод в г. Павлове-на-Оке. Хотя все же приоритет, как и в довоенный период, отдавался производству грузового автотранспорта. Так, в 1950 г. автомобильными заводами СССР было выпущено 300 тыс. грузовиков и лишь 20 тыс. автобусов.⁴ Однако уже со второй половины 50-х гг. производству пассажирского автотранспорта начинает уделяться более серьезное внимание. Об этом свидетельствовала углубившаяся специализация автомобильной промышленности СССР. Например, выпуск пригородных и специальных туристских автобусов с 1958 г. начал осуществлять Львовский автобусный завод. Изготовлением автобусов для городских маршрутов в 60-е гг. стал заниматься завод в Ликино-Дулево Московской области (ЛиАЗ). Организованное здесь производство позволило разгрузить завод имени Лихачева, который с этого времени поставлял на ЛиАЗ только двигатели. Рижский автобусный завод (РАФ) наладил выпуск

¹ ГАПК. Ф.131. Оп.1. Д.170. Л.50.

² Подсчитано на основе источника: Основные показатели развития хозяйства и культуры Амурской области. М: Госкомстат, 1981. С.197.

³ ГАПК. Ф. 131. Оп. 8. Д.187. Л.14; ГАПК. Ф. 131. Оп.8. Д.185. Л.4.

⁴ Куприн Е., Рубец А. Российскому автомобильному транспорту – 100 лет // Автомобильный транспорт. 1996. № 9-10. С.7.

первых советских микроавтобусов, которые использовались как маршрутные такси и экскурсионные автобусы.

С 1955 по 1980 гг. производство автобусов в СССР возросло более чем в 9 раза (табл.4). Однако сопоставление основных параметров производимых в СССР автобусов с моделями передовых западных фирм демонстрировало существенное отставание отечественной промышленности. Уровень отечественных автобусов был гораздо ниже по энергетическим показателям, эксплуатационной надежности, трудоемкости обслуживания, внутренней и внешней отделке, комфортабельности.

Таблица 4

Производство автобусов автомобильной промышленностью СССР (1955-1980 гг.)

Годы	1955	1960	1965	1970	1975	1980
Количество произведенных автобусов (тыс. шт.)	9,4	22,8	35,5	47,4	67,0	85,3

Таблица составлена на основании: Народное хозяйство СССР за 60 лет. М. 1977. С.227; Народное хозяйство СССР 1922-1982. М. 1982. С.196.

Советская автомобильная промышленность, несмотря на значительное увеличение производства автобусов, не учитывала также проблем больших городов. За рубежом, например, уже в начале 50-х гг. недостаток в автобусах, вызванный возросшим пассажиропотоком, обусловил создание моделей специальной планировки с устройством больших накопительных площадок на выходе и входе. В Германии, Италии, Венгрии и других странах в послевоенное время начался выпуск т.н. сочлененных (или двухсекционных) автобусов. Впоследствии, конструкторы этих стран, вносили постоянные изменения в схемы компоновки салонов, работали над повышением устойчивости и управляемости и т.д. Поэтому в 60-е-80-е гг. советские пассажирские автотранспортные предприятия, в том числе и Дальнего Востока получали автобусы большой вместимости марки «Икарус», производимые в Венгрии.

Прогрессивные разработки отечественных заводов оставались, как правило, на уровне экспериментальных моделей.

Кроме несовершенных экономических форм советского производства, негативное влияние на развитие автомобильной промышленности оказывали идеологические установки. В большей мере это проявилось на развитии легковых транспортных средств индивидуального пользования, выпуск которых до 70-х гг. сильно отставал от производства грузовиков. Отставание СССР от капиталистических стран в производстве легковых машин было колоссальным. Интересно, что ФРГ уже в 1948 г. выпустила 30 тыс. легковых автомобилей, тогда как СССР только 20,2 тыс. Впоследствии, разрыв увеличился еще больше. Так, с 1948 по 1960 гг. СССР увеличил производство в 6,9, а ФРГ в 60,8 раз.¹ И хотя личная машина уже в конце 50-х гг. постепенно становилась востребованной, но государственной политикой определялось преимущественное развитие общественных форм пользования легковыми автомобилями. Подтверждением этому, в частности, может служить отрывок из выступления главы советского государства Н.С. Хрущева, которое он сделал в ходе визита во Францию в 1960 г. перед рабочими завода «Шоссон»: «...Мы будем увеличивать производство легковых автомобилей, создавая при этом широкую сеть прокатных гаражей. Когда кому-либо будет нужна машина, он придет в гараж, возьмет напрокат машину и поедет, куда ему требуется... При таком порядке пользования легковыми машинами – говорил Хрущев, - нам потребуется их, очевидно, в 10 или 15 раз меньше, чем если бы мы каждого стремились обеспечить личной машиной. Поэтому мы считаем неразумным иметь излишне много легковых автомашин. Частнособственническое капиталистическое направление использования легковых автомобилей для нас не подходит».²

¹ Аркуша В. С надеждой на век будущий // За рулем. 1996. № 7. С.6.

² Из выступления Н.С. Хрущева перед рабочими завода «Шоссон» // Автомобильный транспорт. 1961. № 2. С.2.

Действительно, в стране в конце 50-х начале 60-х гг. стали открываться государственные пункты проката. Этот вид услуг имел место и в крупных дальневосточных городах. Так, в 1961 г. Хабаровское управление автомобильного транспорта располагало 27-ми легковыми машинами, которые предоставлялись населению в прокат.¹ Однако такая форма эксплуатации автомобиля не удовлетворяла потребностей населения, доставляла определенные неудобства пунктам проката и в итоге не прижилась.

Развитие производства пассажирских общественных видов автомобильного транспорта в СССР с конца 1950-х гг. обусловило создание специализированного парка автобусов и таксомоторов в системе региональных автоуправлений Дальнего Востока для обслуживания населения.

Так, с 1966 по 1985 гг. число автобусов Приморского и Хабаровского управлений автомобильного транспорта увеличилось на 1 195 и 781 единицу соответственно (табл.5). Заметное отставание по количеству автобусов Амурского управления (в 1985 г. их насчитывалось всего 839 единиц) было связано с тем, что довольно значительная часть машин сосредоточивалась в структуре Министерства сельского хозяйства. Например, в 1981 г. в совхозах и колхозах области перевозку пассажиров осуществляли 328 автобусов.²

Таблица 5
Наличие автобусов общего пользования
на Дальнем Востоке (1955-1985 гг.)

Область, край	1955	1966	1971	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1985
Амурская область	102	423	488	636	647	643	676	808	849	839
Приморский край	—	893	1124	1407	1460	1569	1701	1776	1874	2088
Хабаровский	201	687	831	1066	1091	1240	1361	1383	1443	1468

¹ ГАХК. Ф.1846. Оп.1. Д.34. Л.4.

² Амурская область в 1983 г. (Краткий статистический сборник). Благовещенск: Кн. изд-во, 1984. С.134.

край									
------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Таблица составлена на основании: Народное хозяйство Хабаровского края. Хабаровск. 1957. С.65. Народное хозяйство Хабаровского края в девятой пятилетке. Хабаровск. 1976. С.67. Амурская область в 1980 г. Благовещенск. 1981. С.143. Архив Госкомстата РФ. Наличие автобусов в РСФСР. Л. 31,44,45. Основные показатели развития хозяйства и культуры Амурской области. М. 1981. С.198.

Однако увеличение автобусного парка региона в рассматриваемый период являлось весьма относительным показателем. Оставалось много устаревших моделей, которые уже не соответствовали требованиям пассажирских перевозок. Медленная модернизация отечественных автозаводов зачастую приводила к использованию на Дальнем Востоке одних и тех же моделей автобусов на городских, пригородных и междугородных маршрутах.

Импортные поступления не могли кардинально изменить ситуацию. Например, пассажирский парк Приморского края с 1971 по 1975 гг. получил 161 городской автобус «Икарус» производства Венгрии.¹ Однако полноценно удовлетворить потребности населения крупных городов региона в перевозках в утреннее и вечернее время все же не удавалось.

Таблица 6

Численность парка легковых такси Дальнего Востока (1950-1985 гг.)

Область, край	1950	1966	1973	1974	1975	1976	1977	1980	1985
Амурская область	11	206	213	220	230	233	248	292	300
Приморский край	н/с	896	1110	1131	1279	1246	1463	1449	1493
Хабаровский край	27	896	782	802	767	889	1112	1068	1207
Камчатская область	—	185	246	283	290	308	338	397	457
Магаданская область	—	153	192	215	223	221	229	249	211
Сахалинская область	—	—	200	197	185	177	189	240	227

Таблица составлена на основании: Архив Госкомстата РФ. Наличие легковых таксомоторов общего пользования в РСФСР. Л. 58-60. ГАХК. Ф. 1846. Оп. 1. Д.139. Л. 6. Основные показатели развития хозяйства и культуры Амурской области. М. 1981. С.198. Автомобильный транспорт общего пользования Амурской области. Благовещенск. 1989. С.30.

¹ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 53. Д.7. Л.17.

Определенное развитие получил, начиная с 60-х гг. легковой таксомоторный парк региона. С 1950 по 1975 гг. таксомоторный парк Хабаровского края увеличился на 755 автомобилей (табл. 6). На юге Дальнего Востока менее всего легковых такси в рассматриваемый период приходилось на Амурскую область, где в 1985 г. их было всего 300 единиц. Это объяснялось, прежде всего, аграрной ориентацией экономики области, вследствие чего весьма значительная часть населения проживала в сельской местности, а также в небольших городах и поселках. Отсутствие крупных городов в какой-то мере обуславливало наличие небольшого таксомоторного автопарка Магаданской, Камчатской и Сахалинской областей.

Тем не менее, спрос дальневосточников на услуги такси, особенно с конца 1960-х, в связи с относительной ценовой доступностью, постоянно возрастал. Адекватного же количественного и качественного ответа, прежде всего из-за общественной ориентации советской автомобильной промышленности, не происходило. Таксомоторный парк Дальнего Востока, как и всей страны, не отличался разнообразием и комфортными условиями для проезда пассажиров и работы водителя.

Только в 70-е гг. производству индивидуальных транспортных средств начинает уделяться больше внимания. В директивах XXIV съезда КПСС в девятой пятилетке намечалось увеличить производство грузовых автомобилей в 1,5 раза, а легковых уже в 3,5-3,8 раза.¹ Возросли мощности специализированных заводов в Москве и Ижевске, Запорожье. Кульминацией развития советского легкового автостроения стал Волжский автомобильный завод в г. Тольятти, который начал выпуск автомобилей в 1970 г. Предприятие оснащалось современным итальянским оборудованием. Прототипом автомобиля ВАЗ являлась марка «ФИАТ». В 1978 г. с конвейера волжского гиганта сошло 710 тыс. машин, что составило около трети всех

¹ Директивы XXIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971-1975 гг. // XXIV съезд Коммунистической партии Советского Союза. Стенографический отчет. в 2 тт. Т. 2. 30 марта-9 апреля 1971 года. М.: Политиздат, 1971. С.265; 245-313.

выпущенных в стране автомобилей.¹ Однако наверстать упущенное за короткий срок было невозможно. Поэтому и в 80-е гг. личный автомобиль для большинства советских граждан оставался недоступным.

Возросшие темпы автопромышленности, постоянное увеличение предприятий автомобильного транспорта и их роли в народном хозяйстве страны – потребовали развития научных направлений не только в области конструирования автомобилей, но и их эксплуатации, планировании грузовых и пассажирских перевозок, тарификации работ и других вопросов. В связи с этим расширяется сфера деятельности Научно-исследовательского института автомобильного транспорта. Здесь уже в 50-е гг. были организованы новые отделы и лаборатории: подвижного состава, топлива и масел, технического обслуживания, автомобильных шин и др. Впервые были начаты исследования по экономике, статистике, и анализу работы автомобильного транспорта с использованием экономико-математических методов. Были развернуты исследования по укрупнению автохозяйств, развитию централизованных перевозок грузов. В 60-80-е гг. изучались вопросы безопасности движения и охраны труда. Уделялось внимание проблемам экологии. Были разработаны и внедрены стандарты, регламентирующие содержание токсичных веществ в отработанных газах бензиновых и дизельных автомобилей.²

Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта РСФСР (НИИАТ) взаимодействовал и с региональными управлениями, в том числе и Дальнего Востока. Специалисты НИИАТ приезжали на Дальний Восток и помогали местным сотрудникам во внедрении некоторых своих разработок. Кроме того, в Москве, Ленинграде и других городах собирались конференции работников бюро технической помощи, где обсуждались интересные проекты, происходил обмен опытом. В 1969 г. в Хабаровске была проведена первая научно-техническая конференция «Состояние и

¹ Шугуров Л.М., Ширшов В.П. Автомобили Страны Советов. М.: Транспорт, 1980. С. 86.

² Научному центру отрасли – 50 лет // Автомобильный транспорт. 1989 № 8. С.5.

перспективы развития автомобильного транспорта в Хабаровском крае», где кроме технических, обсуждались экономические проблемы и вопросы управления.

Для оказания методических рекомендаций по обслуживанию автомобилей в конце 60-х гг. при управлениях Дальнего Востока создавались бюро технической помощи (реорганизованные затем в проектно-технологические бюро). Изначально, они занимались составлением плановых ремонтных мероприятий, распространением соответствующей технической документации. Впоследствии функции бюро расширялись. Были организованы: отдел по изучению потребностей автотранспортных предприятий, конструкторский центр, библиотеки. Создавались экспериментальные производственные участки, на которых внедрялись разработки Научно-исследовательского института автомобильного транспорта, а также изготовлялось недостающее оборудование. Например, в Дальневосточном транспортном управлении со второй половины 70-х гг. самостоятельно производили установки для ускоренной зарядки аккумуляторов, оборудование для шиномонтажных постов, подъемно-транспортные механизмы, заточные станки.

Из-за нехватки специализированного подвижного состава осуществлялись работы по модернизации грузовых машин. Так, на платформах автомобилей МАЗ устанавливались конструкции, для перевозки труб большого диаметра и длины на строительные объекты в Хабаровском крае. Сотрудники бюро технической помощи Приморского края переоборудовали отдельные бортовые машины на самосвалы простейшей конструкции. Кузова таких автомобилей не имели механической системы. Подъем и опускание производились посредством резкого торможения, за что эти машины работники автомобильной отрасли называли «самосбросы». Коллеги из хабаровского бюро в 1970 г. переоборудовали 7 автомобилей ЗИЛ-130 в

седельные тягачи, что позволило увеличить грузоподъемность этих машин почти на 2 % и снизить себестоимость перевозок на 18 %.¹

Дело в том, что номенклатура грузов, перевозимых автомобильным транспортом на Дальнем Востоке, постоянно расширялась. Транспортировка леса, нефтепродуктов и других видов груза обуславливала применение специализированных автомашин. Однако их производство не удовлетворяло постоянно растущих потребностей. Это обуславливалось тем, что стоимость изготовления специализированных грузовых транспортных средств государству обходилось в среднем на 24 % дороже, нежели производство универсальных автомобилей.²

В систему автомобильного транспорта общего пользования Амурской области, Приморского и Хабаровского краев с 1975 по 1985 гг. поступило соответственно всего 54, 55 и 75 единиц специализированной техники (табл.7).

Таблица 7

Количество автомобилей специального назначения транспорта общего пользования Дальнего Востока (1966-1985 гг.).

Область, край	1966	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1980	1985
Амурская область	16	13	14	14	58	58	74	81	116	112
Приморский край	47	85	79	82	164	156	166	179	222	231
Хабаровский край	43	48	50	49	133	153	172	184	205	208
Камчатская область	5	6	9	11	36	38	36	41	46	75
Магаданская область	17	13	13	21	32	77	86	–	64	78
Сахалинская	10	24	23	32	75	77	86	95	113	121

¹ ГАХК. Ф. 1846. Оп. 1. Д. 309-а. Л. 18.

² Цветов Ю.М. Эффективность использования автотранспортных средств. М: Транспорт, 1987. С.53.

область										
---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Таблица составлена на основании: Архив Госкомстат РФ. Сведения о наличии автомобилей специального назначения транспорта общего пользования в РСФСР. Л. 70, 71, 72.

Специализированные автотранспортные средства на Северо-Востоке региона концентрировались в основном в ведомственных организациях, которые обслуживали добывающие отрасли промышленности. Проблемы оснащения автомобилей дополнительными возможностями такими организациями решались с помощью собственных инициатив. В, частности, в 60-70-е гг. изготовление прицепов и полуприцепов, рассчитанных на протяженные расстояния и сложные климатические условия колымских трасс, осуществлялось местными ремонтно-механическими заводами по чертежам конструкторского бюро управления автомобильного транспорта «Северовостокзолото».¹

Большой проблемой в 70-е гг. оставалась доставка социально значимых грузов в отдаленные районы добывающей промышленности. Для осуществления тракторных перевозок необходимы были машины с повышенной проходимостью, надежной работой всех узлов и агрегатов в сложных дорожно-климатических условиях, оснащенные дополнительными приспособлениями. Однако снабжение автомобильной техникой такого класса и сменных деталей к ней было недостаточным. Например, из полученных автотранспортным управлением Приморского края в течение 1970-1974 гг. 115-ти автомобилей повышенной проходимости Урал-377, половина простаивала без запчастей. В связи с этим в 1975 г. вместо 660 тыс. т. необходимых грузов для предприятий химической, металлургической и цветной промышленности края было перевезено только 413 тыс. т.²

Автотранспортные предприятия, особенно на юге Дальнего Востока, в 70-х-первой пол. 80-х гг. испытывали большую потребность в малотоннажных машинах для обслуживания торговых организаций. Торговая сеть

¹ Куров Б.Г. Автотранспорт Северо-Востока // Колыма. 1976. №10. С. 4.

² ГАПК. Ф.П-68. Оп.53. Д.7. Л.38.

Владивостока, Хабаровска, Благовещенска и других городов региона постоянно расширялась. Парк малотоннажных автомобилей со второй половины 70-х гг., напротив, продолжал сокращаться. С 1975 по 1985 гг. из 125 машин такого типа в Хабаровском крае осталось 77. В еще более бедственном положении находилось Амурское автоуправление, которое в 1985 г. имело в своем составе всего 10 малотоннажных автомобилей (табл.8).

Таблица 8

Парк пикапов, фургонов и других малотоннажных машин общего пользования на шасси легковых автомобилей юга Дальнего Востока (1971-1985 гг.)

Область, край	1971	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1985
Амурская область	36	45	40	28	16	18	14	11	10
Приморский край	40	89	79	81	76	72	66	61	68
Хабаровский край	65	125	104	95	132	134	136	120	77

Таблица составлена на основании: Архив Госкомстата РФ. Наличие автотранспорта общего пользования в РСФСР в разрезе областей, краев и автономных республик. Л. 12, 82.

Самостоятельная специализация машин, которую проводили сотрудники бюро технической помощи преимущественно на экспериментальном уровне, никоим образом не могла даже частично восполнить недостаток автомобилей различных типов. Такая ситуация была обусловлена тем, что грузовые автомобили в СССР выпускались, если говорить о количественных соотношениях, преимущественно средней и большой грузоподъемности. Формальное стремление к повышению тоннажа и росту грузоперевозок привело к сильным диспропорциям в грузовом парке страны.

Развитие автотранспортных предприятий на Дальнем Востоке потребовало строительства соответствующих производственных объектов, реконструкции устаревших сооружений. Это обуславливало проведение предварительных научно-обоснованных расчетов.

В 1970 г. в г. Владивостоке был образован отдел комплексного проектирования, ставший впоследствии Дальневосточным филиалом Государственного института по проектированию авторемонтных и автотранспортных предприятий. Первым начальником созданного филиала был Николай Иванович Хамин, а главным инженером проекта (ГИП) – Леонид Иванович Конюхов. Сначала филиал занимался разработкой проектно-сметной документации по сооружению объектов для

автомобильной отрасли Приморского края. В дальнейшем деятельность филиала распространилась на всю территорию дальневосточного региона.

В число проектируемых объектов входили: профилактории, механизированные мойки, контрольно-пропускные пункты, гаражи, открытые стоянки с системами воздухоподогрева двигателей в зимнее время, административно-бытовые помещения. С начала 80-х гг. более пристальное внимание стало уделяться вопросам влияния автомобильного транспорта на экологию. Предприятия активно сбрасывали производственные отходы в окружающую водную среду. Поэтому для очистки стоков Дальневосточным филиалом разрабатывались специальные проекты очистных сооружений с оборотным и частичным использованием профильтрованной воды. В течение 1970-1985 гг. было подготовлено 305 проектов для автотранспортных предприятий Дальнего Востока.¹

Эффективная работа автомобильного транспорта во многом зависела от проведения своевременных ремонтно-профилактических мероприятий, наличия соответственно оборудованных мастерских, цехов для обслуживания машин, обеспечения запасными частями организаций и предприятий. Разномарочность автопарка в 20-е гг. создавала большие проблемы с обеспечением запасными частями, не было специализированной организации, которая занималась бы их доставкой на Дальний Восток. Ремонтные работы производились в основном кустарными методами и зачастую в не предназначенных для этих целей помещениях.

Наиболее развитой системой авторемонта в этот период обладал Дальневосточный механический и судоремонтный завод во Владивостоке. В автомобильно-ремонтном отделении предприятия осуществлялись различные восстановительные работы. В частности, производился ремонт кузова автомобиля, капитальный ремонт двигателей. Кроме того, отделение занималось изготовлением запасных частей. Механическое оборудование

¹ Архив ЗАО «Автотранспроект». Историческая справка. Гипроавтотрансу – 15 лет. Л.1.

мастерской площадью в 2 тыс. кв. метров было представлено: металлообрабатывающими станками в количестве 75 штук, печью для закалки деталей, вулканизационным оборудованием для обработки резины и восстановления шин. За 1926-1927 гг. отделением завода было отремонтировано 78 машин. Из них 28 автомобилей подверглись капитальному ремонту, 18 машин среднему и 32 мелкому текущему.¹

В связи с организацией серийного производства автомобилей в 30-е гг., как уже отмечалось, увеличивался и автомобильный парк Дальнего Востока, который требовал развития соответствующего ремонтно-восстановительного производства и систематического обеспечения запасными частями. Согласно постановлению крайисполкома в июне 1932 г. во Владивостоке было открыто отделение центральной организации Авторемснаб.² Кроме снабженческих функций, отделение занималось постройкой автозаправочной станции и вулканизационного завода. Деятельность филиала, помимо Владивостокского района, распространялась на Камчатку, Сахалин и Колыму. В 1935 г. вступил в строй Хабаровский авторемонтный завод им. Л.М. Кагановича. Проектированием завода занималась специальная организация Гипроавтотранс в Москве и Ленинграде. Предприятие оснащалось новейшим оборудованием, а по планировавшимся масштабам производственной деятельности являлось одним из крупнейших в СССР. К 1936 г. был освоен ремонт машин АМО-3, ЗИС-5, легковых и грузовых автомобилей «Форд». В то же время, в силу разных причин завод долгое время не мог заработать на полную мощность.

Первую продукцию (запасные части для ЗИС-5) 30 октября 1934 года выдал строящийся на базе кустарных механических мастерских Уссурийский авторемонтный завод Дальневосточного дорожно-строительного треста Гушосдора НКВД СССР. Одновременно с ремонтом автомобилей с 1 января 1935 г., в связи со слабой технической оснащённостью МТС края, завод

¹ Дальневосточный механический и судоремонтный завод «Дальзавод». Владивосток. 1928. С.40.

² Красное Знамя. 1932. 8 сентября. С. 2.

переключился на ремонт тракторов. 1 июня 1938 г. завод окончательно вошел в эксплуатацию и мог производить 650-750 капитальных ремонтов автомашин, а также 100 капитальных ремонтов тракторов ЧТЗ в год.¹

Тем не менее, мощностей двух авторемонтных заводов уже в конце 30-х гг. было недостаточно для удовлетворения постоянно растущих потребностей Дальневосточного автопарка. В крае отсутствовали специализированные мастерские, применявшие агрегатный метод ремонта, который практиковался в европейской части СССР. В мастерских и гаражах автохозяйств, предприятий и организаций производился лишь поверхностный текущий ремонт. Мероприятия профилактического характера почти не осуществлялись.

Недостаток и низкий уровень технических возможностей ремонтных подразделений предприятий не позволяли обеспечить нормальное функционирование автотранспорта в годы Великой Отечественной войны. Особенно тяжелая ситуация складывалась с проведением сложных ремонтных мероприятий. Дело в том, что до войны капитальный ремонт двигателей и важнейших узлов автомобилей на юге Дальнего Востока производился Уссурийским и Хабаровским авторемонтными заводами. Однако после 22 июня 1941 г. эти предприятия переключаются на выполнения заказов Наркомата Оборона. Уссурийский авторемзавод в 1941-1944 гг. наряду с ремонтом автомобилей для фронта занимался изготовлением стабилизаторов для мин, а с 1945 г. было налажено производство роликовых подшипников для боевых машин пехоты. Хабаровский авторемонтный, кроме производства стержней для мин, ремонтировал танки.

Важно отметить, что работники авторемонтных заводов Дальнего Востока внесли свой вклад в общее дело победы над Германией. К станкам, как и в других регионах, вместо ушедших на фронт взрослых, становились подростки. Например, в пятнадцать лет пришла работать на Хабаровский

¹ ГАПК.Ф. 39. Оп.1. Д.38. Л.11.

авторемонтный завод в 1941 г. Раиса Мячина. Трудилась токарем, впоследствии в литейном цехе. Отдавая все свои силы, она достигла выработки в 300-500% производственной нормы в день, за что в 1943 г. была награждена орденом «Знак почета».¹

В связи с этим, автомобили народного хозяйства ремонтировались исключительно в мастерских предприятий и организаций. Однако необходимо отметить, что большинство ведомств не имели специализированных мастерских. Ремонт производился в непригодных помещениях с минимальным оборудованием. Не хватало квалифицированных специалистов. Так на 1 января 1944 г. на 100 автомашин в Приморском крае имелось только 3 слесаря.²

Кроме производства сложных ремонтов, большой проблемой для предприятий и организаций в военные годы являлось восстановление шин и аккумуляторов. Шиноремонтные мастерские, которые появились на Дальнем Востоке накануне войны, не обладали достаточной технической базой, а некоторые и вовсе не были достроены. Так, Благовещенская шиноремонтная мастерская за 1942 г. план по ремонту автопокрышек выполнила всего на 45 %, а камер на 48 %.³ В сложившейся ситуации автопредприятиям и организациям Дальнего Востока приходилось использовать нестандартные шины и камеры, что приводило к их быстрому износу.

Аналогично шиноремонтным мастерским, построенные перед войной ремонтно-зарядные станции (РЗС), приступили к работе с незаконченным монтажом оборудования. Несвоевременный ремонт и зарядка аккумуляторов в годы войны приводили к систематическим простоям автопарка юга Дальнего Востока. Так, на 1 января 1944 г. из 124 машин Приморского краевого управления автотранспорта, 38 простаивали без аккумуляторов.⁴

¹ Единым дыханием. Хабаровский край в годы Великой Отечественной войны. Хабаровск: Хабар кн. изд-во, 1985. С.10.

² ГАПК. Ф. П-68. Оп.4. Д.112. Л.14.

³ ГААО. Ф. 114. Оп.2. Д.186. Л.26 (об).

⁴ ГАПК. Ф. П-68. Оп.4. Д.112. Л.4.

Некоторые специфические сложности возникали с техническим обслуживанием иностранных машин, поступавших по ленд-лизу. К автомобилям различных марок не прилагалось соответствующих чертежей по их устройству, технологических карт и достаточного количества запасных частей. Например, военным департаментом США в СССР было отправлено запасных частей на сумму в размере всего 10 % от стоимости поставляемой автомобильной техники.¹ В связи с этим, изучение технических параметров и освоение ремонта происходило в процессе эксплуатации зарубежных автомобилей. Такой опыт ознакомления, естественно, способствовал несвоевременным поломкам и выходу из строя машин иностранного производства. Например, в Приморском крае на 1 июня 1944 г. из 461 импортного автомобиля 133 находились в неисправном состоянии.²

Тем не менее, прилагая все усилия, экспериментируя с материалами, которые изыскивались специалистами для изготовления деталей в кустарных условиях, в гаражах все же продолжал осуществляться мелкий, в некоторых случаях и средний ремонт машин. Однако, несмотря на весь энтузиазм и порой героические усилия работников автотранспорта, без проведения капитальных ремонтов и поступления новых машин, ситуация с технической готовностью автомобилей продолжала ухудшаться в течение всей войны.

Важно отметить, что в задачи послевоенного периода входило, в первую очередь, восстановление промышленности страны, в том числе и автомобильной. Поэтому кардинальных позитивных изменений в это время в сфере обслуживания автотранспорта и организации авторемонтного производства не происходило. Расчет делался на максимальное использование исправной техники, а также на скорейшее серийное производство новых автомобилей. Мастерских, организованных при автохозяйствах, оставалось по-прежнему очень мало. Они не имели самого простейшего оборудования и не обеспечивались квалифицированным

¹ Паньков Н. Автотранспорт в Великой Отечественной войне... С.15.

² ГАПК. Ф. П-68. Оп.4. Д. 117. Л.16.

персоналом. Например, в январе 1950 г. ремонтными мастерскими располагали всего 108 автохозяйств Приморского края, что составляло 5,6 % от их общего числа.¹ Из необходимой производственной площади для ремонта и обслуживания автотранспорта общего пользования в 19 тыс. квадратных метров на 1954 г. в крае имелось всего лишь 6,5 тыс. кв. метров. Обеспеченность гаражным оборудованием составляла 10-15 %.² Кроме того, долгое время не могли сосредоточиться на непосредственном осуществлении работ по восстановлению и ремонту автомобильных узлов и агрегатов авторемонтные заводы Дальнего Востока. Так, Уссурийский завод до 1957 г. находился в системе предприятий Министерства сельского хозяйства СССР и выпускал запасные части к сельхозмашинам. Параллельно в 1951 г. предприятие стало производить универсальные деревообрабатывающие станки, а с 1953 г. был освоен технологический процесс изготовления кровельного чугунного листа.

Лишь со второй половины 1950-х годов в сфере технического обслуживания и ремонта машин происходят некоторые позитивные изменения. Они, прежде всего, были связаны с началом функционирования специализированных заводов по ремонту автомобильной техники. В октябре 1958 г. вступил в строй Райчихинский авторемонтный завод в Амурской области, который производил ремонт автомашин марки ЗИС-150, ЗИС-585 и автобусов ЗИС-155, ЗИС-158. Помимо Амурской области, завод обслуживал автопредприятия Хабаровского и Приморского краев.³ В этом же году капитальный ремонт грузовых автомобилей ГАЗ-51 и автобусов ПАЗ-651 начал осуществлять Уссурийский авторемонтный завод, который окончательно перешел в ведение Министерства автомобильного транспорта РСФСР.

Ремонт грузовых автомобилей ГАЗ-51 с 1960 г. стал заниматься, созданный на базе паровозного депо, завод на станции Ин Хабаровского

¹ ГАПК. Ф.131. Оп.1. Д.169. Л.35.

² Корявченков А.С. Магистрالی развития... С.12.

³ Лютиков Г. Завод вступил в строй // Амурская правда. 1958. 12 октября. С.2.

края. Впоследствии здесь было налажено производство хлебных и промтоварных фургонов, платформ и прицепов для грузовиков. Одновременно в Хабаровске была организована мастерская по капитальному ремонту легковых автомобилей «Победа» и «Волга», которая обслуживала шесть автотрестов Дальнего Востока. В 1964 г. вступил в строй Белогорский шиноремонтный завод в Амурской области. За первый год работы предприятием было восстановлено 11 тыс. автомобильных покрышек.¹ Ремонт шин с 1965 г. начал производить завод в п. Угловое Приморского края. К 1976 г. объем продукции этого завода увеличился более чем в 2 раза – с 30 тыс. до 65 тыс. автомобильных покрышек в год.²

Постепенное увеличение авторемонтных предприятий вызвало необходимость организации централизованного управления. С этой целью, в 1971 г. было создано производственное объединение «Дальавторемонт», которое подчинялось одному из соответствующих структурных подразделений Министерства автомобильного транспорта РСФСР – «Росавторемонту». Головным предприятием нового объединения являлся Уссурийский завод с филиалом в г. Спасск, так как он был самым крупным по кадровому составу и занимаемой площади. В «Дальавторемонт» также входили Кавалеровский и Хабаровский авторемонтные заводы.

В течение 70-х годов расширялась специализация производственной деятельности объединения. Так, на Уссурийском заводе, кроме ремонта автомобилей марки ГАЗ-51 и автобусов ПАЗ-652, в 70-е гг. осуществлялось восстановление двигателей и агрегатов к машинам ГАЗ-53 и ЗИЛ-158. В Спасске производился ремонт мостов, коробок передач, радиаторов и компрессоров для автомобилей ЗИЛ-150, 164, 130. Кроме того, с 1975 г. в цехах Спасского филиала началось изготовление хлебных фургонов и изотермических емкостей для перевозки скоропортящейся продукции.

¹ Михайлов М. По пути роста // Ленинский путь. Орган Белогорского городского и районного комитетов КПСС, городского и районного Советов народных депутатов Амурской области. (г. Белогорск). 1983. 30 декабря. С.3.

² ГАПК. Ф. П-68. Оп. 54. Д.234. Л.59.

Кавалеровское предприятие специализировалось на ремонте большегрузных самосвалов МАЗ-200, МАЗ-205, ЗИЛ-585, которые работали в добывающей отрасли народного хозяйства Приморского и Хабаровского краев.

Централизация управления позволила значительно повысить технико-экономические показатели авторемонтного производства. В течение 1971-1980 гг. количество ремонтов возросло на 34,8 %, изготовление деталей увеличилось в 3,7 раза.¹ Помимо предприятий, входящих в объединение, на территории Дальнего Востока работали авторемонтные заводы различных министерств. Тем не менее, организации по ремонту автомобилей не справлялись с постоянно возрастающими потребностями автотранспорта Дальнего Востока. Одной из главных причин такого положения, являлось то, что машины, поступавшие в народное хозяйство с автомобильных заводов страны, зачастую имели большие дефекты. Обуславливалось это тем, что при постоянном наращивании темпов производства, советской автопромышленностью не уделялось должного внимания качеству выпускаемых автомобилей.

Необходимо отметить, что автомобилей без дефектов не выпускалось и не выпускается ни одной фирмой США, Японии, Западной Европы. В серийном производстве качество изготовления продукции определяется такими случайными факторами, как колебания технологического режима обработки изделий, погрешности оборудования, неоднородность материалов и т.д. Однако за рубежом всегда очень большое внимание уделялось первоначальному этапу системы обслуживания машин – т.н. предэксплуатационному.

Такое обслуживание в высокоразвитых странах уже со второй половины 50-х гг. осуществляли дилерские организации – посредники между изготовителем и покупателем автомобильной техники. В СССР первичное техническое обслуживание производилось непосредственно уже в

¹ Организационные и технико-экономические проблемы регионального авторемонтного производства. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1981. С.7.

автотранспортных предприятиях. Преимущественно оно сводилось к выполнению работ по устранению дефектов и неисправностей, рекомендованных автозаводами. Однако номенклатура и трудоемкость проведения таких работ требовалась гораздо большая. Публикации по проблемам дефектности новых советских автомобилей были явлением редким, что обуславливалось конъюнктурными и цензорными соображениями. Поэтому, едва приступив к работе, многие новые машины обнаруживали серьезные повреждения отдельных узлов и агрегатов, которые простаивали в течение длительного времени в цехах авторемонтных заводов.

Сооружением производственных объектов для автотранспорта занимался с начала 70-х гг. специализированный строительно-монтажный трест «Дальавтострой». С 1970 по 1985 гг. были введены в эксплуатацию такие крупные объекты как: станция по обслуживанию легковых автомобилей на 25 постов в г. Хабаровске; теплая стоянка для автобусов в г. Владивостоке; корпус по обслуживанию большегрузных карьерных самосвалов БелАЗ в г. Дальнереченске и др.¹ Важные работы были проведены в районах, прилегающих к Байкало-Амурской магистрали. В Тынде, Чегдомыне, Комсомольск-на-Амуре – были построены гаражи и бытовые корпуса автопредприятий.

Однако производственная база «Дальавтостроя» имела слабое техническое оснащение, т.к. Министерство автомобильного транспорта РСФСР финансировало трест по остаточному принципу. Техническая комплектация подразделений треста на Дальнем Востоке происходила за счет передачи строительных машин и механизмов из других ведомств. Поэтому, как правило, в распоряжение «Дальавтостроя» поступало находившееся долгое время в эксплуатации и сильно устаревшее строительно-монтажное оборудование. Филиалам треста постоянно не хватало квалифицированных кадров. Так, в 1982 г. штат инженерно-технических работников Приморского

¹ Архив ЗАО «Автотранспроект». Историческая справка. Гипроавтотрансу – 15 лет. Л.2.

отделения был укомплектован лишь на 20 %.¹ Поэтому реализация большинства проектов затягивалась на продолжительный срок. Вследствие чего, требовались дополнительные денежные ассигнования на корректировку проектно-сметной документации запланированных объектов, которые по истечению определенного времени устаревали.

На протяжении всего рассматриваемого периода постоянно возникали проблемы с обеспечением автопредприятий запасными деталями, бензином, маслами и другими необходимыми материалами, от которых напрямую зависела четкая работа автомобильного транспорта. Уже со второй половины 30-х гг. в стране существовала значительная диспропорция между выпуском автомобилей и производством запасных частей. Если в 20-е годы катастрофически не хватало деталей для машин иностранных марок, то в 30-е уже для отечественных. Проведение индустриализации требовало от автомобильной промышленности акцентировать все усилия на выпуске готовой продукции, в ущерб организации смежных производств. Например, обеспечение автопарка народного хозяйства СССР запасными частями накануне Великой Отечественной войны не превышало 20-25% от общей потребности.² На Дальний Восток из-за большого расстояния от центров автомобильного производства, поступления запасных частей носили, к тому же, и несвоевременный характер. Во второй половине 30-х гг. эта проблема частично решалась организацией производства несложных деталей на авторемонтных заводах в Уссурийске и Хабаровске. Однако, как уже отмечалось, их возможностей было недостаточно даже для проведения качественного и своевременного ремонта.

В годы Великой Отечественной войны и восстановительный период изготовление простейших деталей в кустарных условиях происходило только в мастерских и гаражах автохозяйств. В связи с расширением номенклатуры производства автомобилей, усложнением их конструкций в 50-80-е гг. было

¹ ГАПК. Ф. П-68. Оп.58. Д.10. Л.41.

² Паньков Н. Автотранспорт в Великой Отечественной войне...С.14-17.

уже невозможно даже частично компенсировать несвоевременное обеспечение производством деталей на местах, несмотря на то, что в крупных предприятиях создавались централизованные участки по изготовлению запасных частей.

Тенденция, наметившаяся в довоенный период, сохранялась в целом до конца 80-х гг. За счет экономии средств на организацию конвейерных линий, цехов и заводов, для изготовления запасных деталей, а также их постоянной модернизации, автомобильная промышленность была ориентирована на максимальное производство автомобилей, количество которых являлось основным показателем ее эффективной работы в условиях плановой экономики. Приступая к выпуску определенной марки, заводами автомобильной промышленности в 60-80-е гг. только около 10 % производственной мощности отводилось для изготовления запасных деталей. Кроме того, качество продукции даже специализированных предприятий по производству запасных частей желало оставить лучшего. Например, автомобильные покрышки, которые поставлялись в Приморский край с Барнаульского завода в 70-е-80-е гг., выдерживали пробег только на 50-60 % от предусмотренных нормой километров.¹

Не менее тяжелое положение складывалось на протяжении всего рассматриваемого периода с обеспечением автомобильного транспорта горюче-смазочными материалами. Во второй половине 30-х годов возникла кризисная ситуация. Доставка и хранение бензина на Дальний Восток были делом дорогостоящим. В связи с этим на территории края проводились испытания, а затем и внедрение в автохозяйства газогенераторных автомобилей, выпуск которых начал осуществляться советскими автозаводами. Например, в июне 1936 г. проводился автопробег по Дальневосточному краю расстоянием в 1884 км.²

¹ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 58. Д.10. Л.117.

² Тихоокеанская звезда. Орган Хабаровского краевого комитета КПСС и краевого Совета народных депутатов (г. Хабаровск).1937. 9 января. С.2.

Автомобили с таким устройством двигателя в качестве топлива использовали древесные чурки и по своим техническим характеристикам (в частности, скоростным) уступали бензиновым. Их нормальное функционирование зависело, кроме заготовки древесины, от соблюдения определенных правил по ее хранению и сушке перед непосредственным применением. Невыполнение соответствующих норм часто приводило к неисправности автомобилей. Древесина не всегда была единственной альтернативой дороговому и дефицитному бензину. Интересен факт перевода одного из полученных трестом Дальстрой грузовика «ЗИС-13» на каменный уголь (такая практика получила дальнейшее развитие в 40-е годы), который добывался в Аркаголинском месторождении. Несмотря на все недостатки, опыт использования газогенераторных автомобилей на Дальнем Востоке очень пригодился в военное время, когда топливный голод особенно обострился.

Лимиты бензина, которые предназначались для Дальнего Востока до 22 июня 1941 г. и никоим образом не обеспечивавшие потребности автомобильного транспорта, с началом военных действий сильно сократились. Бензин и горюче-смазочные материалы были объявлены стратегическим сырьем. Так, для легковых автомобилей устанавливалась норма расхода бензина – 50 литров в месяц.¹ Автомашины народного хозяйства долгое время находившиеся в эксплуатации, которые к тому же несвоевременно ремонтировались, при работе расходовали намного больше топлива, нежели полагалось по норме. Только автомобильным транспортом наркоматов РСФСР Приморского края за 1941 г. перерасход горючего составил 9,8 тыс. литров.² Это заставило автохозяйства прибегнуть к использованию местных видов твердого топлива (древесных чурок). Как уже отмечалось, такой опыт на Дальнем Востоке практиковался еще во второй половине 30-х гг. Для этого бензиновые двигатели грузовых автомобилей

¹ Государственная автомобильная инспекция Хабаровского края... С.8.

² ГАПК. Ф. 131. Оп.2. Д.204. Л.8.

было необходимо переоборудовать на газогенераторные. До войны автомобили с газогенераторными установками производили заводы ГАЗ и ЗИС, но с началом боевых действий они перешли полностью на выпуск бензиновых машин для Красной Армии. Поэтому работа по переводу автомобилей на местные виды топлива возлагалась на мастерские и гаражи при автохозяйствах. Учитывая их слабые производственные возможности, Центральным научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (ЦНИИАТ) создавались газогенераторные установки упрощенных конструкций, которые могли изготавливать даже мелкие мастерские, не имеющие специального оборудования.

Самостоятельным производством таких установок занимались и автохозяйства Дальнего Востока. Например, в середине 1942 г в Хабаровском краевом управлении автотранспорта из 122 грузовых машин 75 были с газогенераторными установками, а в марте 1943 г. из 100 грузовиков 78 работали на древесной чурке.¹ Таким образом, несмотря на общее количественное сокращение грузового автопарка Хабаровского управления, процент газогенераторных автомобилей оставался весьма значительным.

Интересно, что подобная практика имела место и за рубежом. Например, в Швеции 75 тыс. автомобилей, что составляло 1/3 всего парка страны, в 1942 г. работало на древесных чурках и древесном угле. Во Франции в это же время несколько тысяч автомобилей использовали вместо бензина светильный газ, ацетилен и другие заменители.²

Однако переход автохозяйств Дальнего Востока на применение твердого топлива был сопряжен с определенными трудностями. Необходимо отметить, что не все породы древесины могли быть пригодны для заправки автомобилей. К тому же местонахождение предприятий и организаций, имевших автотранспорт, от лесных массивов было далеко не одинаковым. Некоторым автохозяйствам древесина доставлялась по железной дороге,

¹ ГАХК. Ф. 719. Оп.11. Д.74. Л.75.

² Коротко о разном. Война. 1942. // Автомобильная промышленность. 1995. № 6. С.38-39.

которая в годы войны была сильно перегружена. По этой причине поставки твердого топлива осуществлялись с большими перебоями. Так, из-за нехватки вагонов на Амурской железной дороге, автотранспортной конторой г. Свободного за 1942 г. вместо 1 тыс. кубических метров древесной чурки было получено только 400.¹

В послевоенный период тяжелая ситуация с обеспечением горюче-смазочными материалами продолжала сохраняться. Лимиты, которые выделялись автотранспортным предприятиям Дальнего Востока в послевоенное время, ни в коей мере не удовлетворяли их реальных потребностей. Так, ежеквартальных 130 тонн бензина, предназначавшихся Хабаровскому автоуправлению от Министерства автомобильного транспорта РСФСР в 1946-1948 гг., было недостаточно для работы одних только автобусов. Для бесперебойного функционирования всего автопарка управления в течение 3-х месяцев требовалось как минимум 260 тонн бензина и 16 тонн дизельного топлива.²

В 50-80-е гг. происходит дальнейшее активное освоение новых нефтяных месторождений на территории СССР, увеличивается добыча сырья. Однако для Дальнего Востока проблема обеспечения автомобильного транспорта горюче-смазочными материалами и в этот период продолжала оставаться актуальной. Основные трудности были связаны с переработкой нефти. На огромной территории региона функционировали всего два специализированных завода, причем оба были расположены в Хабаровском крае. Поэтому дефицит в нефтепродуктах (включая горюче-смазочные материалы для автомобилей) сохранялся постоянно. Например, в 1978 г. нефтеперерабатывающие заводы Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре обеспечивали менее 25 % потребности Дальнего Востока.³ Кроме того, реконструкция предприятий осуществлялось медленно, что негативно

¹ ГААО. Ф. 114. Оп.2. Д.186. Л.26.

² ГАХК. Ф.353. Оп.10. Д.86. Л.3.

³ Развитие производительных сил Приморского края. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1979. С.96.

сказывалось на номенклатуре производимой продукции. В тоже время развитие автомобильной техники, перевод двигателей и трансмиссионных узлов машин на использование более совершенных горюче-смазочных материалов требовало соответствующего нефтеперерабатывающего производства. Поэтому к середине 80-х гг. основными поставщиками бензина и дизельного топлива для автомобильного транспорта Дальнего Востока были нефтеперерабатывающие заводы Сибири (Иркутский, Ангарский, Омский).

1.3. Формирование структуры управления автомобильным транспортом Дальнего Востока и подготовка специалистов

Структура управления автомобильным транспортом СССР начала оформляться в 1930-е годы. В этот период, в условиях форсированной индустриализации, распределение капитальных вложений и материальных ресурсов между отраслями производства становилось все более затруднительным. Реорганизационные меры, проводимые в сфере автомобильного транспорта, были направлены на преодоление ведомственной разобщённости в осуществлении перевозок грузов и пассажиров.

В целях рациональной эксплуатации имеющихся автомобилей СНК СССР в феврале 1930 г. принял решение об объединении автотранспортных организаций и создании Всесоюзного объединения складского и транспортно-экспедиционного дела «Союзтранс» при НКПС с сетью республиканских и областных контор. Образование Союзтранса стало отправной точкой в развитии автомобильного транспорта общего пользования. Филиалы нового объединения открывались и в Дальневосточном крае, где появилась Краевая Дирекция «Союзтранс».

Первым ее руководителем был Яковлев, затем его сменил Клявин. Дирекции подчинялись Благовещенская, Хабаровская, Владивостокская, Никольск-Уссурийская и другие конторы края. Первоначальный этап их

работы был сопряжен с целым рядом трудностей. Главная из них – это устаревший автопарк. Например, в августе 1932 г. почти 50% машин Владивостокской конторы Союзтранса нуждалось в ремонте. Гаражи не обеспечивались электричеством, не было мастерских.¹

Со второй половины 1930-х гг. на базе дирекций и контор Союзтранса стали создаваться автогужевые тресты при областных и краевых исполкомах, тем самым, способствуя более рациональной работе машин с учетом региональных потребностей.² Для перевозки горючего, урожая, стройматериалов в районах сельской местности с 1938 г. было создано объединение «Сельхозтранс» (впоследствии «Союззаготтранс»). Его техническое оснащение производилось из числа автомобилей, принадлежащих машинно-тракторным станциям.

Дальнейшее наращивание автомобильного потенциала страны, образование самостоятельных автопредприятий привели к созданию в 1939 г. народных комиссариатов автомобильного транспорта (НКАТ) в союзных республиках. На территории Дальневосточного края в связи с происшедшим районированием были образованы краевые и областные управления НКАТ РСФСР. Так, 20 ноября 1939 г. было организовано Приморское краевое управление автомобильного транспорта. Оно объединяло три автотранспортные конторы во Владивостоке, Уссурийске, Спасске и две автобазы в Партизанске и Артеме с общим количеством автомобилей в 158 единиц (ГАЗ-АА, ЗИС-5, ЯЗ-4, ЯЗ-5, автобусы ЗИС-8, ЗИС-16). Кроме того, управление располагало бензоколонками и службой технического снабжения.³ Первым руководителем созданной организации был Ф.М. Пересветов.

¹ Красное Знамя. Орган Приморского краевого комитета КПСС и краевого Совета народных депутатов (г. Владивосток). 1932. 18 августа. С.2.

² Автодорожный транспорт к VII съезду Советов СССР. М: Гос. транс. изд-во, 1935. С.39; 71.

³ Корявченков А.С. Магистрالی развития (Автомобильный транспорт Приморского края, его использование, пути повышения эффективности). Владивосток: Дальневост. книж. изд-во, 1979. С.56.

Перед началом Великой Отечественной войны (несмотря на ускоренные темпы советского автостроения) автомобильный транспорт на Дальнем Востоке значительно уступал в своём развитии железнодорожному и водному видам. Недостаточное финансирование, отсутствие надлежащей ремонтной базы, отсталость и низкий уровень дорожного строительства значительно ограничивали использование автотранспорта в региональной социально-экономической сфере. Поэтому для оперативного руководства работой автомобильного транспорта во время войны происходили изменения в организационно-управленческой структуре. Такая реорганизация коснулась одного из крупнейших владельцев автотранспорта треста «Союззаготтранс». На Дальнем Востоке этот трест осуществлял перевозки в сельской местности. В результате сокращения автопарка во многих районах происходила ликвидация автоколонн. Оставшиеся машины и материально-техническая база передавались автоколоннам Амурской области, которая традиционно ориентировалась на сельскохозяйственное производство. Получалось, что с экономической точки зрения, использовать автомобильный транспорт было выгодно именно в этой области. К середине войны весь автомобильный транспорт и центральная ремонтная мастерская «Сюэзаготтранса» сосредоточивались на территории Амурской области. Поэтому с марта 1943 г. административно-управленческий состав треста был также переведен из Хабаровска в Благовещенск.

Во время войны менялась структура Хабаровского краевого управления автомобильного транспорта. Расходы на содержание отдельного административного аппарата были неоправданными по причине малочисленности автомашин. В связи с этим в ноябре 1941 г. управление было объединено с отделом коммунального хозяйства и находилось в его составе до марта 1944 г.

В послевоенное время начали происходить серьезные перемены в организационной структуре управления работой автомобильного транспорта страны. Основной задачей проводившихся изменений являлось развитие и

дальнейшее совершенствование системы автотранспорта общего пользования, создание которой приостановилось в годы Великой Отечественной войны. В структуре региональных управлений Наркомата, а впоследствии Министерства автомобильного транспорта СССР и РСФСР появлялись новые предприятия, одновременно возрастал технический потенциал существовавших автохозяйств. Так, уже в начале 1946 г. были организованы две автобазы в г. Иман и с. Чугуевка Приморского края. В первой половине 50-х гг. постепенно развивались специализированные автохозяйства. Если в 1939 г. Владивостокская пассажирская автотранспортная контора имела в своем распоряжении 15 автомобилей (автобусов, легковых и грузовых такси), то к 1951 г. автопарк этого предприятия состоял из 47 единиц. В их число входили 14 автобусов, (ЗИС-8, ЗИС-15, ЗИС-155), 20 таксомоторов ГАЗ-М-20 «Победа» и 13 грузовых такси.¹

На создание новых структурных подразделений в системе автомобильного транспорта общего пользования было направлено постановление Совета Министров РСФСР, вышедшее в мае 1955 г. Согласно этому постановлению в краях и областях были образованы автомобильные тресты. В их ведение с 1955 г. передавались машины мелких автохозяйств, которые занимались сельскохозяйственными перевозками.

В дальнейшем в состав автотрестов передавались автомобили других нерентабельных автохозяйств различных ведомств. Это привело к резкому увеличению парка автотранспортных организаций юга Дальнего Востока. Например, только с января по июль 1955 г. автомобильный транспорт общего пользования Приморского края вырос более чем в 2,5 раза – с 507 до 1300 машин.² В Амурской области на базе Благовещенской автотранспортной конторы в конце 1955 г. были организованы два самостоятельных автохозяйства – грузовое и пассажирское. Автобусный и таксомоторный парк

¹ Это наша с тобою история... // Автомобилист. Приморская транспортная газета. (г. Владивосток). 1996. 30 сентября. С.6.

² Подсчитано на основании источника: ГАПК. Ф. П-68. Оп. 30. Д.338. Л.40.

области по сравнению с 1953 г. увеличился на 46 и 48 единиц соответственно.¹

Объединение и централизация управления автомобильным транспортом была оправдана более эффективным его использованием. Например, расчеты специалистов Хабаровского автотреста в 1962 г. показывали, что в автохозяйствах общего пользования производительность машин была выше на 44 %, а себестоимость на 22 % ниже, чем в мелких ведомственных предприятиях.²

Во второй половине 50-х гг. в СССР предпринимаются попытки упрощения структуры министерств и других звеньев управления, сокращения управленческого аппарата, которые были инициированы Н.С. Хрущевым и его единомышленниками. Основным направлением являлась децентрализация управления. Поэтому большинство общесоюзных и союзно-республиканских министерств были упразднены. Страна была разделена на несколько крупных экономических районов, для управления которыми создавались Советы народного хозяйства (Совнархозы).

С 1957 г., в связи с ликвидацией Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР, автотресты юга Дальнего Востока входили в местные совнархозы. На первых порах это дало несколько положительный эффект в управлении за счет лучшей информированности руководителей, созданных территориальных органов, о состоянии и нуждах каждого конкретного предприятия. Сократилось число внутриведомственных инстанций, что способствовало более быстрому принятию решений. Однако появились и негативные результаты, главным из которых было то, что на автотранспорте стала невозможна единая техническая политика, прекратился обмен опытом управлений между отдельными регионами.

¹ Савонов В. Не роскошь, а средство передвижения // Амурская правда. Орган Амурского областного комитета КПСС и областного Совета народных депутатов. (г. Благовещенск). 1996. 11 сентября. С.2.

² ГАХК. Ф. 1846. Оп. 1. Д.74. Л.69.

Поэтому с середины 60-х гг., союзное Министерство автотранспорта хотя и не было восстановлено, но координация его работы в масштабах страны возлагалась на Совет Министров СССР через аналогичные органы республик, которым подчинялись республиканские министерства автотранспорта. На региональном уровне компетенции в руководстве отводились Главному и краевым (областным) управлениям. На Дальнем Востоке автомобильный транспорт общего пользования находился в ведении Главного управления автохозяйств Востока (впоследствии объединение Востокавтотранс).

Во второй половине 60-х гг. предприятия различных отраслей народного хозяйства страны, в том числе и автомобильной¹, переводились на новые условия работы, в связи с экономической и хозяйственной реформой 1965 г. В ходе ее реализации создавали фонды экономического стимулирования за счет части прибыли, которая оставалась в распоряжении предприятий. Эти фонды предназначались для улучшения производственной базы, строительства жилья, выплаты премий, поощрений и т.д.

Однако средств для решения многих острых экономических и социальных проблем предприятиям в рассматриваемый период постоянно не хватало. Дело в том, что одновременно с мерами, направленными на более полное использование экономических рычагов управления и расширение самостоятельности предприятий, реформой предусматривалось укрепление планового централизованного руководства экономикой страны, что впоследствии привело к ее внутреннему противоречию. Надежды на повышение эффективности производства в результате принятых нововведений не оправдались.

Таким образом, сформировалась весьма сложная структурная вертикаль руководства автотранспортом. Необходимо отметить, что созданная система

¹ О переводе предприятий автомобильного транспорта на новую систему планирования и экономического стимулирования: Постановление Совета Министров СССР от 30 сентября 1966 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. М.: Политиздат, 1968. Т.6. 1966-июнь 1968.С. 243-246.

была довольно громоздка и запутана. Происходило многократное дублирование и повторение исходящих решений в хозяйственной и социальной деятельности, что приводило к невниманию к специфике различных условий, в которых использовался автотранспорт. Это, в частности, сказывалось на обеспечении автопредприятий современной техникой, запасными частями; развитии более прогрессивных перевозок, взаимодействии автомобилей с другими видами транспорта.

Вместе с тем, с увеличением парка общего пользования в структуре региональных управлений Дальнего Востока во второй половине 60-х – 70-е годы происходят серьезные изменения. Выделяются специальные грузовые предприятия, обслуживающие различные отрасли народного хозяйства.

Функционировали автоколонны, занимавшиеся перевозками для сферы торговли, промышленности и строительства, сельского хозяйства и других отраслей. В составе пассажирского автотранспорта самостоятельными единицами становились автобусные и таксомоторные парки. В связи с этим для оперативного руководства в управлениях Дальнего Востока организуются грузовые и пассажирские отделы, службы междугородных перевозок. Создавались транспортно-экспедиционные конторы и агентства для обслуживания населения городов и районов. Кроме того, были образованы контрольно-ревизорские отделы, безопасности движения, центральные диспетчерские службы грузовых, автобусных и таксомоторных перевозок.

Со второй половины 70-х гг. в региональных управлениях начинают создаваться информационные центры, оснащенные электронно-вычислительной техникой для обработки и анализа данных о работе предприятий, что способствовало более оперативному руководству. Первоначально составлялись диспетчерские сводки, которые ежедневно ложились на стол начальникам автоуправлений. Впоследствии вычислительные машины использовались при планировании и организации более рациональных перевозок. Например, в 80-е гг. информационный центр

Дальневосточного транспортного управления, кроме Приморья, занимался решением транспортных проблем автомобилистов Сахалина, Камчатки, Магаданской области.

Использование автомобилей в социально-экономической сфере страны уже в восстановительный период после революции и Гражданской войны вызвало необходимость организации подготовки квалифицированных водителей. В 1927 г. в РСФСР было создано общество содействия развитию автомобилизма и улучшения дорог (Автодор). Окружные и районные отделения общества появились и на Дальнем Востоке. Ряд учреждений и предприятий стали его членами. Например, в их число вошли: Уссурийская железная дорога, окружные исполкомы, Дальлес и другие заинтересованные организации.

По инициативе Автодора с 1928 г. во Владивостоке начинают действовать курсы по подготовке водителей. Необходимо отметить, что подготовка водителя в то время включала в себя не только умение управлять автомобилем, но и устранять неисправности, поддерживать машину в рабочем состоянии. В целом, деятельности этих курсов было достаточно для обеспечения скромных авторесурсов Дальневосточного края шоферским персоналом. Но, в свою очередь, не хватало преподавателей по автоделу высокой квалификации.

Форсированные темпы автомобилестроения в СССР намного опережали масштабы квалифицированного обучения водителей. На первом Дальневосточном краевом совещании специалистов по эксплуатации автомобильного транспорта весной 1935 г. отмечалась слабая подготовка водительского персонала предприятий и организаций. Указывалось на не всегда компетентную работу медицинских комиссий.¹ Этими причинами, в частности, объяснялся высокий рост аварийности на дорогах края.

¹ Тихоокеанская звезда. 1935. 4 апреля. С.3.

Во второй половине 30-х годов при городских и областных советах Общества содействия авиационной и химической промышленности (Осоавиахим) в Хабаровске, Владивостоке, Благовещенске, Свободном, Рухлове, Комсомольске-на-Амуре, Спаске, Биробиджане, Ворошилове и других городах начинают функционировать автошколы. Учебный процесс предполагал две формы: дневную (в этом случае предусматривалась стипендия для демобилизованных из рядов Красной Армии) и вечернюю, без отрыва от производства.

Параллельно с автошколами подготовкой водителей начинают заниматься организованные в 1937 г. в Хабаровске и Владивостоке, а с 1938 г. в Комсомольске-на-Амуре автотоклубы. Кроме непосредственного обучения автомобильному делу, по инициативе клубов устраивались соревнования среди шоферов автохозяйств по соблюдению правил уличного движения, экономии горючего, фигурному вождению автомашин. В 30-е годы проводились автопробеги по территории Дальневосточного края с целью освоения новых трасс, политической пропаганды (особенно перед выборами) и так называемых культурно-массовых мероприятий. Однако, невнимание со стороны городских и краевых властей, ничтожное финансирование препятствовали нормальной работе клубов. Так, в марте 1938 г. на грани прекращения своей деятельности находился Хабаровский автотоклуб, оставшийся без помещения.¹

Курсы шоферов открывались также при различных спортивных обществах. С 1937 г. в хабаровском обществе «Динамо» изучение теории автомобильного дела происходило с использованием звукового фильма «Автомобиль». Но в целом профессиональная подготовка водителей сдерживалась отсутствием единой программы обучения, низким уровнем квалификации преподавательского состава, необеспеченностью большинства школ и курсов учебными материалами, наглядными пособиями, техническими средствами.

¹ Тихоокеанская звезда. 1938. 1 марта. С.2.

В годы Великой Отечественной войны автомобили народного хозяйства Дальнего Востока, несмотря на сильное количественное сокращение, не были обеспечены водительским персоналом. Квалифицированные шофера были призваны в армию. По этой причине, в апреле 1942 г. из необходимых тресту «Союззаготтранс» 254 водителей, было лишь 124 человека.¹ Например, в Михайловской автоколонне треста в это время из 34 автомобилей 26 простаивали без шоферов.² В Приморском крае на 1 января 1944 г. на 100 списочных автомашин приходилось всего 49 водителей.³ Тем не менее, во время войны, обучение, по сокращенной программе продолжалось в специализированных автотоклубах и автошколах. Однако и в них подготовка водителей была связана с многочисленными трудностями. Кроме отсутствия в достаточном количестве учебных автомобилей, наглядных пособий и преподавателей, некоторые клубы и школы располагались в непригодных помещениях. Так, Владивостокский автотоклуб с июня 1941 по март 1944 г. находился в крохотном здании склада. Однако собственными силами был произведен капитальный ремонт и пристроены дополнительные помещения, в которых были оборудованы 3 аудитории для занятий. К началу 1945 г. Владивостокский автотоклуб являлся кандидатом на первое место в СССР по подготовке водительских кадров. Всего с 1941 по 1945 гг. клубом было подготовлено 2195 шоферов.⁴

Недостаток курсов по подготовке водителей частично компенсировался тем, что при автохозяйствах осуществлялось обучение шоферов индивидуальным методом. Специальным приказом ученик прикреплялся к опытному наставнику как помощник-стажер, и сразу начинал обучаться вождению и правилам ухода за машиной. В некоторых случаях стажеры, в свободное от работы время, получали дополнительные теоретические знания. При взаимодействии с сотрудниками ГАИ в автоклубах и школах

¹ ГАХК. Ф. П-35. Оп.1. Д. 1126. Л. 14.

² ГААО. Ф. П-1. Оп.2. Д. 710. Л.18.

³ ГАПК. Ф. П-68. Оп.4. Д.112. Л.33.

⁴ ГАПК. Ф. 600. Оп.1. Д.14. Л.2.

проводились консультации с демонстрацией кинофильмов об устройстве автомобиля. После овладения необходимым практическим и теоретическим минимумом в автохозяйствах создавались комиссии, которые принимали экзамены и давали разрешение на право управления автомобилем. В связи с мобилизацией мужского населения на фронт, выпускниками шоферских курсов и школ становились женщины. В Приморье на 1 января 1944 г. их насчитывалось 178, а на 1 июня того же года уже 212 обладательниц водительского удостоверения управляли автомобилями на дорогах края.¹ Более того, из-за недостатка в шоферах, приходилось обучать вождению и ремонту автомашин комиссованных по состоянию здоровья фронтовиков. Так, за четыре месяца 1943 г. в Амурской области курсы водителей окончили 7 бывших воинов Красной армии.²

Необходимо сказать и о тех шоферах-дальневосточниках, кто водил автомобили по фронтовым дорогам, приближая долгожданный для всех день победы. Такими людьми, в частности, являются уроженцы города Уссурийска, ветераны Великой Отечественной войны: Павел Владимирович Акименко и Николай Даниилович Волков. Судьбы их по-своему уникальны. Акименко П.В. еще до начала войны работал водителем в уссурийском автохозяйстве (ныне это грузовая автоколонна 1408) на автомобиле ГАЗ-АА (в народе получившем название «полуторка»). Павел Владимирович прошел шофером всю войну до Берлина, был награжден орденами и медалями различного достоинства. Интересно, что, вернувшись с фронта, Акименко стал работать именно на той машине, на которой трудился до июня 1941 г. Сейчас автомобиль-ветеран Павла Владимировича находится на постаменте на территории автоколонны, а в особых случаях принимает участие в шествиях и торжествах. Так, в 1995 г. П.В. Акименко на своей легендарной «полуторке» принял участие в карнавале, венчавшем

¹ ГАПК. Ф. П-68. Оп.4. Д. 117. Л.23.

² Амурская область в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945. Сборник документов и материалов. Благовещенск: Кн. изд-во, 1976. С.230.

празднование пятидесятилетия окончания Второй мировой войны, во Владивостоке.

Не менее интересной является биография Николая Данииловича Волкова. В 1942 г. он закончил курсы водителей в автошколе и был призван на действительную воинскую службу. В 1943 г. Н.Д. Волков как и многие его сверстники добровольцем ушел на фронт. Однако не сразу Николай Даниилович стал военным водителем. Простым бойцом он участвовал в освобождении Пскова, Острова, Новгорода. В 1944 г. в Латвии, в бою под Ригой, Волков получил осколочные ранения. После госпитализации он вернулся в свою часть, где стал шофером автомашины полковой разведки. Водил автомобили по дорогам Польши, Пруссии участвовал во взятии Берлина. После войны Николай Даниилович Волков вернулся в Уссурийск и работал шофером. Однако впоследствии в его судьбе произошли большие перемены. Бывший водитель стал известным художником, с 1970 г. – членом Союза художников СССР. Его работы находятся в выставочных залах не только нашей страны, но и в частных коллекциях Японии, Китая, Кореи, США.¹ Николай Даниилович Волков удостоен Ордена Отечественной войны I степени, медалей «За отвагу», «За боевые заслуги», «За взятие Берлина», «За победу над Германией» и других наград.

Создание специализированных автотранспортных предприятий, а также развитие и дальнейшее совершенствование более прогрессивных видов грузовых и пассажирских перевозок в послевоенный период постоянно требовали специалистов высокого уровня. Однако в 50-е-80-е годы автомобильная отрасль Дальнего Востока испытывала большие проблемы с обеспечением предприятий необходимым количеством квалифицированных работников. Например, на 1957 г. весь инженерно-технический состав Приморского краевого автотреста был укомплектован преимущественно практиками. Причем ни один из них не проходил даже заочного обучения в ВУЗе. Так, если по Ворошиловскому и Владивостокскому отделениям

¹ Уссурийцы в боях за Родину. Уссурийск: Изд-во УГПИ, 2000. С.68.

железной дороги насчитывалось 220 инженеров, то в краевом автотресте их было всего 5 человек.¹

Подготовка специалистов с высшим образованием долгое время осложнялась отсутствием на Дальнем Востоке соответствующего учебного заведения. Хотя следует отметить, что еще 24 июля 1954 г. Совет Министров СССР принял постановление «О подготовке инженерно-технических кадров для автомобильного транспорта и дорожного хозяйства», где предусматривалось создание сети автомобильных ВУЗов, в том числе и на Дальнем Востоке. Однако только с 1958 г. в соответствии с этим документом подготовкой специалистов начинает заниматься Хабаровский автомобильно-дорожный институт.

Для работы в вузе первоначально приглашались опытные преподаватели из Харьковского, Московского, Сибирского автомобильно-дорожных институтов. В первый год работы института был произведен набор студентов на обучение с отрывом и без отрыва от производства. Предпочтение отдавалось производственникам со стажем работы по профилю. Им было предоставлено 80 % мест.² Из стен этого учебного заведения вышло немало людей, которые посвятили всю свою сознательную жизнь выбранной профессии, работая в автотранспортных предприятиях и управлениях юга Дальнего Востока. Так, одним из первых студентов Хабаровского автомобильно-дорожного института был молодой водитель-дальневосточник Анатолий Иванович Карпенко. Он принимал непосредственное участие в возведении первых корпусов ВУЗа. После окончания института Анатолий Иванович был направлен в г. Сучан (ныне Партизанск) Приморского края, где получил должность заместителя начальника автомобильной конторы по эксплуатации транспорта. В 1965 г. А.И. Карпенко перевели в Приморское краевое управление. Более 30 лет он являлся ведущим инженером отдела контроля за производственно-финансовой деятельностью всех структурных

¹ ГАПК. Ф. П-68. Оп.30. Д.338. Л.37.

² ГАХК. Ф. 1883. Оп.1 Д.20. Л.28.

предприятий и учреждений управления. «Строгий, но справедливый», - так коротко и емко характеризовали Карпенко его коллеги. Кроме исполнения непосредственных обязанностей, Анатолий Иванович занимался преподаванием в учебно-курсовом комбинате, на курсах ДОСААФ. Автомобиль для Карпенко был не только любимой работой, но и страстным увлечением. Анатолий Иванович – участвовал во многих соревнованиях краевого, республиканского и союзного значения по фигурному вождению, соблюдению правил дорожного движения, неоднократно становился их призером и победителем.

Важно отметить, что опыт бывших выпускников Хабаровского института использовался даже за рубежом. Примером этого может служить деятельность Николая Степановича Гапоненко, который в 1965 г. окончил факультет «Эксплуатация автомобилей», а затем 20 лет работал инженером в разных автопредприятиях Приморья. Хорошие технические и организаторские способности стали основной причиной направления Николая Степановича в 1981 г. во Вьетнам. Он был назначен советником министра автотранспорта этой страны. Гапоненко три года работал во Вьетнаме: он создавал автоколонны, автопредприятия, налаживал работу станций технического обслуживания, занимался организацией автоперевозок грузов к причалам портов Ханоя, Сайгона для отправки на Дальний Восток СССР. В 1984 г. знак почетного автотранспортника Гапоненко Н.С. лично вручил министр автомобильного транспорта РСФСР Ю.С. Сухин. Кроме того, Николай Степанович был награжден медалью «За трудовое отличие». Правительство Вьетнама вручило ему Орден Дружбы этой страны.

Открытие и дальнейшее развитие специализированного Вуза, хотя и позволило готовить инженеров-автомобилистов на Дальнем Востоке, тем не менее, в полной мере обеспечить даже руководящие должности отрасли работниками с высшим образованием не удавалось и в 60-е-70-е гг. Так, в 1969 г. лишь 68 % директорского состава автопредприятий Хабаровского транспортного управления имели соответствующее образование, либо

обучались в институтах и техникумах¹. В системе автомобильного транспорта общего пользования Приморского края в конце 1975 г. только 50 % главных инженеров были дипломированными специалистами.² Распределение на Дальний Восток выпускников центральных ВУЗов страны могло компенсировать нехватку инженерно-технических работников только на некоторое время. Отработав положенные три года, молодые специалисты, как правило, уезжали на свое прежнее место жительства. Поэтому на руководящие должности принимались лица с высшим образованием, но другого, зачастую даже не транспортного профиля (бывшие военные, строители и др.).

Несмотря на дефицит инженерно-технического персонала, в автотранспортных управлениях уделялось серьезное внимание повышению квалификации практиков, переподготовке специалистов с высшим непрофильным образованием. Так, в 60-е-70-е гг. помимо создания соответствующих курсов на местах, людей отправляли для ознакомления с опытом организации управления грузовыми и пассажирскими перевозками, ведением ремонтно-восстановительных работ и других важных составляющих функционирования автотранспортной отрасли в центральные регионы страны. Для изучения технических параметров новых отечественных моделей машин инженеры ездили в командировки на крупнейшие автозаводы СССР: ГАЗ, ЗИЛ, КАМАЗ и др.

Среди тех, кто сменил свою прежнюю профессию в силу каких-либо обстоятельств – были люди, которые внесли большой вклад в развитие автомобильной отрасли региона. Примером этому может служить трудовая деятельность Ивана Ионовича Белова. Офицер флота, участник Великой Отечественной войны Белов И.И. был направлен Крайвоенкоматом для работы в Приморский автотрест. Это было связано с началом создания военизированных колонн. В течение года Иван Ионович сумел создать три

¹ ГАХК. Ф.1846. Оп. 1. Д.279. Л.1.

² ГАПК. Ф. П-68. Оп.50. Д.540. Л.127.

таких автоколонны во Владивостоке и Уссурийске. Важно отметить, что это было делом далеко нелегким. Кроме организации дополнительного технического осмотра большого количества автомобилей, отработки экстренного переоборудования салонов автобусов, требовалось составление соответствующей документации на каждую машину. Специальных помощников для этих целей в то время у Белова не было. Руководство автотреста сразу оценило ответственность, оперативность и хорошие организаторские способности нового работника. Поэтому в конце 1962 г. Ивану Ионовичу последовало предложение организовать и возглавить отдел пассажирских перевозок управления. Первоначально в подчинении было всего два человека. Для изучения системы организации новой для Приморья сферы услуг населению, Белов три месяца провел в Ленинграде. Опыта, естественно не хватало, однако врожденный интерес к каждому новому делу сильно помогал. Недаром с именем Белова старожилы управления связывают упорядочение системы пассажирских автомобильных перевозок: разработку взаимоувязанных маршрутных схем, правильное ведение документации, максимальное (насколько это было возможным в тех условиях) удовлетворение населенных пунктов края автобусными и таксомоторными перевозками.

Не менее острой с 60-х гг. становилась проблема обеспечения автопредприятий специалистами со средним техническим образованием. Правильная организация и ведение ремонтных работ, контроль за техническим состоянием автомобилей – требовали квалифицированных мастеров и механиков. Для этого в 1968 г. был открыт автодорожный техникум в г. Хабаровске. Директором техникума был назначен Н.В. Копылов, который очень много сделал для налаживания эффективной системы подготовки автомобилистов Дальнего Востока. Однако материально-техническая база заведения развивалась медленными темпами. Например, до середины 70-х гг. для проведения полноценного учебного процесса не доставало около 14-ти специализированных кабинетов и

лабораторий, отсутствовали слесарно-технические мастерские.¹ Важно указать, что Хабаровский техникум в 60-80-е гг. являлся единственным специализированным учебным заведением на Дальнем Востоке, который выпускал специалистов по ремонту и эксплуатации автомобилей, а также строительству автодорог. Начиная с середины 70-х гг. ежегодно техникум готовил около 300 человек. Тем не менее, этого было явно недостаточно. Поэтому обучением автомобильных кадров среднего звена занимались региональные управления автотранспорта. Так, при учебном комбинате Приморского управления функционировали курсы механиков и диспетчеров. Их слушателями становились, в основном, опытные водители. Подготовкой средних кадров для автотранспорта Дальнего Востока занимались техникумы других министерств и ведомств. Однако такая практика не позволяла в полной мере компенсировать потребности народного хозяйства региона в специалистах данного профиля. Например, к концу 1985 г. общая занятость должностей, служащими с высшим и средним специальным образованием в автотранспортных предприятиях и обслуживающих организациях (авторемзаводы, мастерские и т.д.) Приморского края составляла лишь 57,9%.²

Изменения в автопарке региона, связанные не только с его резким увеличением, начиная с 50-х гг., но и определенным разнообразием типажа, постепенной модификацией базовых моделей крупных заводов страны обуславливали создание соответствующей системы обучения водителей и обслуживающего персонала.

Так, в Хабаровском учебно-курсовом комбинате и его филиалах в различных населенных пунктах края с 50-х гг. осуществлялась подготовка шоферов, автоэлектриков, слесарей, шиноремонтников и других

¹ Максимец А.А. Развитие сети и учебно-материальной базы средних специальных учебных заведений Дальнего Востока 1965-1985 гг. Владивосток. Препринт. Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО АН СССР, 1990. С.16.

² ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д. 517. Л. 52.

специалистов.¹ Большая заслуга в организации обучения, создании необходимых условий (насколько это было возможным в тяжелый восстановительный период) для курсантов этого комбината принадлежала его директору, ветерану Великой Отечественной войны, Александру Герасимовичу Берестяному.

Подготовкой водителей и слесарей занимались также профессионально-технические училища. В региональных управлениях автотранспорта со второй половины 60-х гг. внимание стало уделяться повышению квалификации работников. Для этого организовывались производственно-технические курсы, курсы обучения вторым и совмещенным профессиям, школы по изучению передовых методов труда и т.д. Например, в Амурском транспортном управлении в 1969 г. переподготовку прошли водители и ремонтные рабочие общей численностью 721 человек.² Важное место в организации подготовки водителей с 70-х стало отводиться системе ДОСААФ. В той же Амурской области за 1972 г. выпускниками курсов этой системы стали 1454 человека.³

Однако на протяжении рассматриваемого периода существовало много проблем, которые негативно сказывались на обеспечении и уровне квалификации шоферов и ремонтников. Например, сеть учебных заведений сильно отставала от возраставших потребностей автомобильной отрасли юга Дальнего Востока в водительском персонале. Поэтому многие районные предприятия были вынуждены прибегать к услугам краевых и областных подготовительных заведений, которые в свою очередь не могли вовлечь в процесс обучения всех желающих. Это обуславливалось неудовлетворительной материально-технической базой многих школ, курсов, автомотоклубов в СССР, в целом. Из-за низкой оплаты труда большой проблемой являлось привлечение специалистов на инструкторскую работу.

¹ Хабаровский край. Транспорт и связь. Потенциал. Проблемы. Перспективы. Проекты. Хабаровск: Изд. дом «Приамур. ведомости», 1999. С.114.

² ГААО. Ф. 204. Оп.1. Д. 296. Л. 49.

³ ГААО. Ф. 114. Оп. 2. Д.3047. Л.113.

Например, автошкола Приморского автотреста в силу вышеназванных причин за 1960 г. подготовила вместо 500 водителей лишь 330.¹ Из-за отсутствия общежития для иногородних курсантов учебно-курсовой комбинат Амурского транспортного управления вместо необходимых 1200 шоферов в 1969 г. выпустил только 600 человек.²

На изменение ситуации в сфере обучения водителей для автомобильного транспорта в начале 70-х гг. были направлены ряд решений Совета Министров СССР.³ В этих документах, в частности, предусматривалось: подготовка шоферов для колхозов и совхозов в сельских профессионально-технических училищах и их филиалах, расширение сети учебных комбинатов региональных автоуправлений, выплата стипендий лицам, обучающимся с отрывом от производства, дополнительное премирование инструкторов за качественное обучение.

Однако реализация этих решений на Дальнем Востоке происходила медленно, а многие положения не исполнялись вовсе. Так, в Амурской области в 1975 г. в профтехучилищах обучалось 667 курсантов-водителей, а успешно сдали выпускные экзамены только 414 человек.⁴ Это происходило в силу того, что сохранялась высокая текучесть среди инструкторского состава, на эти должности приходилось принимать часто случайных людей. Несмотря на то, что для преподавания активно привлекались опытные специалисты-производственники – это далеко не всегда приносило хорошие результаты. Кроме практического опыта, необходима была постоянная теоретическая подготовка, отслеживание новинок в специальной литературе, педагогические навыки. Однако у человека занятого весь день на предприятии, для этого зачастую просто не хватало времени и сил. Поэтому, даже сдав успешно предварительные экзамены непосредственно в училище либо на курсах, многие неоднократно проваливались на испытаниях в ГАИ.

¹ ГАПК. Ф.1206. Оп.1. Д.101. Л.73.

² ГААО. Ф. 204. Оп. 1. Д.296. Л.50.

³ ГАРФ. Ф. А-259. Оп. 45. Д. 7301. Л.33.

⁴ ГААО. Ф. 114. Оп. 2. Д. 3047. Л.198.

Кроме того, обучение будущих водителей-профессионалов осуществлялось преимущественно на примере какой-либо одной марки автомобиля. Это происходило, несмотря на то, что в дальнейшем выпускникам предоставлялось право работать на машинах различных марок из-за нехватки шоферов. Переподготовка и повышение классности водителей проводились медленными темпами и отставали от развития автопарка. Так, для обучения управлением специализированными транспортными средствами с большой грузоподъемностью, численность которых в 70-е годы возросла, на юге Дальнего Востока было очень мало соответствующих учебных полигонов.

Вследствие всех вышеназванных причин автопредприятиям постоянно не хватало водителей. Например, в течение 1974 г. 593 технически исправных грузовых автомобиля Хабаровского автотреста ежедневно простаивали без шоферов.¹

Одной из основных форм подготовки рабочих-ремонтников, которая сохранялась до середины 80-х гг. являлось обучение на производстве индивидуальным методом. Для этого один или группа учеников прикреплялись к опытному рабочему, который в течение нескольких месяцев обучал их практическим приемам данной специальности. Одновременно ученики самостоятельно осваивали теорию к экзаменам на разряд. Важно отметить, что при таком методе многое зависело от личности наставника, его жизненного опыта и педагогических способностей. На наш взгляд, необходимо упомянуть о таких личностях, которые многие годы передавали свои знания ученикам на автотранспортных предприятиях Дальнего Востока. Среди них слесари по ремонту автомобилей пассажирского автотранспортного предприятия г. Свободного Амурской области: Федор Михайлович Власов, Александр Иванович Смирнов, Илья Дмитриевич Мягков. Во Владивостокском автобусном парке №1 на протяжении длительного времени первоначальным навыкам ремонта машин обучали

¹ ГАХК. Ф.1846. Оп.1. Д.353. Л.61.

юных работников: Анатолий Федорович Масюк, Иван Порфирьевич Визир, Владимир Ефимович Корнющенко.

Тем не менее, вполне естественно, что не каждый опытный рабочий обладал необходимыми способностями для столь ответственного занятия. Более того, на процессе обучения сказывалось состояние производственно-технической базы предприятий, ее уровень. В связи с этим, такой процесс овладения навыками и знаниями нередко носил чисто формальный характер и не приносил весомых результатов. Использование этого метода, кроме недостатка курсов и профтехучилищ, объяснялось возможностью готовить рабочих без отрыва от производства и особых материальных затрат. Однако рост технического оснащения авторемонтного производства, внедрение механизации, совершенствование и усложнение подвижного состава в 70-е – 80-е гг. обнажили недостатки индивидуального обучения рабочих на производстве.

Кроме того, большой проблемой в 50-80-е гг. являлась высокая текучесть среди специалистов самого различного профиля: от водителя и ремонтного работника до инженера. Только за один 1960 г. из 3996 человек, принятых на работу Приморским краевым управлением автомобильного транспорта, уволенными оказались 2911.¹ В мастерских Находкинского пассажирского автопредприятия в 1969 г. трудилось только 18 слесарей, хотя по штату их полагалось 55.²

Причинами кадровой нестабильности являлись как социальные, так и внутрипроизводственные проблемы. Для предприятий автомобильного транспорта юга Дальнего Востока в рассматриваемый период одной из самых острых была проблема обеспечения людей жильем. Например, из аналитической записки отдела кадров Приморского автотреста следует, что за 1962 г. из 1230-ти человек, 816 уволились по собственному желанию,

¹ ГАПК. Ф.1206. Оп. 1. Д.101. Л.73.

² ГАПК. Ф.26. Оп.35. Д.78. Л.96.

мотивируя это отсутствием жилплощади.¹ В 1974 г. на все автохозяйства г. Хабаровска не предоставили ни одного квадратного метра жилья.² Это происходило, несмотря на то, что именно в 60-е-70-е гг. темпы жилищного строительства значительно возросли. Однако на Дальнем Востоке определенными приоритетами в распределении жилплощади пользовались отрасли, имевшие союзное значение (добывающая промышленность, морской флот, железнодорожный транспорт). К тому же их материальная база позволяла самостоятельно производить строительные работы, либо оплачивать работу подрядчиков. Предприятия автомобильного транспорта не

¹ Архив АО «Примавтотранс». Аналитическая записка в Совет Народного Хозяйства Дальневосточного Экономического района. О состоянии и мерах по улучшению подбора, расстановки, обучения и воспитания кадров на предприятиях автотранспорта. (копия). Л.11.

² ГАХК. Ф.1846. Оп. 1. Д.165. Л.27.

располагали в достаточной мере такими возможностями. Поэтому в систему автотранспорта юга Дальнего Востока в 70-е-80-е гг. на работу принимались уже только те, кто не нуждался в квартире. Исключение составляли лишь одинокие (им предоставлялось место в общежитии) и инженерно-технические работники (в основном из центральных регионов), которым автоуправления снимали и оплачивали жилплощадь.

Нестабильность кадрового состава обуславливалась также существовавшими трудностями в производственной сфере автомобильного транспорта Дальнего Востока. Например, большая сменяемость среди водительского состава объяснялась, прежде всего, старым парком автомобилей. Для того, чтобы получить новую машину необходимо было отработать длительное время, либо иметь т.н. «блат» (т.е. хорошее знакомство с руководителями предприятий, отделов снабжения и другими ответственными лицами), который пронизывал все сферы жизни советского общества. Оттоку рабочей силы из автомобильной отрасли юга Дальнего Востока способствовали также низкие тарифные ставки и часто плохо организованные условия труда. К тому же, ежегодные призывы молодежи на действительную срочную службу в ряды Советской армии, доставляли дополнительные трудности руководству предприятий, которому в срочном порядке приходилось искать им замену.

При всех недостатках и формализме, очень важно отметить, что много сил для создания системы подготовки и переподготовки работников, а также их закрепляемости на предприятиях отдавали заведующие отделами кадров автоуправлений Дальнего Востока. Эта должность всегда требовала умения найти правильный подход к людям, заинтересовать их, даже в тех непростых условиях. Для этого с 70-х гг. регулярно проводились проверки в районных филиалах, два раза в год (иногда и чаще) собирались совещания, на которых анализировались проблемы жизнедеятельности работников, проходила аттестация руководителей. Так, за преданность своему делу и занятое первое место по переподготовке кадров в системе Министерства автотранспорта

РСФСР в 1985 г., звание «Почетный автотранспортник РСФСР» было присвоено Дмитрию Григорьевичу Просенюку, заведующему отделу кадров Приморского краевого автоуправления. Причем этого звания впервые в республике удостоился руководитель именно кадрового структурного подразделения автотранспорта.

Большую работу проводили профсоюзные организации. С 1976 г. в СССР официально было установлено празднование Дня работника автомобильного транспорта, который ежегодно отмечается в последнее воскресенье октября. В этот день вручались грамоты и ценные подарки ветеранам отрасли, а также наиболее отличившимся автомобилистам юга Дальнего Востока, устраивались концерты, спортивные мероприятия, выезды на природу и т.д.

Постоянное внимание, которое уделялось организации досуга людей, безусловно, способствовало улучшению морально-психологического климата в коллективах. Например, во многих автопредприятиях были самодеятельные кружки, спортивные команды. Так, футбольная команда «Автомобилист» Дальневосточного транспортного управления регулярно принимала участие в первенстве Приморского края и в 80-е гг. неоднократно завоевывала призовые места. Несмотря на дефицит средств, к середине 80-х гг. в системе управлений автомобильного транспорта юга Дальнего Востока функционировали свои медицинские профилактории для регулярного бесплатного обследования и лечения работников.

Итак, в исследуемый период оформилась и получила свое дальнейшее развитие система подготовки кадров для автотранспортных предприятий Дальнего Востока. Если в 20-е – 50-е гг. на региональном уровне осуществлялось обучение водительского и ремонтного персонала, то с 60-х гг. была налажена подготовка специалистов высшего и среднего звена.

Однако недостаток учебных заведений, их слабая материально-техническая база, не позволяли и к середине 80-х гг. в полной мере

обеспечить автомобильную отрасль региона инженерами, механиками, водителями и ремонтными рабочими. Большая сменяемость работников, происходившая на протяжении всего рассматриваемого периода в автопредприятиях юга Дальнего Востока, была следствием нерешенных жилищно-бытовых вопросов людей, а также проблем в производственной сфере.

Таким образом, проведенный анализ позволяет выявить в развитии автомобильного транспорта Дальнего Востока как специфические особенности, которые присутствовали на отдельных временных этапах, так и общие тенденции характерные для всего советского периода. Становление региональной автотранспортной системы в 30-е гг. сопровождалось общим количественным ростом технических средств, заменой импортного автопарка отечественными машинами, появлением авторемонтного производства, что обуславливалось началом серийного выпуска автомобилей в СССР, а также индустриализацией, которая предусматривала активное хозяйственное освоение Дальнего Востока.

Однако в период Великой Отечественной войны вследствие переориентации автомобильной промышленности страны, авторемонтных предприятий Дальнего Востока на нужды армии и мобилизации машин народного хозяйства на фронт автопарк региона сильно сократился и находился в плохом техническом состоянии, которое сохранялось и в восстановительный период.

Дальнейшее развитие автомобильного транспорта в 50-80-е гг. сопровождалось расширением производственной базы предприятий, строительством новых заводов по ремонту автомобильной техники (которая в этот период постоянно усложнялась), организацией научных подразделений региональной автотранспортной отрасли, подготовкой специалистов высшего и среднего звена в созданных на Дальнем Востоке специализированных учебных заведениях.

Однако отдельные негативные тенденции, которые обозначились еще на начальном этапе становления автомобильного транспорта региона, сохранялись до конца рассматриваемого периода и препятствовали его нормальному развитию. Такие тенденции имели общесоюзный и региональный характер. Во-первых, количественное и качественное несоответствие типов машин, выпускавшихся автомобильной промышленностью страны, потребностям экономической и социальной сферы, что обуславливалось недостаточными инвестициями и разрывом, который существовал, между автозаводами и наукой.

На протяжении всего рассматриваемого периода не хватало специализированных автомобилей, как для наиболее рационального обслуживания различных отраслей народного хозяйства, так и общественных видов автотранспорта для комфортной перевозки пассажиров на Дальнем Востоке. Во-вторых, развитие регионального автомобильного транспорта сдерживалось порочным механизмом централизованного распределения необходимых для функционирования автомобилей материально-технических ресурсов, который слабо учитывал потребности автотранспортных предприятий, их отдаленность от заводов по производству запасных частей, горюче-смазочных материалов и т.д.

В третьих, эффективной работе как грузового, так и пассажирского автотранспорта препятствовала сложная вертикаль управления, которая затрудняла руководство отраслью в целом, так и региональными предприятиями.

В-четвертых, автотранспортные предприятия Дальнего Востока в исследуемый период не были в достаточной мере обеспечены специалистами всех уровней. Кроме недостатка учебных заведений, их слабой материально-технической базы кадровый дефицит был обусловлен социальными и производственными проблемами, которые существовали в региональной автотранспорт

**Глава II. Пути сообщения на Дальнем Востоке
(20-е – середина 80-х годов XX века)**

2.1. Дорожно-строительное и дорожно-эксплуатационное развитие

Уже в конце XIX-начале XX вв. в Российской Империи начинает уделяться серьезное внимание вопросам организации дорожного хозяйства, так как дороги стали значительным фактором в транспортной инфраструктуре страны. Обеспеченность шоссейными и грунтовыми дорогами существенно влияла на экономику отдельных регионов и народное хозяйство в целом.

В дореволюционный период были заложены основы самостоятельности дорожной отрасли страны. Это выразилось в организации Дорожного фонда для финансирования строительства земских и других местных дорог, создании основополагающих нормативных документов, начале механизации дорожно-строительных работ. С 1900 по 1913 гг. протяженность дорог с твердым покрытием увеличилась на 9 тыс. верст, грунтовых на 7 тыс. верст (1 верста составляла примерно 1,06 км).¹

Кроме того, в составе Министерства путей сообщения в сентябре 1916 г. было образовано Управление шоссейных дорог (Упшосс), которое ведало шоссейными, мощными и грунтовыми дорогами общего пользования. Была проведена большая работа по созданию нормативно-технической базы, которая впоследствии стала определенным фундаментом советской дорожной науки. Серьезное внимание в разрабатываемой документации стало уделяться развитию местной дорожной сети. Появились такие специальные отраслевые документы как: «Инструкция по составлению земских планов строительства дорог в губерниях», «Временные правила производства изысканий шоссейных и мощных дорог» и другие.²

На Дальнем Востоке в дореволюционный период строительство путей сообщения обуславливалось, прежде всего, проводимой правительством России переселенческой политикой и экономическим освоением региона. С 1906 г. в переселенческих районах стали организовываться специальные дорожные отделы. Началось строительство путей сообщения от

¹ Дороги России. Исторический аспект. / Под ред. А.А. Надежко. М.: «Крук», 1996. С.61.

² Там же. С. 68, 69.

железнодорожных станций, морских портов, речных пристаней к местам предполагавшихся поселений. Однако эти пути ориентировались исключительно на людские миграционные потоки с использованием гужевого транспорта. При постройке грунтовых дорог еще не учитывались климатические особенности региона, отсутствовало проектно-техническое единообразие. Обслуживание этих дорог, как правило, было нерегулярным.

В интересах дальнейшего планомерного заселения и использования богатств Дальнего Востока в 1913 г. в Петербурге было утверждено Положение об особом дорожном совещании при Приамурском генерал-губернаторе. Одной из наиболее важных функций этого совещания было составление плана дорожного строительства. Особое совещание проработало в течение 1914-1916 гг. Им были выработаны основные типовые признаки дорог, в зависимости от значения и технических особенностей. Дороги были разделены на категории по степени социально-экономической важности.¹

В начале 1917 г. дело ведения дорожного строительства было передано Амурскому управлению шоссейных дорог – региональному отделению Упшосса. На общем фоне дальневосточного бездорожья наиболее обеспеченной грунтовыми путями сообщения была территория Приморской губернии. Местным переселенческим ведомством в области дорожного хозяйства была проделана огромная работа, нацеленная на созданию стратегических основ комплексного освоения региона. В частности, с 1907 по 1917 гг. было произведено специальных научно-технических изысканий, охватывавших свыше 5,5 верст, переустроено около 900 верст, построено свыше 2 тыс. верст новых дорог.²

Однако, несмотря на все позитивные начинания в области дорожного хозяйства страны, в том числе и Дальнего Востока, планам, которые в ближайшем будущем имели своей целью превратить Россию в

¹ Шер М.Л. Пути сообщения Приморской губернии и ближайшие их перспективы. // Приморье, его природа и хозяйство. Сборник статей, составленный научно-просветительской секцией Приморского губернского выставочного бюро. Владивосток: Типография «Свободная Россия», 1923. С. 186.

² Там же. С.185.

крупнейшую дорожную державу, не суждено было сбыться. Причинами этого стали первая мировая война, революция и последовавшие трагические события.

После окончания Гражданской войны состояние большинства дорог продолжало ухудшаться, поскольку они эксплуатировались, в основном, без нормального ежегодного восполнения износа, никто не наблюдал за их сохранностью. По плотности дорог страна в 1920-е гг., как и до 1914 г., по-прежнему отставала от ведущих капиталистических государств мира.

Огромная территория, превосходившая во много раз по площади эти страны, оставалась территорией бездорожья. На примере Дальневосточного региона отставание СССР в 20-е гг. от высокоразвитых стран Запада становится наиболее очевидным. Достаточно упомянуть, что тринадцатикилометровый участок Хабаровск-Осиповский Затон значился единственным шоссе на Дальнем Востоке.¹ На начало 1925 г. Дальний Восток, вмещавший в то время по площади почти три Франции, уступал ей по общей протяженности грунтовых дорог в 16, а по количеству дорог, имеющих на 100 кв. км в 154 раза (табл.9). Это объяснялось, прежде всего, тем, что освоение Дальнего Востока началось только со второй половины XIX века, а дорожные работы, как уже отмечалось, целенаправленно стали осуществляться с начала XX столетия.

Тем не менее, в восстановительный после гражданской войны период предпринимаются меры по ликвидации общей запущенности дорожного хозяйства. Прежде всего, это касалось организации структуры управления отраслью.

В августе 1922 г. дорожное хозяйство страны было разделено между двумя ведомствами – Центральным управлением местного транспорта (ЦУМТ) Народного комиссариата путей сообщения и Главным управлением коммунального хозяйства Народного комиссариата внутренних дел.

¹ РГИА ДВ. Ф. 2413. Оп.4. Д.1360. Л. 281

Таблица 9

Протяженность грунтовых дорог в западно-европейских странах и на Дальнем Востоке России (без учета Камчатской губернии) на 1 января 1925 г.

Страна	Занимаемая территория (тыс. кв.км)	Численность населения (млн.чел.)	Общая протяженность грунтовых дорог (тыс. км)	Количество грунтовых дорог на 100 кв. км
Англия	314	45	351	193
Франция	536,4	39,3	585,4	214
Германия	540,7	67	500	141
Дальний Восток России	1млн. 327 тыс. 276 км	1,5	36,9	2,7

Таблица составлена на основании: РГАЭ. Ф. 1880. Оп.5. Д. 235. Л.21.

В ведении ЦУМТа находились дороги общегосударственного и стратегического назначения. Эта же организация осуществляла руководство технической политикой в дорожном хозяйстве, наблюдением за состоянием дорожной сети страны. Непосредственное управление общегосударственными дорогами осуществляли подчиненные ЦУМТу Окружные управления местного транспорта (ОМЕСы).

В 1922 г. образуется Дальневосточное окружное управление местного транспорта (ДальОМес). В силу неразвитости дорожной сети по сравнению с европейской территорией России, функции управления были расширены. На него возлагалось содержание, ремонт, строительство дорог государственного значения, а также общий контроль местной дорожной сети и автомобильного дела.

Техническое оснащение ремонтно-строительных участков созданного управления полностью состояло из ручного, к тому же часто не специализированного инвентаря. Дело в том, что в 20-е годы в СССР отсутствовало собственное дорожное машиностроение. Первые научно-

исследовательские работы в этой области относятся к 1930 г. Применявшиеся единичные дорожные машины и трактора иностранного производства были закуплены ещё до революции местными отделениями Переселенческого ведомства и Амурским управлением шоссейных дорог, которое просуществовало менее одного года. Так, в 1926 г. ДальМес имел в своём распоряжении всего десять тракторов.¹

Неукомплектованность квалифицированным персоналом отражалась на качестве и темпах строительно-ремонтных работ. Особенно проблематичным было обеспечение управления инженерно-техническими кадрами. Дело в том, что в России до революции не готовилось специалистов чисто дорожного профиля. Однако ВУЗы, готовившие инженеров-строителей и транспортников уделяли внимание вопросам строительства, проектирования и содержания дорог. И хотя таких специалистов после гражданской войны в СССР осталось очень мало (многие погибли на фронтах, другие эмигрировали), все же следует отметить, что некоторые из них работали в 20-е гг. и на Дальнем Востоке.

Одним из таких инженеров был Александр Александрович Осипов, возглавивший в 1923 г. отдел шоссейных и грунтовых дорог Дальневосточного окружного управления местного транспорта.² Осипов получил для того времени очень хорошее образование. В 1899 г. он окончил гимназию, а в 1907 г. Институт инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге. Важно указать, что это было первое высшее строительное учебное заведение, основанное еще в 1809 г. Этот институт учреждался в целях подготовки специалистов по проектированию, строительству и эксплуатации судоходных каналов, гидротехнических гражданских сооружений, а также железных и шоссейных дорог. До своего назначения Александр Александрович участвовал в сооружении Амурской и Кальчугинской железных дорог, работал в Министерстве транспорта

¹ Мингин Р. Итоги и перспективы тракторизации ДВК // Экономическая жизнь Дальнего Востока. 1926. № 10-11. С.100.

² РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 5. Л. 27.

Дальневосточной Республики в должности начальника шоссейных и грунтовых дорог ДВР. Известно также, что Осипов практическую деятельность совмещал с преподаванием в техникуме Дальневосточного Округа путей сообщения.

Не хватало в дорожных подразделениях специалистов среднего звена. Кроме того, уровень их подготовки не всегда соответствовал необходимым требованиям. Дорожных мастеров в 20-е гг. для Дальнего Востока в небольшом количестве готовили в техникуме Дальневосточного округа путей сообщения, а также в Амурском и Читинском индустриальном техникумах. Для повышения квалификации дорожных мастеров действовали курсы при Управлении ДальОмеса. Кроме того, при Амурском техникуме были организованы курсы дорожных десятников. Другой формой подготовки квалифицированной рабочей силы являлась система ученичества.

Однако все это ни коим образом не решало проблемы дефицита в специалистах всех уровней. Положение еще усугублялось тем, что в системе Окружных управлений местного транспорта не имелось штатной рабочей силы. На конкретные объекты нанималась артель рабочих. В условиях Дальнего Востока привлечению рабочей силы к дорожным работам в 20-е гг. препятствовал ее недостаток в целом для всех отраслей экономики.

Кроме профессиональных, неразрешёнными оставались социальные вопросы: необеспеченность жильем, плохое бытовое и медицинское обслуживание работников линейных дорожных отделений. Дороги местного значения находились в ведении губернских отделов местного хозяйства (ГОМХ), а также общих отделов Уездных исполнительных комитетов. На 1925 г. только Приморский ГОМХ располагал постоянным штатом дорожных специалистов и техникой.¹

Восстановление дорожного хозяйства страны осуществлялась из нескольких источников. Государственные ассигнования в незначительном объеме направлялись на ремонт и строительство дорог

¹ РГИА ДВ. Ф.2422, Оп.1. Д.644. Л.381.

общегосударственного значения. За счет местных бюджетов велись работы на местных дорогах. Таким образом, сохранялся старый, дореволюционный принцип финансирования. Однако раньше земства на местное дорожное строительство тратили 6-7 %, а в некоторых губерниях – до 12-14 % своего бюджета. В 1924-1927 гг. доля затрат на дорожное строительство составляла в среднем 1 % расходной части местных бюджетов.¹

Поэтому в течение 20-х годов дорожное хозяйство Дальнего Востока постоянно испытывало недостаток денежных ассигнований. Так, в 1924/25 операционном году запросы на средства для ремонта гужевых дорог государственного значения были удовлетворены на 14%, а в 1925/26 – на 18%. На дороги местного значения в 1925/26 году было выделено 1,5% от общего бюджета края.² Малочисленность автомобильного транспорта и недостаточное финансирование определили концепцию ведения дорожного строительства. Ее суть заключалась в создании простейших грунтовых дорог предназначенных для гужевого транспорта. В начале 1926 г. общая протяженность гужевых дорог Дальневосточного края составила 41,7 тыс. км, из них 25,7 тыс. км дорог, 8,6 тыс. км троп, и 7,4 км зимников.³

Недостаток средств, отпускаемых на дорожные нужды, руководство страны пыталось постепенно восполнить с помощью организации специальных дорожных фондов. В соответствии с постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 13 августа 1928 г. в республиканские, краевые, областные фонды ежегодно должны были перечисляться все местные налоговые поступления с грузов, транспортируемых по железным дорогам и водным путям сообщения.⁴

¹ Дороги России. Исторический аспект. М: «Крук», 1996. С.72.

² Денисов Н. К вопросу восстановления и постройки гужевых дорог Дальневосточного края // Производительные силы Дальнего Востока. Вып. 7. Транспорт и строительство. Хабаровск-Владивосток: Книжное дело, 1927. С.12.

³ Там же. С.11.

⁴ РГИА ДВ. Ф. 2413. Оп.4. Д.781. Л.393.

Другим, ставшим впоследствии традиционным для СССР, способом компенсации дефицита дорожных ассигнований было применение бесплатного труда сельского населения при строительстве и ремонте местной дорожной сети.

В конце 1928 г. из 3731 км дорог государственного значения в ДВК только 1082 км могли быть пригодны для автомобильного движения.¹ Но круглогодичное беспрепятственное сообщение осуществлялось лишь на отдельных участках этого расстояния. Дальневосточный край к 1930 г. был насыщен дорогами в 300 раз меньше небольшой островной Японии.² В развитых капиталистических странах уже с начала 20-х годов автомобильный транспорт конкурировал с другими видами, поскольку доставлял грузы от «двери к двери» без перегрузочных операций и простоев. По этой причине, в 1922-1925 гг. в США 8,3 тыс. км железных дорог, ставших убыточными, приостановили свою работу.³

Возросшая роль и численность автотранспорта в 30-е гг. в различных отраслях народного хозяйства вызвали необходимость проведения крупномасштабного строительства дорог. На XVII конференции ВКП(б) в январе 1932 г. ставилась задача обеспечения более быстрых темпов развития дорожного строительства.⁴ В резолюции XVII съезда партии говорилось о необходимости увеличения общей сети дорог в стране на 210 тыс. км.⁵

В течение 30-х гг. происходила коренная перестройка всей структуры дорожного хозяйства страны. ЦУМТ НКПС был реорганизован в Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог (Цудортранс) НКПС. Строительство, содержание и ремонт шоссейных и грунтовых дорог государственного и местного значения возлагались на республиканские,

¹ РГИА ДВ. Ф. 2413. Оп.4. Д.1360. Л.302.

² Шпанов Н. По автомобильной трансевразии. На автомобиле по Уссурийскому бездорожью. Библиотека «За Рулём». Вып.15. Приложение к журналу ЦС Автодора «За Рулём». М.: Акционерное издательское об-во «Огонёк», 1930. С.14.

³ Бабков В.Ф. Развитие техники дорожного строительства. М: Транспорт, 1988. С.157.

⁴ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898-1986). М: Политиздат, 1984. Т. 5. С. 446

⁵ Там же. Т. 7. С.67.

краевые (областные) и районные дорожно-автомобильные органы. Одновременно для этих целей создавалась финансовая база, на основе ассигнований из бюджетных средств. Дорожное хозяйство страны было поставлено на плановую основу.

Контроль и ведение дорожного хозяйства в первой половине 30-х годов полностью осуществлялись Дальневосточным краевым управлением шоссейных, грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Крайдортранс). В 1936 г. в системе НКВД СССР было создано Главное управление шоссейных дорог (Гушосдор) для строительства, ремонта и содержания трасс общегосударственного значения. Первым начальником этого ведомства был назначен комиссар госбезопасности 1-го ранга Г.И. Благоданов. Новый главк имел мощную производственную базу, десятки региональных управлений, сотни дорожно-эксплуатационных участков. На Дальнем Востоке под его началом находился Дорожно-строительный трест, краевой и областные отделы шоссейных дорог, а также Управление шоссейно-дорожных лагерей по ДВК. В целях дальнейшей централизации руководства строительством и обслуживанием дорог союзного значения с 1 января 1939 г. было образовано Дальневосточное управление шоссейных дорог НКВД СССР. (Ушосдор).¹ Оно состояло из двух филиалов в Хабаровском и Приморском краях. Начальником Хабаровского Ушосдора был назначен Петр Никитович Морев, а главным инженером Георгий Дмитриевич Ярошенко. Приморское отделение возглавил Иван Васильевич Окоемов, должность главного инженера получил Александр Павлович Кондратьев. Сюда же по распределению была направлена молодой инженер Софья Михайловна Габинская, которая впоследствии более сорока лет проработала в управлении, из них 25 лет с 1948 по 1973 гг. в должности заместителя начальника. При ее личном участии происходило становление дорожных организаций. За заслуги в дорожном строительстве ей было присвоено звание

¹ Архив Комитета дорожного хозяйства Приморского края. Историческая справка о деятельности Дальневосточного управления шоссейных дорог. Л. 2.

«Заслуженный строитель РСФСР», «Почетный дорожник». Она награждена орденом «Знак почета», грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР и медалями различного достоинства.

Созданное Дальневосточное управление шоссейных дорог обладало для того времени весьма разветвленной структурой. В нее уже входили: производственно-технический отдел, отделение эксплуатации, плановый и финансовый отделы, снабженческое подразделение. Дорожно-эксплуатационные участки дислоцировались в г. Свободном, Благовещенске, Хабаровске, Спасске, Ворошилове (ныне Уссурийск), Имане, а также в поселке Вяземском, селах Черниговка, Семеновка, Вознесенка.

Дорогами республиканского и местного значения ведало Главное дорожное управление при Совете народных комиссаров РСФСР. На Дальнем Востоке при краевых и областных исполнительных комитетах были созданы соответствующие дорожные отделы. Таким образом, в конце 30-х гг. была создана относительно самостоятельная дорожная отрасль, т.к. до этого, как бы ни именовались дорожные структуры, они находились в системе Наркомата путей сообщения.

Кроме того, в связи с возросшей интенсивностью автомобильного движения в крупных городах Дальнего Востока во второй половине 30-х гг., стало уделяться соответственно больше внимания транспортным коммуникациям. Так, по распоряжению главнокомандующего Дальневосточным военным округом Блюхера в Хабаровске в 1937 г. был образован трест Гордорстрой.¹ Основной задачей новой организации было выполнение работ по благоустройству и строительству дорог и искусственных сооружений. Например, в конце 30-х гг. силами этого предприятия были перестроены дороги в центре Хабаровска по улицам Калинина и Серышева. Началось асфальтирование главных городских магистралей.

¹ Карапетян Н. Что имеем, не храним? // Регион ДВ. Специальный выпуск «Комсомольской правды». 2000. 12 августа. С.12.

Кроме структурной реорганизации для широкомасштабного дорожного строительства требовался качественно новый механизированный парк специальных машин для выполнения работ различного профиля. Закупка в США, Франции, Германии, Швеции и Дании в единичных экземплярах грейдеров, экскаваторов, асфальтоукладчиков не могло существенным образом изменить слабую техническую вооруженность дорожно-строительных и эксплуатационных участков СССР. Однако изучение их устройства служило основой опытных отечественных разработок. В 1929-1930 гг. мелким производством дорожных механизмов простейшего типа стали заниматься Онежский завод и Детскосельские ремонтно-механические мастерские Ленинградской области.

С 1931 г. начинается выпуск машин уже на заводах созданного Дорожного машиностроительного треста, объединившего крупнейшие в то время заводы по производству дорожной техники – Онежский, Рыбинский, Краснодарский и Кременчугский. Раньше здесь в основном производили паровые и прицепные катки старого образца, тракторные и конные утюги, скреперы-волокуши и колесные скреперы, канавокопатели и легкие грейдеры. За десять лет с 1930 по 1940г. было освоено серийное производство грейдеров, скреперов, бульдозеров, самоходных дорожных катков, камнедробилок, автогудронаторов и асфальтовых смесителей.¹ Однако номенклатура их еще не была достаточной, а выпуск не удовлетворял потребностей дорожных организаций страны даже в европейской части, не говоря уже о Дальнем Востоке, особенно в первой половине 30-х гг.

В течение 1931-1935 гг. поступление механизмов в подразделения Дальневосточного краевого дорожно-транспортного управления не только не осуществлялось, но и сильно сократилось в силу их изношенности (табл.10). Кроме того, большую часть скромного парка Дальнего Востока составляли машины иностранного производства, закупленные в 20-е гг.

¹ Бабков В.Ф. Развитие техники дорожного строительства... С.184.

Таблица 10

**Сводная ведомость о наличии механизированного парка
Дальневосточного краевого дорожно-транспортного управления в 1931-1935 гг.**

Наименование механизмов	Марка	Наличие	
		1931	1935
Трактор	СТЗ	29	21
	Коммунар	3	-
	Катерпиллер	3	
Мотокаток	-	3	2
Паровой каток	-	5	3
Автогрейдер	-	2	1
Грейдер	Адамс	1	-
	Остин	2	1
	Гелион	9	4
	Бейджер	32	25
	Патруль	44	29

Таблица составлена на основании: ГАХК. Ф. 353. Оп. 11. Д. 7. Л.95.

С 30-х годов в СССР началась разработка научных методов организации и ведения дорожных работ. В этот период создавались правила и нормы для изыскания, проектирования, строительства, ремонта и содержания автогужевых дорог и мостовых сооружений. Для приближения научных исследований к местным условиям с учётом их экономических и геолого-климатических особенностей была создана сеть зональных филиалов Центрального научно-исследовательского института автогужевых дорог и дорожных сооружений. В 1933 г. институт организовал Дальневосточный филиал, который с 1935 г. реорганизуется в Приморскую научно-исследовательскую станцию.¹ Необходимо отметить, что исследования уже затрагивали довольно широкий спектр вопросов. В частности, осуществлялась разработка методологии изучения полотна дорог в

¹ Научные исследования Союздорнии за 50 лет. М: Транспорт, 1977. С.15.

специфических климатических и почвенно-гидрологических условиях Дальнего Востока.

Однако существовавшее финансирование не позволяло в Дальневосточном крае проводить на должном уровне проектные изыскания и строительство с соблюдением требуемых норм. В 1938 г. научно-исследовательская станция не располагала в необходимом объеме специальными техническими средствами. Назрела потребность в создании дорожных лабораторий непосредственно на местах производимых работ.

Как и в предшествующий период, дорожным организациям Дальнего Востока в течение 1930-х гг. не хватало специалистов всех уровней. Вместе с тем, в только что созданных автомобильно-дорожных (Ленинградском, Московском, Харьковском, Сибирском) институтах страны началось обучение инженеров по проектированию, строительству и эксплуатации автомобильных дорог, экономике и организации дорожного хозяйства. Однако выпуск этих специалистов в те годы был небольшим и не позволял равномерно распределить их по всей территории СССР. Поэтому на Дальнем Востоке предпринимались попытки наладить обучение специалистов-автомобилистов в местных вузах. Это удалось осуществить на инженерном факультете Дальневосточного политехнического института во Владивостоке, где в 1930 г. было открыто автодорожное отделение. Однако был произведен лишь один небольшой выпуск инженеров по строительству автомобильных дорог в 1934 г.¹

Тем не менее, существенные изменения произошли в системе подготовки среднего руководящего состава и квалифицированных рабочих Дальнего Востока. Например, в Благовещенске с первой половины 1930-х гг. подготовка мастеров осуществлялась в автодорожном техникуме на отделении дорожное строительство. Кроме того, в структуре дорожного хозяйства Дальнего Востока к концу 30-х гг. была создана целая сеть

¹ Федоркин В. Строительный институт (историческая справка) // Очерки истории высшей школы Владивостока. Вып. 4. Владивосток: Изд-во ДВГТУ, 1999. С.41.

различных курсов. Обучением рабочих-строителей и эксплуатационников, машинистов дорожных машин занимались подразделения Дальневосточного управления шоссейных дорог и Краевого дорожного отдела. Большое место при подготовке дорожников продолжалось отводиться системе ученичества.

Программы дорожного строительства, разработанные для Дальнего Востока центральными плановыми организациями, в 30-е гг. не имели достаточной финансовой поддержки. Нерегулярные поступления денежных средств из центра, ограниченные возможности местного бюджета обусловили использование в приказном порядке дешевой рабочей силы. В 1936 г. вышло постановление ЦИК и СНК СССР «О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссейных и грунтовых дорог».¹ В соответствии с ним все сельское трудоспособное население, гужевого транспорт и трактора должны были привлекаться на ремонт дорог и искусственных сооружений местного значения. В отличие от предшествующих документов постановление 1936 г. предусматривало создание постоянных местных бригад. Тем не менее, на такого рода дорожные работы, которые носили сезонный характер, не хватало людей и технических средств. Поэтому качество местной дорожной сети находилось на очень низком уровне.

Большую роль в создании важнейших трасс Дальнего Востока сыграл труд заключенных. Использование заключенных на автодорожном строительстве началось сразу после передачи дорог союзного значения в ведение НКВД. Приказом НКВД № 0012 от 10 января 1936 г. обеспечение рабочей силой строительства и капитального ремонта автогужевых дорог (за исключением работ на дорогах, находящихся ближе 50 км от государственных границ СССР) было возложено на ГУЛАГ.² На территории Дальнего Востока, где сосредотачивалось огромное количество

¹ О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссейных и грунтовых дорог. Постановление ЦИК и СНК СССР от 3 марта 1936 г. // Известия. 1936. 4 марта. С.1.

² Система исправительно-трудовых лагерей в СССР... С.121.

исправительно-трудовых учреждений, происходило формирование подразделений и лагерей, специализировавшихся по различным видам промышленного и транспортного строительства. На масштабность применения труда заключенных в строительстве автомобильных дорог указывает организация в 1937 г. Управления шоссейно-дорожных лагерей (Ушосдорлаг) по Дальневосточному краю с дислокацией в Хабаровске. На 1 января 1938 г. в подразделениях управления насчитывалось 42 853 человека.¹ Первым начальником Ушосдорлага был назначен И.Г. Тарасов, впоследствии его сменил майор НКВД М.Г. Чердак. Строительные участки управления осуществляли производство автомобильных дорог на всей территории Дальнего Востока.

Кроме того, дорожным строительством занимались и не специализированные исправительно-трудовые лагеря (ИТЛ). Например, наряду с рыбообработкой, лесозаготовками, добычей полезных ископаемых, строительством различных промышленных предприятий, аэродромов сооружение автотрасс на юге Дальнего Востока во второй половине 30-х гг. осуществляли: Владивостокский, Хабаровский, Ванинский ИТЛ.

В годы Великой Отечественной войны дорожная отрасль Дальнего Востока испытывала, как и другие сферы народного хозяйства, большие трудности. Полное отсутствие централизованного финансирования строительства и ремонта дорог приходилось максимально компенсировать за счет средств местного бюджета и трудового участия населения. Во время войны привлечение людей на выполнение дорожных работ осложнялось тем, что большая часть трудоспособного населения была призвана в армию. Поэтому широко использовался труд женщин и детей. Кроме того, если до войны трудовое участие включало только работы по обслуживанию местной дорожной сети, то с началом военных действий население участвовало в строительстве и ремонте дорог республиканского и государственного

¹ Там же. С.515.

значения. В Хабаровском крае из общего объема затрат на дорожные работы за 1943 и 1944 гг. на трудовое участие населения приходилось около 77 и 71% соответственно.¹

Машинно-дорожные станции и дорожно-эксплуатационные участки располагали парком старых механизмов, находившихся в неудовлетворительном техническом состоянии и подлежащих списанию. В течение 1941-1945 гг. крайдоротделы испытывали недостаток в специалистах, большинство из которых были призваны в армию и служили в дорожных войсках. Так, на 1 января 1945 г. для укомплектования штатов краевого, областного и районных отделов Хабаровского края требовалось 14 инженеров и 30 техников. А нехватка в квалифицированных рабочих исчислялась в 1300 человек.²

В период восстановления народного хозяйства на Дальнем Востоке одной из первоочередных мер являлся ремонт существовавшей дорожной сети. Для этого средств местных бюджетов было крайне недостаточно, требовались инвестиции из центра. Однако основная часть госбюджета, отпущенная на дорожные нужды, поглощалась европейской территорией СССР, где во время войны происходили боевые действия. Только в РСФСР противником было разрушено и повреждено 13836 км дорог и 156 тыс. погонных метров мостов, которые требовали скорейшего восстановления.³

Кроме того, нехватка квалифицированных специалистов дорожного дела в сер. 40-х-сер. 50-х гг. снова дала о себе знать. Многие из призванных в армию не вернулись с полей сражений. Так, из 20 заведующих райдоротделами Амурской области в 1948 г. только 4 человека имели среднетехническое образование, 5 руководителей закончили курсы

¹ Подсчитано на основании источников: ГАХК. Ф. 353. Оп. 4. Д. 59. Л.18., Д. 71. Л. 22.

² ГАХК. Ф. 906. Оп.1. Д. 10. Л.41.

³ Дороги России... С.131.

дорожных мастеров, остальные 11 вообще не имели никакой специальной подготовки.¹

Из специалистов, приезжавших на Дальний Восток после окончания в середине 50-х гг. различных автодорожных ВУЗов страны, мало кто задерживался на сколько-нибудь продолжительный срок. Причинами этому были низкая заработная плата и необеспеченность жильем. Поэтому большинство руководящих должностей занимали люди, которые не имели соответствующей специальной подготовки. Например, на 1 января 1956 г. у 30% руководящего состава Приморского краевого дорожного управления не было даже среднего образования.² Кроме жилищно-бытовых проблем, большая кадровая текучесть была вызвана тем, что распределение рабочих на строительные объекты часто происходило без учета их семейного положения и связанных с этим таких немаловажных факторов как наличие школ, детских садов, медицинских учреждений.

Слабым оставалось техническое оснащение дорожно-строительных организаций Дальнего Востока. Хотя уже в годы первой послевоенной пятилетки (1946-1950 гг.) началось серийное производство достаточно сложных машин и механизмов. В 1950 г. их выпуск увеличился более чем в 10 раз, по сравнению с 1940 г.³ Несмотря на это, поставки дорожной техники на Дальний Восток носили крайне нерегулярный характер, планировались без учета специфики строительных работ в регионе. Так, все механизмы Приморского краевого дорожного отдела в первой половине 1947 г. выработали свои эксплуатационные сроки и требовали списания. Из 18 тракторов отдела всего лишь 10 находились в исправном техническом состоянии.⁴ Для строительства дорог с усовершенствованным покрытием в 50-е годы не хватало: камнедробилок, асфальтоукладчиков, грейдеров, скреперов, катков. Кроме того, более совершенные, для того времени,

¹ ГААО. Ф. 349. Оп. 1. Д. 6. Л. 38.

² ГАПК. Ф. 1047. Оп. 1. Д. 146. Л. 29.

³ Дорожные машины. М: Автотрансиздат, 1954. С.6.

⁴ ГАПК. Ф. 1047. Оп. 1. Д. 10. Л. 89.

образцы дорожной техники зачастую простаивали из-за острого дефицита бензина, отсутствия запасных частей и специализированных мастерских.

Со второй половины 50-х гг. происходили существенные изменения в структуре дорожного хозяйства Дальнего Востока - появились новые подразделения, расширилась их специализация и техническое оснащение, внедрялись научные методы работы дорожных служб. Так, если в 1940 г. обслуживанием дорог в Хабаровском крае занималось всего 4 дорожно-эксплуатационных участка (ДЭУ) и 2 машинно-дорожные станции (МДС), то на 1 января 1957 г. ремонт и строительство дорог осуществляли 11 ДЭУ и 3 МДС.

Тем не менее, региональные дорожные организации в этот период были не в состоянии производить все необходимые виды работ. Поэтому с восстановлением основной сети важнейших дорог на западе СССР началась переброска отдельных специальных дорожно-строительных подразделений из европейской части страны на Дальний Восток для выполнения наиболее сложных сооружений. В первую очередь, это касалось строительства искусственных сооружений. Так, в Приморье был передислоцирован мостопоезд № 418, предприятие, отлично зарекомендовавшее себя в возведении переправ. Созданный в 1942 г. мостопоезд во время войны восстанавливал разрушенные противником или взорванные советскими отступающими войсками мосты и другие сооружения. В первую послевоенную пятилетку организация занималась строительством мостовых переходов через Волгу, Неман, Корбу, Сулу, а также восстановлением мостов на Украине и Белоруссии.¹ Уже в конце 50-х гг. в трудных климатических и социально-бытовых условиях строителями данного предприятия в Приморье были возведены мосты для движения автотранспорта через реки: Кулешовка, Спассовка, Даубихе, Лефу, Дмитровка, Большая и Малая Дюанка и др. Высокий профессионализм проявился при сооружении мостового перехода

¹ Калмыков. И. Мы можем строить город // Дальневосточный вестник строителя. 2000. Февраль. С. 12.

через реку Туманная с 1957 по 1959 гг. на юге Приморского края. Одна из основных сложностей состояла в том, что по р. Туманная проходила граница СССР с Северной Кореей.

На базе мостопоезда № 471, прибывшего из Татарстана на Дальний Восток в 1956 г. был сформирован Хабаровский мостоотряд. До этого времени мостопоезд сооружал автомобильные мостовые переходы, кроме европейской части СССР, на Урале, в Алтайском и Красноярском краях.

Важно отметить, что строительство искусственных сооружений в те годы велось буквально с колес. Рабочие и служащие передвигались от объекта к объекту вместе с техникой, жили во временках и вагончиках, семьям работников приходилось делить с ними все трудности «кочевого» образа жизни.

В 60-70-е гг. в связи с постоянно возрастающими потребностями в автомобильных дорогах произошли кардинальные перемены в системе управления дорожным хозяйством всей страны и Дальнего Востока в частности. Был взят курс на создание более разветвленной сети территориальных дорожных организаций – управлений строительства, дорожно-строительных трестов, управлений дорог, способствующих созданию необходимой материально-технической и индустриальной базы дорожной отрасли. В этот период завершилась реорганизация машинно-дорожных станций в дорожно-строительные управления (ДСУ), начавшаяся с 1957 г. Так, в 1960 г. на базе существовавших с 1938 г. МДС 63 и МДС 136 в Хабаровском крае было образовано дорожно-строительное управление № 2.¹ Постепенно расширялась структура ремонтных и эксплуатационных предприятий юга Дальнего Востока.

Важной вехой явилось образование самостоятельного Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР (Минавтодор) в 1969 г. Возглавлял его с 1969 по 1985 гг. Алексей Александрович Николаев. До этого дорожное хозяйство страны управлялось единым Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог. Основные усилия в

¹ Хабаровскавтодор. Хабаровск: Изд. дом «Приамурские ведомости», 2000. С.14.

первоначальный период функционирования министерства были направлены на совершенствование управления дорожным хозяйством РСФСР. В составе центрального аппарата были созданы три Главных управления: Центра, Юга, Сибири и Дальнего Востока. Дело в том, что созданный еще в 30-е гг. Главдорупр в 60-70-е гг. был уже не способен управлять дорогами, местного значения, протяженность которых увеличилась во много раз. Поэтому и понадобились автономные подразделения на местах, которые могли бы самостоятельно, и в то же время, находясь в подчинении Минавтодора, выполнять проектные, строительные и ремонтные работы. Новые главки осуществляли производственно-оперативный контроль за деятельностью республиканских, краевых и областных производственных управлений. Так, в систему Главдорвостока в 1972 г. входило 21 управление.¹ В их числе: Амурское, Приморское и Хабаровское дорожные управления по строительству, ремонту и содержанию дорог республиканского и местного значения. Трассы союзного значения, как и в предыдущий период времени, сооружались и обслуживались Главным управлением шоссейных дорог, а на Дальнем Востоке его филиалами.

Определенные изменения произошли и в низовом звене автодорожной отрасли. Вместо дорожно-эксплуатационных участков (ДЭУ) и дорожно-строительных районов (ДСР) постепенно стали создаваться подразделения нового типа – дорожные ремонтно-строительные управления (ДРСУ). В европейской части РСФСР это были преимущественно крупные дорожные организации, дислоцировавшиеся в одном районе какой-либо республики, области или крае. Однако на Дальнем Востоке не все дорожные подразделения обладали такой мощной производственной базой. Поэтому наряду с ДРСУ создавались менее масштабные структуры – ремонтно-строительные участки. Так, в конце 1960-х гг. на территории Хабаровского края были образованы Ульчский, Охотский, Аяно-Майский и другие ремонтно-строительные участки. В линейных дорожных подразделениях

¹ Дороги России... С.169.

трудилось много добросовестных людей, настоящих профессионалов своего дела, которые при любых катаклизмах дальневосточной природы строили, ремонтировали и благоустраивали автомобильные дороги на юге Дальнего Востока. Некоторые из них впоследствии были отмечены высокими правительственными наградами. Например, за добросовестный многолетний труд Орденом Трудового Красного Знамени были награждены: Желтиков А.Ф. – машинист автогрейдера Вяземского дорожно-строительного управления и его коллега Кукушкин В.С. из Хабаровского управления. Ордена Трудовой Славы III степени удостоились В.А. Бобровский – водитель дорожно-строительного управления № 2, В.А. Бовсуновский – машинист автогрейдера Комсомольского дорожно-строительного управления. В течение 50-80-х гг. в дорожной отрасли Дальнего Востока появились целые семейные династии: Шинаровских, Соловьевых, Егоровых, Трегубенко, Поляковых, Дроздовых, Овчинниковых, Федоровых, Василенко, Дмитрух, Глумовых и других.

Со второй половины 60-х гг. коренным образом меняется и концепция ведения строительства автомобильных дорог. Развитие экономики и социальной сферы требовало перехода от сооружения дорог с низшими типами покрытия, от грунтовых и профилированных путей сообщения к трассам с усовершенствованным дорожным полотном. Для создания дорог с усовершенствованным покрытием в районах Дальнего Востока проводилось строительство асфальтобетонных заводов. Например, с 1970 г. вступил в строй завод в п. Смоляниново Приморского края. Ежегодный объем продукции завода составлял 15-20 тыс. т. Создавались специализированные предприятия по изготовлению долговременных искусственных сооружений. Самой мощной производственной базой железобетонных конструкций, которая состояла из каменного карьера, арматурного цеха, бетонного узла и сети узкоколейных железных дорог, в 70-е – первой половине 80-х гг. располагало Дальневосточное управление шоссейных дорог. Она обеспечивала дорожные хозяйства сваями, балками, тротуарными блоками,

сборными перилами. Транспортировка конструкций осуществлялась специальными автотранспортными средствами, а на дальние расстояния элементы моста отправлялись по железной дороге.

Развитие усовершенствованной автодорожной сети Дальнего Востока обуславливала проведение соответствующих научных исследований и проектных разработок. Поэтому 20 мая 1959 г. в Дальневосточном регионе было создано проектно-изыскательское отделение Гипроавтотранса Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, которое с 1969 г. преобразовалось в Хабаровский филиал Государственного дорожного проектно-изыскательского и научно-исследовательского института (ГипродорНИИ).¹ Новая организация занималась изысканиями на территории всего дальневосточного региона. Первым руководителем Хабаровского филиала был назначен Н.А. Железнов. Впоследствии его сменил П.Г. Конченков. В 1972 г. директором дальневосточного подразделения ГипродорНИИ стал Николай Матвеевич Грамин, который в 80-е гг. был награжден медалью «За доблестный труд», удостоен званий «Почетный дорожник РСФСР» и «Заслуженный строитель Российской Федерации».

Первоначально Хабаровский филиал осуществлял только разработку проектов строительства дорог и искусственных сооружений. Проекты составлялись для сооружения наиболее важных трасс союзного значения в соответствии с установленными общими нормами и правилами. Однако специфические условия Дальнего Востока (климат, почва, рельеф) постоянно требовали их корректировки. Поэтому был создан научно-исследовательский отдел. Большая заслуга в этом принадлежала его первому начальнику, кандидату технических наук И.Е. Закурдаеву. Основными направлениями научной деятельности являлись:

¹ Архив Хабаровского филиала Открытого Акционерного Общества ГипродорНИИ. Справка о создании и основной деятельности Хабаровского филиала ГипродорНИИ. Л.1.

- исследования условий использования местных материалов, отходов промышленности для строительства и ремонта дорог;
- разработка методов повышения пропускной способности, улучшения организации и обеспечения безопасности движения;
- повышение экономической эффективности и совершенствования уровня организации и управления службы ремонта и содержания дорог.

В структуре дальневосточного филиала, кроме дорожного и научного отдела, в 60-е гг. функционировали также отдел мостов, технический отдел, осуществлявший контроль за выпускаемой проектной документацией. Более того, на всей территории Дальнего Востока работали проектно-изыскательские партии. Вместе с тем, в 60-е первой половине 70-х гг. система Гипродорнии в целом испытывала сложности с обеспечением необходимыми производственными площадями и техническими средствами. Так, обеспеченность производственными площадями всех филиалов института в 1973 г. составляла в среднем от 20 до 35 % предусмотренных нормативами.¹ Многие лаборатории размещались зачастую в непригодных помещениях. Сроки проверки проектных работ затягивались из-за недостатка полигонов для испытания новых конструкций и материалов. Тем не менее, во второй половине 70-х гг. в развитии материально-технической базы организаций дорожной науки произошли серьезные изменения. Это было, прежде всего, связано с образованием самостоятельного дорожного министерства, формированием с начала 70-х гг. четкой концепции сооружения сети дорог страны, вследствие чего острые проблемы научной сферы стали решаться более оперативно. Например, с начала 80-х гг. в филиале началось внедрение новых технологий проектирования с использованием электронно-вычислительных комплексов и машинной графики.

¹ ГАРФ. Ф. А-259. Оп. 46. Д. 4475. Л. 31.

К наиболее крупным объектам на Дальнем Востоке, по которым Хабаровский филиал выполнял проектно-изыскательские работы, были автодороги: Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре, Биробиджан – Облучье, участки гострассы Владивосток – Хабаровск и т.д. Кроме того, организация участвовала в разработке проектов больших мостовых переходов через реки Бира, Амгунь, Архара, Уссури и другие.

Важно отметить, что большую работу филиал ГипродорНИИ проводил совместно с автодорожным факультетом Хабаровского политехнического института. В частности, разрабатывались каталоги местных каменных материалов и отходов промышленности для дорожного строительства. Впоследствии их использование позволило резко сократить расходы на перевозку дорожно-строительных компонентов.

В 60-70-е гг. произошли перемены в области технической вооруженности дорожных организаций. Так, численность механизмов дорожных подразделений Амурской области с 1975 по 1980 гг. возросла с 637 до 900 единиц, а их мощность с 40 до 60 тыс. л/с соответственно.¹ В системе Дальневосточного управления автомобильных дорог во второй половине 70-х гг. были организованы: лаборатории по охране труда и технике безопасности, связи, службы и организации движения.

Однако, несмотря на значительный количественный рост, большая часть парка дорожной техники являлась устаревшей и не использовалась при сооружении трасс высших категорий. Так, 30 % дорожных механизмов организаций, обслуживающих дороги союзного значения Дальнего Востока к 1983 г. подлежали списанию.² Это происходило, несмотря на то, что в СССР постоянно возрастало число заводов, специализирующихся на производстве дорожной техники. Например, объемы выпуска дорожных машин отечественной промышленностью к 1970 г. превысили уровень 1939-1940 гг.

¹ Оплексин. К. Дороги – фактор важный // Амурская правда. 1981. 4 января. С.2.

² ГАПК. Ф.26. Оп.37. Д.264. Л. 127.

почти в 400 раз. По количеству выпускаемых моделей Советский Союз уже в конце 70-х гг. превзошел западноевропейские страны.¹

Однако по качеству и техническим возможностям советские машины сильно уступали зарубежным образцам, оснащенным микропроцессорными и лазерными следящими устройствами, мощными двигателями и другими более совершенными устройствами. Например, из-за отсутствия специальной техники на трассах с большой грузонапряженностью сооружение цементобетонных покрытий, которые были намного прочнее асфальта, занимало длительное время. Вследствие чего, удельный вес таких покрытий на дорогах СССР в 1970 г. составлял всего лишь 1,2 % из общей протяженности автомобильных путей сообщения, тогда как в США 7,3 %.²

Медленно вводились в строй и асфальтированные дороги. Для их быстрого строительства в нашей стране не выпускалось передвижных асфальтобетонных комплексов, использование которых позволило бы значительно сократить потребности в автотранспорте, сроки доставки материала, повысить производительность труда. Хотя, следует отметить, что уже в 1969 г. Кременчугский завод дорожных машин изготовил и представил на государственные приемные испытания комплекты такого оборудования для приготовления асфальтобетонных смесей в мобильном исполнении. Однако серийное производство этих комплексов осталось лишь на уровне министерских рекомендаций.³ Отсутствие их сильно отражалось на темпах строительства усовершенствованных дорог. Так, на территории Приморского края в 1984 г. действовал 21 асфальтобетонный завод с общей производственной мощностью 370 тыс. тонн специальной смеси в год. Однако для ее перевозки на отдаленные строительные объекты требовалось большое количество автотранспортных средств, которых для нужд

¹ Дороги России... С.353., 362.

² ГАРФ. Ф. А-259. Оп. 46. Д.619. Л. 120.

³ Гольдштейн А.Ю. Прогресс в использовании баз дорожного строительства // Автомобильные дороги. 1989. № 10. С.18.

дорожников выделялось недостаточно. Поэтому заводами производилось только 180 тыс. т. асфальтобетонной продукции.¹

Особенно тяжелое положение складывалось с механизацией работ по ремонту и содержанию дорог. На машиностроительных предприятиях СССР до середины 1980-х гг. не выпускалось для этих целей соответствующих дорожных механизмов. Поэтому, например, такие производственные операции как: устранение ям, асфальтирование, разметка дорожного полотна, установка бетонных ограждений осуществлялась преимущественно вручную. Снабжение необходимыми материалами для строительства и обустройства дорог было нерегулярным. Так, на 1972 г. вместо 17 тыс. т. битума организации Приморского края получили только 7.² Не хватало металла и электродов при создании и сборке долговременных железобетонных искусственных сооружений. Со второй половины 70-х гг. для повышения безопасности движения автотранспорта на трассах с усовершенствованным покрытием предусматривалась установка светоотражающих знаков, и разметка проезжей части специальной эмалевой краской. Однако эти новшества чрезвычайно редко использовались при обустройстве дорог Дальнего Востока. Например, дорожные подразделения Амурской области в 1981 г. были обеспечены соответствующими знаками только на 50 %, а эмалью лишь на 16%.³

Следует отметить, что из-за отсутствия различного рода узкоспециализированных механизмов и средств связи в дорожных подразделениях юга Дальнего Востока на низком уровне находилась организация ремонтно-строительных работ. Такое положение было характерно для всей дорожной отрасли страны в целом, особенно на фоне ведущих капиталистических стран мира, где на строительных объектах соблюдалась четкая последовательность всех операций. На дорожных стройках в СССР, особенно в отдаленных от центра регионах, уже в 70-е-сер. 80-х

¹ ГАПК. Ф.26. Оп.37. Д.264. Л.138.

² Ганьшин В. Дорога. Автомобиль. Скорость. // Красное Знамя. 1972. 27 июня. С.2.

³ Оплексин. К. Дороги – фактор важный... С.1.

гг. часто не было элементарной телефонной связи с карьерами, асфальтобетонными заводами, предприятиями по изготовлению искусственных сооружений (мостовых конструкций, водопропускных труб и т.д.). Поэтому материалы доставлялись на место проведения работ в большинстве случаев раньше, чем осуществлялась предварительная подготовка объекта. Приводило это к огромным убыткам в виде тонн застывших асфальтобетонных смесей, поврежденных металлоконструкций и т.д. В государствах с высокоразвитой экономической сферой, в этот период, мобильные дорожно-строительные организации и снабженческие подразделения были связаны компьютеризированной системой управления. Все необходимые дорожные компоненты прибывали в распоряжение строителей после того, как ответственный за их обеспечение набирал на экране монитора компьютера определенный шифр какого-либо из материалов. Кроме того, иностранные рабочие обеспечивались индивидуальными переговорными устройствами, которые способствовали более продуктивной деятельности непосредственно на отдельной дистанции сооружаемой трассы. В отличие от советских коллег им не приходилось бегать друг к другу или перекрикивать шум дорожной техники.

Большой проблемой для ремонтно-строительных подразделений страны являлось и эффективное использование парка дорожных машин, которые вне зависимости от своей специфики доставлялись на отдаленные строительные объекты. Некоторые механизмы в ожидании фронта работ по своему профилю неделями, а то и месяцами простаивали без дела. Для мобильной транспортировки такой техники в СССР просто не хватало специализированных автомобилей-платформ.

Строительство и ремонт дорог на Дальнем Востоке в 50-80-е гг. продолжали сдерживаться неудовлетворительным финансированием. Следует отметить, что для существовавшей в стране системы капиталовложений в дорожную отрасль были характерны многие недостатки. Например, дороги республиканского и государственного значения

сооружались как за счет централизованного финансирования, так и за счет отчислений от доходов эксплуатации автомобильного транспорта. Однако такой порядок ставил в неравное положение высокоразвитые районы, располагавшие более крупным автомобильным парком и районы хозяйственного освоения (в том числе и Дальний Восток), где автомобильный транспорт, особенно в 50-60-е гг. только набирал обороты своего развития. Поэтому различия в обеспеченности дорожной сетью не уменьшались, а наоборот, усиливались. Так, в 1963 г. на 1000 кв. км территории Хабаровского края приходилось 5,9 км всех дорог, тогда как административные единицы, расположенные в европейской части РСФСР имели в среднем около 41,3 км.¹ Для ликвидации возникших диспропорций требовалось увеличение доли централизованных капиталовложений именно в дорожную отрасль регионов нового экономического освоения. Однако этого не происходило.

Финансовые и материальные ресурсы страны были необходимы на другие цели: перевооружение армии на основе нового поколения боевой техники, ракетного оружия и дальнейшей милитаризации экономики, освоение космоса, велось строительство трубопроводных магистралей к разрабатываемым нефтегазовым источникам, осваивались целинные земли и т.д. Более того, значительные средства в рассматриваемый период отвлекались на проектирование и помощь в строительстве дорог в дружественных странах. Например, в 70-е гг. советские специалисты работали в Сирии, Лаосе, Алжире, на Кубе. Колоссальный объем проектных изысканий, охватывающий практически всю автодорожную сеть, в 80-е гг. был осуществлен в Афганистане.

Поэтому государство по-прежнему пыталось компенсировать нехватку средств, используя приказные формы. Действовавшее с 1936 г. постановление ЦИК и СНК СССР о трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссейных и грунтовых дорог было дополнено

¹ ГАХК. Ф.353. Оп.10. Д. 450. Л.4.

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР 1959 года. Он предусматривал, помимо колхозов и совхозов, регулярное участие в строительстве и ремонте автомобильных дорог промышленных и транспортных предприятий, а также других хозяйственных организаций. Согласно установленному порядку дорожные работы должны были выполняться за счет вышеперечисленных структур. В отдельных случаях организациям разрешалось не участвовать в сооружении или ремонте дорог, однако они в обязательном порядке оплачивали все расходы, связанные с производимыми работами.

Созданная система оказалась крайне не эффективной. Это было связано с тем, что годовые планы дорожных работ составлялись краевыми, областными и районными исполнительными комитетами без согласования с руководством предприятий и организаций и не учитывали их материально-технических возможностей. Например, в Приморском крае трестами Дальметаллургстрой и Дальморгидрострой план строительства и ремонта дорог республиканского и местного значения за 1961 г. был выполнен на 51 %.¹ В 1980 г. 330 промышленных и транспортных организаций Амурской области из-за слабой материально-технической базы вообще не смогли принять участия в дорожных работах.² Вследствие этого, при проектировании дорог выбирался наиболее дешевый вариант покрытия, якобы обеспечивающий экономное вложение средств в строительные работы. Однако практика показывала, что такой подход был совершенно не оправдан. Дороги низких технических категорий требовали дополнительных средств на их содержание и эксплуатацию автотранспорта.

Несмотря на то, что в первой половине 1960-х гг. инженеров-дорожников стал выпускать Хабаровский политехнический институт, а подготовкой средних кадров занимался Хабаровский автодорожный техникум – квалифицированных специалистов в дорожных организациях по-прежнему

¹ ГАПК. Ф.1047. Оп.1. Д. 181. Л.70.

² Оплексин К. Дороги – фактор важный... С.2.

не хватало. Например, из 276 инженерно-технических работников дорожных организаций Амурской области в 1975 г. только 137 имели высшее или среднетехническое образование.¹ Кадровый состав дорожных организаций Дальнего Востока в 60-е-80-е гг. отличался нестабильностью. Так, за один 1969 г. Дальневосточным управлением шоссейных дорог было принято 1407 человек, а уволено 1384. Из них за прогулы и другие нарушения дисциплины всего 47.² В подразделениях Хабаровского управления по строительству и ремонту дорог за 1985 г. текучесть кадров составила в среднем 18-21 %. Основной причиной такого положения, как и в автотранспортных предприятиях, являлась жилищная проблема. Так, 60-ти квартирный дом для крупнейшего в Приморском крае дорожно-строительного управления № 1, которое дислоцировалось в г. Находка, строился в течение 8 лет с 1978 по 1986 г.³ Особенно тяжелые условия быта продолжали сохраняться в линейных подразделениях дорожных служб Дальнего Востока, отдаленных от краевых, областных и районных центров. Например, в 80-е гг. некоторые дорожные пункты северных районов Приморья (Тернейского, Пожарского) не имели ни телефонов, ни радиосвязи, а в условиях паводков и снегопадов оставались полностью изолированными.

Таким образом, в период с 20-х до середины 80-х гг. на Дальнем Востоке сформировалась разветвленная сеть подразделений по строительству, ремонту автомобильных дорог и возведению на них искусственных сооружений. Вместе с тем, централизованное финансирование, слабо учитывавшее специфические условия региона, отсталость отечественного машиностроения, проблемы подготовки и текучести кадров – вызывали постоянный дефицит средств, техники и специалистов для проведения необходимых дорожных работ.

2.2. Состояние и расширение сети автомобильных дорог

¹ ГААО. Ф.114. Оп.2. Д. 2742. Л.182.

² ГАПК. Ф. 305. Оп. 3. Д. 217. Л.101.

³ ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д. 264. Л.157.

Интенсивное строительство автомобильных дорог на Дальнем Востоке развернулось в годы второй и третьей пятилеток, что обуславливалось ускоренной индустриализацией. Как уже отмечалось, регион начал переориентироваться с удовлетворения своих нужд за счет собственных ресурсов на решение общегосударственных задач, опираясь на централизованные инвестиции. Темпы индустриализации, капитального строительства намечались более высокие, чем в старых промышленных районах и чем в целом по стране. В течение 1933-1937 гг. ставилась задача создания на Дальнем Востоке собственной металлургической базы, увеличения добычи топлива, развития транспорта.¹

Для реализации этих целей стало необходимым проведение строительства соответствующих путей сообщения, которые одновременно играли важную роль и для социальной сферы Дальнего Востока. В соответствии со вторым пятилетним планом развития народного хозяйства Дальневосточного края, все естественные дороги (т.е. обычный накат) должны были получить различные покрытия.² Это предполагалось сделать для организации регулярного движения автомобильного транспорта.

С 1933 по 1936 гг. была проложена трасса государственного значения Хабаровск-Владивосток, которая в то время дала сильный толчок социально-экономическому развитию, прилегавших к ней населенных пунктов. Местная сеть Приморья пополнилась дорогами Сибирцево-Жариково-Комиссарово; Михайловка-Хороль-Камень-Рыболов-Турий Рог; Уссурийск-Голенки-Липовцы-Гродеково; Раздольное-Краскино-Новая Деревня и др.³ В Хабаровском крае были построены дороги: Биробиджан-Новое, Бикин-Васильевка и целый ряд грунтовых дорог на подъездах к населенным

¹ Унпелев Г.А. Завершение социалистической реконструкции промышленности Дальнего Востока (1933-1937 гг.). Владивосток: Дальневост. книж. изд-во, 1975. С. 15.

² Материалы к плану развития народного хозяйства и социально-культурного строительства Дальневосточного Края во второй пятилетке (1933-1937 гг.). Хабаровск: Дальгиз, 1932. С.149.

³ Корявченков А.С. Магистрالی развития... С.87.

пунктам. С их появлением многие районные центры получили выход к железной дороге. В течение зимы 1934-1935 гг. велось строительство шоссе протяженностью в 420 км через тайгу, трясины и горные перевалы от Хабаровска к Комсомольску-на-Амуре – первому дальневосточному металлургическому центру.¹ Однако эта трасса просуществовала всего лишь около одного года и в 1936 г. на ее месте была проложена железнодорожная магистраль Комсомольск-Волочаевка.

Разработка залежей полезных ископаемых и развитие добывающей отрасли на севере Дальнего Востока сдерживалось слабостью транспортных связей. В 1931 г. открылось сообщение по Амуро-Якутской магистрали, позволившее осуществлять связь с южными и центральными районами Якутии. Здесь начала функционировать автолиния, организованная Уссурийской железной дорогой.

5 ноября 1931 г. Постановлением Совета труда и обороны СССР был создан Государственный трест по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы – Дальстрой. Его главное предназначение состояло в создании необходимых условий для доступа к золотоносным месторождениям. Основным контингентом рабочей силы были заключенные. Проведению дорожных работ препятствовали суровый климат, заболоченность местности, вечная мерзлота.

Тем не менее, темпы и масштабы работ по сооружению дорог Колымы были впечатляющими. Летом 1932 г. были проложены временные дороги, которые связали морскую бухту Нагаево с приисками Оротуканом, Среднеканом, Утинкой и Оротуком. Если к концу 1932 г. общая протяженность сезонных дорог составляла 1 060 км, то после ускоренного создания автозимников в течение 1933 г. она уже исчислялась в 2 230 км.² Используя труд заключенных, которые зачастую не обеспечивались

¹ Болдырев Г.И. Дальневосточный край (экономический очерк) // Тихий океан. 1935. № 2. С.183.

² Коренченко А.К. Автотранспорт Северо-Востока. Магадан: Книжное изд-во, 1974. С.5-6.

элементарными бытовыми условиями, орудиями труда, необходимой одеждой и питанием за 1934 г. с целью подготовки сооружения дорожного полотна было вырублено и раскорчевано деревьев и кустарника на площади 331 га, в 1935 г. – 302 га, 1936 г. – 401 га.¹ Проложенный участок трассы от бухты Нагаево до Аркагалы, центра основных приисков, сыграл важнейшую роль в промышленном освоении верхне-колымского района. В 1937 г. был построен первый автомобильный мост через Колыму, который заменил медленно курсировавший паром. Это был самый большой по длине деревянный мост на Евразийском материке². Использование мостового перехода обеспечивало своевременное снабжение всем необходимым приисков, совхозов и факторий. К концу 1941 г. Дальстрой эксплуатировал транспортную сеть протяженностью свыше 3 тыс. км.³

Крайне медленно велось дорожное строительство на Камчатке и Сахалине. В частности, слабыми темпами производились работы, начатые с 1930 г. по приспособлению выючной верховой тропы к автомобильному движению из Петропавловска в западном направлении через Елизово, Коряки, Акачу и Усть-Большерецк для связи с рыбными промысловыми пунктами. На Северном Сахалине к концу 1930-х гг. основными путями сообщения оставались грунтовые дороги, которые в сложных климатических условиях острова были практически непроходимыми как для автомобильного, так и для гужевого видов транспорта. Регулярное движение было возможно на гравийной трассе Александровск – Дербинск, и частично на линиях Александровск – Красный Яр, Дербинск – Зональное, Дербинск – Усково.⁴

¹ Медведева Л.М. Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20-30-е годы XX века). Владивосток: Дальнаука, 2002. С.157.

² Тихоокеанская звезда. 1937. 10 июня. С.2.

³ Чернов К.С. Дорожное строительство на северо-востоке СССР в 1931-41 гг. // Пятая Дальневосточная конференция молодых историков. Владивосток: Ин-т ист., арх. и этн. нар. ДВ ДВО РАН, 1998. С.18.

⁴ Медведева Л.М. Развитие транспорта на Сахалине (конец XIX-60-е годы XX века). Исторический очерк. Южно-Сахалинск: Сах. обл. типография, 1994. с.13.

В целом, сооружаемые в 30-е гг. дороги, в силу слабого финансирования и технического оснащения дорожных подразделений, были низших технических категорий. В первую очередь строителей ориентировали на прокладку наиболее дешевых грунтовых путей сообщения. Большая их часть предназначалась для соединения сел с районными центрами, подъездов к станциям железной дороги и пристаням. Значительно упрощалось возведение искусственных сооружений – мостов, труб, мощенных бродов. Все мостовые переходы и водопропускные трубы строились из дерева.

Следует отметить, что по сравнению с периодом 20-х гг. грунтовые дороги в СССР стали улучшать различными добавками (песком, шлаком, гравием). Вместе с этим, расширялось строительство и опытные разработки по улучшению гравийных и щебеночных покрытий всякого рода органическими вяжущими веществами (эмульсиями и дегтями), а также (особенно в центральных регионах страны) асфальтобетонных покрытий, в том числе из холодного асфальта. Однако на Дальнем Востоке подобные работы и опыты носили фрагментарный характер. Например, на 1 января 1938 г. из 712 км грунтовых дорог союзного значения Хабаровского края, только 9 км были построены с использованием вяжущих материалов.¹ Не удалось выполнить задачу по реконструкции естественных дорог в регионе. Так, на 1 января 1939 г. из 2821 км местных дорог Приморской области – 2186 км представляли собой естественный накат. Из 4195 км искусственных сооружений 3166 км являлись временными, а 30% мостов вообще пришли в абсолютную негодность.² Поэтому движение автотранспорта Дальнего Востока в 30-е гг. как и в предыдущий период, во многом зависело от капризов погоды.

В период Великой Отечественной войны, несмотря на все существовавшие проблемы, строительство автомобильных дорог на Дальнем Востоке было продолжено. Большое государственное значение придавалось

¹ ГАХК. Ф. 719. Оп.13. Д.167. Л.48.

² ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 849. Л. 25.

созданию трассы, которая должна была связать перспективный, в то время, райчихинский угольный бассейн с Хабаровском. В ее строительстве с 1941 по 1943 гг. приняло участие около 100 тыс. человек. Преодолевая огромные трудности (вспышки малярии, мошка, бытовая неустроенность), при минимальной механизации было произведено – 2756 кубометров земляных работ, построено – 3050 погонных метров деревянных искусственных сооружений, вывезено – 176 тыс. кубометров каменных и гравийных материалов.¹ К началу 1943 г. (в рекордно короткие сроки) строительство дороги Хабаровск – Биробиджан – Райчиха было завершено. За перенесенные тяготы и лишения, а также проявленное мужество при сооружении трассы 246 наиболее отличившихся участников стройки были награждены знаком «Почетный дорожник».²

В Приморском крае перед дорожниками стояла основная задача строительства и ремонта дорог в пограничных районах и по побережью, учитывая не только их хозяйственное, но и оборонное значение. Работы велись совместно с воинскими частями 25 армии Тихоокеанского флота. Трассы строились скоростным методом с деревянными искусственными сооружениями, через большие реки были броды. Так, в 1942 г. было окончено строительство дороги государственного значения Варфоломеевка-Кокшаровка протяженностью 104 километра. Она сооружалась по указанию Дальневосточного Фронта как тыловая военно-автомобильная дорога и являлась связующей с трассой Хабаровск-Владивосток. Во время войны дорога Варфоломеевка-Кокшаровка была единственной транспортной артерией, ведущей в глубокий тыл. Эта дорога играла также важную экономическую роль в народном хозяйстве Приморья. После введения ее в эксплуатацию три сельскохозяйственных района края получили выход к железной дороге.

¹ ГАХК. Ф. 906. Оп.1.Д.171. Л.107.

² Алексеенко М. Дорога мужества // Молодой дальневосточник. Орган Хабаровского краевого комитета ВЛКСМ. (г. Хабаровск). 1968. 25 сентября. С.2.

В военные годы продолжилось активное освоение природных богатств северных территорий региона. Подразделениями Дальстроя ежегодно вводилось в строй до 260 км дорог.¹ В течение 1941-1942 гг. на Северо-Востоке ускоренными темпами была построена дорога от Аркагалы до Алдана, связавшая Колыму с водными и зимними путями Якутии. Ее протяженность составила 730 км, что позволило наладить обслуживание промышленного района площадью в 2,3 млн. кв. км.² Вступили в строй автомобильные дороги Певек - Красноармейский (87 км) и Певек - Валькумей (14 км).

В военный период проводились большие работы по строительству и ремонту местной дорожной сети. Так, в Амурской области за 1942 г. было построено: профилированных (простейшего типа) дорог – 50 км, улучшенных гравием и песком – 9 км, деревянных мостов – 344,5 погонных метров.³ Строительство дорог местного значения Надеждинская – Тавричанка (14 км), Шмаковка – Успенка (18 км), Михайловка – Воздвиженка (8 км), Авдеевка – Уссурка (15 км), Пантейлемоновка – Прохасено (40 км) в течение 1941-1942 гг. осуществлялось в Приморском крае.

Местные власти организовывали проведение массовых работ по строительству городских путей сообщения. Так, в Хабаровске, Комсомольск-на-Амуре и Биробиджане за 1944 г. силами горожан было построено и отремонтировано около 84 км дорог.⁴

Однако в годы войны на существовавших и построенных дорогах как местного, так и государственного значения крайне редко производился своевременный ремонт. Это происходило не только из-за нехватки механизмов, но также по причине отсутствия на многих участках краевых и

¹ Лукин И.И. Строительство на Северо-Востоке // Дальстрой. Магадан: Книжное изд-во, 1956. С. 171.

² Чернов К.С. Дорожное строительство на северо-востоке СССР... С.18.

³ ГААО. Ф. 114. Оп.2. Д.186. Л.31.

⁴ Руководители Хабаровского края (1931-1998 гг.). Сборник исторических справок. Хабаровск: «РИОТИП», 1998. С.15.

областных дорожных отделов линейных служб и необходимых бытовых и производственных помещений. Например, на дорогах республиканского значения в Хабаровском крае, которые с начала 1943 г. были закреплены за тремя дорожно-эксплуатационными участками, к 1 ноября 1945 г. не было построено ни одного жилого и служебного здания.¹

Особенно плохо содержались мосты и водопропускные трубы. Если за 1940 г. в Хабаровском крае капитальному ремонту подверглось 2069 погонных метров мостов и 1338 труб, то за 1943 г. – 1328 и 60 соответственно.² Восстановление дорог и искусственных сооружений зависело от проведения заготовительных мероприятий в зимний период, которые были невозможны без достаточного количества рабочей силы и транспортных средств. Для выполнения заготовок в колхозах и совхозах формировались специальные бригады. Однако этому часто препятствовала нехватка людей. Так, исполком Еврейской автономной области, Свободненский и Тамбовский райдоротделы Амурской области в зимний подготовительный период к дорожным работам 1944 г. не организовали ни одной бригады по заготовке и вывозке леса и гравия.³

Кроме того, были случаи, когда обслуживание важнейших оборонных и народнохозяйственных автомобильных дорог даже в суровые военные годы не осуществлялось из-за ведомственной неразберихи. Примером этому может служить упомянутая выше трасса Варфоломеевка – Кокшаровка. В конце 1942 г. эта дорога по приказу Уполномоченного НКВД по Дальнему Востоку была принята специальной комиссией и передана в эксплуатацию Управлению шоссейных дорог НКВД по Приморскому краю. Однако начальником Главного управления шоссейных дорог этот приказ был отменен и дорога до середины 1945 г. вообще не обслуживалась никакой специальной организацией.⁴ Между тем, интенсивное движение различных

¹ ГАХК. Ф. 906. Оп.1. Д.10. Л.40 (об).

² ГАХК. Ф. 353. Оп.4. Д.54. Л.108.

³ ГАХК. Ф. 137. Оп.4. Д.837. Л.108.

⁴ ГАПК. Ф. П-68. Оп.4. Д.116. Л.30.

транспортных средств, в том числе и военной техники, приводило к серьезным повреждениям полотна и искусственных сооружений дороги, которые постоянно нуждались в ремонте.

После войны производился ремонт и реконструкция существовавшей дорожной сети, были начаты работы по перестройке деревянных искусственных сооружений на долговременные – железобетонные и металлические (в основном на дорогах союзного значения). Однако, строительство и ремонт дорог, а также их типовые нормы не соответствовали постоянно растущим социально-экономическим потребностям региона. В Хабаровском крае за период с 1946 по 1955 гг. было построено всего 204 км новых дорог.¹ Такие города, как Комсомольск-на-Амуре, Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре, Облучье, не имели автомобильной связи с Хабаровском и между собой. Ольгинский, Лазовский и Тернейский районы Приморья до конца 50-х годов продолжали оставаться отрезанными от железнодорожных станций и автомобильных трасс государственного значения. Техническая характеристика дорог находилась на очень низком уровне. В Амурской области из 11 101 км местной дорожной сети только 5 км имели гравийное покрытие, а 8216 км вообще были естественными дорогами, т.е. не обладали никакими типовыми признаками.²

Это происходило в силу того, что программы дорожного строительства, как и в 30-е гг., разработанные для Дальнего Востока центральными плановыми организациями, не имели достаточной финансовой поддержки, не обеспечивались должным количеством специалистов и материально-технической базой. Основные средства в послевоенный период, как уже отмечалось, направлялись на восстановление народного хозяйства в европейской части страны. Кроме того, на тяжелое финансовое положение дорожных служб оказывали свое влияние характерные для юга Дальнего Востока климатические условия. Повышенная влажность,

¹ ГАХК. Ф. 353. Оп.6. Д.58. Л.6.

² ГААО. Ф. 349. Оп. 1. Д. 6. Л.31.

периодически повторяющиеся наводнения приводили к сильным разрушениям дорог, которые в большинстве своем в рассматриваемый период оставались грунтовыми. Восстановительные работы требовали больших средств и привлечение дополнительной рабочей силы. Только в Приморском крае с 1938 по 1951 гг. было повреждено 4227 погонных метров мостов, размыто 881 тыс. кубометров земельного полотна и 191 тыс. куб. покрытия дорог.¹ По этой же причине общая протяженность дорог местного значения Приморья на 1 января 1951 г. сократилась на 1,5 % по сравнению с 1949 г.² Отрицательно сказывалось на состоянии дорожной сети преимущественно государственного значения передвижение гусеничной техники. Необходимо отметить, что на юге Дальнего Востока сосредоточивалось огромное количество тяжелых транспортных средств военного ведомства. Специальных коммуникаций большой протяженности для такой техники не имелось. Но и при строительстве гражданских дорог не были сделаны соответствующие параллельные пути для организации движения танков, самоходных установок и других видов гусеничного транспорта. Поэтому автомобильные дороги и искусственные сооружения, рассчитанные на не высокую грузонапряженность, особенно в период военных учений, подвергались серьезным разрушениям.

После окончания восстановительного периода в европейской части СССР руководство страны возобновило хозяйственное освоение Дальнего Востока. Как уже отмечалось, приоритетным направлением экономического развития продолжали оставаться добывающие отрасли промышленности (горнорудная, угольная, лесная и др.). Например, на юге Дальнего Востока в 50-60-е гг. осуществлялось создание оловорудной промышленности. Были построены крупные горнообогатительные комбинаты в Приморском и Хабаровском крае. Вместе с тем, с 1960-х гг. в связи с постоянным притоком населения получила определенное развитие социальная инфраструктура

¹ ГАПК. Ф. 305. Оп. 3. Д. 213. Л. 3.

² ГАПК. Ф. 510. Оп. 3. Д. 275. Л.125.

(появлялись новые города, поселки, села). Все это требовало совершенствования имевшихся и строительства новых транспортных коммуникаций, в том числе автомобильных дорог.

В Приморском крае с 1955 по 1961 гг. было построено 233 км новых шоссеиных дорог. Только за один 1961 г. дорожные организации края ввели в эксплуатацию 70 км, что в 10 раз превышало показатели 1955 г.¹ Строительство новых автомобильных дорог Варфоломеевка – Кавалерово – Ольга и Кавалерово – Тетюхе обуславливалось развитием металлургической промышленности, особенно цветной в Тетюхинском и Ольгинском районах. Создание этих трасс предполагало обеспечение связи побережья с железной дорогой и автомагистралью Хабаровск – Владивосток. В 60-х гг. в горах Сихотэ-Алиня начинается разработка крупного месторождения вольфрама, на базе которого возникает поселок Восток-2. В труднейших условиях в 1963 г. к нему прокладывается автомобильная дорога.

Капиталовложения в дорожное строительство Амурской области за 1959-1965 гг. по сравнению с восстановительным периодом увеличились в 1,4 раза.² Большое значение для развития сельского хозяйства области имели, построенные за это время дороги: Свободный-Загорная Селитьба, Домикан-Каменка, Архара-Касаткино, Крестовоздвиженка-Полярково-Калинино и др. В течение 1966-1970 гг. местная сеть Приморья пополнилась дорогами: Варваровка-Виноградовка, Тетюхе-Терней, Артем-Тавайза, Сухановка-Зарубино, Лазо-Данильчиково, Сокольчи-Валентин. Новые пути сообщения играли важную роль в социально-экономической сфере районов края. Они обеспечивали связь райцентров с отделениями совхозов, центральными усадьбами колхозов и другими населенными пунктами. Протяженность дорог Хабаровского края с 1960 по 1971 гг. увеличилась в три раза.³ Например, в первой половине 70-х гг. были построены важные технологические дороги, которые связали леспромхозы объединения «Троицклес» с трассой общего

¹ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 30. Д.338. Л.212.

² ГААО. Ф.204. Оп.1. Д.166. Л.3.

³ ГАХК. Ф.1846. Оп. 1. Д.309. Л.76.

пользования. С их появлением древесина прямо с делян поступала в цеха краевых предприятий по производству мебели.

Однако строительство и реконструкция автодорог на Дальнем Востоке продолжали сильно отставать от развития других отраслей народного хозяйства и не удовлетворяли социально-экономических потребностей региона. В 1960 г. по причине бездорожья ежедневно простаивало в среднем 11 машин в различных автохозяйствах Хабаровского управления автомобильного транспорта. Николаевское и Совгаваньское автопредприятия вследствие неудовлетворительного состояния дорог являлись сезонными.¹

На трассах Дальнего Востока со второй половины 50-х гг. постоянно возрастала грузонапряженность. В Хабаровском крае с 1950 по 1957 гг. только грузовой парк автомобильного транспорта общего пользования увеличился с 265 до 1340 машин.² Если в 1961 г. по дорогам государственного значения Приморского и Хабаровского краев в среднем за сутки проходило 125 большегрузных автомобилей, то за 1971 г. их количество выросло до 1053.³ В Приморском крае только с 1970 по 1972 гг. грузонапряженность по тоннажу на республиканские и краевые дороги возросла на 40 %.⁴

Вместе с тем, по своим техническим параметрам основная дорожная сеть Дальнего Востока в рассматриваемый период не была рассчитана на интенсивное движение машин с большой грузоподъемностью. В то же время, не происходило адекватного возросшим в регионе социально-экономическим запросам строительства и реконструкции существовавших путей сообщения. Например, в Хабаровском крае во второй половине 50-х гг. вводилось в среднем по 10 километров новых дорог каждый год. Но реальная потребность заключалась уже в том, чтобы ежегодно строилось не менее 100 км

¹ ГАХК. Ф.1846. Оп.1. Д.34. Л. 92.

² ГАХК. Ф. 906. Оп.1. Д.177. Л.105.

³ ГАПК. Ф. П-68. Оп.50. Д.360. Л.22.

⁴ Ганшин В. Дорога. Автомобиль. Скорость... С.2.

новых, и капитально ремонтировалось не менее 500 км существующей транспортной сети.¹

Кроме недостаточного финансирования, плохой технической оснащённости строительно-ремонтных организаций, одной из важнейших причин, влиявших на слабое дорожное обеспечение территории региона, являлось отсутствие до начала 70-х гг. четкой концепции развития сети автомобильных дорог страны в целом. Дороги появлялись, в первую очередь в связи со строительством промышленных и добывающих объектов. При их сооружении менее всего учитывалось дальнейшее развитие социальной инфраструктуры, возможность их разветвления путем соединения с краевыми и районными центрами, железнодорожными станциями, морскими, речными и авиационными портами, магистральными автотрассами. Это особенно сказывалось на транспортных коммуникациях Дальнего Востока, экономическое освоение которого в 50-60-е гг. носило преимущественно очаговый характер.

Важно отметить, что транспортная схема формировалась с явным преобладанием транзитной функции региона. В результате многие районы, особенно прибрежные и приграничные, оказались недостаточно насыщены автодорогами. Например, к 1969 г. 11 из 20-ти районов Хабаровского края оставались не связанными автомобильным сообщением с краевым центром и между собой. Слабыми в крае были и внутрирайонные связи. Так, из 80 населенных пунктов, расположенных в пограничной зоне, 25 не соединялись автодорогами и вообще были отрезаны от трасс магистрального направления и железнодорожных станций.² Все это становилось причиной высокой стоимости доставки различных грузов к потребителям и приводило к большим экономическим потерям.

Только с начала 70-х гг. в СССР была определена концепция развития дорожной сети всех уровней. За ее основу были взяты два классических

¹ ГАХК. Ф. 906. Оп.1. Д.176. Л.197.

² ГАХК. Ф. 35. Оп.96. Д.413. Л.7.

направления, сложившихся на основе опыта многих развитых стран. В-первых, ставилась задача соединить все населенные пункты капитальными дорогами с асфальтобетонным или цементобетонным покрытием. Затем, пересечь всю страну автомагистралями. Особое место должно было отводиться строительству магистральных дорог на подходах к крупным городам в зависимости от их масштабов. Выработанная концепция принесла весьма ощутимые результаты. Так, в РСФСР с 1970 по 1979 гг. удельный вес дорог с усовершенствованным покрытием в годовых объемах их ввода вырос с 27 до 45 %.¹ Большое количество населенных пунктов, особенно в центральных регионах страны, получили надежную связь с железной дорогой, портами, автомагистралями и т.д.

Определенные позитивные изменения произошли и в развитии автодорожной сети Дальнего Востока. Особенно эти качественные изменения отразились на юге региона. С 1966 по 1985 гг. в Амурской области, Приморском и Хабаровском краях протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием увеличилось соответственно на – 3420, 3124, и 1931 км (табл. 11).

Таблица 11

Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием на Дальнем Востоке (1966-1990 гг.), км

Административная единица	1966	1970	1975	1980	1985	1990
Амурская область	1 588	2 273	3 156	4 677	5 008	5 941
Приморский край	4 000	4 851	5 888	6 802	7 124	7 481
Хабаровский край	2 635	3 226	3 709	4 216	4 566	7 638
Камчатская область	369	485	656	818	1 001	1 301
Магаданская область	84	283	641	888	974	1 437
Сахалинская область	874	934	1075	1 538	1 952	2 477

¹ Дороги России... С. 171.

--	--	--	--	--	--	--

Таблица составлена на основании: Архив Госкомстата РФ. Динамические ряды о протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием по краям, республикам и областям РСФСР (1966-1991 гг.). Л. 8, 12, 14.

Однако по темпам сооружения автомобильных путей сообщения Дальнего Востока, несмотря на их постоянно возрастающую потребность, к середине 80-х гг. значительно отставал от среднереспубликанских показателей дорожного строительства. Например, в период с 1980 по 1985 гг. во Владимирской области было построено 751,7 км дорог с твердым покрытием, тогда как в Амурской области – 331 км, Приморском крае – 322 км, Хабаровском крае – 350 км.¹ По протяженности дорог с твердым покрытием на 1 тыс. кв. км Амурская область, Приморский и Хабаровский края в конце 1985 г. занимали соответственно 60, 46, и 65 место в РСФСР.²

Вместе с тем, уже в конце 70-х-начале 80-х гг. проводимые расчеты показывали, что на дорогах без асфальтобетонного покрытия скорость движения автомобилей сокращается в 2,5-4 раза, расход топлива увеличивается в 1,5-5 раз, а себестоимость перевозок возрастает в 3-5 раз.³ Например, важнейшая трасса Дальнереченск - Вострецово в 70-е гг. являлась для Красноармейского района Приморья связующей с железной дорогой. По ней автомобильным транспортом перевозился концентрат с горно-обогатительного комбината Восток-II и древесина с делян леспромхозов

¹ Капитальное строительство в РСФСР в 1985 г. М.: Госкомстат РСФСР, 1986. С. 133, 135.

² Народное хозяйство Приморского края за 50 лет. Владивосток: Приморское краевое упр. стат., 1988. С. 22.

³ Колесов Л.И. Межотраслевые проблемы развития транспортной системы Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск: Наука, 1982. С.255.

района. Однако гравийная автодорога V технической категории шириной всего 8 метров проходила по пойме р. Большая Уссурка и не обеспечивала своевременную перевозку грузов и безопасность движения.

Не отвечали требованиям автомобильных перевозок и искусственные сооружения. На дорогах союзного значения в Хабаровском и Приморском крае на 1 января 1975 г. из 1436 мостов лишь 543 имели долговременную железобетонную конструкцию, остальные могли одновременно осуществлять пропуск автомобилей, суммарная грузоподъемность которых не превышала 10 тонн.¹ Из-за отсутствия мостовых переходов через большие реки приходилось использовать паромные переправы, которые значительно сдерживали автомобильные перевозки. В частности, постоянно откладывалось на неопределенный срок строительство важнейших в социально-экономическом отношении автодорожных мостов через р. Амур в районе г. Хабаровска и р. Зея у г. Свободного Амурской области. Время функционирования паромов ограничивалось летним периодом. Поэтому зимой движение автотранспорта осуществлялось по ледовым трассам. Например, в первой половине 70-х гг. в Амурской области действовало около десяти зимников по рекам Зея, Селемжа, Буряя, Архара. Протяженность ледовых трасс Хабаровского края в зимнее время в течение 70-80-х гг. составляла около 2,5 тыс. км.² Одной из самых масштабных зимних автодорог в первой половине 80-х гг. была трасса Хабаровск – Николаевск-на-Амуре, протяженностью 1200 км. Существовали даже специальные инструкции по содержанию и эксплуатации автозимников, которые предусматривали проведение замеров толщины льда, четкое определение границ ширины дорожного полотна с помощью соответствующих указателей. Однако эти правила редко соблюдались. Поэтому движение автотранспорта по ледовым дорогам к тому же было делом не безопасным.

¹ ГАПК. Ф.305. Оп.3. Д. 217. Л.2.

² ГАХК. Ф.1846. Оп.1. Д. 309. Л.76.

Особенно в плохом состоянии пребывала местная дорожная сеть. Сельское хозяйство Приморского края в первой половине 70-х гг. вследствие бездорожья ежегодно теряла более 50 млн. руб. В Амурской области к 1985 г. из 10 тыс. км дорог внутрихозяйственного значения только 4 % были с твердым покрытием, 320 деревянных мостов требовали срочной замены. Вследствие этого 5 районных центров и 18 центральных усадеб колхозов и совхозов области не имели постоянного автомобильного сообщения с г. Благовещенском и между собой.¹ Однако следует отметить, что еще в начале 80-х гг. в РСФСР было создано объединение «Росспецстрой» для строительства автомобильных дорог, подъездных путей и искусственных сооружений в колхозах и совхозах. Но образование отделений этого объединения на Дальнем Востоке затянулось до 1986 г.

На юге Дальнего Востока в 70-80-е гг. продолжали находиться в неудовлетворительном состоянии автомобильные дороги, которые имели важное стратегическое значение. Так, в Пожарском, Ханкайском, Пограничном районах Приморского края, где на большом расстоянии проходит государственная граница с КНР до середины 1980-х гг. не было ни одного километра дорог с твердым покрытием.

Важно указать, что в рассматриваемый период в регионе не сложилась комплексная сеть путей сообщения, многие автодороги имели тупиковый характер. Отсутствовала на территории юга Дальнего Востока единая связующая автомобильная магистраль.

Не уделялось в рассматриваемый период должного внимания такому немаловажному фактору как благоустройство путей сообщения. Так, на некоторых трассах государственного значения вообще отсутствовали указатели медицинских пунктов, телефонов, гостиниц, столовых и т.д. Редким явлением на дорогах были специальные павильоны для ожидания автобусов междугородных маршрутов.

¹ ГААО. Ф.349. Оп.1. Д. 822. Л.8.

В связи с возросшей интенсивностью и повышением скорости движения автотранспорта с начала 1970-х гг. одной из главных задач дорожных подразделений становилось обеспечение безопасности движения особенно на дорогах государственного, республиканского и краевого значения юга Дальнего Востока. Дело в том, что изменялось само понятие безопасности движения. До этого времени создание условий безопасности на дорогах связывалось с установкой предупреждающих знаков, ограждений, устройством шероховатых поверхностных обработок дорожных покрытий, очисткой путей сообщения от снега и борьбой с гололедом. Однако все это было направлено на улучшение условий движения по существовавшим дорогам. Проблема дорожной безопасности 70-х-первой половины 80-х гг. состояла еще и в том, что главные магистрали привязывались к городам и проходили через многие населенные пункты. Местным властям это было выгодно, (особенно если трасса имела усовершенствованное покрытие), поскольку значительно повышалось благоустройство населенного пункта. Однако в результате, проходные автодороги республиканского и краевого значения, пересекая территории городов и поселков, создавали перегрузку улиц, следствием которой часто являлись аварийные ситуации. Поэтому влияние фактора территориальной привязки с конца 70-х гг. стало учитываться на стадии проектирования. Вместе с тем дорожные организации строительство объездных путей сообщения осуществляли чрезвычайно медленно.

Создание сети автомобильных дорог в 20-е – сер. 80-х гг. обуславливалось, прежде всего, хозяйственным освоением региона, что во многом определило непропорциональность развития путей сообщения на Дальнем Востоке. Вследствие этого, важной социальной роли автомобильных транспортных коммуникаций уделялось второстепенное внимание.

Таким образом, на протяжении исследуемого периода происходило изменение структуры дорожной отрасли Дальнего Востока в соответствии с

общими тенденциями ее развития в СССР. К середине 80-х гг. были сформированы основные дорожные службы региона, которые занимались строительством и эксплуатацией автомобильных дорог с учетом их значения. Определенное развитие получили научные методы проектирования, организации и ведения дорожных работ, приближенные к местным условиям. Все это способствовало созданию региональной автодорожной сети, которая играла важную роль для народного хозяйства и социальной сферы Дальнего Востока.

Вместе с тем в рассматриваемый период темпы строительства и качественный уровень автомобильных дорог препятствовали развитию грузовых и пассажирских автомобильных перевозок. На Дальнем Востоке не удалось окончательно преодолеть ограниченный подход к сооружению автомобильных путей сообщения, практиковавшийся с 30-х гг., когда их строительство преимущественно было связано с развитием какой либо отрасли промышленности и носило временный характер. Уже в 70-е гг. специалисты на основе экономических расчетов давали неутешительные прогнозы о будущем состоянии дорог. Например, только для реконструкции существовавшей в то время основной дорожной сети Приморья, по их мнению, необходимо было 80 лет, и потребовалось бы еще столько же, чтобы на всех дорогах построить асфальтобетонное покрытие.¹

Основными причинами такого положения являлись неудовлетворительное финансирование и техническое снабжение дорожных организаций Дальнего Востока, которые осуществлялись без должного учета специфики региона. Одинаковые принципы инвестирования и обеспечения дорожных подразделений всех регионов страны приводили к постоянному отставанию по темпам сооружения автомобильных дорог в районах нового экономического освоения, каковым являлся Дальний Восток. Кроме того, неравномерное насыщение автомобильными дорогами региона обуславливалось отсутствием в течение многих лет концепции,

¹ ГАПК. Ф.26. Оп.35. Д. 558. Л.88.

учитывающей перспективное и разностороннее значение дорожной сети. Нехватка специалистов и их большая сменяемость в дорожных организациях Дальнего Востока на протяжении всего исследуемого периода также негативно отражалась на проведении строительно-ремонтных работ.

Как показал предшествующий анализ партийно-правительственные решения в области дорожного хозяйства, предусматривавшие, в основном, экстенсивные меры, не могли кардинальным образом изменить положение, вследствие чего к середине 80-х гг. автомобильные пути сообщения уже не соответствовали социально-экономическим потребностям Дальнего Востока.

Глава III. Место и роль автомобильного транспорта в обслуживании народного хозяйства и населения Дальнего Востока

3.1. Автомобильный транспорт в экономической интеграции региона

Возможности использования автомобильной техники для грузовых перевозок на Дальнем Востоке рассматривались еще в имперский период. Например, в феврале 1912 г. в Хабаровск были доставлены три грузовика. Интересно, что испытания их происходили не только на дорогах города, но и по ледовому тракту Амура, который использовался для гужевого движения.

В дальнейшем отдельные проекты переселенческого ведомства предусматривали организацию грузовых автомобильных перевозок и строительство дорог соответствующего типа. Так, с 1915 г. предполагалось установить грузовое автосообщение по маршруту Иман – Ракитное – Новопокровское – Ореховка.

Известно, что грузовые немецкие машины марки «Бенц» эксплуатировались в ходе строительства некоторых фортов Владивостокской военной крепости.¹ Впоследствии для быстрого сообщения была создана разветвлённая система радиально-кольцевых шоссейно-автомобильных дорог, соединявших между собой отдельные форты и центр крепости.

¹ Рыкунов Д. Громадна польза самодвигателей. // Новости. Ежедневная газета. г. Владивосток. 13 августа. 2004. С.10.

Приказы по Владивостокской крепости этого периода содержат сведения о штате автомобильной команды, основанной в 1911-1912 гг. Он состоял из водителей, механиков и слесарей.¹ Основными техническими единицами нового подразделения были отечественные грузовые автомобили производства рижского Русско-Балтийского вагонного завода, которые отличались надежностью и не уступали по техническим характеристикам зарубежным аналогам. Первым начальником владивостокской крепостной автомобильной команды был большой энтузиаст и страстный поклонник автомобильной техники штабс-капитан Головачёв.

После окончательного установления советской власти на Дальнем Востоке в конце 1922 г. предпринимались меры по восстановлению разрушенных за годы гражданской войны и интервенции транспортных коммуникаций. Производился ремонт железнодорожных путей и подвижного состава, постепенно нормализовалась работа портов. Некоторые предприятия и организации делали попытки применить автомобильную технику.

В 1923 г. Приморское бюро треста Дальпогруз приобрело из числа брошенных Белой армией при отступлении 65 автомашин.² Для их обслуживания были оборудованы гаражи и автомастерская. Так, автомобилями Никольск-Уссурийского отделения Дальпогруза за вторую половину 1927 г. было перевезено около 2,5 тыс. тонн грузов.³ Впоследствии автотранспорт использовался Амурским и Забайкальским бюро треста. Однако применение грузовых машин, оказалось крайне нерациональным и приносило большие убытки. Издержки на содержание старых автомобилей не окупались выполняемой ими работой. По причине повсеместного

¹ ГАПК. Научно-справочная библиотека. Приказание по Владивостокской крепости.

Приказание № 19. 24 января 1916 г.; № 89. 26 августа 1916 г.; № 115. 11 ноября 1916 г.

² РГИА ДВ. Ф. 2422. Оп.1. Д.493. Л.86.

³ Фогельман А. Механизация местного транспорта на Дальнем Востоке // Производительные силы Дальнего Востока. Транспорт и строительство. Вып. 7. Хабаровск-Владивосток: Книжное дело, 1927. С.36.

бездорожья автомобили не могли конкурировать с гужевым транспортом, особенно в межрайонном сообщении. Поэтому функционирование автотранспорта было возможно лишь в городах.

Курс советского руководства на скорейшую индустриализацию Дальнего Востока в 30-е годы предполагал значительные изменения и в транспортной отрасли. На транспорт возлагалось обеспечение коммуникационных связей с новыми центрами добывающей промышленности, ускорение миграционных процессов межрегионального и внутрирайонного характера, усиление обороноспособности Дальневосточных рубежей страны. С 1928 по 1937 гг. капиталовложения на развитие транспортной отрасли возросли в 47 раз.¹

Важное значение в этот период приобретали внутрирегиональные автомобильные перевозки, что было связано, прежде всего, с развитием добывающей промышленности: лесной, топливной, полиметаллической. Как уже отмечалось, с 30-х гг. в экономику региона направлялись большие централизованные инвестиции. Так, за годы второй пятилетки доля государственных капитальных вложений в народное хозяйство Дальнего Востока достигла 5,8 % от общесоюзных.² Например, в течение 1933-1937 гг. объемы производства угольной и нефтяной отраслей выросли в 5 раз, цветной металлургии в 6.³ Если в 1932 г. на Дальнем Востоке добывалось 3,76 млн. куб. м древесины, то в 1937 г. уже 5,92. Поэтому осуществление перевозок продукции исключительно гужевым транспортом становилось невозможным.

В этот период автомобильная техника начинает доставляться и использоваться в самых северных районах Дальнего Востока. В ноябре 1931 г. в бухту Нагаево парходом было доставлены первые 10 тракторов и 10

¹ Тарасова Ю.А. Некоторые итоги социалистической индустриализации Дальнего Востока за годы довоенных пятилеток // Вопросы экономики Дальнего Востока. Благовещенск: Амурское кн. изд-во, 1958. Т. 1. С.73.

² Марголин А.Б. Проблемы народного хозяйства Дальнего Востока. М.: Изд-во АН СССР, 1963. С. 52.

³ Минакир П.А., Рензин О.М., Чичканов В.П. Экономика Дальнего Востока. Перспективы ускорения. Хабаровск: Книжное изд-во, 1986. С. 27.

автомобилей марки АМО-Ф 15. Приказом №1 по тресту Дальстрой от 8 февраля 1932 г. была образована Магаданская автобаза. К 1933 г. в этом автохозяйстве насчитывалось 91 автомобиль марок АМО-Ф 15 и Форд 6, а годовой объем перевозок составил 12 тыс. тонн.¹ В целом же, к 1940 г. грузооборот автотранспорта Дальстроя по сравнению с 1933 г. вырос в 140 раз.² Водителям приходилось работать в суровых условиях: кабины машин не отапливались, на трассах не было ремонтных пунктов, столовых и гостиниц. Не случайно, что среди награжденных за самоотверженный труд в 1941 г., были и работники транспортных подразделений Дальстроя: А.Е. Кабанов, И.В. Миронов, С.К. Крехов, И.М. Тихонов и другие.

Автомобильный транспорт со второй половины 30-х гг. эксплуатировался уже в различных отраслях народного хозяйства Дальнего Востока. Например, в 1937 г. в леспромхозах региона работало 387 автомашин, тогда как в 1932 г. их было всего 24.³

Кроме того, автомобилями осуществлялась перевозка материалов на строительные объекты, производилась вывозка сельскохозяйственной продукции (особенно в период сбора урожая), доставлялись необходимые грузы в расположения приисков и экспедиций добывающей промышленности. Тем не менее, его роль в транспортной структуре региона оставалась незначительной. Так, за 1940 г. в Хабаровском крае автомобильным транспортом общего пользования было перевезено всего 0,09 млн. т. груза, тогда как железнодорожным и речным 11,8 и 2,8 млн. т. соответственно.⁴

Кроме плохого состояния дорог, нехваткой ремонтных предприятий и мастерских – это объяснялось, прежде всего, слабой организацией работы автомобильного транспорта, которая в довоенный период была характерна

¹ Коренченко А.К. Автотранспорт Северо-Востока... С.5.

² Навасардов А.С. Из истории развития транспорта на Колыме (1931-1940 гг.). // Краеведческие записки. Магадан: 1988. вып. 15. С.71.

³ ГАХК. Ф. П-35. Оп. 106. Д.57. Л. 22.

⁴ Экономическое и социальное развитие Хабаровского края. Хабаровск: Книжное изд-во, 1982. С. 28.

для всей страны. В это время в СССР только разрабатывалась методология изучения грузопотоков, их анализ и получение соответствующих выводов, на основе которых необходимо было составлять маршруты движения. Лишь в 1940 г. были введены в действие нормы на погрузку и разгрузку, для осуществления перевозок предусматривалось обязательное предоставление заявок и заключение договоров.¹ Кроме того, вводилась ответственность за сохранность грузов.

На низком уровне находилась диспетчерская служба автомобильного транспорта Дальнего Востока. Если в европейской части СССР диспетчерские пункты постепенно оснащались средствами связи (селекторной, радиосвязью), то на Дальнем Востоке для этой службы редким явлением был даже телефон. Поэтому единого контроля за движением автотранспорта установить не представлялось возможным.

Во внутрирайонных сообщениях в 30-е гг. продолжал использоваться гужевой транспорт. Из-за недостатка дорог и проблем с эксплуатацией автомобилей этот вид транспорта выполнял не только социальные функции по обслуживанию местного населения, но и использовался для удовлетворения государственных хозяйственных нужд особенно в северных районах. В частности, трестом Дальстрой практиковалась доставка грузов по найму на оленьих упряжках, для чего даже создавались специальные транспортные артели перевозчиков.²

В годы Великой Отечественной войны количественные потери и неудовлетворительное состояние автотранспорта, а также проблемы с обеспечением его водительским и обслуживающим персоналом – привели к снижению и без того скромных показателей перевозок. Так, Хабаровским краевым управлением автомобильного транспорта за 1941 г. вместо запланированной 341 тонны грузов различных ведомств было перевезено

¹ Рубец А. Грузовые пассажирские перевозки (1917-1940 гг.) // Автомобильный транспорт. 1995. № 11-12. С.54.

² Медведева Л.М. Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР... С.229.

лишь 161.¹ В Амурской области машины Куйбышевской автотранспортной конторы за 1942 г. из необходимого объема грузоперевозок в 9,8 т. перевезли только 3 т.²

Нехватка и плохая техническая готовность машин заставляли руководство страны принимать решения, которые в условиях военного времени могли бы способствовать более эффективному использованию автопарка народного хозяйства. В марте 1943 г. специальным постановлением СНК СССР на наркоматы автомобильного транспорта возлагалась организация загрузки порожних автомобилей вне зависимости от их ведомственной принадлежности. Для этого в системе Народного комиссариата автомобильного транспорта РСФСР было организовано 43 транспортно-экспедиционные конторы, 510 автостанций, агентств и контрольно-диспетчерских постов, оборудовано 68 перевалочных складов для группировки грузов.³ В Хабаровском крае автоуправлением за 8 месяцев 1943 г. было загружено 1527 автомобилей, следовавших в попутном направлении, и перевезено 3037 т. различных грузов.⁴ Однако острая кадровая проблема и неудовлетворительное материальное положение управлений автомобильного транспорта юга Дальнего Востока препятствовали систематическому использованию порожних пробегов. Вместо 24 контрольно-диспетчерских пунктов, которые предполагалось создать в Хабаровском крае, было организовано всего 13, но и они в начале 1945 г. были ликвидированы.⁵ Постоянно не хватало средств для строительства складских помещений временного хранения. Вследствие этого, различные виды грузов в ожидании порожнего автотранспорта находились на открытом воздухе, подвергаясь воздействию атмосферных осадков.

¹ ГАХК. Ф. 353. Оп.4. Д. 51. Л.4 (об).

² ГААО. Ф. 114. Оп.2. Д. 186. Л.25.

³ Островский Н.Б. Автомобильный транспорт за 50 лет Советской власти.... С.26.

⁴ ГАХК. Ф. 137. Оп.4. Д. 905. Л.139.

⁵ Там же. Л. 139.

В связи с ростом автомобильного парка общего пользования, передачей автомашин из мелких нерентабельных хозяйств во второй половине 50-х-60-е гг., основные усилия были направлены на централизацию грузовых перевозок автомобильным транспортом общего пользования. Так, в постановлении Совета Министров СССР от 27 сентября 1965 г. предусматривалось развитие централизованных перевозок грузов с железнодорожных станций, морских и речных портов, предприятий легкой и пищевой промышленности, в торговой сети.¹ В Приморском крае с 1959 по 1965 гг. централизованно было перевезено более 51 млн. тонн народнохозяйственных грузов.² Хабаровское автоуправление в конце 1965 г. обслуживало в две смены 21 предприятие края, перевозя за сутки около 1,6 тыс. тонн груза.³

Для контроля за движением автотранспорта с 60-х гг. при автотранспортных управлениях Дальнего Востока создавалась сеть диспетчерских служб во главе с центральной. Например, в 1961 г. была организована Хабаровская центральная диспетчерская служба (ЦДС). Уже в 1964 г. под ее контролем находилась работа более чем 50 % автомобильного транспорта края, вследствие этого с 1961 по 1964 гг. коэффициент использования грузового автомобиля возрос на 6,8 %.⁴ Кроме того, на автомобилях, которые работали по «кольцевой» системе, для более оптимального их использования с конца 60-х гг. началась установка радиосвязи. Диспетчер выяснял степень готовности заказчика к приему груза и сообщал об этом водителю. Так, за шесть месяцев 1970 г. в Приморском крае было радиофицировано 10 грузовых автомобилей обслуживающих торговлю.⁵

¹ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. (1962-1965 гг.). М.: Политиздат, 1968. Т.5. С.224.

² Красное Знамя. 1966. 1 февраля. С.2.

³ ГАРФ. Оп. 46. Д. 3875. Л. 31.

⁴ ГАХК. 1846. Оп.1. Д.96. Л.8.

⁵ Деняк А.М. Роль технического прогресса в повышении производительности труда на автотранспорте // Материалы краевой научно-практической конференции по проблемам производительности труда. Вып. 3. Владивосток. 1971. С.20.

Роль автомобильного транспорта в экономике Дальнего Востока особенно возросла со второй половины 60-х годов. Это было связано, прежде всего, с возобновлением активного освоения природных богатств региона, строительством новых промышленных и гражданских объектов в соответствии с принятыми партийно-правительственными решениями, которые предусматривали ускоренное развитие производительных сил в районах Сибири и Дальнего Востока.¹

В условиях преимущественно экстенсивного развития народного хозяйства СССР возрастала потребность в первичных ресурсах производства, в том числе и в природных. Поэтому повысилась заинтересованность в ускорении освоения природных богатств Дальнего Востока. Например, в 60-е гг. региональные промышленные отрасли, использующие природные ресурсы увеличивали объем производства в среднем за год на 9,1 %, тогда как в целом по стране – на 8,5 %.²

В связи с этим, значительно возросли автомобильные перевозки грузов добывающей промышленности, которые доставлялись к первичным перерабатывающим предприятиям, причалам портов, железнодорожным станциям и т.д. Так, в Хабаровском крае в 1968 г. перевозки угля, нефтепродуктов, металла, кирпича по сравнению с 1956 г. возросли соответственно в 8, 7, 17 и 6 раз.³ В 1970 г. автомобилями Приморского транспортного управления было перевезено 217,7 тыс. т. леса, что почти в 2 раза превышало показатели 1962 г.⁴

Для отдельных северных территорий Дальнего Востока, которые только с 60-х гг. стали активно вовлекаться в зону хозяйственного освоения, развитие

¹ Размещение производительных сил и развитие хозяйства союзных республик // Директивы XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966-1970 гг. М. 1966. С. 56-71; Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1967 г. О мерах по дальнейшему развитию производительных сил Дальневосточного экономического района и Читинской области. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. (1966-июль 1968). М.: Политиздат, 1968. Т.6. С. 473-487.

² Чичканов В.П. Дальний Восток.... С.19.

³ ГАХК. Ф. 1846. Оп. 1. Д. 138. Л. 41.

⁴ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 58. Д. 10. Л. 71.

автомобильных сообщений становилось первостепенной задачей. Отсутствие транспортных альтернатив во внутрирайонных коммуникациях обуславливало исключительное значение работы автомобильной техники для удовлетворения потребностей промышленных предприятий и населения.

В частности, в 1968 г. объем перевозок в Чукотском национальном округе составил 48 % от общего объема выполненной работы автотранспортного управления объединения «Северовостокзолото», которое обслуживало все добывающие предприятия.¹ Важную роль в системе обслуживания геологических партий имели автомобильные сообщения по Амуро-Якутской автомагистрали (АЯМ). Автомобильным транспортом осуществлялась доставка разнообразных грузов с железнодорожных станций Сковородино и Большой Невер вглубь северных территорий Амурской области и в новые районы промышленного освоения полезных ископаемых Южной Якутии.

Дорожные и климатические условия организации перевозок в этой местности были не менее суровыми, чем на колымских трассах, а по некоторым параметрам отличались еще большей сложностью. Длительный зимний период с преобладанием низких температур, снежные заносы, отсутствие социальных объектов на больших расстояниях – все это требовало от водителей терпения и колоссальных физических испытаний.

Поэтому наиболее добросовестные и ответственные из шоферов, перевозивших грузы по Амуро-Якутской автомагистрали, были удостоены за свой самоотверженный труд высоких правительственных наград. Одним из таких водителей был Александр Петрович Лаврентьев, который с 1965 по 1977 гг. осуществлял доставку горюче-смазочных материалов для геолого-разведочной экспедиции №107, базировавшейся в Южной Якутии. Трудовую закалку этот человек получил еще подростком, когда в военное время работал трактористом в одном из сел Амурской области. Необходимо отметить, что и первой своей медали «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны» он был удостоен еще в 1946 г. За работу на северных

¹ Куров Б.Г. Автотранспорт Северо-Востока. // Колыма. 1976. №10. С.4.

трассах Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 апреля 1971 г. он был награжден Орденом «Знак почета». В октябре 1974 г. к перечисленным наградам добавились звание и специальный знак «Победитель социалистического соревнования 1974 г.», а впоследствии медаль «Ветеран труда».

В 60-е гг. возросли автомобильные перевозки для социально-бытовой сферы Дальнего Востока, что обуславливалось, прежде всего, развитием пищевой промышленности, торговой сети региона. Стали практиковаться внутрисистемные (так называемые «кольцевые») перевозки товаров с промышленных предприятий в торговую сеть. Например, в 1965 г. специальными автофургонами и молоковозами в Хабаровском крае было доставлено в магазины 151,7 тыс. т. хлебобулочных изделий и 35,1 тыс. т. молочной продукции. В Приморье в конце 70-х гг. функционировали уже специальные автоколонны по обслуживанию торговых предприятий в Уссурийске, Дальнегорске, Спасске, Находке, Артеме, Большом Камне.

Таблица 12

Грузовые перевозки автомобильным транспортом общего пользования юга Дальнего Востока 1965-1980 гг. (млн. тонн).

Область, край	1965	1970	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1980
Амурская область	н/с	7,7	7,9	8,4	9,1	10,3	11,2	11,3	12,8
Приморский край	12,3	14,9	17,2	19	19,3	21	23,3	25,7	28
Хабаровский край	15,6	17,8	19,8	20,9	22,6	24,5	29,7	31,3	33,2

Таблица составлена на основании: Архив Госкомстата РФ. Динамические ряды по автомобильному транспорту общего пользования (грузовые автомобили. Ч.1.). Перевозки грузовыми автомобилями общего пользования РСФСР по областям, краям и автономным республикам. Л.41,43. Народное хозяйство Амурской области в девятой

пятилетке. Благовещенск. 1976. С.46. Народное хозяйство Хабаровского края в девятой пятилетке. Хабаровск. 1976. С.66. Приморье в десятой пятилетке. Владивосток. 1982. С.59.

Объемы перевозок постоянно увеличивались. Так, если в Амурской области, Приморском и Хабаровском краях грузовыми машинами предприятий общего пользования в 1970 г., в целом, было перевезено 40,4 млн. тонн, то в 1980 г. уже 74 (табл.12). Важно отметить, что со второй половины 60-х гг. в связи с дальнейшим ростом грузооборота изменялось и место грузового автомобильного транспорта в структуре перевозок различными видами транспортных средств Дальнего Востока.

Таблица 13

Отправление грузов всеми видами транспорта общего пользования
Приморского края 1940-1985 гг. (млн. тонн)

Вид транспорта	1940	1965	1975	1985
Железнодорожный	9,7	19,5	30,8	41,6
Автомобильный	0,1	6,8	21	28
Морской	н/с	6,1	18,2	22
Воздушный	н/с	0,08	0,1	1,2
Все виды транспорта	н/с	32,4	69,4	85,8

Таблица составлена на основании источников: Народное хозяйство Приморского края за 50 лет. Владивосток. 1988. С. 233.

Например, в 1940 г. перевозки народнохозяйственных грузов в Приморском крае осуществлялись, в основном, железнодорожным транспортом. Однако к 1965 г. его доля снизилась до 60 %, при одновременном росте перевозок автомобильным транспортом до 21 % и морским до 19 %. В 1975 г. перевозки автомобильным транспортом составили уже 29 %, железнодорожным 44 % и морским 26 % (табл.13).

Автомобильный транспорт активно привлекался для работы в сельской местности. Колхозы и совхозы не располагали в достаточном количестве грузовыми автомобилями и не могли самостоятельно осуществлять перевозки, особенно в период уборочной кампании. В то же время

производство сельскохозяйственной продукции постоянно росло. Например, если в Амурской области в 1961-65 гг. сбор зерновых культур ежегодно составлял около 426, 6 тыс. т., в 1966-1970 гг. он достиг уже 751,6 тыс. т.¹

Поэтому ежегодно в системе краевых и областных управлений автомобильного транспорта формировались специальные колонны для участия в перевозках сельскохозяйственной продукции. Это требовало проведения дополнительных организационных мероприятий. Сводные колонны управлений возглавлялись начальником, как правило, из инженерно-технического персонала. Для выполнения контрольных функций направлялся сотрудник ГАИ и диспетчерский состав. Кроме того, автопарк сопровождался передвижными ремонтными мастерскими для поддержания машин в постоянной рабочей готовности. Так, в 1969 г. машинами Амурского областного автоуправления было перевезено на хлебоприемные пункты 512 тонн зерна, что составляло более 50 % от всего сданного областью зерна государству. 103 водителя были удостоены почетного звания «Отличник автомобильных перевозок сельскохозяйственных продуктов урожая 1969 года».²

Тем не менее, зачастую предписываемые правила по формированию колонн не выполнялись. Практика показывала, что эксплуатация автомобилей в сельской местности происходила крайне неудовлетворительно. Например, после уборочной кампании 1962 г. в Амурской области 500 автомобилей системы общего пользования были поставлены на капитальный ремонт, а 100 машин вообще были списаны не выработав амортизационных сроков службы.³ Следствием плохого состояния и нерационального использования автомобилей была их частая переброска из одного пункта района в другой. В связи с чем, водителю приходилось

¹ Нестеренко А.Д., Кулеш М.М. Экономика регионов Российского Дальнего Востока в XX веке (промышленность, сельское хозяйство). Владивосток: Изд-во ДВГАЭУ, 2000. С. 143.

² ГААО. Ф. 204. Оп. 1. Д. 296. Л. 30.

³ ГААО. Ф.114. Оп.2. Д.1858. Л.71.

изучать новый маршрут движения. Это приводило к большим временным, а в итоге и к экономическим потерям. Неэффективность работы автомобилей в период уборки урожая была обусловлена также плохой информированностью автоуправлений о предстоящих: месте, условиях и других немаловажных факторах, в которых приходилось работать транспорту. Центральные плановые органы оповещали только о количестве и времени отправки автомобилей. Вместе с тем, автомобильный транспорт юга Дальнего Востока принимал участие в перевозках сельскохозяйственных грузов не только в своих регионах, но и далеко за их пределами. География его работы была весьма обширна: Сибирь, Средняя Азия, европейская часть РСФСР. Таким образом, транспортировка машин занимала огромное количество времени и требовало больших материальных затрат. Например, грузовой парк Хабаровского транспортного управления в 60-е гг. около 8 месяцев находился в командировках.¹ Это было характерно для всех регионов страны. Так, в 1971 г. на переброску 34 тыс. автомобилей в другие области расходы Министерства автотранспорта РСФСР в целом составили 15,5 млн. рублей.² Такая практика приносила лишь убытки предприятиям и организациям автомобильного транспорта общего пользования. Длительное отсутствие автомобилей, находящихся в сельской местности, негативно отражалось на выполнении обязательств по обслуживанию других отраслей народного хозяйства. Так, в 1981 г. при отправке машин на уборку урожая в Приморском крае из сферы торговли было изъято 100 автомобилей, из состава предприятий обслуживающих железнодорожные станции – 83, промышленность и дорожные организации – 70.³

Важная роль автомобильному транспорту Дальнего Востока отводилась с середины 70-х гг. при сооружении Байкало-Амурской магистрали (БАМ).

¹ Киклевич М.Е. Перспективы развития производственно-технической базы предприятий Хабаровского транспортного управления // Тезисы докладов первой научно-технической конференции «Состояние и развитие автомобильного транспорта в Хабаровском крае». Хабаровск: 1970. С.12.

² ГАРФ. Ф. А-259. Оп. 46. Д. 1607. Л. 3.

³ ГАПК. Ф. П-68. Оп.58. Д.10. Л.64.

Обслуживание автотранспортом зоны строительства БАМ и прилегающих к ней районов в 1974 г. разрабатывалась рядом научных организаций: ГипродорНИИ, ПромтрансНиипроект, Гипроавтотранс. Для оперативного руководства в составе транспортных управлений Амурской и Хабаровской областей, на территории которых велись строительные работы, были созданы специальные группы во главе с заместителями начальников, ответственные за организацию грузовых и пассажирских перевозок. Только за 4 месяца 1975 г. Хабаровским транспортным управлением было перевезено для строительства БАМа 429,8 тыс. тонн различных грузов.¹ Первоначально автомобили доставляли песок, гравий, древесину для сооружения подъездных путей к объектам. В частности, для строительства автодорог: Ургал-Березовка – Комсомольск-на-Амуре, Ургал–Чегдомын, Хурмули–Пиль в Хабаровском крае. Впоследствии автотранспортом завозились шпалы, рельсы, продовольствие. Специально оборудованные грузовые машины «вездеходы» (в народе получившие название «вахтовок») перевозили строителей к месту работы. Следует отметить, что для обслуживания «стройки века» автоуправления были вынуждены выделять лучшие автомобили, большое количество запасных частей и горюче-смазочных материалов. Это обуславливалось не только значением, которое придавалось сооружению Байкало-Амурской магистрали, но и тяжелыми условиями работы. Так, основная масса грузов для БАМа на первоначальном этапе доставлялась по зимникам на расстояния от 120 до 900 км. Поэтому требовалась высокая техническая готовность автомобилей. Однако заявки Министерства автотранспорта РСФСР о дополнительном выделении машин и лимитов выполнялись несвоевременно и были недостаточны. Так, Амурскому и Хабаровскому управлениям для выполнения перевозок на 1975 г. требовалось дополнительно 350 и 477 единиц автомобильной техники соответственно.² В то же время исполнительные органы власти на местах

¹ ГАРФ. Ф. А-259. Оп. 46. Д.5501. Л.20.

² Там же. Л. 42.

обязывали транспортные управления осуществлять перевозки в ущерб обслуживания плановой клиентуры.

Эффективная работа автотранспорта требовала развития более совершенных видов перевозок. Так, для доставки материалов на различные строительные объекты в конце 60-х гг. начали применяться специальные поддоны. В Амурской области перевозка кирпича таким способом с 1969 по 1970 гг. позволила резко сократить время простоев машин при погрузо-разгрузочных операциях, в связи с чем, производительность работы автомобиля повысилась на 15 %.¹ Апробировались междугородные централизованные перевозки. Например, в Хабаровском крае их объем за I квартал 1969 г. исчислялся в 98 тыс. тонн.²

Наиболее перспективным видом в это время являлись контейнерные перевозки. Их дальнейшее развитие предполагало решение важной экономической задачи, направленной на ускорение грузовых потоков путем рационального распределения перевозок между различными видами транспорта. Только за 1965 г. в Хабаровском крае с железнодорожного на автомобильный транспорт было переключено 376 тыс. тонн самых разнообразных грузов.³ В Приморском крае со второй половины 70-х гг. грузовые автомобили задействовались в сложном технологическом процессе транспортировки контейнеров с участием морского, автомобильного и авиационного видов транспорта сообщением Япония–Европа–Япония. Из Японии на судах грузы доставлялись в порт Находка, а затем автотранспортом перевозились в аэропорт г. Артема, откуда самолетом следовали в европейские страны. Объединением «Хабаровскавтотранс» в середине 80-х гг. осуществлялись перевозки хлебо-фуражных грузов на поддонах в смешанном варианте автомобильно-железнодорожно-водном сообщении.

¹ ГААО. Ф. 204. Оп.1. Д.297. Л.8.

² ГАХК. Ф. 1846. Оп.1. Д.255. Л.32.

³ ГАХК. Ф. 1846. Оп.1. Д.137. Л.37.

Однако использование автомобильного транспорта в комбинированных перевозках осложнялось рядом сдерживающих факторов. Во-первых, при железнодорожных станциях и морских портах было недостаточно специальных площадей для сортировки и хранения контейнеров, не ко всем имелись подъездные пути. Например, созданию соответствующих территорий в портах юга Дальнего Востока (Владивосток, Ванино, Находка) препятствовал рельеф местности. Многие предприятия не имели механизмов для быстрой перегрузки контейнеров с платформ автомобилей. По этой причине в 1974 г. около двухсот контейнеров Дальневосточного транспортного управления в Приморском крае ежедневно простаивали.¹ Из 90 организаций, которые обслуживались контейнерными перевозками Благовещенским грузовым автохозяйством в 1978 г., только 7 располагали необходимыми техническими средствами для осуществления оперативной разгрузки.² Это обуславливалось тем, что в СССР не выпускалось универсального погрузо-разгрузочного оборудования для обслуживания смешанных транспортных контейнерных перевозок с участием автомобильного транспорта. В развитых зарубежных странах производство такого оборудования позволяло значительно ускорять этот технологический процесс.

Развитие погрузо-разгрузочных механизмов, устанавливаемых на автомобили, обуславливал различные варианты и способы перевалки грузов, которые позволяли сокращать площади для хранения контейнеров. Например, в Канаде и Австралии в 60-70-е гг. уже применялись перегрузочные устройства на автомобильном шасси. В СССР перегрузка контейнеров с площадок портов и железнодорожных станций на автомобили и обратно осуществлялась преимущественно только с помощью кранов и автопогрузчиков.

¹ Клушин М. Ресурс автотранспорта // Красное Знамя. 1975. 6 апреля. С.2.

² Родионов А. Подводят клиенты // Амурская правда. 1978. 6 мая. С.2.

Другой проблемой являлось то, что центральные плановые органы включали грузовой автомобильный парк в смешанную систему перевозок без согласования с местными транспортными организациями. Это часто приводило к срыву всего цикла перевозок. Так, в конце 70-х гг. автомобильному транспорту общего пользования Приморья предписывалась доставка большого количества грузов в крупнотоннажных контейнерах к морским причалам портов. Однако краевое управление имело в своем составе только 35 единиц техники, приспособленной для перевозки контейнеров такого типа.¹

Вследствие всех недостатков транспорт Дальнего Востока в первой половине 80-х гг. продолжал использоваться не рационально. Так, в 1982 г. около 15 % грузов региона перевозилось по железной дороге на расстоянии, которое не превышало 150 км. При этом каждый вагон находился в движении лишь 3-4 часа в сутки, а все остальное время простаивал под грузовыми операциями.²

Кроме того, в СССР (в том числе на Дальнем Востоке) не нашли своего применения т.н. контрейлерные перевозки грузов на дальние расстояния, которые с 50-х гг. активно практиковались в ряде европейских стран, США, Канаде и др. Суть таких перевозок состояла в том, что на специализированных железнодорожных платформах осуществлялась перевозка автомобиля с загруженным прицепом в назначенный пункт. Применение технологии контрейлерных перевозок позволяло значительно снизить расход жидкого моторного топлива, улучшить условия работы водителей грузовых автомобилей, повысить сохранность перевозимых грузов, а также сократить транспортные расходы по доставке потребителям необходимых промышленных и продовольственных товаров.

В условиях Дальневосточного региона организация такой системы перевозок обеспечивала бы сохранность автомобильных дорог, которые, как уже отмечалось, в

¹ ГАПК. Ф. П-68. Оп.56. Д.249. Л.35.

² Воробьев В. Транспортный комплекс // Красное Знамя. 1983. 27 января. С.3.

большинстве своем не были рассчитаны на высокую грузонапряженность. Учитывая плохое оснащение железнодорожных станций Дальнего Востока погрузо-разгрузочными механизмами, доставка грузов в полуприцепах позволяла бы затрачивать минимальное количество времени для подготовки их к непосредственной транспортировке автомобильным транспортом в конечный пункт следования. Вследствие этого, контрейлерные перевозки с участием автотранспорта могли способствовать ускорению грузопотоков из европейской части страны, а также из регионов Урала и Сибири.

Некоторые крупные организации и предприятия Дальнего Востока в 70-е-80-е гг. периодически отправляли свой автотранспорт в центральные районы страны с чисто снабженческими целями по железной дороге, т.к. централизованное планирование и обеспечение не всегда учитывало реальных потребностей (в частности автотранспортных предприятий в запасных частях). Однако на это уходило больше времени, чем если бы машины добирались своим ходом. Примеры отлаженных систем контрейлерных перевозок западных стран показывали, что для их осуществления требовалось четкое взаимодействие автомобильного и железнодорожного транспорта, создание транспортно-экспедиционного предприятия (фирмы) с отделениями в пунктах отправления и прибытия грузов. Более того, высокая скорость доставки грузов обуславливала формирования специальных контрейлерных поездов и обеспечение организации их движения на уровне скорых пассажирских поездов дальнего следования. Однако, как уже отмечалось, в СССР и на Дальнем Востоке, система взаимодействия различных видов транспорта являлась одной из основных отраслевых проблем, отсутствовали также предприятия-посредники процесса перевозок. Кроме того, низкий уровень производства специализированных прицепов, рефрижераторов, цистерн и других средств – отдалял сроки организации контрейлерных перевозок на неопределенное время.

Взаимодействие различных видов транспорта осложнялась также и тем, что на Дальнем Востоке отсутствовала специальная организация, которая занималась бы проектированием грузопотоков, их стыковке, оптимальному распределению. Созданные в конце 70-х начале 80-х гг. транспортные узлы не имели единых центров управления процессами перевозок. Управление строилось на общественных началах, на основе коллегиальности и сотрудничества между отдельными транспортными организациями. Однако уже в середине 80-х гг. такая форма организации взаимодействия различных видов транспорта была неэффективной, зачастую приводила к ведомственным разногласиям между участниками смешанной системы перевозок. Комбинированная система перевозок требовала также унификации тарифных схем, правовых и коммерческих условий перевозок автомобильным, водным, железнодорожным и авиационным транспортом.

В этой связи интересен опыт развитых капиталистических стран, где уже с 60-х гг. функционировали специализированные экспедиторские фирмы, которые освободили грузоотправителей от всех забот по перевозке грузов и осуществляли доставку на всех видах транспорта по принципу «от двери до двери». Служащие этих фирм планировали перевозки, занимались упаковкой и маркировкой груза, производили погрузо-разгрузочные работы, выбирали наиболее оптимальный маршрут.

В СССР и на Дальнем Востоке экспедирование не носило такой универсальный характер, а имело место лишь в рамках ведомств, в том числе и в системе автомобильного транспорта. Однако для повышения «производительности» и «рентабельности» штат экспедиторов автомобильной отрасли в течение 1975-1985 гг. сократили, мотивируя тем, что предоставление машин в распоряжение заказчиков снимает ответственность с предприятий за их использование. Поэтому к середине 80-х гг. на автомобильном транспорте Дальнего Востока резко возросли масштабы приписок. Водители таким способом компенсировали потерю

производительности автомобилей (а, следовательно, свой заработок) ввиду плохой организации и контроля за перевозками.

Рациональное использование грузового автомобильного транспорта во многом осложнялось системой планирования перевозок. Основопологающим для этой системы являлся нормативный метод, который основывался на использовании зависимости между показателями развития основных отраслей хозяйства и объемами перевозок грузов. Однако практика показывала, что нормативный метод учитывал лишь структурные сдвиги, связанные с изменением доли отраслей – потребителей транспортных услуг. В то же время, не принимались во внимание внутриотраслевые изменения (территориальные, технологические и др.) в сфере строительства, промышленности и торговли, которые обслуживались автомобильным транспортом общего пользования. Другим недостатком, который был характерен для всех отраслей советской экономики, являлось то, что на протяжении рассматриваемого периода планировался ежегодный рост объемов автомобильных перевозок от достигнутых результатов. Такая система планирования показателей использования автомобилей осуществлялась без дифференциации по видам перевозок и типам подвижного состава. Определяемые сверху цифры для выполнения не подкреплялись соответствующими финансовыми вливаниями, поставками новой техники и оборудования. Реализовать намеченные программы из центра за счет изыскания внутренних резервов было просто не возможно. Такая порочная практика планирования приводила к тому, что автотранспортные предприятия, в том числе и Дальнего Востока, были вынуждены прибегать к искусственному завышению выполненных объемов перевозок.

Существенным препятствием для развития грузовых автоперевозок на Дальнем Востоке являлась тарифная система, действовавшая на автомобильном транспорте в рассматриваемый период. Так, с 30-х гг. основой для построения сдельных тарифов считалась тонна или масса

отправки перевозимого груза в зависимости от расстояния – т.н. тонно-километр. К нему «привязывалась» и большая часть заработной платы водителей грузовых автомобилей. Все экономическое благополучие автотранспортного предприятия, работающего на сдельных перевозках, зависело от количества наработанных тонно-километров. Вследствие этого, автомобилисты были вынуждены искать никому не нужные тонны и тонно-километры. Поэтому в стремлении достичь необходимых результатов приходилось одни машины отправлять порой с неполной загрузкой на дальние расстояния для получения пресловутых километров, а другие максимально эксплуатировались на коротких пробегах с целью получить нужную выработку в тоннах. Это, естественно, приводило к высокой себестоимости работы автомобильного транспорта, а также к тому, что интересы заказчиков оставались на втором месте. Автотранспортным предприятиям было не выгодно заниматься обслуживанием различных организаций, которым предоставлялись автомобили с почасовой оплатой. Так, грузовой автомобиль общего пользования Приморского края, осуществлявший перевозки в сфере торговли, доставлявший продукцию с промышленных и продуктовых баз в 1985 г. делал за смену в среднем по 2-3 рейса на расстоянии до 20 км и перевозил в лучшем случае не более 3-х-5-ти тонн груза.¹

В связи с этим возникала не заинтересованность водителей в выполнении своей работы. Региональные управления пытались уйти от почасовой оплаты с помощью введения т.н. условно-сдельной оплаты труда водителям, при которой оценивался каждый рейс. Однако это не являлось выходом из сложившейся ситуации, так как не во всех сферах, обслуживаемых автомобильным транспортом, была потребность в максимальном количестве транспортных операций за определенный временной промежуток.

Все вышеперечисленные недостатки в использовании автомобильного транспорта, а также нарастание негативных тенденций в экономике страны и

¹ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 53. Д. 8. Л.35.

региона, в конечном счете, привели к заметному спаду грузовых перевозок автомобильным транспортом Дальнего Востока. Анализ таблицы 14 показывает, что даже в южных административно-территориальных единицах дальневосточного региона, которые в транспортном отношении являлись наиболее развитыми, с 1981 по 1985 гг. объем грузовых перевозок сократился на 18,2 млн. тонн.

Таблица 14

**Перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования
Дальнего Востока 1981-1985 гг. (млн. тонн).**

Административная единица	1981	1982	1983	1984	1985
Амурская область	14,6	13,5	13,46	13,31	13
Приморский край	28,6	28	24,3	22,9	22
Хабаровский край	33,1	30,8	28,7	24,4	23,1
Камчатская область	12,8	11,7	9,5	8,9	9,3
Магаданская область	8,3	8,6	8,7	8,1	7,9

Таблица составлена на основании источников: Госкомстат РФ. Текущее делопроизводство. Динамические ряды по автомобильному транспорту общего пользования (грузовые автомобили. Ч.1.). Перевозки грузовыми автомобилями общего пользования РСФСР по областям, краям и автономным республикам. Л. 45,46.

Таким образом, на протяжении исследуемого периода роль автомобильного транспорта Дальнего Востока в экономической интеграции постоянно возрастала, более значительным становилось его место в региональной транспортной структуре. Вместе с тем, рациональное использование автомашин в народном хозяйстве сдерживалось следующими негативными причинами: медленным развитием прогрессивных форм организации процесса перевозок, которое было характерно для всей системы автомобильного транспорта страны; невниманием к реальным потребностям в грузовых перевозках на Дальнем Востоке со стороны центральных плановых организаций; нехваткой специализированных автотранспортных средств; слабой технической готовностью перевалочных пунктов для оперативного производства погрузо-разгрузочных работ; несовершенной тарифной системой.

3.2. Организация и осуществление пассажирских автомобильных перевозок на Дальнем Востоке

Важно отметить, что еще до установления советской власти в сравнительно крупных городах Дальнего Востока имелся фрагментарный опыт организации пассажирских автотранспортных услуг. Так, в 1906 г. по Владивостоку курсировал семиместный автомобиль-дилижанс предпринимателя Коханского, осуществлявший перевозку пассажиров от угла Алеутской и Светланской улиц до казарм Сибирского флотского экипажа. Немногим позже, Владивостокская городская дума разрешила с той же целью эксплуатацию четырёх автомобилей-омнибусов предпринимателю Плохотенко.¹ В Хабаровске частный предприниматель Шошин в 1912 г. организовал пассажирское сообщение на шестиместном автомобиле немецкого производства между центральными районами города и базой Амурской флотилии по достаточно высокой для того времени цене – 75 копеек за проезд.

Во Владивостоке получила определенное развитие форма проката автомобилей. В связи с чем, жители города могли осуществлять заказы машин на определенное время. Для этого создавались специальные гаражи, с небольшим парком автомобилей. Например, на улице Суйфунской, д. 11 услуги проката с 1915 г. начал предоставлять гараж с названием «Торпедо». Из рекламных объявлений городской прессы тех лет становится известно, что гараж на улице Шефнеровской кроме проката в 1916 г. предлагал услуги обучения практической езды на специальном учебном автомобиле.²

На Дальнем Востоке уже в то время предлагались и прогрессивные разработки по организации системы пассажирских перевозок городским

¹ Сазонов А. Владивостокский автобус: день минувший // Вечерний Владивосток. 1990.

4 января. С.4.

² Далекая окраина. 1916. 3 апреля. С.3.

автомобильным транспортом. В этой связи интересен проект инженера В. Перепелкина «Об устройстве автобусного движения в г. Хабаровске», который он предоставил на обсуждение городскому общественному самоуправлению в 1913 г. Инженер произвел все необходимые расчеты по оборудованию небольшого автопарка, учитывая расходы на эксплуатацию и ремонт. Проект предусматривал гараж с дежурной комнатой для шоферов и кондукторов. Более того, планировалось построить две отапливаемые станции ожидания на конечных остановках предполагаемых маршрутов. Однако в силу различных причин реализация проекта не состоялась.

После всех революционных потрясений и проведения восстановительного периода удалось наладить относительно регулярную перевозку пассажиров автомобильным транспортом в некоторых городах Дальнего Востока. Так, в 1928 г. во Владивостоке из прибывших с московского автозавода комплектующих был собран первенец отечественной промышленности автобус АМО-Ф-15. Он вмещал 20 человек и перевозил пассажиров по маршруту «Вокзал-Мальцевская переправа». Водителем этого первого советского автобуса был В.Ф. Константиненко.¹ К 1928 г. также относится и открытие первого регулярного автобусного маршрута «Железнодорожный вокзал – Комсомольская площадь» в Хабаровске.

Вторым пятилетним планом (1933-1937 гг.) намечалось расширение автобусных линий по 22 городам края общей протяженностью 280 км. Предполагалось приобрести 477 таксомоторов.² Однако объемы производства общественных видов автомобильного транспорта в СССР не позволяли в одинаковой мере обеспечить все районы Дальнего Востока. Например, в 1937 г. первый автобус на Сахалине вместимостью 20 человек был собран самостоятельно путем перестройки трехтонного грузовика.³

¹ Сазонов А. Владивостокский автобус: день минувший... С.4.

² РГИА ДВ. Ф.2413. Оп.4. Д.1075. Л.20.

³ Тихоокеанская звезда. 1937. 18 июля. С.2.

Тем не менее, со второй половины 30-х гг. происходила апробация междугородных пассажирских маршрутов: Хабаровск–Волочаевка–Комсомольск, Ворошилов–Спасск и др. Пассажирское сообщение постепенно налаживалось и на Северо-Востоке региона, где между бухтой Нагаева и Магаданом стал курсировать автобус. В конце 1936 г. приступили к работе первые на Дальнем Востоке восемь грузовых полутонных таксомоторов ГАЗ-АА (т.н. «полуторки») для обслуживания населения Хабаровска.¹ Перед началом Великой Отечественной войны автобусы курсировали уже по улицам Благовещенска, Биробиджана, Комсомольска-на-Амуре и др. городов.

Возраставшее с начала 30-х годов автомобильное движение на улицах больших городов Дальневосточного края вызывало необходимость создания системы по его координации и регулированию. Так, в декабре 1931 г. Владивостокский городской совет принял «Постановление об охране безопасности движения», «О пешеходном движении и порядке пользования трамваем и автобусом». В 1932 г. из сотрудников Управления внутренних дел Приморского края был организован отдел в количестве 12 человек для регулирования уличного движения (ОРУД) во главе с И. Ковальчук. В середине 30-х гг. на перекрестках Владивостокских улиц Ленинская-25 лет Октября, Ленинская-Океанский проспект, Колхозная-Океанский проспект появляются первые светофоры.² Первоначально, у светофора находился сотрудник ОРУД, который путём переключения тумблера руководил движением транспорта и пешеходов. С 1937 г. была создана Государственная автомобильная инспекция (ГАИ) по Дальневосточному краю. Ее первым начальником был Геннадий Сергеевич Коротков, к сожалению, впоследствии подвергшийся репрессиям.

Тяжелое положение складывалось с пассажирскими перевозками в военное время (1941-1945 гг.). Исправные автобусы переоборудовались под

¹ Тихоокеанская звезда. 1936. 21 дек. С.1.

² Традиции продолжают // Владивосток. 1994. 8 июня. С.4.

санитарные машины и отправлялись на фронт. Ремонт автобусного парка производился в последнюю очередь, в связи с этим оставшаяся техника простаивала. Довоенные грузопассажирские такси использовались как обычные грузовики. Поэтому особенно для междугородных поездок населению зачастую оставалось прибегать к услугам попутных грузовых машин. Работа городских автобусов сокращалась также из-за соблюдения режима светомаскировки. Так, на 16 ноября 1941 г. во Владивостоке курсировали 2 автобуса ЗИС-16 по маршруту Вокзал – Эгершельд и 5 машин той же марки по маршруту Вокзал – Луговая. Время их движения по графику заканчивалось уже к 20 часам.¹ Все эти факторы обусловили общее сокращение необходимых объемов пассажирских перевозок. Например, план перевозок на 1944 г. Приморским автоуправлением был выполнен только на 10,2 %.²

Важное значение придавалось развитию автомобильных пассажирских перевозок со второй пол. 50-х гг., роль которых была особенно велика в межрайонном сообщении. Произошел определенный количественный рост пассажирского транспорта. Автобусный парк Дальнего Востока становился более разнообразным. Этому во многом способствовал рост советской послевоенной автомобильной промышленности.

Постоянно увеличивалось число автобусных маршрутов. Например, в Приморском крае с 62 в 1958 г. до 149 в 1961 г. (с охватом более 500 населенных пунктов).³ В междугородней маршрутной сети юга Дальнего Востока появлялись новые регулярные пассажирские направления: Комсомольск-на-Амуре – пос. Амурск; Биробиджан – Облучье; Уссурийск – Анучино; Камень-Рыболов – Первомайск; Арсеньев – Озерная; Арсеньев – Кавалерово – Тетюхе и др. Кроме того, организовывались сезонные маршруты. В летнее время года они составлялись, с учетом расположения мест массового отдыха, пионерских лагерей, санаториев и курортов, дачных

¹ ГАПК. Ф. 26. Оп.1. Д. 290. Л.9.

² ГАРФ. Ф. А-374. Оп. 6. Д. 32. Л.15.

³ Корявченков А.С. Магистраль развития...С.14.

поселков. Зимой, в районах, где это представлялось возможным, открывалось автобусное движение по замершим рекам. Например, во второй половине 60-х гг. автобус перевозил пассажиров из Хабаровска в поселок Николаевка по скованному льдом Амуру.

Объемы пассажирских автобусных перевозок в течение 60-80-х гг. постоянно возрастали. В Амурской области, Приморском и Хабаровском краях автобусами общего пользования в 1985 г. было перевезено на 579,5 млн. человек больше, чем в 1965 г. (табл.15). Объем внутригородских и межрайонных автобусных перевозок в Приморском крае по сравнению с другими видами транспорта уже к 1969 г. составлял 59,2 %.¹

Таблица 15

Перевезено пассажиров автобусами общего пользования юга Дальнего Востока (млн. чел).

Область, край	1965	1970	1975	1980	1985
Амурская область	70,1	96,4	131,9	167,0	187,6
Хабаровский край	145,9	240,5	323,4	312,5	365,1
Приморский край	148,8	210,6	269	346,7	390

Таблица составлена на основании: Народное хозяйство Приморского края за годы советской власти. Владивосток. 1968. С.107. Основные показатели развития хозяйства и культуры Амурской области. М. 1973. С.197. Народное хозяйство Приморского края за 50 лет (юбилейный статистический сборник). Владивосток. 1988. С.242. ГААО. Ф. 480. Оп.15. Д. 114. Л.10. ГАХК. Ф. 1846. Оп. 1. Д. 139. Л.7.

С 60-х гг. на юге Дальнего Востока, особенно в Приморском крае, автомобильный транспорт стал обслуживать туристические маршруты, первоначально носившие сезонный характер. Они составлялись туристско-экскурсионными агентствами и согласовывались с автоуправлениями, которые выделяли для этих целей автобусы. Так, в сентябре 1960 г. 20-ти

¹ Черненко И.Г. Развитие пассажирских перевозок в Приморском крае // Материалы Дальневосточной межвузовской научной конференции «КПСС – организатор претворения в жизнь ленинских идей строительства на Дальнем Востоке». Владивосток: Изд-во ДВГУ, 1971. С.328.

местный туристический автобус осуществил первый экскурсионный маршрут по историческим и памятным местам г. Владивостока.¹

Со второй половине 60-х гг. автотранспортные услуги регулярно предоставлялись иностранным туристическим группам. В 1965 г. Находкинским пассажирским предприятием перевозилось до 300 интуристов в сутки.² Автобусам, которые занимались их обслуживанием, уделялось особое внимание. Под постоянным контролем находились техническое состояние, внешний вид, чистота и порядок в салоне. Велась специальная работа по отбору и подготовке водителей. Кроме высокой профессиональной квалификации, основным критерием отбора являлась партийная принадлежность. Прежде чем приступить к работе, водители проходили соответствующий инструктаж и проверку.

В 60-е гг. появляется практика смешанных пассажирских перевозок, с использованием механизма взаимодействия железнодорожного, авиационного и автомобильного транспорта. Для этого при железнодорожных и аэровокзалах действовали автобусные маршруты, а также кассы по продаже билетов и справочно-информационные службы. Например, с 1961 г. в Хабаровском аэропорту функционировал круглосуточный диспетчерский пункт для оперативного руководства движением автобусов. Дальневосточным транспортным управлением со второй половины 60-х гг. производились смешанные перевозки (железная дорога – автобус) на территории Приморского края по маршрутам: Владивосток–Арсеньев–Кавалерово–Тетюхе; ст. Манзовка–Арсеньев–Кавалерово–Тетюхе. В Приморье к 1967 г. уже 33 междугородных и пригородных маршрута с суточным отправлением и принятием 210 автобусов обслуживались совмещенными вокзалами.³ Организация таких видов перевозок позволяла пассажирам выбрать наиболее удобный вариант передвижения и значительно сэкономить время в дороге.

¹ Туристский автобус // Красное Знамя. 1960. 10 сентября. С.4.

² ГАХК. Ф.1846. Оп. 1. Д. 139. Л.66.

³ ГАХК. Ф.1846. Оп. 1. Д.139. Л.62.

С 60-х гг. происходят изменения в системе организации пассажирских перевозок. При краевых и областных автоуправлениях создаются специальные отделы, которые занимались составлением маршрутов, изучением пассажиропотока. Первоначально для овладения навыками организационной работы сотрудники отделов выезжали в центральные регионы, где уже имелся определенный опыт и соответствующая методика осуществления перевозок пассажиров. Автопредприятия, занимающиеся пассажирскими перевозками на Дальнем Востоке, начали регулярно обеспечиваться необходимыми правилами, памятками и другими пособиями. На каждый вновь открываемый автобусный маршрут заводился специальный паспорт, в котором указывалась его длина, тариф, место и время стоянки. Постепенно отлаживалась работа диспетчерских служб. На них возлагался контроль за выпуском и прибытием автобусов в парк, а также их движением на маршрутах. В 70-е гг. для оперативного контроля внедрялась индуктивная связь. Это позволяло значительно сократить время, которое ранее затрачивали водители на отметку в путевых листах. Например, в 1974 г. 18 линейно-диспетчерских пунктов Амурской области осуществляли контроль за регулярностью работы автобусов и такси на городских маршрутах посредством индуктивной связи.¹

Однако организация пассажирских перевозок в 60-80-е гг. была связана с многочисленными трудностями. Особенно проблематично складывалась работа автобусов в крупных городах Дальнего Востока. Проектирование и строительство новых микрорайонов до 70-х гг. часто происходило без учета работы пассажирского автотранспорта. В некоторых случаях вообще не предусматривались специальные площадки для размещения диспетчерского пункта и необходимые места для разворота автобуса на конечных остановках. Поэтому открытие новых маршрутов приходилось откладывать на неопределенное время. Так, в 1968 г. из 26 городских маршрутов в Хабаровске – 15 проходили по трем главным магистралям, а в отдаленных от

¹ ГААО. Ф. 114. Оп. 2. Д.3286. Л.71.

центра районах имелись жилые массивы, находившиеся на большом расстоянии от автобусных линий.

Негативно на работу пассажирского транспорта влияли существовавшие тарифы. Дело в том, что протяженность автобусных маршрутов в таких городах как Владивосток, Хабаровск, Благовещенск постоянно увеличивалась, а оплата за проезд находилась на одном уровне. Вследствие этого городской пассажирский транспорт всегда оставался убыточным. Региональные управления автомобильного транспорта постоянно добивались пересмотра маршрутных схем, изменения их классификации в министерских структурах. Однако зачастую эти попытки ни к чему не приводили. Поэтому решать проблемы убыточности приходилось хотя бы частично на местах. Для этого особенно протяженные маршрутные линии разделялись и обслуживались несколькими автобусами. В итоге, такая «рационализация» привносила дополнительные неудобства населению, связанные с пересадкой.

Другой не менее актуальной для того времени была проблема «часа пик». Кроме нехватки специальных автобусов с большими накопительными площадками, а также двухсекционных машин ситуация осложнялась и тем, что начало и окончание рабочего дня у большинства организаций и предприятий совпадало. Вследствие этого, автобусы в «часы пик» из-за сильных перегрузок часто сходили с маршрута и отправлялись на ремонт. Так, в 1981 г. на городские маршруты Владивостока из предусмотренных расписанием 142 автобусов ежедневно не выходило до 30 машин, а 12-15 возвращались в гараж по техническим неисправностям.¹ Для того, чтобы компенсировать недостатки в работе городского пассажирского транспорта организовывались экспрессные и полуэкспрессные линии. Также привлекались ведомственные автобусы, которые обслуживали маршруты общего пользования. Однако это позволяло лишь частично решать проблемы, связанные с перевозкой пассажиров в утренние и вечерние часы.

¹ ГАПК. Ф. П-68. Оп.58. Д.224. Л.23.

В 70-е гг. происходят определенные изменения в организации междугородних автобусных перевозок. Увеличение протяженности маршрутных линий на юге Дальнего Востока (например, в 1975 г. в Хабаровском крае она уже составляла 5,4 тыс. км ¹) требовало создания для пассажиров соответствующего уровня обслуживания в пути и на остановочных пунктах, а также контроля за регулярностью и безопасностью движения. Поэтому при транспортных управлениях были созданы производственные объединения автовокзалов и автостанций. В их структуре организовывались центральные диспетчерские службы, отделы связи, мастерские по ремонту информационного оборудования, подразделения для поддержания зданий в нормальном состоянии. На автовокзалах и конечных автостанциях наиболее протяженных маршрутов создавались специальные пункты технического осмотра автобусов для своевременного выявления и устранения возникавших неисправностей. Кроме того, необходимым атрибутом автовокзалов становились медицинские пункты, где осуществлялись межрейсовые осмотры водителей. Однако, необходимо отметить, что предъявляемым требованиям отвечали лишь автовокзалы наиболее крупных городов юга Дальнего Востока. Линейные пассажирские сооружения, в большинстве своем, пребывали в неудовлетворительном состоянии. Например, в 1983 г. из 37 автостанций Приморского края 14 находились в приспособленных для этих целей строительных вагончиках.² Из-за отсутствия устойчивой телефонной связи слабо осуществлялся контроль за движением междугородних автобусов. Зачастую по этим причинам диспетчера и кассиры не имели информации о наличии свободных мест, в связи с чем, ограничивалась возможность пассажиров бронировать и предварительно заказывать проездные билеты.

Кроме междугородних, получили развитие внутрирайонные и межрайонные пассажирские перевозки, обусловленные увеличением

¹ Народное хозяйство Хабаровского края в 1988. Хабаровск. 1989. С. 74.

² ГАПК. Ф. 26. Оп.37. Д. 517. Л.14.

населенных пунктов в районах юга Дальнего Востока. Организация таких маршрутов составлялась с учетом наличия основного пункта тяготения (районного центра, железнодорожной станции, пристани и т. п.). Однако функционирование внутрирайонных автобусных линий имело свою специфику, и было связано с различного рода трудностями. Дело в том, что эти перевозки, как правило, имели одностороннюю направленность пассажиропотоков по времени суток: в первой половине дня к центру тяготения, во второй – от него. К тому же, на таких маршрутах отмечались значительные колебания пассажиропотоков по дням недели и сезонам года. В связи с этим, у работников диспетчерской службы возникали сложности при разработке и взаимоувязке маршрутов, рационального использования транспортных средств. Со второй половины 60-х гг. с целью сокращения порожних пробегов автотранспортные управления стали вносить изменения в организацию работы внутрирайонных автомобильных пассажирских сообщений. В частности, транспортные предприятия заключали договор с совхозами или колхозами на стоянку и техническое обслуживание автобусов в гаражах этих населенных пунктов в ночное время. Это являлось выгодным как для сельских жителей (так как начало рейса происходило без задержек), так и для автомобильных организаций (значительно сокращались экономические потери, связанные с подачей автобусов в определенный населенный пункт). Приоритет в подборе шоферских кадров для работы на таких маршрутах отдавался местным жителям.

Во внутрирайонной маршрутной сети юга Дальнего Востока со второй половины 60-х гг. важную роль играли специальные маршруты. В частности, организовывались автобусные рейсы для своевременной доставки населения на работу непосредственно к промышленным предприятиям, стройкам, полевым станам и другим объектам, которые находились на большом расстоянии от места жительства трудящихся. Так, с 1971 по 1975 гг. в Приморском крае было открыто 90 соответствующих маршрутов.¹

¹ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 54. Д.200. Л.17.

На дальнейшее развитие пассажирских автомобильных перевозок было направлено постановление Совета Министров СССР 1976 г., в котором предусматривалось значительно улучшить работу пассажирского транспорта, особенно в сельской местности.¹ Особое место среди внутрирайонных стали занимать маршруты, которые открывались для перевозки учащихся школ сельской местности. Организация таких маршрутов требовала тщательного изучения потребностей населенных пунктов и условий осуществления таких перевозок. Пассажирские отделы автотранспортных управлений ежегодно собирали сведения в районных отделах народного образования по каждой школе, о необходимой перевозке школьников с указанием количества их по населенным пунктам, и времени начала и окончания занятий. По полученным данным районные автотранспортные предприятия до начала учебного года разрабатывали для каждой школы карту-схему перевозки школьников. Однако, как уже отмечалось, многие районы из-за неудовлетворительного состояния дорог и малой грузоподъемности мостовых переходов имели низкий уровень регулярного автомобильного пассажирского сообщения между населенными пунктами и райцентрами, железнодорожными станциями, пристанями и аэропортами. Поэтому в некоторых районах приходилось использовать тяжелую гусеничную технику для буксировки автобусов на труднопроходимых участках дорог в период обильного выпадения осадков. По этим же причинам в 1980 г. только 88 % сельских школ Амурской области, нуждающихся в перевозках учащихся, обслуживалась автобусами. Школьникам, из населенных пунктов, несвязанных регулярным автомобильным сообщением, но желавшим получить среднее образование, приходилось проживать в интернатах.

В крупных городах Дальнего Востока: Владивостоке, Благовещенске, Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре, Уссурийске, Партизанске, Артеме, Спасске и др. – обслуживание населения осуществлялось легковыми

¹ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 11. Ноябрь 1975 г. - июнь 1977. М.: Политиздат, 1977. С. 365-367.

таксомоторами. Увеличение парка легковых таксомоторов со второй пол. 60-х гг. позволило организовать их круглосуточную работу. Получали распространение услуги по предварительным заказам. Так, в 70-е гг. во Владивостоке и Хабаровске был организован прием заказов на такси с поездов дальнего следования. Для более мобильной работы по выполнению такого рода заявок автомобили оснащались радиосвязью. В течение 1971-1975 гг. число радиофицированных легковых таксомоторов в Приморском крае возросло с 7 до 94.¹

Со второй половине 70-х гг. начали практиковаться междугородные поездки пассажиров в такси индивидуального пользования. Оформление заказов на такой вид услуг производилось через кассы автовокзалов и автостанций. Несмотря на организацию определенного контроля за работой такси (установку в кабине радиосвязи), очень многое для удовлетворения населения в быстром передвижении зависело от водителя, его добросовестного отношения к своему делу. Одним из таких водителей в рассматриваемый период был Владимир Гаврилович Мустьяц, который более 30 лет проработал в такси Владивостока. В графах о поощрениях и награждениях трудовой книжки Владимира Гавриловича многочисленные благодарности: за добросовестное отношение к выполнению производственных заданий, за высокие показатели в труде, и т.д. В.Г. Мустьяц всегда отличало его бережное отношение к доверенной технике, предельное внимание на дороге и вежливое обращение с пассажирами. В 1984 г. он был награжден значком Министерства автотранспорта РСФСР «За работу без аварий» первой степени. Бригада, в которой работал В.Г. Мустьяц, в 80-е гг. носила звание «экипажа образцового обслуживания».

Для удобства населения со второй половины 70-х гг. курсировали маршрутные такси, которые кроме городских перевозок, задействовались и в пригородных сообщениях. Например, в 1977 г. во Владивостоке была организована работа маршрутных таксомоторов на

¹ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 54. Д.200. Л.18.

протяженных линиях «Вокзал – бухта Тихая», «Вокзал – Лесная Заимка». Недорогой (по сравнению с такси индивидуального пользования) и удобный вид услуг был доступен большинству населения. Введение маршрутных такси предполагало также разгрузить городские и пригородные автобусы, особенно в «часы пик». Однако в рассматриваемый период этот вид транспорта не получил должного развития, прежде всего, как уже отмечалось, из-за недостатка в специализированном подвижном составе. Так, в 1983 г. городское население Амурской области обслуживало всего шесть маршрутных таксомоторов.¹

Однако следует отметить, что кроме вышеназванных недостатков в работе пассажирского транспорта (нехватка типажа, слабая техническая оснащенность служб, плохие дороги и т.д.), важным негативным фактором являлась необеспеченность людей личными автомобилями. Зарубежный опыт показывал, что на каком бы уровне развития не находился общественный транспорт той или иной страны, он не сможет решить всех проблем, связанных с быстрым и комфортным передвижением человека по городу или же в междугородных и межрайонных сообщениях. Поэтому в высокоразвитых государствах приоритетным считалось развитие именно частного автомобильного парка, чему, конечно же, в большой степени способствовала экономическая система. В СССР, как уже отмечалось, только в 70-е гг. стало уделяться значительное внимание легковому автотранспорту индивидуального пользования.

Так, данные таблицы 16 показывают, что если в 1965 г. на 1 тыс. жителей Амурской области, Приморского и Хабаровского краев приходилось в среднем около 2-х автомобилей, то в 1985 г. уже около 39. Однако это не меняло кардинально ситуацию с транспортной обеспеченностью дальневосточников. Кроме того, в РСФСР в 1985 г. на

¹ ГААО. Ф. 480. Оп. 15. Д. 114. Л. 14.

1 тыс. человек приходилось всего около 44 личных автомашин. В США, например, уже в 1968 г. на один легковой автомобиль приходилось два жителей страны.¹

Таблица 16

Количество легковых автомобилей индивидуальных владельцев
в расчете на 1000 человек населения

Годы	Дальневосточный район	Амурская область	Приморский край	Хабаровский край
1965	2,6	1,7	3,2	2,1
1970	4,2	3,3	5,1	3,2
1980	27	25,7	32,7	20,6
1985	40,5	41,1	43,8	32,2
Место в РСФСР				
1965	7	48	21	37
1985	7	38	32	57

Таблица взята: Народное хозяйство Приморского края в 1989 году. В 2-х ч. ч. 1. Владивосток. 1990. С. 29.

Несмотря на увеличение объемов автопроизводства, собственная машина для большинства советских людей оставалась именно роскошью, некой мечтой, но никак не средством передвижения. Хотя уже в конце 70-х – 80-е гг. многие вполне могли позволить себе приобрести если не «Волгу» и «Жигули», то, по крайней мере, «Москвич» или «Запорожец». Однако автомобилей не было в свободной продаже. Реализация легковых машин населению находилась под контролем государственных органов, существовала определенная система распределения автомобилей. Так, мизерные лимиты машин выделялись для предприятий и организаций (в том числе и Дальнего Востока) и предоставлялись в первую очередь передовикам производства, ветеранам войны и другим заслуженным людям.

¹ Билибин И.В. Зарубежное автобусостроение. М: Изд-во НИИавтопром, 1969. С.7.

В некоторых районах с тяжелыми климатическими условиями, где находились важные для страны, народнохозяйственные объекты с начала 80-х гг. предоставлялось право открывать целевой вклад на приобретение автомобиля через три, либо пять лет. Тем не менее, этого было явно недостаточно для удовлетворения постоянно растущего спроса. Поэтому приобрести автомобиль можно было только на рынке, причем стоимость бывшего в эксплуатации транспортного средства превосходило (порой весьма существенно) государственные цены на новые автомашины.

При отделах пассажирских перевозок автотранспортных управлений юга Дальнего Востока существовал специальный парк легковых машин для обслуживания предприятий и организаций, с которыми заключался специальный договор. В основном служебные автомобили предоставлялись в распоряжение руководящих работников. На содержание таких машин организациями выделялись специальные лимиты, которые покрывали расходы на топливо, запасные части и ремонт.

С ростом населения Дальнего Востока, определенным повышением его благосостояния, изменением бытовых условий жизни с 60-х гг. появился значительный спрос на транспортно-экспедиционные услуги, которые предполагали доставку на дом крупногабаритных товаров из торговой сети, помощь при переездах на другое место жительства и т.д. Первоначально такие услуги оказывали соответствующие конторы, агентства и приемные пункты при краевых и областных управлениях автомобильного транспорта. Например, с 1964 по 1967 гг. на территории Амурской области были созданы трансагентства в Благовещенске, Белогорске, Свободном, Райчихинске, а также в ряде других районных центрах. В 70-е гг. на базе агентств создаются уже самостоятельные организации. Так, в 1977 г. было образовано Приморское производственное объединение транспортно-экспедиционных агентств «Примтрансагентство». Филиалы таких объединений появляются в сельской местности. Постепенно расширялись виды услуг, оказываемых

населению. Например, в сельской местности колхозникам предоставлялся транспорт для вывозки продукции на рынок.

С конца 70-х гг. осуществлялась доставка билетов по предварительным заказам населения с касс железнодорожных и морских вокзалов, а также аэропортов в Хабаровске, Биробиджане, Владивостоке, Дальнереченске, Спасске и других городах Дальнего Востока. Много сил для организации помощи населению в перевозках отдавали сотрудники трансгентств. Так, в Приморском крае в этой сфере более двадцати лет на руководящих должностях проработал Георгий Николаевич Коломыцев. За добросовестное отношение к своим обязанностям он был награжден орденом «Знак почета», медалью «За самоотверженный труд» в честь 70-летия В.И. Ленина, знаком «Почетный автотранспортник РСФСР».

Однако работа трансгентств в рассматриваемый период не обеспечивала запросов населения. Одной из основных проблем оставалась нехватка транспортных средств. Собственным автопарком располагали только отдельные городские агентства, приемные пункты в сельской местности использовали преимущественно машины колхозов и совхозов, которые местными властями выделялись не охотно. Кроме того, исследования показывали, что динамика спроса на транспортные услуги была неравномерна по месяцам. Наибольший спрос имелся с июня по октябрь. Но как раз в это время автотранспорт региона отвлекался на вывоз урожая. Так, во втором полугодии 1982 г. в Приморском крае услуги на перевозку мебели, топлива, теле- и радиотоваров были удовлетворены лишь на 50, 40, 41 % соответственно.¹ Для контор и приемных пунктов с большим трудом изыскивались помещения. Зачастую в них отсутствовала телефонная связь. Поэтому элементарная подача заявки на определенный вид услуг являлась большой проблемой для населения. Например, в конце 1985 г. в двух районах Хабаровского края транспортно-экспедиционное обслуживание вообще не

¹ Коломыцев Г. Сервис...без колес // Красное Знамя. 1983. 2 марта. С.2.

осуществлялось из-за отсутствия помещений для агентств.¹ В связи с этим, населению приходилось прибегать к услугам случайного автотранспорта за большую сумму.

В развитии пассажирского автомобильного транспорта в исследуемый период были достигнуты определенные успехи, но существовали и многочисленные недостатки. К ним относились несвоевременный текущий ремонт, отсутствие производственных площадей, теплых стоянок и гаражей. Слабым оставалось диспетчерское руководство движением автобусов и такси. Автостанции и диспетчерские пункты размещались часто в непригодных помещениях, где не представлялось возможной установка необходимых средств оперативной связи. Следствием этого становилось невыполнение общественным автомобильным транспортом своего предназначения – комфортного и своевременного обслуживания населения.

Таким образом, использование автомобильного транспорта в экономической и социальной сферах Дальнего Востока обуславливалось, прежде всего, необходимостью хозяйственного освоения региона, которое стало активно осуществляться в 30-е гг. XX века. Однако, несмотря на большое значение автомобилей для народного хозяйства и обслуживания населения, этот период был периодом апробации автотранспорта в условиях Дальнего Востока. Причинами этого являлись: слабая материально-техническая база предприятий, недостаточная разработанность теоретических основ организации и осуществления перевозок (характерная для всей системы автотранспорта страны). В годы Великой Отечественной войны к вышеназванным недостаткам добавилась проблема количественного сокращения автомобильного транспорта Дальнего Востока. Тем не менее, в этот тяжелый период производились организационные мероприятия, которые позволяли осуществлять, прежде всего, грузовые перевозки, максимально используя при этом весь имеющийся автотранспорт региона.

¹ ГАХК. Ф. П-35. Оп. 106. Д.87. Л.57.

Наибольшее развитие в грузовые и пассажирские перевозки получили в 60-е-середине 80-х гг. В это время происходили поиски наиболее рациональных сообщений, в региональных автотранспортных управлениях создавались специальные службы, которые отвечали за их разработку и осуществление. Это в целом, положительно сказывалось на работе других отраслей народного хозяйства, способствовало повышению роли автомобильного транспорта Дальнего Востока в обслуживании населения.

Вместе с тем, ряд негативных факторов таких как: плохое состояние дорог; несоответствие типажа автомашин новым видам грузовых перевозок, а также необходимым условиям безопасности и комфортности пассажиров; слабая техническая оснащённость диспетчерских служб, отсутствие соответствующих координационных центров по взаимодействию различных видов транспорта, несогласованность действий центральных плановых органов с местными автоуправлениями – препятствовали полноценному участию автомобильного транспорта в экономической интеграции и удовлетворении потребностей населения Дальнего Востока.

Глава IV. Автомобильный транспорт Дальнего Востока в переходный период

4.1. Государственная региональная политика и основные проблемы развития Дальнего Востока в годы «перестройки» и проведения рыночных преобразований

Надежды на новый качественный этап регионального развития со второй половины 80-х гг. были связаны с началом проведения в СССР политики «перестройки», которая предполагала существенные изменения в социально-экономической системе страны и ее отдельных территорий. В ходе визита лидера СССР М.С. Горбачева на Дальний Восток были озвучены задачи по превращению этого региона в высокоразвитый народнохозяйственный

комплекс.¹ Кроме того, провозглашался курс на всестороннее сотрудничество со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

В сентябре 1987 г. ЦК КПСС и Советом Министров СССР была принята Долговременная государственная программа экономического и социального развития Дальневосточного экономического района и Забайкалья до 2000 г. Было запланировано более чем двухкратное увеличение финансирования региона. Программой предусматривался существенный «рывок» как в производственной, так и в социальной областях. В частности, только жилья предполагалось построить 24 млн кв метров, что вдвое превышало показатели предшествовавших 15-ти лет. Рост промышленного производства должен был увеличиться в 2,6 -2,7 раза.²

Кроме централизованных государственных инвестиций для реализации поставленных задач планировалось использование местных финансов, которые намечалось пополнять путем активного включения регионального хозяйства во внешнеэкономические процессы. Поэтому важная роль в последнем вышеуказанном советском программно-целевом документе отводилась международным контактам Дальнего Востока СССР. Например, в Приморском крае предусматривалось увеличение товарообмена в области прибрежной и приграничной торговли за счет максимального привлечения природных ресурсов (уголь, рыба и морепродукты и др.); расширение круга партнеров, внедрение новых форм взаимовыгодного сотрудничества. В 1987 г. поступления от экспорта из Приморского края в северо-восточные провинции КНР по линии внешнеэкономического общества «Дальинторг» составили 4,183 тыс. инвалютных рублей, а в 1988 г. эта сумма увеличилась до 7,8 млн.³

Социально-экономические и политические изменения в СССР инициировали во многом вынужденную самостоятельность отдельных территорий в плане их «выживания»

¹ Горбачев М.С. Перестройка неотложна, она касается всех и во всем. Сб. материалов о поездке М.С. Горбачева на Дальний Восток. 25-31 июля. 1986 г. М. 1986. С.8.

² Лапина В.Г. Социалистическое соревнование. Опыт. Проблемы. Поиск. (на материале Дальнего Востока СССР). Владивосток: Изд-во ДВГУ, 1990. С. 39.

³ ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д.964. Л. 26.

и дальнейшего развития. Всесторонняя децентрализация приводила к смещению вектора в решении ряда вопросов общегосударственного значения на региональный уровень. Развитие международных связей Дальнего Востока со странами Азиатско-Тихоокеанского региона становилось не только более перспективным, но и во многом единственной возможностью некой стабилизации жизни населения.

Этому в определенной мере способствовал курс государства на либерализацию внешнеэкономических отношений, создание в рамках изжившей себя плановой экономики элементов рыночных начал и косвенных методов стимулирования советских предприятий в сфере сотрудничества с зарубежными партнерами. Именно в этой сфере стали наиболее отчетливо проявляться тенденции перехода от административно-командных методов управления к государственному регулированию международных торгово-экономических отношений, т.е. созданию правовых, экономических, дипломатических условий их развития.

В 1987 г. было принято Постановление Совета Министров СССР о разрешении предприятиям устанавливать прямые связи с зарубежными партнерами. Предусматривалась передача всей выручки от приграничной и прибрежной торговли в распоряжение краевых и областных исполнительных комитетов для закупки за рубежом потребительских товаров, машин, оборудования, сырья и материалов.¹

Важным для стимулирования внешнеэкономической деятельности отдельных регионов страны и расширения транспортных коммуникаций стало еще одно Постановление Совмина СССР от 2 декабря 1988 г. Особо следует указать на то, что Дальний Восток, его внешнеэкономическая деятельность и ее организация в этом государственном нормативном документе фигурировали отдельным положением. Причем в Постановлении предусматривался научно-обоснованный подход к вопросам развития международных связей региона, прежде всего торгово-экономического характера. Дальневосточному отделению Академии наук СССР предписывалось осуществлять специальный анализ реализации программы комплексного развития региона в части экспортной направленности, а также на постоянной основе вести разработку вопросов, касающихся

¹ Постановление Совета Министров СССР от 17 сентября 1987 г. №1074 «О дополнительных мерах по совершенствованию внешнеэкономической деятельности в новых условиях хозяйствования» (с изм. и доп., внесенными Постановлением Совмина СССР от 06.06.89 №386). // Свод законов СССР. Т.9.

внешнеэкономических связей с участием заинтересованных предприятий, организаций и исполкомов местных Советов народных депутатов.¹

С начала 90-х гг. шел активный процесс установления отношений между отдельными российскими и зарубежными территориями Азиатско-Тихоокеанского региона. Специальными и важнейшими пунктами заключающихся соглашений являлись различные транспортные взаимодействия. Так, 17 июня 1991 г. между администрацией Амурской области и провинцией Хэйлунцзян было подписано Соглашение о всесторонних связях. С российской стороны документ был завизирован уполномоченным Областного исполнительного комитета народных депутатов Амурской области А. Белоноговым, с китайской – уполномоченным правительства провинции Хэйлунцзян Ду Сянь Чжуном. В ст. 7 данного соглашения предусматривалось взаимное содействие по открытию воздушного сообщения по маршрутам Благовещенск – Хэйхэ – Харбин; созданию дополнительных таможенных пограничных контрольно-пропускных пунктов; строительство моста между Благовещенском и Хэйхэ.²

Аналогичное соглашение от 25 июня 1991 г было заключено между Сахалинской областью и американским штатом Аляска.³ Администрацией Сахалинской области были созданы специальные подкомитеты по сотрудничеству со штатом Аляска, одним из которых был транспортный, занимавшийся, прежде всего, разработкой авиационных сообщений.

Вместе с тем, заявленных стратегических целей комплексного развития Дальнего Востока достигнуто советскому государству оказалось не под силу. Финансовая помощь из центра в полной мере поступала лишь в первые два года осуществления Долговременной программы. С 1989 г. капитальные вложения в развитие региона были существенно ограничены.⁴ В связи с этим, сооружение большого количества запланированных промышленных и

¹ Постановление Совета Министров СССР №1405 от 2 декабря 1988 «О дальнейшем развитии внешнеэкономической деятельности государственных, кооперативных и иных общественных предприятий, объединений и организаций. // Сборник постановлений СССР. 1989. №2. Ст.7.

² Соглашение между Амурской областью (СССР) и провинцией Хэйлунцзян (КНР) о развитии и укреплении торгово-экономических, хозяйственных и культурных связей. // Амурская газета. 24-30 июня. 1991. С.2.

³ Елизарьев В.Н. Сахалинская область. Современные формы и проблемы сотрудничества. Южно-Сахалинск. 1999. С. 206.

⁴ Минакир П. Дальний Восток России: история реформы. // Дальний Восток России: экономика, инвестиции, конъюнктура. 1998. №1. С. 15.

гражданских объектов было приостановлено или вовсе не начато. Острые проблемы стал испытывать топливно-энергетический комплекс. Например, план по наращиванию тепловых мощностей за 1989 г. был выполнен только на 44%, электрических – на 53%.¹

Процессы политического и экономического распада, охватившие страну к началу 90-х гг. имели особенно негативные последствия для всех сфер жизнедеятельности Дальнего Востока. Дело в том, что объем ввоза различных материальных ресурсов (прежде всего, технических средств и оборудования, продуктов питания, товаров широкого потребления, и т.д.) традиционно превышал вывоз.

Экономическая структура и хозяйственная деятельность промышленного (в большей степени добывающего) сектора были ориентированы на

¹ Лапина В.Г. Социалистическое соревнование...С.40.

удаленные рынки страны. Так, 21,5 % вывоза из региона приходилось на союзные республики, 62 % - на европейские регионы РСФСР, 16,5 % – на долю Сибири. Соответственно обеспечение Дальнего Востока необходимыми для производства и жизни населения ресурсами формировалась на 53 % за счет поставок из республик СССР, на 32 % - из республик РСФСР и на 15% - из областей и краев Сибири.¹

Тем не менее, в первые годы рыночных реформ на Дальнем Востоке удалось избежать резкого экономического провала. Важную роль в этом сыграла региональная сырьевая направленность и средства, которые более интенсивно стали поступать в распоряжение местных властей от внешнеэкономической деятельности. Например, спад производства в Приморском крае за первую половину 1992 г. составил 9,5 %, тогда как по стране в целом он измерялся в 13,5 %.²

Однако эта относительно позитивная тенденция сохранялась не долго. Уже с 1993 г. кризисные явления на Дальнем Востоке охватывают все отрасли народного хозяйства и социальной сферы. В том же Приморском крае объем производства промышленной продукции в 1993 г. составил только 83,5 % к уровню 1992 г. (по России этот показатель был равен 83,8%).³ Удаленность от центра страны, постоянно растущие транспортные тарифы, доминирование добывающих отраслей в экономической региональной структуре – все эти факторы, которые усиливались центробежными тенденциями в стране, способствовали еще большей изоляции дальневосточных территорий.

В России образца первой половины 90-х гг. осмысленная и законодательно оформленная региональная политика государства

¹ Гусева Е.Г. Дальневосточный регион в экономике России. // О развитии ведущих отраслей экономики Дальневосточного региона в ходе экономических реформ (по материалам заседания Совета Ассоциации «Дальстат»). Владивосток: Издание Приморского краевого комитета государственной статистики, 1999. С. 8.

² ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д.1411. Л. 23.

³ Экономический ежегодник. Социально-экономическое развитие Приморского края. Аналитический обзор. Владивосток: Международный институт конъюнктуры и прогнозирования, 1994. С.6.

практически отсутствовала. Прежняя система планирования и комплексных программ признавалась неэффективной при переходе к рыночным отношениям. Единственным стабилизирующим инструментом экономики и уровня жизни в отдельных субъектах являлась финансовая помощь из федерального фонда поддержки регионов. Однако такие меры не были направлены на системное и перспективное территориальное развитие, а носили по большому счету «аварийный» характер.

Опыт первых «шокирующих» лет проведения реформ заставил высшее руководство страны пересмотреть многие начинания и избавиться от некоторых иллюзий по поводу «саморегулируемости» социально-экономических процессов. Более того, от местных властей звучали активные призывы «вернуть государство в экономику» уже в новом качестве для контроля и создания достойных условий регионального развития. Федеральный центр во избежание дальнейшего ухудшения ситуации на местах был вынужден обратиться к практике адресных мобилизационных форм развития территорий на основе принятия соответствующих целевых программ.

В 1996 г. была принята Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья на 1996-2005 годы, которая получила статус президентской. В соответствующем президентском указе вновь говорилось о важной роли этих регионов в возрождении России и их геополитического положения в динамично развивающемся Азиатско-Тихоокеанском регионе.¹

В течение 1996-2000 гг. программа предполагала достижение стабилизации и улучшения общей ситуации, а в последствии устойчивое развитие и выравнивание дальневосточных основных социально-экономических показателей с общероссийскими. Условия инвестирования Дальнего Востока государством существенно менялись. Из общего объема

¹ Указ Президента Российской Федерации «О Федеральной целевой программе экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья на 1996-2005 гг.». // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. №18. ст.2113.

запланированных средств в размере 371 трлн. рублей (в ценах 1995 г.), только 25 % приходилось на федеральный бюджет. Остальную часть планировалось формировать из средств местных бюджетов и привлекаемых инвестиций.

Однако неготовность дальневосточного региона к таким затратам изначально делали перспективы реализации намеченных целей весьма призрачными. К тому же обязательное централизованное финансирование регулярно не выполнялось. С 1996 по 2001 гг. доля государственной финансовой поддержки составила лишь 10,6 %. К 2002 г. по сравнению с 1991 г. промышленный потенциал Дальнего Востока и Забайкалья уменьшился на 46,2 % (в целом по России – на 35,1 %), объем валовых инвестиций сократился на 69% (по России на 66,8 %). Численность населения за этот период сократилась на 12 %.¹ Реальные доходы населения в 2000 г. в восточных районах, которые исторически являлись одними из самых дорогих для проживания, составили 39,8 % от среднероссийского уровня (до начала реализации программы они составляли 42,4 %).²

Причинами слабого материального обеспечения намеченных действий по развитию Дальнего Востока являлись не только проблемы наполнения государственного бюджета, но и механизм распределения средств для реализации региональных программ. Дело в том, что с 1995 по 2001 гг. их количество в стране увеличилось в 7 раз, а удельный вес их финансирования возрос только на 4,4 %³ К тому же в региональных программах пресекались интересы различных государственных ведомств и местных властей в борьбе

¹ Парламентский запрос. Председателю Правительства Российской Федерации М.М. Касьянову О крайне неудовлетворительном финансировании федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 1996-2005 годы и до 2010 года». Принят постановлением Государственной Думы №3150-III 16 октября 2002 г. // Парламентская газета. 30 октября. 2002.

² Михеева Н.Н. Доходы населения и развитие социальной инфраструктуры в программе «Дальний Восток и Забайкалье». // Регион: экономика и социология. 2002. №2. С. 75.

³ Паникарова С.В. Программно-целевой подход в региональной экономике. // ЭКО. Всероссийский экономический журнал. 2007. №1. С.104.

за ресурсы. В силу своей многочисленности проекты программ не проходили тщательной экспертизы и утверждались со значительной долей автоматизма.

В 90-е гг. несмотря на большие перспективы и новые интеграционные формы не получили масштабного последовательного развития внешнеэкономические региональные связи. В этот период преимущественно шел процесс установления контактов с зарубежными партнерами, активно налаживались побратимские отношения краев и областей Дальнего Востока с соседними азиатскими территориями, формулировались инициативы по возможному сотрудничеству.

Важное место в этом процессе занимала созданная в начале 90-х гг. Межрегиональная Ассоциация экономического взаимодействия «Дальний Восток и Забайкалье», в рамках которой функционировал отдел внешнеэкономических связей. С 1995 по 2000 гг. среднегодовой объем внешнеторгового оборота участников этой организации вырос более чем в 1,7 раза. При этом экспорт составлял более 60%¹ В течение 90-х гг. создаются различные межправительственные комиссии с участием региональных представителей для организации более конструктивных взаимоотношений.²

Основными зарубежными партнерами в этот период были Китай, Республика Корея, Япония. В общероссийском экспорте с КНР доля Дальнего Востока в течение 90-х гг. составляла в среднем 20% и 25% в общероссийском импорте. К середине 90-х гг. в товарообороте дальневосточных регионов доля Республики Кореи достигла 14%. До 1998 г. внешнеторговый оборот с Японией рос ежегодно в среднем на 5 %, но

¹ Бурый А. Азиатско-Тихоокеанский процесс: деятельность Ассоциации «Дальний Восток и Забайкалье» // Дальний Восток России: экономика, инвестиции, конъюнктура. 2000. №1. С. 18.

² К ним, например, относились следующие структуры: Постоянная смешанная комиссия «Российский Дальний Восток – Хоккайдо»; Постоянная рабочая группа и Координационный Совет по межрегиональному и приграничному сотрудничеству межправительственной российско-китайской комиссии по экономическому и научно-техническому сотрудничеству; Ассоциация региональных администраций стран Северо-Восточной Азии; Инициативная рабочая группа «Дальний Восток России – Западное побережье США» и др.

впоследствии стал сокращаться¹ Сохранялся и традиционный номенклатурный экспортно-импортный состав внешних обменов. Вывозилось в основном сырье (лес, уголь, твердое и твердое топливо, рыба и морепродукты), а ввозились продукты питания, одежда и техника.

В 90-е гг. ведущей формой международного экономического взаимодействия являлись приграничные связи с КНР. На 2000 г. из 79 соглашений регионов Дальнего Востока и Забайкалья 39 были подписаны с провинциями Китая.² Поэтому автомобильные сообщения с КНР на юге дальневосточных территорий России со всеми сопутствующими организационно-правовыми недостатками получили наиболее последовательное развитие по сравнению с остальными транспортными коммуникациями.

Однако торгово-экономические отношения с Китаем носили весьма нестабильный характер. При анализе причин этой нестабильности исследователи главным образом обращали внимания на бартерную основу российско-китайских торгово-экономических отношений, которые были очень чувствительны к изменениям нормативно-правового характера.

В 1993-1994 гг. после ужесточения правил приграничной торговли, повышения тарифов на импорт и введения визового режима посещения сопредельных территорий в российско-китайских контактах наметилась тенденция резкого спада. Так, объем внешней торговли Амурской области за 1993-1996 гг. сократился в 4,5 раза.³ Кроме того, более фундаментальным основам сотрудничества препятствовали: слабая освоенность приграничных районов; дефицит финансовых средств и проблемы взаимных

¹ Левинталь А.Б. Развитие внешнеэкономических связей Дальнего Востока России: проблемы и перспективы. // Проблемы Дальнего Востока. 2004. №2. С.69.

² Перспективы социально-экономического развития Дальнего Востока. Публикация подготовлена группой сотрудников Министерства экономического развития и торговли РФ и Рабочего центра экономических реформ при Правительстве РФ под руководством М. Циканова и В. Мау // Вопросы экономики. 2000. №10. С. 102.

³ Вардомский Л.Б. Приграничные территории России: состояние и перспективы развития. // Проблемы прогнозирования. 1998. №1. С.128.

задолженностей; существование некоторого недоверия при ведении коммерческой деятельности.

Созданные в течение 90-х гг. свободные экономические зоны не принесли существенных результатов как для страны в целом, так и для развития Дальнего Востока. К концу исследуемого периода их деятельность в регионе была практически прекращена. Все это влияло на инвестиционную привлекательность региона, с которой на начальном этапе рыночных преобразований были связаны многочисленные радужные ожидания.

Для краев и областей Дальнего Востока со второй половины 90-х гг. иностранное инвестиционное участие помимо ничтожности в общероссийском масштабе (или отсутствия вовсе) имело тенденции к снижению. В конце 90-х гг. исключение составляла лишь Сахалинская область, где зарубежный капитал принимал достаточно активное участие в освоении нефтегазовых месторождений (табл. 17).

Таблица 17

Региональная структура поступления иностранных инвестиций
на Дальний Восток в 1996-1999 гг. (в % к общему объему иностранных инвестиций в
Российской Федерации)

Регионы Дальнего Востока	1996	1997	1998	1999
Приморский край	1,4	0,8	0,7	0,6
Хабаровский край	1,1	0,1	0,3	0,3
Амурская область	0,1	0,0	0,0	0,0
Камчатская область	0,3	0,3	0,3	0,1
Сахалинская область	0,6	0,4	1,2	10,7
Еврейская АО	0,0	0,0	0,0	0,0
Корякский АО	0,0	0,0	0,1	0,2
Чукотский АО	0,0	0,0	0,0	0,0

Таблица составлена на основании: Перспективы социально-экономического развития Дальнего Востока. Публикация подготовлена группой сотрудников Министерства экономического развития и торговли РФ и Рабочего центра экономических реформ при Правительстве РФ под руководством М. Циканова и В. Мау // Вопросы экономики. 2000. №10. С. 98.

Взаимная заинтересованность и желание сотрудничества между Дальним Востоком России и соседними странами сдерживались различными

факторами, из которых основными были: отсутствие достаточного опыта всесторонних взаимодействий, политическая и экономическая нестабильность России, неотлаженные правовые механизмы международных отношений. Исторически сложившаяся практика серьезных начинаний без формирования необходимых условий вновь сыграла в этом процессе негативную роль.

4.2. Изменения в автомобильно-дорожной системе и их влияние на социально-экономическую сферу Дальнего Востока

Экономическая политика, проводимая в СССР во второй половине 80-х гг. XX века, предусматривала в рамках сохранения преобладающего государственного сектора некоторые перемены в хозяйственном механизме работы отраслей и отдельных предприятий. В этих переменах иногда просматривался опыт не в полной мере реализованных мероприятий реформы 1965 г. Прежде всего, ставились задачи на предоставление большей самостоятельности в сферах производственного управления и выборе организационных основ, расширение полномочий по материальному

стимулированию работников и т.д. Эти относительно новые концептуальные положения к концу 80-х гг. получили свое законодательное закрепление.¹

Главным результатом такой политики стало внедрение подрядных и хозрасчетных форм в организацию работы предприятий народного хозяйства страны. Определенное развитие эти начинания получили и в сфере автомобильных перевозок на Дальнем Востоке. Особенно новые формы были актуальны для организации работы пассажирского транспорта, который в системе региональных автотранспортных управлений продолжал оставаться убыточным. В Хабаровском крае на начало 1989 г. 41 автобусная и 30 таксомоторных бригад (соответственно 51,25% и 85,7% от всего краевого парка и персонала) работали на хозяйственном расчете.²

Некоторая децентрализация управления городским и междугородным транспортом в конце 80-х гг. позволила внедрять и арендные формы его использования. С одной стороны это снижало эксплуатационные расходы государственных владельцев транспорта, с другой, предполагалось улучшить работу пассажирской транспортной сферы для населения региона. В Хабаровском крае к концу 1988 г. более 200 арендованных автомобилей такси обслуживали жителей Хабаровска, Биробиджана, Советской Гавани и поселка Ванино. Было передано в аренду 5 автобусов для работы на пассажирских маршрутах отдаленного Нанайского района.³

Начало кооперации и соответствующее ее правовое оформление в СССР в 1988 г. позволило при сохранении централизованных начал в организации автомобильного транспорта создавать относительно самостоятельные подразделения в структуре предприятий по обслуживанию населения. В Камчатской области при пассажирском автотранспортном предприятии №2 в 1988 г. был создан кооператив «Экспресс» для предоставления более комфортных услуг пассажирам Петропавловска-Камчатского с

¹ К таким законам, в частности, относились: Закон о государственном предприятии (1987 г); Закон о кооперации в СССР (1988 г); Закон об аренде (1989 г.).

² ГАРФ. Ф. А-398. Оп.9. Д.1805. Л.10.

³ ГАРФ. Ф. А-398. Оп.9. Д.1805. Л.12.

использованием единственных на тот момент советских микроавтобусов марки «РАФ», производимых в Латвии.¹

Появлялись кооперативы, которые использовали и личный автотранспорт. Первым таким кооперативом на Дальнем Востоке стал хабаровский «Мотор» по обслуживанию почтовых отделений и городского населения. Его филиалы первоначально организовывались в системе таксомоторных предприятий городов Хабаровска и Комсомольска - на Амуре. К концу 1988 г. в кооперативах «Мотор» работали 197 владельцев личных автомобилей.²

На 1 января 1989 г. в системе территориально-производственного объединения «Приморавтотранс» действовало 13 кооперативов, из которых 3 занимались ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств и 10 пассажирскими перевозками. Автотранспортные кооперативы были созданы во Владивостоке, Уссурийске, Находке, Спасске, Арсеньеве. Общая численность работающих составила 331 человек, из которых 311 являлись совместителями³

При сохранявшемся низком обеспечении личными автомобилями жителей Дальнего Востока новые формы использования общественного транспорта в какой-то степени позволили повысить транспортную мобильность населения. Практически по всем краям и областям Дальнего Востока во второй половине 80-х гг. происходил рост пассажирских автобусных перевозок (табл. 18).

Таблица 18

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

Область, край	1986	1987	1988	1989
---------------	------	------	------	------

¹ ГАРФ. Ф. А-398. Оп.9. Д.1822. Л.2.

² ГАРФ. Ф. А-398. Оп.9. Д.1805. Л.12.

³ ГАРФ. Ф. А-398. Оп.9. Д. 1803. Л.7.

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

Таблица составлена на основании: Архив Госкомстата РФ. Перевозки пассажиров автобусами общего пользования РСФСР по областям, краям и автономным республикам. Л.22,23.

Однако увеличение пассажирских перевозок не отражало качественный уровень обслуживания и удовлетворенность в них населения. С этого периода наметились противоречия, которые будут присутствовать в той или иной мере в течение 90-х гг. в системе транспортного обеспечения социальной сферы не только Дальнего Востока, но и всей страны. Суть этих противоречий заключалась в столкновении интересов транспортных организаций, которые стремились к рентабельности своей деятельности, с потребностями жителей региона в перевозках, которые не приносили прибыли.

На седьмой сессии краевого Совета народных депутатов Приморского края в декабре 1988 г. отмечались проблемы автотранспортного обслуживания населения, которые были связаны с переходом на новые формы работы предприятий перевозчиков. Например, после перехода на полный хозяйственный расчет объединением «Приморскавтотранс» были закрыты нерентабельные маршруты в Лазовском, Партизанском и Шкотовском районах.¹

Во второй половине 80-х гг. продолжался процесс «старения» пассажирского автопарка Дальнего Востока, который был усилен начавшимися сбоями в централизованной системе советского снабжения. Только в течение 1988-1989 гг. Амурским автомобильным объединением было недополучено 60 новых автобусов марки ПАЗ и ЛИАЗ, которые использовались на городских и межрайонных маршрутах.² Особенно важную

¹ ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д.901. Л.21.

² ГАРФ. Ф. А-398. Оп. 9. Д. 2041. Л. 3.

социальную роль играли машины ПАЗ небольшой вместимости, которые хорошо себя зарекомендовали и наилучшим образом подходили для обеспечения связи районных центров и сельских поселений в сложных дорожно-климатических условиях Дальнего Востока.

Несмотря на постоянный количественный рост в 80-е гг. выпускников автодорожных профессий как на Дальнем Востоке, так и тех кто приезжал в регион по распределению, сохранялась тенденция перехода специалистов, имеющих высшее профильное образование на рабочие должности. В основном это было связано с целью улучшения материального положения, т.к. при сдельных условиях труда профессия авторемонтника зачастую приносила больший доход, нежели скромный оклад инженера или мастера производства.

На начало 1989 г. общая занятость инженерно-технических должностей дипломированными специалистами на автотранспортных предприятиях Хабаровского края составляла 76,8%, Приморского края – 65,9%.¹ Только за 1989 г. количество специалистов с высшим образованием территориально-производственного объединения «Амуравтотранс», переквалифицировавшихся в рабочие увеличилось на 46 человек.²

Крупные государственные инвестиции, поступающие в течение 1987-1988 гг. в связи с принятием новой программы развития Дальнего Востока, а также активизация внешнеэкономических приграничных контактов, обусловили серьезный толчок к подъему экономики региона. В связи с этим, вновь возросла роль автотранспорта в обеспечении народного хозяйства Дальнего Востока, что привело к заметному увеличению его доли в системе грузоперевозок (табл. 19). Однако эффект нескольких успешных лет в возобновившемся процессе освоения региона был временным. Как уже отмечалось, к началу последнего десятилетия XX века общесоюзная стагнация социально-экономической сферы привела к существенному

¹ ГАРФ. Ф.А-398. Оп.9. Д.1805. Л.24; Д.1803.Л.12.

² ГАРФ. Ф.А-398. Оп.9. Д.2041. Л.10.

ограничению и свертыванию многих программных задач, предполагавших централизованное финансирование.

Таблица 19

Перевозки грузов автотранспортом общего пользования на Дальнем Востоке СССР 1986-1989 гг. (млн. тонн).

Область, край	1986	1987	1988	1989
Амурская область	14,6	16,8	18	19,2
Хабаровский край	27	27,7	29,3	28,7
Приморский край	25	27	31,2	31,1
Камчатская область	10,1	12,4	12,8	12,9
Магаданская область	9	9,2	11,1	10,9
Сахалинская область	19,1	21,2	18,3	18,2

Таблица составлена на основании: Архив Госкомстата РФ. Динамические ряды по автомобильному транспорту общего пользования (грузовые автомобили. Ч.1.). Перевозки грузовыми автомобилями общего пользования РСФСР по областям, краям и автономным республикам. Л.44,45.

Во время проведения радикальных реформ 90-х гг. несмотря на общую кризисную ситуацию в стране и некоторую отстраненность государства от участия в контроле за региональными процессами роль автомобильного транспорта в удовлетворении социально-экономических потребностей Дальнего Востока сохранялась весьма значительной. На юге региона автомобильные сообщения оставались связующим звеном не только между населенными пунктами, но также являлись интегрирующим элементом в смежных транспортных коммуникациях, обеспечивая взаимодействия с морскими, речными и аэропортами, железнодорожными станциями. Даже в условиях сокращения и нерегулярности т.н. северного завоза доставка социально важных грузов в удаленные и не имеющие альтернативных путей сообщения районы по-прежнему осуществлялась автомобилями.

Однако разрыв прежних экономических связей, общий спад производства, прекращение крупномасштабного промышленного строительства, сбои в

работе магистральных видов транспорта, доставлявших необходимые для нормальной жизнедеятельности региона грузы, изменяли количественный и качественный характер востребованности и использования автомобильного транспорта Дальнего Востока (табл. 20).

Таблица 20
Перевозки грузов автомобильным транспортом
всех отраслей экономики Дальнего Востока 1990-2000 гг. (млн,тонн)

Область, край	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Амурская область	149,2	65,6	40,2	32,8	20,3	22,2	20,7
Хабаровский край	162,8	58,8	44,8	33,3	27,5	32,8	32,8
Приморский край	313,6	101,5	89,2	76,8	57,6	54,3	48,7
Камчатская область	33	4,9	7,6	5,7	4	5	4,5
в том числе Корякский автономный округ	1	0,2	0,3	0,1	0,7	0,02	0,02
Магаданская область	86,2	17,1	11	10,6	10,7	20,3	18,1
Сахалинская область	124,9	50,5	46,6	37,6	25,9	20	20,9
Еврейская автономная область	22,8	7,7	4,5	4,4	4,9	5,9	5,4
Чукотский автономный округ	48,6	2,6	0,3	2,2	0,7	1,2	0,8

Таблица составлена на основании: Регионы России. Социально-экономические показатели. Стат. сборник. М. 2004. С. 658.

Процесс приватизации в начале 90-х гг. сильно отразился на работе основных транспортных организациях Дальнего Востока. Комплексные объединения, включавшие подвижной состав, ремонтную базу, сеть филиалов были поставлены в тяжелые условия, вследствие чего начался распад единой региональной автотранспортной отрасли.

Зарубежный опыт показывал, что с точки зрения социально-экономических результатов в условиях рыночных отношений наиболее эффективными формами организации транспортного обслуживания являются самостоятельные узкоспециализированные предприятия, взаимодействующие между собой на договорных началах и имеющие базовые правовые основы своей деятельности. Более того, практика высокоразвитых стран демонстрировала участие государства в этих процессах, которое выражалось, прежде всего, в контроле за

удовлетворением интересов всех субъектов социально-экономических отношений, защите национальных интересов на рынке международных транспортных услуг. Под специальным контролем всегда находилась и транспортная сфера особых в геополитическом и экономическом отношениях регионов.

В течение 90-х гг. в сфере автотранспортных услуг Дальнего Востока возникали различные организации, основанные на акционерной, частной и муниципальной формах собственности. Все это, с одной стороны, безусловно, повышало конкуренцию на транспортном рынке, а с другой, заставляло перестраивать работу в относительно отлаженной автотранспортной региональной системе. Дело в том, что стихийная конкуренция возникла одновременно с падением производства, исчезли стабильные т.н. «генеральные» грузы, не были отлажены взаимодействия с местными и федеральными структурами власти, которые также находились в стадии формирования своей новой функциональной модели.

С начала 90-х гг. над многими, даже бывшими в советское время успешными транспортными подразделениями, нависла угроза убыточности и банкротства. Специалисты, занимавшиеся рынком автотранспортных услуг дальневосточного региона, подсчитали, что в середине 90-х гг. на каждый рубль доходов автомобилистов приходилось 34-40 копеек расходов по оплате труда, 46 копеек на налоги, а 10-14 копеек уходило на приобретение топлива. Только оставшиеся 6 копеек могли тратиться на модернизацию предприятия.¹ Большой проблемой для эффективного осуществления регионального автомобильного обслуживания становились задолженности государства автопредприятиям по компенсациям за льготный проезд пассажиров. Кроме того, происходили систематические задержки оплаты транспортных услуг клиентурой, прежде всего бюджетной сферы.

¹ Слепенкова Е.В. Проблемы рынка автотранспортных услуг // Организация коммерческой деятельности на транспорте. Сборник материалов научно-практического семинара. Под ред В.Г. Мысника. С.Н. Третьяка. Хабаровск. 1996. С. 28.

В системе автотранспортных предприятий Дальнего Востока в течение 90-х гг., несмотря на постепенное появление иностранных грузовых автомобилей (прежде всего, из Японии, а затем из США), сохранялась проблема обновления подвижного состава. Особенно это было характерно для крупных и средних организаций, которые не имели возможности пополнять парк машин по причине снижения спроса на перевозки в условиях кризиса и роста конкуренции со стороны новых предпринимательских структур. Оставшиеся с советского периода транспортные предприятия несли различные социальные расходы. В тоже время, устаревшая техника требовала больших затрат на поддержание ее в рабочем состоянии.

По этим причинам парк грузовых машин Амурской области, превышающий нормативный срок эксплуатации (10 лет), в 2001 г. составлял 87,6%. В Магаданской области, где автомобильные услуги являлись основными в сфере транспортного обслуживания народного хозяйства и населения, к 2002 г. 83% грузовиков находились в работе свыше 8 лет, а 42 % вообще свыше 13.¹ В связи с этим, происходило общее сокращение грузового и общественного пассажирского автотранспорта области (табл. 21).

Таблица 21

Наличие автомобильного транспорта в Магаданской области 1985-2002 гг.
(с учетом индивидуальных владельцев, всего единиц)

	1985	1990	1995	2000	2001	2002
Всего автомобилей в том числе	41860	37440	42685	43473	43830	44935
грузовые	14952	11431	10322	7139	7109	6939
специальные	6457	4006	2681	1836	1802	1762
пикапы и фургоны	452	164	239	194	374	432
автобусы	1919	1457	1694	1446	1080	875
легковые	18312	20382	27749	32858	33465	34927

Таблица составлена на основании: Магаданская область в канун 50-летия. Основные показатели развития. Магадан. 2003. С. 15

¹ Магаданская область в канун 50-летия. Основные показатели развития. Магадан. 2003. С. 16.

В начале XXI века из 12 тысяч грузовых автомобилей, работавших в Приморском крае, парк которого даже в кризисных условиях по сравнению с другими регионами Дальнего Востока обновлялся более интенсивно, только треть отвечала всем требованиям безопасности и экологии.¹

Тем не менее, некоторые автотранспортные предприятия дальневосточных субъектов, пройдя процесс акционирования, пытались сохранять за счет развития дополнительных услуг (аренда помещений, услуги ремонта и т.д.) свою производственную инфраструктуру и кадровый состав. В 1996 г. одно из старейших предприятий региона «Приморавтотранс», преобразованное в акционерное общество, включало в свой состав: 22 автотранспортных подразделения, 9 производственных фирм, 8 представительств, в том числе 6 за рубежом (Китай, Корея, Казахстан, Узбекистан), объединение автовокзалов и автостанций, учебный комбинат.² К тому же организация выпускала единственную в регионе на тот период времени транспортную газету «Автомобилист», а также содержала профилакторий и футбольную команду.

Большая роль в сохранении предприятия принадлежала его руководителю Вячеславу Михайловичу Мартыненко, который находился на этой должности с 1986 года. Показателен факт поддержки руководства ветеранами войны и труда автомобильной отрасли Приморья. В ноябре 1996 г. они выступили с открытым письмом к губернатору Приморского края Е.И. Наздратенко, где просили его обратить внимание на проблемы главного краевого автопредприятия. В этом письме суммировались основные причины, прежде всего социальных проблем транспортников. В частности, в нем говорилось: «Мы свидетели того, как за счет больших налогов, неоплат за выполненную

¹ Авченко В. Магистральное направление. // Владивосток. 2005. 28 октября. С.5.

² Архив АО «Приморавтотранс». Основные сведения по организации системы транспорта общего пользования в Приморском крае. 1939-1996. Л.2.

работу такое мощное предприятие как АО «Приморавтотранс» не выплачивает своевременно заработную плату и дивиденды...».¹

За сохранение автотранспортных предприятий общего пользования Амурской области в системе крупнейшей организации ОАО «Амуравтотранс» ее генеральному директору В.А. Шевчуку были присвоены звания «Почетный автотранспортник» и «Почетный работник транспорта России».²

Вместе с тем, для предприятий и организаций различных сфер хозяйственной деятельности становилось более рентабельно приобретать и эксплуатировать собственный автотранспорт. Поэтому в течение исследуемого периода доля специализированных крупных и средних автопредприятий общего пользования по вполне объективным причинам (рост тарифов, цены на топливо и т.д.) в структуре грузовых перевозок постоянно снижалась. Так, в Амурской области их процент участия с 13,4% в 1990 г. упал до 4 % в 2000 г.³

Транспортные услуги грузоперевозок в 90-е гг. стали оказываться индивидуальными владельцами автомобильной техники, которые получали лицензии на осуществление коммерческой деятельности. Изменения в отраслевой экономической структуре формировали и более разнообразные потребности в перевозках, особенно мелких партий грузов. В связи с этим, наличие небольшого узкоспециализированного парка у малых организаций или отдельных предпринимателей делало их услуги более востребованными. В Сахалинской области с 1996 по 2000 гг. перевозки этой категорией автотранспорта увеличились более чем в два раза (табл. 22).

Таблица 22

¹ Участники войны и ветераны труда «Приморавтотранса» обратились к губернатору с открытым письмом. // Автомобилист. Приморская транспортная газета. 27 ноября. 1996.с.1.

² Текущий архив администрации Амурской области. Переписка с министерствами и ведомствами РФ по вопросам основной деятельности за 2001 год. Т.2. Л.4.

³ Транспортный комплекс Амурской области в 2001. Благовещенск. 2002. С.14.

Перевозки грузов предпринимателями (физическими лицами), имеющими лицензии на осуществление перевозок автомобильным транспортом в Сахалинской области 1996-2000 гг.

	1996	1997	1998	1999	2000
Перевезено грузов, тыс. т.	63,4	174,8	71,1	151,9	142,8
Грузооборот, тыс. тонно-км	18086,5	26502,3	11895,2	21358,8	32104,9

Таблица взята: Сахалинская область на рубеже XXI века. Юбилейный стат. сборник, посвященный 55-летию Сахалинской области. Южно-Сахалинск. 2001. С.223.

Следует указать, что коммерческий транспорт осваивал наиболее прибыльные направления по обслуживанию предпринимательских структур и населения. Например, в Амурской области лицензированными индивидуальными владельцами осваивались грузовые перевозки на дальние расстояния, на которые в большинстве своем не был рассчитан ведомственный транспорт. Несмотря на то, что их доля в общей работе автотранспорта области была незначительной, но по грузообороту к концу исследуемого периода (в 2000 г. он достиг 40,5 %) индивидуальные предприниматели превосходили все другие формы организации автомобильных услуг.¹

Большое значение сохранял автомобильный транспорт в сфере обслуживания населения региона. Общественный транспорт, наряду с такими сферами как жилищно-коммунальная, здравоохранение, образование и т.д. становился неким «барометром» социальных изменений и ожиданий на новом витке исторического развития государства и его отдельных территорий.

Однако экономические и технические условия работы пассажирского автотранспорта в рассматриваемый период не позволяли ему на должном уровне выполнять свою социально значимую роль. Дальний Восток, как уже отмечалось, и в советский период постоянно испытывал потребность в обновлении городского и междугороднего парка, а к началу 90-х гг. ситуация стала почти критической.

¹ Там же.

Для городского транспорта Дальнего Востока был характерен низкий технический уровень, рост цен на топливо и эксплуатационные материалы. Все это приводило к простоям и невыполнению транспортом своих функций. За 1991 г. по этим причинам в Приморском крае было не выполнено в среднем около 15 % запланированных городских рейсов. До 40 % возросло количество неисправных автобусов, трамваев и троллейбусов.¹

Местный бюджет, на который Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июля 1992 г. возлагалось покрытие убытков от эксплуатации транспорта городского и пригородного сообщения, был не в состоянии адекватно справляться с этой задачей. Для больших городов региона острая проблема пассажирских перевозок в течение последнего десятилетия XX века не устранялась, несмотря на резкое увеличение частного легкового автотранспорта (табл. 23). Усилившаяся с начала 90-х гг. внутрирегиональная миграция жителей т.н. «глубинок» в крупные города, вызванная, прежде всего, проблемами занятости и возможностью получения образования, приводила к увеличению транспортных потребностей городского социума.

Таблица 23

Обеспеченность населения Дальнего Востока собственными легковыми автомобилями (в расчете на 1000 населения; на конец года, штук)

Область, край	1990	1991	1993	1995	1996	1997	2000
Амурская область	62,3	72,4	85,1	108,6	114,3	130,5	134,7
Хабаровский край	43,9	46	72,1	128,8	137,3	147,5	130
Приморский край	61,5	70,7	95,7	138,8	152,3	181,4	202,1
Камчатская область	73,2	84,5	105,2	132,5	144	140	165,7
в том числе Корякский автономный округ	6,4	6,8	8,3	14,8	16,5	—	—
Магаданская область	50,2	53,6	85,8	100,5	112,4	113,7	141
Сахалинская область	74,1	89,6	134,7	182,3	183,7	206,9	184
Еврейская автономная область	37,8	40,3	48,9	63,4	76,9	90,2	123,1
Чукотский автономный округ	7,7	9	9,5	8,6	11,1	14,1	15,1

¹ ГАПК. Ф. 26. Оп.37. Д.1411. Л.38.

Таблица составлена на основании: Регионы России. Социально-экономические показатели. Стат. сборник. М. 2004. С. 565; Транспортный комплекс Амурской области в 2001 г. Благовещенск. 2002. С.28

В начале 90-х гг. возникли трудности по обеспечению городских и междугородных линий Дальнего Востока автобусами большой вместимости. Это было связано, прежде всего, с недостаточным количеством поступлений в регион отечественных автобусов, а также прекращением поставок венгерских машин марки «Икарус», которые отличались по сравнению с советскими большей комфортабельностью и лучшими технико-эксплуатационными качествами. На начало 1993 г. около 40 % автобусов пассажирского парка г. Хабаровска выработали свой ресурс и подлежали списанию. По этой причине были закрыты 15 маршрутов, а на оставшихся линиях использовалось не более 50 % необходимого количества техники.¹

Свои сложности в исследуемый период имелись и в осуществлении межрайонных сообщений. В связи с закрытием во многих населенных пунктах Дальнего Востока важнейших социальных объектов (школ, больниц, фельдшерских пунктов и т.д.) оставшиеся жители стали испытывать большие проблемы при поездках в районные и областные (краевые) центры. Мощный отток населения из подобных мест проживания в новых социально-экономических условиях делал работу транспорта еще более убыточной, что в период кризиса не компенсировалось соответствующими государственными и местными дотациями. Сложившиеся в советский период схемы, которые хотя и не в полной мере, но все же координировали и согласовывали работу различных видов транспорта для удобства жителей отдаленных районов, в силу вышеперечисленных причин часто нарушались. Население таких районов периодически оказывалось в определенного рода транспортной изоляции.

На государственном уровне для системного решения проблемы региональных пассажирских перевозок в 1993 г. был создан специальный Совет при Министерстве транспорта по координации действий с органами

¹ ГАХК. Ф. Р-2061. Оп.1. Д.113. Л.45.

исполнительной власти субъектов Российской Федерации. На состоявшемся очередном выездном заседании этого Совета в ноябре 1995 г. в г. Ульяновске отмечалась критическая ситуация, сложившаяся в сфере обновления автобусов, трамваев и троллейбусов. Признавалось, что в стране «...свыше трети находящихся в эксплуатации пассажирских транспортных средств выработали амортизационный срок и по своему техническому состоянию не гарантируют обеспечение безопасной перевозки».¹

Властями дальневосточных регионов предпринимались меры антикризисного характера, которые были направлены на использование всех имеющихся возможностей для преодоления трудностей в сфере автомобильных пассажирских услуг. Прежде всего, предприятиям, имеющим ведомственный автотранспорт, были разрешены перевозки пассажиров по городским маршрутам по коммерческим тарифам. Для этого ведомственные автобусы проходили специальное лицензирование в краевых и областных отделениях Российской транспортной инспекции, входивших в структуру Минтранса. Например, городскими и районными администрациями Амурской области на 15 апреля 1994 г. были заключены договоры на перевозку населения в попутном направлении на маршрутах общего пользования с владельцами 183-х автобусов.² Безусловно, эта мера имела временный характер и не везде была эффективной.

Приобретение новых транспортных единиц сдерживалось убыточностью предприятий и дефицитом местных бюджетов. Тем не менее, администрациями краев и областей Дальнего Востока весьма скромные в условиях постоянной инфляции суммы, получаемые от транспортных налогов, все же направлялись на закупку новой техники в небольших количествах. Например, из Хабаровского краевого фонда в 1992 г. было

¹ ГААО. Ф. 2286. Оп. 1. Д. 164. Л. 144.

² ГААО. Ф. 2286. Оп. 1. Д. 217. Л. 2.

приобретено 4 новых и 50 подержанных южно-корейских автобусов, удалось закупить минимум запасных частей к венгерским «Икарусам».¹

С 1993 г. был разработан проект, в соответствии с которым шла подготовка производства для создания завода по сборке южно-корейских пассажирских автобусов в г. Амурске Хабаровского края на базе бывшего оборонного объединения «Амурмаш». Выпуск первых совместных российско-корейских машин намечался уже на 1994 г. Однако выделение необходимых государственных кредитов по программе конверсии затягивалось и проект так и не был реализован.

Вместе с тем, попытка наладить автобусное производство на Дальнем Востоке не была провалена полностью. Власти Хабаровского края (как впрочем и многих других, прежде всего центральных регионов страны) заинтересовались новыми отечественными марками, производство которых не требовало специального оборудования. Были приобретены чертежи и технологии фирмы «Альтерна», занимавшейся разработкой и производством одноименной пассажирской модели. В период развала отечественной автомобильной промышленности эта фирма возникла в результате отделения научно-технического центра автозавода «ЛиАЗ». Сборка нового автобуса предусматривала использование отечественных деталей и отличалась простотой и относительной дешевизной. Производством автобусов стали заниматься машиностроительные предприятия Оренбургской, Саратовской и Пермской областей. С 1995 г. производство этой модели было организовано и на «Амурмаше».² Тем не менее, решить проблему обеспеченности региона пассажирскими автобусами не удалось. С 1996 по 1997 гг. в Амурске было произведено всего лишь 9 экспериментальных машин.

В то же время, в течение 90-х гг. изношенность автобусного парка Дальнего Востока постоянно возрастала. Так, в 2000 г. главным образом по причине высокой себестоимости перевозок и отсутствия средств на

¹ ГАХК. Ф. Р-2061. Оп.1. Д.113. Л.45.

² ГААО. Ф. 2286. Оп. 1.Д.238. Л.51.

приобретения новой техники у предпринимателей и муниципальных структур с превышением нормативного срока службы в городах Хабаровского края эксплуатировалось 56 % автобусов, что снижало качество и безопасность обслуживания населения.¹

Вопросы организации пассажирских перевозок стали более позитивно решаться со второй половины 90-х гг. с помощью коммерческого автомобильного транспорта. Преимущественное развитие такая форма обслуживания населения получила в южных районах Дальнего Востока. Работа коммерческих перевозчиков распространялась, как правило, на наиболее прибыльные направления по обслуживанию населения больших городов. Например, по лицензиям российской транспортной инспекции в Амурской области на первый квартал 2000 г. на пассажирских маршрутах работало около 340 автобусов и свыше 120 легковых такси, принадлежащих частным перевозчикам. В Благовещенске ими перевозилось не менее 30% пассажиров.²

Деятельность коммерческого автотранспорта в таких областных и краевых центрах как Хабаровск, Владивосток и Благовещенск позволяла в какой-то мере компенсировать недостаток электрического муниципального транспорта, который практически не обновлялся и постоянно выходил из строя. Так, в 2001 г. в Хабаровском крае 40% троллейбусов находились в эксплуатации от 10 до 15 лет, 44% трамваев от 15 до 25 лет. Нормативный же срок службы троллейбусов измерялся 10-ти годами, а трамваев соответственно 18-ти.³

На севере Дальнего Востока, где автомобильный транспорт не имел альтернативы в системе городских и межрайонных сообщений, а также по

¹ Материалы Дальневосточной государственной научной библиотеки. Городской пассажирский транспорт: состояние и проблемы. Экспресс-информация от 27.04.2001. Хабаровский краевой комитет государственной статистики. Л.3.

² Каминский А. Контроль на суше, на воде и в воздухе. // Благовещенск. 2000. 17 марта. С. 4.

³ Материалы Дальневосточной государственной научной библиотеки. Итоги работы трамвайного и троллейбусного транспорта в 2001 году. Экспресс-информация от 04.03.2002. Хабаровский краевой комитет государственной статистики. Л.1.

причине низкой плотности заселения, автомобильные пассажирские перевозки сохраняли практически централизованный характер и выполнялись монопольно бывшими советскими предприятиями, прошедшими акционирование. Например, в Магаданской области внутригородские, пригородные и междугородные автобусные перевозки до 1999 г. осуществлялись исключительно специализированным пассажирским предприятием ЗАО «МагПоПАТ».¹

Поиск заказчиков, сложности с приобретением подвижного состава, меняющиеся тарифы приводили предприятия и индивидуальных перевозчиков к новым интеграционным формам в условиях рынка. В конце 90-х гг. стали появляться различные союзы и ассоциации автомобилистов на Дальнем Востоке, которые предполагали защиту интересов региональных перевозчиков различных форм собственности. В Приморье грузовые и пассажирские перевозчики в 1998 г. объединились в Союз автотранспортников Приморского края. Президентом был избран В.Д. Мариенко, который являлся опытным руководителем муниципального пассажирского автобусного предприятия и знал все «болевые точки» сферы транспортного обслуживания.

Примером отраслевой интеграции была Хабаровская краевая ассоциация автоперевозчиков. Она была создана 2 марта 1999 г. после объединения 10 автотранспортных предприятий края в одну организацию «Хабаровскавто». Инициатором ее создания, а затем и президентом стал В. Н. Шпаков.²

Следует указать, что руководители союзов и ассоциаций занимались не только решением оперативных вопросов (заключение договоров, приобретение техники, составление тарифных соглашений, обменом информацией по этим вопросам с другими регионами и т.д.), но и выступали с инициативами стратегического характера, лоббировали интересы

¹ Магаданская область в канун 50-летия... С.16.

² Смагер И. Дальний Восток: автоперевозчики набирают вес. // Автоперевозчик. Экономика. Право. Техника. М. 2003. С.10.

перевозчиков в различных транспортных комиссиях и представительных органах.

В течение 90-х гг. появлялись новые направления в подготовке инженеров-автомобилистов. Наряду с традиционными механическим и общеэкономическим направлениями в учебных стандартах вузов страны и Дальнего Востока появились специализации менеджмента и маркетинга на автомобильном транспорте. Актуальными и востребованными становились учебные направления, связанные с сервисным обслуживанием, прежде всего, индивидуальных легковых автомобилей. Это было связано с развитием разнообразных форм собственности транспортных организаций, ростом парка личных машин, а также изменением отраслевой транспортной региональной структуры в целом.

В 1997 г. при Институте транспорта и энергетики Тихоокеанского государственного университета г. Хабаровска была открыта специальность «Сервис транспортных и технологических машин». Большая заслуга в развитии автомобильных специальностей в сложный для вузов переходный период принадлежала Александру Владимировичу Фейгину, директору Института транспорта и энергетики.

Проблемы подготовки специалистов автомобильного профиля высшей квалификации в 90-е гг. имели свои особенности. Дело в том, что система автотранспортных предприятий по сравнению с железнодорожной, морской и речной подверглась более последовательной децентрализации. Базовые предприятия, устоявшие в период экономических реформ, обходились инженерно-техническим кадровым потенциалом выпуска советских лет, и более того, прибегали к вынужденным сокращениям. Разрозненные небольшие автотранспортные фирмы не давали четкого представления о потребностях в профильных специалистах, вследствие чего исчезали стабильные заказчики на их подготовку. В связи с этим возникали проблемы прохождения студентами автомобильных специальностей производственной

практики, а также почти полное отсутствие совместной научной деятельности вузов и предприятий.¹

Несмотря на появление в исследуемый период большого количества курсов по подготовке водителей, высокопрофессиональное их обучение осуществлялось, как правило, в базовых специализированных учреждениях, находившихся в системе крупных сохранившихся автопредприятий. К ним, в частности, относились Учебно-курсовые комбинаты Приморского и Хабаровского краев, которые имели сеть отделений во всех крупных населенных пунктах.

Автомобильные сообщения и необходимый уровень их развития для удовлетворения потребностей экономики и социальной сферы в условиях переходного периода во многом зависели от состояния региональной дорожной сети. Пути сообщения на Дальнем Востоке, их строительство и ремонт к началу 90-х гг. продолжали уступать как в качественном, так и в количественном отношении большинству других регионов страны. Традиционный подход, ориентированный на первоочередное сооружение автомобильных дорог для освоения новых природных ресурсов за счет централизованных государственных инвестиций, перестал быть стратегической основой дорожного строительства на Дальнем Востоке. В условиях перехода к рыночным отношениям на государственном и региональном уровнях складывалась новая концепция ведения дорожного хозяйства.

В соответствии с Постановлением Правительства России от 30 декабря 1991 г. «Об управлении дорожным хозяйством» в структуре Министерства транспорта был образован Федеральный дорожный департамент.² Генеральным директором этого департамента в ранге первого заместителя

¹ Фейгин А.В. Подготовка инженеров для автомобильного транспорта на современном этапе. // Автомобильный транспорт Дальнего Востока. 2002. Сб. трудов межрегиональной научно-практической конференции. В 2 кн. Кн. 2. Хабаровск. 2002. С.40-42.

² Архив Федеральной дорожной службы Министерства транспорта Российской Федерации. Историческая справка о создании и реформировании системы управления дорожным хозяйством Российской Федерации. Л.2.

Министра транспорта стал Н.И. Голованов. Во всех субъектах Российской Федерации (в том числе и на Дальнем Востоке) были созданы органы государственного управления автомобильными дорогами при краевых и областных администрациях.

В течение 1993-1994 гг. специалисты Министерства транспорта России, федеральных и региональных дорожных департаментов, научных организаций проводили активную работу по подготовке целевой программы совершенствования и развития автомобильных дорог страны. Важно отметить, что с 1992 г. в субъектах Российской Федерации происходил перевод в сеть общего пользования ведомственных и внутрихозяйственных дорог, которые ранее содержались и обслуживались организациями и предприятиями различных отраслей народного хозяйства.

В конце 1994 г. была принята программа «Дороги России», рассчитанная на 1995-2000 гг. С 1995 г. она приобрела статус президентской. Была создана специальная дирекция по реализации вышеуказанной программы, которую возглавил В.Н. Мосалов¹ Основными ее задачами являлось увеличение дорожной сети страны на 30%.

Параллельно разрабатывались региональные программы строительства и реконструкции дорог. Так, для решения вопросов планирования дорожного строительства в Приморском крае на ближайшую перспективу была разработана и утверждена «Программа развития сети автомобильных дорог общего пользования на период с 1995 по 2005 гг.»² Администрацией Магаданской области в 1996 г. был принят аналогичный документ на 1996-2005 гг.³

¹ Дороги России. Исторический аспект. М.: «Крук», 1996. С.198.

² Дороги Приморья: сегодня и завтра. Отчет комитета дорожного хозяйства Администрации Приморского края. // Владивосток. 1996. 28 марта. С.4.

³ Егоров Э.Ю. Состояние и перспективы выполнения «Программы совершенствования и развития автомобильных дорог Магаданской области на 1996-2005 гг.». // Северо-Восток России: проблемы экономики и народонаселения. Расширенные тезисы докладов региональной научной конференции «Северо-Восток России: прошлое, настоящее, будущее». Магадан. 31 марта – 2 апреля 1998 г. в 2 т. Т.1. С.54-55.

С начала 90-х гг. основным источником финансирования строительства и реконструкции стали целевые федеральный и территориальные дорожные фонды. Тем самым ликвидировалось централизованное снабжение отрасли из государственного бюджета и упразднилась система непосредственного обязательного участия всех хозяйствующих субъектов в строительстве и ремонте местной дорожной сети. Создание целевых источников финансирования дорожных работ позволило отойти от остаточного принципа финансирования. В исследуемый период вышеуказанные фонды формировались преимущественно за счет налогов на пользователей автодорогами.

Такой принцип финансирования в определенной мере соответствовал рыночному децентрализованному подходу, но в то же время присутствовали и проблемы, характерные для переходного периода от административно-командной системы к рынку. Требовалось сформировать механизм налоговых сборов и их распределения по регионам в зависимости от состояния федеральных дорог, потребности в них, и условий их эксплуатации. В кризисных условиях, к тому же стране, не имеющей цивилизованного налогового опыта, сделать такую систему максимально эффективной было весьма проблематично.

Кроме того, в число налогоплательщиков включались предприятия и организация, деятельность которых напрямую не была связана с эксплуатацией дорожной сети. Поэтому в течение 90-х гг. наблюдалась постоянная критика со стороны таких организаций методики формирования средств для сооружения автотрасс.

Характерной чертой стали и несвоевременные платежи в дорожные фонды. В связи с этим, например, в 1997 г. пришлось на четыре месяца прекратить все дорожно-строительные работы в Приморском крае. К

середине 1998 г. задолженность в приморский территориальный фонд составляла два его годовых бюджета.¹

Тем не менее, по свидетельствам ведущих специалистов дорожной отрасли Дальнего Востока, как федеральные, так и территориальные дорожные фонды позволили даже во время экономического спада продолжить, хотя и с многочисленными трудностями, работы по содержанию, ремонту и строительству дорог.²

В 90-е гг. проводилось строительство и реконструкция таких важнейших федеральных автомобильных путей сообщения на Дальнем Востоке как: «Амур» (Чита – Хабаровск), «Восток» (Хабаровск – Находка), «Уссури» (Владивосток-Хабаровск).

Необходимо отметить, что из пяти приоритетных федеральных трасс в различных регионах страны в программе «Дороги России» значилась и дальневосточная автодорога «Чита-Хабаровск», которая должна была стать участком трансконтинентальной магистрали, соединяющей европейскую и азиатскую части страны. Кроме того, окончательный пуск этой дороги в перспективе открывал т.н. второй панъевропейский транспортный коридор: Париж – Берлин – Москва – Владивосток. По своей народнохозяйственной, социальной и оборонной значимости автотрассу «Чита-Хабаровск» часто сравнивали с Байкало-Амурской железнодорожной магистралью, которой ранее отводилось большое место в планах советского государства.

Следует отметить, что строительство этой важнейшей в стратегическом отношении автомобильной дороги также началось в 70-е гг. годы. Однако темпы ее сооружения к началу 90-х гг. резко сократились, а на некоторых объектах работы были и вовсе приостановлены. Тем не менее, к 1994 г. были введены т.н. «головные» участки у Читы, Хабаровска и Благовещенска.

¹ Цветкова М. Интервью с председателем комитета дорожного хозяйства Администрации Приморского края Кельнер Л.И. // Владивосток. 14 мая. 1998. С. 8.

² Распутная Л. Дороги жизни. Интервью с Генеральным директором краевого государственного предприятия «Примавтодор» В. Корочиним. // Владивосток. 2004. 27 апреля. С.8-9.

В дальнейшем, государственные решения предусматривали ускоренные темпы сооружения федеральной магистрали. 24 мая 1994 г. вышло Постановление Правительства Российской Федерации «О мерах по ускорению строительства и ввода в действие федеральной автомобильной дороги «Чита-Хабаровск».¹ Предполагалось несколько этапов ее строительства: во-первых, обеспечение к октябрю 2003 г. сквозного движения с использованием территориальных дорог; во-вторых, окончание строительства асфальтобетонного покрытия к концу 2008 г.

Выполнение работ от территориальных дорожных организаций было поручено специальным федеральным структурам. Большую роль в создании трассы сыграли военные строители. В 1992 г. образовалось Федеральное дорожно-строительное управление при Министерстве обороны во главе с генерал-лейтенантом И.Д. Марчуком.² Этой структуре предписывалось возведение дорог: Чита-Хабаровск и Владивосток – Находка. В Амурскую область были передислоцированы три военно-строительных подразделения.³ Впоследствии к строительству стали присоединяться различные специализированные гражданские подрядчики. Наиболее активными из них являлись такие организации как: «Дальмостстрой», «Бамстроймеханизация», «Гындатрансстрой» и другие.⁴

К началу 2001 г. было построено 994 километра из необходимых 2165.⁵ Из письма губернатора Амурской области А.Н. Белоногова на имя Министра транспорта С.О. Франка следовало, что в области на этот же период из 1017 км, относящихся к трассе «Чита – Хабаровск» было введено в строй только 454 км. Основными проблемами, препятствовавшими строительству, назывались: «...отсутствие оборотных средств у строительных организаций и

¹ ГААО. Ф. 2286. Оп.1. Д.112. Л.38.

² Дороги России... С. 199.

³ ГААО. Ф. 2286. Оп.1. Д.112. Л.38.

⁴ ГААО. Ф.Р-2286. Оп.1. Д.326.Л. 67.

⁵ Белый Н., Бондаревский П., Смирнов В. От Парижа до Находки, дальнбойщик, делай ходки! // Дальневосточный Федеральный округ. 2001. декабрь. Пилотный номер. С.19.

неритмичность финансирования».¹ Долг федерального бюджета к концу 2001 г. перед строителями дороги «Чита-Хабаровск» составлял более полумиллиарда рублей.²

Тем не менее, появлявшиеся участки сыграли важную роль в жизни экономики и населения прилегающих территорий. Прежде всего, улучшалось снабжение; значительно снижались цены на товары первой необходимости; обеспечивалась связь с железнодорожными станциями Транссиба.

Уникальными по своим масштабам и примененным строительным технологиям стали мостовые переходы на федеральной трассе «Чита – Хабаровск» через реки Амур и Бурея, которые обеспечили круглогодичное бесперебойное сообщение отдельных территорий Амурской области и Хабаровского края. В связи с этим были ликвидированы неудобные речные паромные переправы, а также отпала необходимость в создании автозимников. Общая протяженность Амурского автодорожного перехода достигала 13,5 км, а ширина моста 2,6 км.³ Большая заслуга в возведении этого объекта принадлежала специалистам ОАО «Дальмост», мостоотрядов г. Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре. Среди них можно отметить главного инженера хабаровского мостоотряда Р. Гладина и его заместителя В. Немиро.

Вступивший в строй в 2001 г. автомобильный мост через Бурею имел огромное значение для обеспечения строительства мощной ГЭС, первая очередь которой должна была вступить в строй 2003 г. и обеспечить в ближайшем будущем электроэнергией весь Дальний Восток.

В целом же президентская программа «Дороги России», рассчитанная на период с 1995 по 2000 гг. выполнена не была. Основной причиной являлся постоянный недостаток средств. Причем ежегодные расходы на северный

¹ Переписка с министерствами и ведомствами Российской Федерации по основной деятельности Администрации области за 2001 г. Текущий архив Администрации Амурской области. Л.26.

² Мост на Москву. Новости региона. // Дальневосточный капитал. 2001. №12. С. 5.

³ Савченко А. Амурский мост присоединил Россию к Дальнему Востоку. // Хабаровские известия. 28 октября. 1999. С. 1.

завоз грузов, по подсчетам специалистов дорожной отрасли Дальнего Востока, всегда значительно превосходили инвестиции на дорожное строительство.¹

После распада СССР и смены социально-экономического курса отсутствие постоянной автомобильной связи, характерное для северных территорий Дальнего Востока, еще более обострило проблему обеспечения населения и производственной базы стратегически важных районов по добыче полезных ископаемых региона. Развитие и совершенствование дорог территориального значения на юге Дальнего Востока обуславливалось прежде всего общим увеличением автотранспорта.

В первой половине 90-х гг. основной задачей дорожных служб Дальнего Востока становилось поддержание в удовлетворительном состоянии и частичная реконструкция местных путей сообщения. Отдаленные территории региона, как и в предшествующие периоды продолжали испытывать дефицит путей сообщения. В Магаданской области, где автомобильному транспорту на внутренних маршрутах практически нет альтернатив, северная и восточная части не были обеспечены дорогами круглогодичного действия.

Основные северные трассы были построены в 30-40-е гг. XX века. Плотность сети автодорог на 1000 км² областной территории в 1994 г. составляла 1,33 км, тогда как по югу Дальнего Востока в среднем она равнялась 15,8 км, а по России 31,8 км.² В 1997 г. из 373 дорожных мостов Магаданской области 126 были деревянными.³ Отдельные участки федеральной магистрали «Колыма» в 90-е гг. стали очень опасными для движения автотранспорта. Поэтому периодически ставился вопрос о закрытии Колымской трассы.⁴

¹ От Москвы до самых до окраин – на автомобиле. По материалам пресс-службы Федерального управления автомобильных дорог «Дальний Восток». // Приамурские ведомости. 23 августа. 2002. С.2.

² Архив Федеральной дорожной службы Министерства транспорта Российской Федерации. Ф. 607.Оп.1. Д.112. Л. 3.

³ Архив Федеральной дорожной службы Министерства транспорта Российской Федерации. Ф. 607.Оп.1. Д. 65. Л.46.

⁴ Лосинский Э.В. «Золотое кольцо» Колымы. // Автомобильные дороги. 1999. №5. С.13.

Вместе с тем, эти пространства Колымы являлись самыми перспективными с точки зрения освоения минерально-сырьевых ресурсов. Не случайно этот район рассматривался как стратегический при разработке проекта железнодорожной магистрали Якутск – Анадырь, которая может иметь огромное значение и для развития транзита между Азией и Северной Америкой. В целом, на начало XXI века Северо-Восток России очень нуждался в развитии транспортной инфраструктуры, плохое состояние и зачастую отсутствие которой, становилось главным препятствием для доступа к обширным природным богатствам.

В исследуемый период сохранялась проблема устойчивой автотранспортной связи как между отдельными районами, так и между дальневосточными субъектами. Особенно это сказывалось на обеспечении северных территорий. Например, Северо-Эвенкийский район Магаданской области вообще не имел внешнего автомобильного сообщения. Все жизненно важные грузы доставлялись туда малой авиацией, которая также переживала не лучшие времена. Областной центр Петропавловск-Камчатский в 1997 г. из семи районов имел постоянную автомобильную связь только с четырьмя.¹ К 2000 г. Чукотский и Корякский автономные округа, а также Камчатская область оставались отрезаны от опорной сети дорог общего пользования Дальнего Востока.²

В Хабаровском крае в исследуемый период дефицит круглогодичных путей сообщения стал тяжелым испытанием для старательских поселков Аяно-Майского района, которые не имели постоянной связи с морским портом Аян. Северный завоз в эту местность осуществлялся речниками Якутского пароходства в короткий период весенне-летнего паводка по очень сложной в судоходном отношении реке Мая. Природные факторы не позволяли своевременно доставлять все необходимые грузы. В 1990 г.

¹ Архив Федеральной дорожной агентства Министерства транспорта Российской Федерации. Ф. 607.Оп.1. Д. 58. Л.45.

² Плохотников П. ГипродорНИИ на большой дороге. От Байкала до Тихого океана. // Регион Дальний Восток. Август. 2000. №2. Специальный выпуск «Комсомольской правды». С.7.

навигация в этот район из-за недостаточного водного уровня вообще не состоялась.¹

В связи с этим, грузы приходилось часто перевозить по зимникам, либо привлекать транспортную авиацию. Все это приводило к огромным финансовым затратам. В 1989 г. артелями «Амур» и «Восток» начались работы по строительству трассы Аян – Нелькан (протяженностью 200 км), которая должна была связать прибрежную и материковую части района. Были построены отдельные участки дороги, которые обеспечивали сообщения между некоторыми поселками. Однако начавшиеся кризисные процессы в стране не позволили полностью завершить строительство трассы в запланированные семь лет. В 1991 г. сооружение одного километра этой дороги стало стоить в 2 раза больше, чем на проектных и начальных стадиях строительных работ.² К 2000 г. для открытия сквозного проезда оставалось построить еще 50 км.³ В целом же, на этот момент круглогодичного сообщения продолжали не иметь 4 северных района Хабаровского края (Аяно-Майский, Верхнебуреинский, Охотский и Тугуро-Чумиканский).⁴

Тем не менее, несмотря на сложную финансовую и материально-техническую ситуацию в сфере строительства и реконструкции дорог со второй половины 90-х гг. региональная сеть все же получила определенное развитие, которое способствовало освоению новых и совершенствованию имевшихся объектов дорожной инфраструктуры. Построенные дороги на Дальнем Востоке становились в определенной мере смягчающим фактором социально-экономических потрясений, связанных с последствиями радикальных общегосударственных реформ.

¹ Малышевский Г. Быть ли дороге Аян – Нелькан. // Тихоокеанская заезда. 3 октября. 1990. С.2.

² Молнар И. Дорога Аян-Нелькан: строительство будет продолжено. // Звезда севера. 24 апреля. 1991. С.1.

³ Сметанко В.Г. Дороги, соединяющие людей. // Краевое государственное учреждение «Хабаровское краевое управление автомобильных дорог «Хабаровскавтодор». 2000. С.6.

⁴ Дороги нашей жизни. // Краевое государственное учреждение «Хабаровское краевое управление автомобильных дорог «Хабаровскавтодор». 2000. С.2.

В 1995 г. в Хабаровском крае было завершено строительство автомобильной дороги, позволившей связать г. Комсомольск-на-Амуре и железнодорожную станцию Постышево. В Сахалинской области сооружалась трасса Южно-Сахалинск – Москальво. В рамках федеральной программы социально-экономического развития Курильских островов на о. Итуруп в 1998 г. были сданы четыре автомобильных моста через реки Курилка, Хвойная, Маловодная, Высокотравная общей протяженностью 250 метров¹. В Чукотском автономном округе проводилось строительство дороги, соединяющей в одну социально-значимую транспортную артерию поселки Комсомольск, Валунистый, Угольные Копии.

В конце 2000 г. произошло торжественное открытие последнего участка трассы Находка – Лазо – Ольга – Кавалерово, которая надежно связала южные и два северных района Приморского края; оживила социально-экономические процессы отдаленных от узловых магистральных линий территорий. В результате южные порты Приморья были соединены с центрами горнорудной и лесозаготовительной промышленности.

В связи с возрастанием интенсивности автоперевозок и соответственно с необходимостью обеспечения их комфортности и безопасности со второй половины 90-х гг. актуальным становится строительство транспортных развязок-путепроводов, мостовых переходов (над железнодорожными линиями, водными артериями, узкими частями автотрасс, сдерживающих скоростные потоки) и объездных дорог в обход населенных пунктов. Это касалось прежде всего узловых транспортных коммуникаций, а также крупных дальневосточных городов, где с увеличением индивидуального автотранспорта в течение исследуемого периода заторы и замедленное движение в отдельные временные отрезки становились серьезной проблемой для населения, его комфортного транспортного обслуживания. В 1995 г. был пущен в эксплуатацию путепровод в районе с. Вольно-Надеждинское на

¹ Карпук И., Степанец Л. По мосту ездить сподручнее. // Советский Сахалин. 14 ноября. 1998. С.1.

федеральной трассе «Владивосток-Хабаровск», тем самым было обеспечено скоростное движение на семидесятикилометровом участке Владивосток – пос. Раздольное. В г. Спасск-Дальний в этом же году был введен путепровод через главные железнодорожные пути.¹

За 1996-1999 гг. за счет средств территориального и федерального дорожных фондов в Амурской области были сооружены три путепровода: в поселке Архара, на трассе «Благовещенск – Райчихинск» и автодороге в обход города Шимоновска.² Эти «развязки» позволили увеличить скорость прохождения главных областных трасс и создать объезды крупных населенных пунктов. Аналогичным по своему значению являлось сооружение в соответствии с программой губернатора Приморья «Дороги края» двухуровневого путепровода на одном из самых напряженных участков федеральной трассы «Владивосток-Хабаровск» в районе г. Уссурийска, первая очередь которого вступила в строй в июне 2003 г. Необходимо отметить, что дорожная одежда данного объекта была запроектирована с учетом интенсивности движения на 15 лет вперед.³

В исследуемый период были реализованы некоторые жизненно необходимые для региона проекты, которые имели стратегический характер для Дальнего Востока и его транспортных коммуникаций. Несмотря на грунтовое покрытие, большое внутрирегиональное и международное значение сыграла вступившая в эксплуатацию в 1999 г. трасса Лидога – Ванино, которая соединила материковую и прибрежную части Хабаровского края. С этой автомобильной дорогой были связаны многие населенные пункты, что значительно снизило остроту социально-бытового обеспечения их жителей. Кроме того, по этой трассе автотранспортом стали доставлять грузы для дальнейшей перевалки через порт Ванино на о. Сахалин. В

¹ Кельнер Л. Дороги Приморья сегодня и завтра. // Владивостокское время. 25 декабря. 1995. С.3.

² Архив Администрации Амурской области. Переписка с министерствами и ведомствами РФ по вопросам основной деятельности за 2001. Т.2. Л.74.

³ Редькин А. Трасса «Владивосток – Хабаровск» модернизируется. // «Труд» на Дальнем Востоке. Региональное приложение к газете «Труд». 3 июля. 2003. С.19.

Хабаровске была создана специальная транспортно-экспедиторская организация, оказывавшая услуги по перевозкам на остров.¹

Стратегический характер носили работы по реконструкции дороги Раздольное – Хасан, которая связывает российское Приморье с КНР. За 1992-2001 гг. было введено в эксплуатацию 54 км дороги с асфальтобетонным покрытием, построено 9 мостов и путепроводов протяженностью 472 погонных метра. Вступил в строй тридцатикилометровый участок дороги от поселка Краскино до государственной границы.² В течение 90-х гг. реконструировались пути сообщения к пограничным переходам «Сосновая Падь», «Марково», «Турий Рог». Большая заслуга в развитии южной сети дорог Дальнего Востока в 80-90-е гг. принадлежала руководителям дорожных организаций Хабаровского и Приморского краев В.Г. Сметанко и Л.И. Кельнеру.

К концу 90-х гг. некоторые позитивные изменения происходили в техническом оснащении дорожных служб. Причем обновление затрагивало буквально все технические средства: от специальных инструментов малой механизации до сложных комплексов. Например, применение комплекса германского производства на дорогах Приморья с 1998 по 2001 гг. позволило отремонтировать почти 60 км районных дорог при использовании технологий, позволивших снизить их стоимость до 30%.³ В течение 90-х гг. было приобретено оборудование и в дальнейшем установлены 15 новых асфальтобетонных заводов на территории Амурской области.⁴

Пути сообщения в условиях ускоренной автомобилизации страны в последнем десятилетии XX века предполагали уже не только обеспечение нормального проезда, но и возможность удовлетворения необходимых

¹ Сметанко В.Г. Дороги, соединяющие людей. // Краевое государственное учреждение «Хабаровское краевое управление автомобильных дорог «Хабаровскавтодор». 2000. С. 5.

² Токинова С. Дороги Приморья ведут в будущее. // Аргументы и факты – Приморье. 2002. №12. с.7.

³ Закржевский В.Б. Люди и техника создают дороги нового века. // «АиФ – Приморье». Региональное приложение для читателей Приморского края. 2002. №13. С.7.

⁴ Протасова Я. Дороги дороги, но бездорожье дороже. // Благовещенск. 2003. 31 декабря. С.11.

потребностей участников длительных междугородных и межрегиональных транспортных перемещений. Однако на важных автомагистралях Дальнего Востока в 90-е гг. помимо относительно слабых качественных и количественных характеристик сохранялся также низкий уровень сервиса. Отсутствие на больших расстояниях элементарного технического и бытового обслуживания создавало много трудностей особенно для водителей дальних рейсов. Приходилось самостоятельно, часто в кустарных условиях производить ремонт машин, организовывать неприспособленные для ночлега стоянки и т.д.

Такая неустроенность путей сообщения усугублялась криминогенной ситуацией на дорогах страны и региона в начале 90-х гг. Трассы, особенно на юге Дальнего Востока, по которым активно в этот период перегонялись поддержанные иностранные легковые автомобили в другие регионы, а также перевозились грузы из портов и железнодорожных станций становились основными объектами криминальных структур. Только за 1993 г. официально Управлением уголовного розыска Хабаровского края было зафиксировано 13 разбойных нападений и 25 грабежей водителей автотранспорта.¹ Безусловно, многие подобные преступления в силу различных обстоятельств носили латентный характер.

На основании совместного письма Министра транспорта РФ и Министра внутренних дел РФ «О мерах по предупреждению разбойных нападений на водителей» от 14 февраля 1994 г. была разработана специальная Программа по стабилизации криминогенной обстановки на автодорогах. В ней по зарубежным аналогам рекомендовалось создавать стоянки для отдыха водителей с бытовыми помещениями и охраной транспорта; оборудовать дороги пунктами экстремальной связи с правоохранительными органами.²

Со второй половины 90-х гг. проводились некоторые меры по сервисному обустройству трасс. Однако адекватного ответа на общий рост и потребности

¹ ГАХК. Ф. Р-2061. оп.1. Д.190. Л. 103.

² Там же.

автомобильной сферы на этапе становления рыночных отношений не произошло. Например, на автомобильных дорогах Амурской области на 1 января 2002 г. насчитывалось всего 14 автозаправочных, 15 пунктов питания, 2 медицинских пункта. Этого было явно недостаточно при постоянно возрастающей интенсивности движения. Кроме того, не было моечных пунктов, станций технического обслуживания, объектов связи, мотелей.¹

Таблица 24

**Удельный вес автомобильных дорог Дальнего Востока
с усовершенствованным покрытием в общей
протяженности дорог с твердым покрытием
1990-2003 гг. (на конец года, в процентах)**

Область, край	1990	1995	1999	2000	2001	2002	2003	Место, занимаемое в РФ в 2003 г.
Приморский край	38,8	42	45,5	46,6	47,6	48,6	49,6	56
Хабаровский край (1990 г. – включая Еврейскую автономную область)	34	45,6	41,7	41,5	37,8	37,9	39,3	69
Амурская область	26,5	31,9	30	29,9	29,7	29,8	29,9	74

¹ Транспортный комплекс Амурской области в 2001 г. Записка Амуроблстата. Благовещенск. 2002. С.12.

Камчатская область	17,4	20,2	22,1	21,5	21,7	21,4	21,8	75
Магаданская область (1990 г. – включая Чукотский автономный округ)	32,2	12,4	12,3	14,3	14,3	14,4	14,5	76
Сахалинская область	16,1	23,9	25,2	26,8	61,5	61,9	60,7	47
Еврейская автономная область	—	35,2	37,7	38,3	38,1	38,6	39,2	70
Чукотский автономный округ	—	2,0	0,3	0,3	0,3	0,7	0,7	78

Таблица составлена на основании: Регионы России. Социально-экономические показатели. Стат. сборник. М. 2004. С. 677.

Таким образом, автодорожные коммуникации Дальнего Востока в начале XXI века оставались слабо развитыми как по своей протяженности, так и по качественному состоянию. Основные автомобильные магистрали региона требовали либо реконструкции, либо продолжения строительства. Наиболее разветвленной и усовершенствованной сетью располагали южные районы, которые имели исторически более высокую степень экономического освоения и заселения. Ускоренными темпами в конце 90-х гг. модернизировались дороги Сахалинской области, благодаря получению дополнительных средств за счет активного развития нефтегазового шельфа (табл. 24).

4.3. Становление и условия развития приграничных автотранспортных сообщений на Дальнем Востоке России

До конца 80-х гг. на Дальнем Востоке основная роль в международных коммуникациях принадлежала морскому и железнодорожному видам. Определенное развитие получили и речные грузовые сообщения с зарубежными азиатскими странами.

Международные автомобильные перевозки осуществлялись исключительно в европейской части СССР. Их объем в XI пятилетке (с 1981

по 1985 гг.) увеличился на 60,8%, пассажирских – на 20,8%. Специальное подразделение «Совтрансавто», занимавшееся организацией и обслуживанием международных маршрутов, располагало мощной материально-технической базой, включающей 12 собственных и 25 привлеченных к международным перевозкам предприятий, насчитывающих 3 780 автопоездов и 367 автобусов. В этой системе работало 6 895 водителей-международников.¹ «Совтрансавто» являлось одной из крупнейших автотранспортных организаций Европы.

С выбором нового курса советского государства на активное взаимодействие со странами АТР потенциальными партнерами для развития приграничных автомобильных сообщений с середины 80-х гг. для дальневосточных территорий становятся провинции КНР. Приграничный торговый обмен Дальнего Востока СССР и Китая производился через речной пункт в Благовещенске, а также через две железнодорожные станции в Приморском крае (Гродеково) и Читинской области (Забайкальск).

Возобновление и перспективы расширения транспортных контактов между СССР и КНР являлись предметом специального анализа соответствующих правительственных координационных экспертных комиссий. В Пекине со 2 по 16 января 1986 г. состоялись двусторонние переговоры по вопросам обеспечения транспортировки внешнеторговых и транзитных грузов между СССР и КНР железнодорожным, морским, речным и автомобильным транспортом на 1986-1990 гг. В частности, намечалось совершенствование железнодорожных контейнерных перевозок, открытие новых речных и автомобильных международных маршрутов.²

На постоянной основе начали функционировать совместные рабочие группы по развитию транспортных коммуникаций между СССР и КНР. Так, 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.³

¹ ГАРФ. Ф. А-398. Оп. 9. Д.1517. Л.23.

² РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 5. Д.8713. Л. 1.

³ РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 5. Д. 8712. Л. 1.

Советскую делегацию возглавлял заместитель Председателя Госплана СССР Бирюков В.Е., китайскую – заместитель руководителя группы по работе торговых пропускных пунктов при Госсовете КНР Ши Сиюй.

Совместные рабочие группы и комиссии рассматривали не только текущие вопросы организации и условий осуществления транспортных связей, но и стратегические возможности развития коммуникаций между двумя странами. Большое внимание в рамках этих комиссий уделялось международным транспортным перспективам приграничных районов советского Дальнего Востока и КНР.

С конца 80-х гг. возникла острая проблема переключения с железнодорожного транспорта на автомобильный многочисленных международных грузопотоков, которые стекались на пограничные станции Дальнего Востока практически со всего СССР. Определенную готовность к участию в этом процессе демонстрировали и крупные автотранспортные организации. Например, в аналитической записке от 5 января 1988 г., составленной начальником объединения «Приморскавтотранс» В.М. Мартыненко для краевого комитета КПСС, говорилось, что объединение «...имеет провозные возможности обеспечить перевозки грузов при осуществлении приграничной торговли в объеме 40 тыс. тонн, в том числе скоропортящейся продукции в объеме 20 тыс. тонн».¹

Перспективы использования дальневосточного автотранспорта в развитии международных связей возрастали с конца 80-х гг. также по причине установления особого режима безвизовых перевозок туристических групп между приграничными территориями СССР и КНР. 15 июля 1988 г. в Москве было подписано Соглашение между Правительством СССР и Правительством КНР о взаимных поездках граждан. Уже в 1990 г. через пограничные пункты пропуска на российско-китайской границе прошло свыше 200 тыс. пассажиров.²

¹ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 117. Д. 794. Л. 1.

² ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д.1512. Л. 48.

В начале 90-х гг. на постоянной основе была создана Подкомиссия по транспорту в составе Комиссии по подготовке регулярных встреч глав Правительств России и Китая. Российскую часть транспортной подкомиссии возглавил первый заместитель Министра транспорта А.Н. Бевзенко. Подкомиссия была структурирована по рабочим группам соответственно видам транспортных взаимодействий: по морскому, речному, автомобильному, воздушному и железнодорожному.

В течение 90-х гг. на Дальнем Востоке постепенно складывалась система автомобильных приграничных сообщений, которая имела большое значение для социально-экономической региональной сферы. Автотранспортные грузовые и пассажирские линии, особенно на начальном этапе развития двусторонних отношений, позволяли постепенно апробировать механизм нового этапа всестороннего сотрудничества между Россией и КНР. Эти сообщения имели некоторые преимущества перед остальными видами налаживаемых транспортных коммуникаций вследствие своей адресности, возможности применения малых (пробных) объемов перевозок и сравнительно небольших организационных затрат.

В исследуемый период все регулярные автомобильные международные перевозки осуществлялись через пропускные пограничные пункты Приморского края. 10 марта 1990 г. был официально открыт первый сухопутный круглогодичный автомобильный переход между советским поселком Пограничный и китайским городом Суйфэньхэ провинции Хэйлунцзян. Основной целью открытия перехода являлось сокращение нагрузки на железнодорожную станцию Гродеково и уменьшение сроков доставки товаров. Кроме того, изучалась возможность обмена экскурсионными группами между китайской провинцией и Приморским краем. Итогом стало подписание соглашения между автотранспортным объединением «Приморскавтотранс» и Управлением коммуникаций провинции Хэйлунцзян об эксплуатации двадцатикилометрового участка между приграничными населенными пунктами СССР и КНР.¹

¹ Сыромятников Г. Мост дружбы. // Красное знамя. 18 марта. 1990. С. 3.

Данному событию было уделено огромное внимание со стороны высоких партийных и хозяйственных руководителей обеих стран. Для участия в церемонии открытия прибыли министр автомобильного транспорта РСФСР Ю.С. Сухин и генеральный директор «Совтрансавто» Т.А. Татишвили. Торжества по случаю открытия автоперехода растянулись на два дня и сопровождались культурными мероприятиями на советской и китайской территориях.

В условиях становления рыночных отношений первый пограничный автопереход Приморья позволил наиболее активным в экономическом отношении организациям края установить тесные транспортные взаимодействия с китайской стороной. С 1993 г. бесперевалочную перевозку грузов между свободной экономической зоной «Находка» и Суйфэньхэ наладило акционерное общество «Автоколонна-1885». Ежедневные рейсы сорока автомобилей «КамАЗ» этого транспортного предприятия перевозили широкий спектр грузов: от сложного оборудования и металла до продуктов питания и товаров широкого потребления.¹

Грузовыми перевозками работа первого автотранспортного перехода уже в начале 90-х гг. не ограничилась. В мае 1992 г. между российским поселком Пограничное и китайским г. Суйфэньхэ официально открылось первое в России автобусное сообщение с КНР.² Однако регулярные пассажирские маршруты стали осуществляться на этом направлении лишь с февраля 1996 года.

Осенью 1991 г. грузовое движение автотранспорта было открыто через международный переход «Полтавка». С 1 ноября 1993 г. начал работу автобусный маршрут между с. Покровка Черниговского района Приморского края и китайским городом Дунин.³ Первым российским водителем автобуса марки ЛАЗ, который перевез тринадцать китайских пассажиров из Покровки в Дунин был Вячеслав Михайлович Трифонов.

На торжественной встрече в г. Дунин прошло обсуждение дальнейшего развития российско-китайских автобусных сообщений между представителем автомобилистов Приморского края П.А. Гончаровым и мэром китайского г. Дунин Ван Ю Минем. Следует отметить, что разработчиком первых международных маршрутов являлась старейшая автомобильная организация Приморья и Дальнего Востока – акционерное общество «Приморавтотранс». Одним из непосредственных авторов проекта автомобильного

¹ Виноградов Л. Автомоет Находка – Суйфэньхэ. // Красное Знамя. 1993. 20 февраля. С. 2.

² Шайтанов А. Путь открыт, но не хватает шлагбаума // Красное Знамя. 26 мая. 1992. С. 2.

³ Криволапов Б. Двести четвертый отправляется в путь. // Утро России. 20 ноября. 1993. С. 2.

пассажи́рского сообщения между Покровкой и Дунин был Валерий Васильевич Михайлов, занимавший в тот период должность директора покровской автоколонны. К концу 1997 г. акционерное общество «Приморавтотранс» обслуживало уже 4 пассажирских маршрута с КНР.¹

В 1993 г. грузовое автомобильное сообщение открылось через пограничные пункты пропуска «Турий Рог» и «Марково». Впоследствии через пункт Турий Рог – Мишань стали осуществляться и пассажирские перевозки. Автопереход «Марково» связал город Лесозаводск и китайский Хулинь, что позволило наладить регулярное автотранспортное взаимодействие с КНР не только прилегающим территориям Приморья, но и районам Хабаровского края, которые находились в относительной географической близости.

С конца 80-х гг. большие перспективы сотрудничества связывались с возможностями развития транспортных сообщений между Приморским краем и провинцией Цзилинь, которые связывают 224 километра совместной границы. Первые инициативы по активизации торгово-экономических отношений и созданию с этой целью автоперехода были высказаны в ходе визита делегации руководства Приморья в провинцию Цзилинь, которая приглашалась на празднование 40-летия образования КНР с 26 по 3 октября 1989 г.

Именно тогда впервые советская официальная делегация по настоятельной просьбе китайской стороны пересекла границу в районе погранзнака №8 (район Краскино – Чанлинцзы)² Это пересечение в определенной мере являлось символическим, т.е. указывало на реальную возможность в дальнейшем установить в этой точке границы прямое транспортное сообщение между двумя государствами. На переговорах китайской стороной было заявлено, что руководство провинции Цзилинь хотело бы открыть переход, не дожидаясь полного обустройства по временной схеме уже с 1989 г. Также с обеих сторон были высказаны намерения открыть железнодорожный переход. Провинция Цзилинь на тот момент экспортировала около 3-х млн. т зерна в год. В связи с этим, китайское руководство заявило о желании осуществлять эти экспортные перевозки наиболее оптимальным путем через советский порт Посыет и будущую железную дорогу Краскино – Хуньчунь.³ В конце 1991 г. пробные эксплуатационные перевозки грузов стали осуществляться через международный автомобильный пункт пропуска «Краскино».

¹ Мартыненко В.М. Живу заботами своего коллектива. // Труд-7. 28 ноября. 1997. С.2.

² ГАРФ. Ф. А-398. Оп.9. Д. 1969. Л. 115.

³ ГАРФ. Ф. А-398. Оп. 9. Д.1969. Л.117.

В 1992 г. между Хасанским районом и китайским городом провинции Цзилинь Хунчунь был подписан договор о дружбе и сотрудничестве. Налаживались постоянные контакты между руководством сопредельных территорий, деловыми кругами и интеллигенцией.¹ С обеих сторон началось создание необходимой дорожной, культурно-бытовой и таможенной инфраструктуры. С российской стороны активизировались мероприятия по строительству капитальной дороги с асфальтобетонным покрытием от поселка Краскино до села Раздольного, которой предполагалось надежно связать почти весь юг Приморья с пограничным автопереходом.

С 1993 г. на постоянной основе заработал грузовой автопереход Краскино – Хунчунь. В мае 1998 г. открылось регулярное пассажирское сообщение. Стоимость билета в один конец была эквивалента восемнадцати долларам США. Однако для российских пассажиров предусматривалась гибкая система скидок, причем для туристических групп льготные скидки достигали 50% от общей стоимости проезда.² Для российского «челночного» бизнеса провинция Цзилинь в отличие от других сопредельных территорий КНР представляла определенный интерес в силу ее административно-территориальной специфики. Город Хунчунь входит в состав Корейского автономного округа Яньбянь. В связи с этим провинция Цзилинь имела прямые контакты с Республикой Корея, что открывало для российских предпринимателей доступ к южнокорейским товарам, которые отличались более высоким качеством нежели китайский ширпотреб.

Создание автомобильных сообщений между Россией и КНР в этой точке границы явилось важным элементом и в плане становлении международного транспортного узла, стимулирующим фактором которого явилась идея расширенного международного сотрудничества в бассейне реки Туманной (больше известная как проект «Туманган»). В начале 90-х гг. было принято решение о строительстве железнодорожной ветки к границе с КНР в Хасанском районе Приморского края. С этой целью было организовано акционерное общество «Золотое звено». Ориентация на внешнеэкономическое сотрудничество с Китаем и другими странами АТР вызвало некоторое «оживление» работы приморских портов Зарубино и Посьет.

К концу 90-х гг. автомобильные и железнодорожные сообщения между Хасанским районом и провинцией Цзилинь становятся частью международного транспортного коридора, получившего классификационное наименование Приморье-2. Его основная

¹ Кульгин О. Дорога через границу. // Красное Знамя. 16 февраля. 1993. С. 2.

² Кутенких Н. Все переходы из приморья ведут в Китай. // Владивосток. 14 мая. 1998. С. 6.

направленность была связана с обеспечением внешней торговли провинции Цзилинь со странами АТЭС и южным Китаем.

Однако отсутствие достаточных средств на российском государственном и тем более на региональном уровнях, сложный инвестиционный климат в условиях нестабильности затягивали создание фундаментальной основы транспортного сотрудничества с провинцией Цзилинь на территории Приморского края. Меры со стороны КНР напротив носили более основательный и стратегически выверенный характер. Провинции Цзилинь, как одной из динамично развивающихся территорий КНР в 90-е годы XX века, были необходимы оптимальные транспортные коридоры, которые выводили бы ее на новые рынки сбыта. Поэтому китайская сторона была очень сильно заинтересована в морских портах Приморья, а также выходу на транссибирскую магистраль. Значительно лучшими качественными показателями обладала автомобильная дорога от Хунчуня до пограничного пункта; контрольно-пропускной пункт с китайской стороны отличался комфортом и технической оснащенностью; опережающими темпами было проложено к российской границе железнодорожное полотно.

Автомобильные международные перевозки, как и железнодорожные, в отличие от речных предполагали относительно бесперебойный и круглогодичный характер. Их коммуникационной основой в зимний период становились т.н. ледовые трассы, создаваемые на реках Амур и Уссури на приграничных с КНР территориях Хабаровского края, Еврейской автономной и Амурской областей. Для многих районов Дальнего Востока, которые разделяли с КНР водные артерии, освоение ледовых переправ значительно сокращало временные и материальные затраты на доставку грузов, так как устранялась необходимость их транспортировки к сухопутным пунктам пропуска Приморского края. Эксплуатация международных «зимников» в определенной мере позволяло не прерывать работы складских и погрузо-разгрузочных объектов речных портов в зимний период.

18 февраля 1988 года первая колонна китайских грузовиков прошла по льду Амура для погрузки минеральных удобрений в Благовещенском речном порту на основе договора о бартерной торговле между Амурским областным потребительским союзом и торговыми организациями китайского округа Хэйхэ.¹ Официальными представителями с обеих сторон являлись заведующая экспортно-импортным отделом Амурского областного потребительского союза Л.М. Ежова и один из руководителей китайской торговой фирмы Ван Дзяфинь. В 2000 г. объем перевезенных грузов на этом направлении, несмотря на

¹ Филоненко А. Первые рейсы // Амурская правда. 1988. 21 февраля. С. 2.

некоторый скачкообразный характер (что было связано с общей нестабильностью российско-китайских торгово-экономических отношений), достиг 85,9 тыс. тонн (табл. 25).

Таблица 25

Производственные показатели работы
международной паромной переправы Благовещенск – Хэйхэ – Благовещенск
Ледовая дорога (1995-2000 гг.)

Основные показатели	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Перевезено грузов, тыс. тонн	67,8	55,7	49,8	47,7	78,6	85,9
на автотранспорте РФ	27,6	21,5	25,6	24,2	50,9	65,3
на автотранспорте КНР	40,2	34,2	24,2	23,5	27,7	20,6

Таблица составлена на основании: Архив ОАО «Амурское пароходство». Ф.3. Оп.1. Д.154. Л.207; Д.182. Л.101.

Важным в сфере установления деловых международных контактов явилось открытие автомобильного сообщения по ледовой трассе через Амур между селом Нижнеленинское Еврейской Автономной области и г. Тунцзян провинции Хэйлунцзян в 1991 г.¹ Эти приграничные пункты отличало удачное стратегическое расположение и имевшаяся транспортная инфраструктура. Они были связаны с речными портами, железнодорожными станциями и подъездными автомобильными путями. Первоначально основным посредником и перевозчиком с российской стороны являлся Нижнеленинский речной порт во главе с начальником Ю.М. Куликовым, который внес огромный вклад в становление международных речных и автомобильных перевозок с КНР. Большая заслуга в налаживании приграничных транспортных контактов принадлежала и председателю Ленинского райисполкома С.В. Лавруку.

Однако в силу устаревшей материально-технической базы порт не смог конкурировать с новыми предпринимательскими структурами, которые предложили лучшие условия для

¹ Климов В. Берег левый, берег правый. // Биробиджанская звезда. 1991. 14 февраля. С. 2.

работы перевозчикам в зимнее время. С 1993 г. вторая ледовая трасса, возведенная товариществом с ограниченной ответственностью им. Вертопрахова, стала связующим звеном села Нижнеленинского и округа Цзямусы КНР.¹

Тем не менее, с конца 90-х гг. порт вновь становится основным центром управления международных перевозок в Еврейской Автономной области. В январе 1999 г. было создано ОАО «Нижнеленинский международный речной порт». Первым генеральным директором этой организации стал Владимир Федорович Кузьминский, но вскоре его сменил Сергей Дмитриевич Ряполов, который прошел специальное обучение по антикризисному управлению. Были получены лицензии на осуществление речных и автомобильных перевозок с Китаем, создан собственный автопарк для международных сообщений. За 1999 г. год было переработано 11 тыс т импортно-экспортных грузов.² С 1999 г. впервые за всю историю перехода регулярными стали рейсы пассажирского автобуса.

Открытие временного пункта пропуска через реку Уссури на участке Бикин-Жаохэ с января 1994 года позволило наладить прямые автомобильные перевозки грузов в зимнее время между Вяземским районом Хабаровского края и китайским уездом Жаохэ провинции Хэйлунцзян.³

Региональная пресса и материалы архивных фондов свидетельствуют об активном участии местных властей и руководства предприятий Дальнего Востока в процессе становления приграничных сообщений с КНР. Это выражалось в формировании разнообразных предложений и инициатив по развитию транспортного сотрудничества.

В ходатайствах, направлявшихся в адрес федерального центра, излагались типичные для подобных документов того периода обоснования целесообразности прямых международных транспортных контактов, которые обуславливались острыми социально-экономическими проблемами дальневосточных территорий. Так, в письменном обращении главы Администрации Хабаровского края В.И. Ишаева на имя Председателя Правительства России Е.Т. Гайдара от 9 июня 1992 г., где были представлены варианты открытия дополнительных пунктов пропуска на российско-китайской границе, говорилось, что «...торговля с Китаем решает многие экономические и социальные проблемы территории – технического перевооружения производства, снабжения

¹ Помилуйко В. Близок Китай, да переправа одна. // Тихоокеанская звезда. 1993. 5 февраля. С.1.

² Папулова И. Нижнеленинский порт: один год спустя. // Биробиджанская звезда. 8 февраля. 2000. С. 4.

³ Хоменко Н. Открывается ледовая переправа // Вяземские вести. 4 января. 1994. С.1.

предприятий необходимыми материалами, обеспечения населения продовольствием и другими товарами народного потребления».¹

Кроме того, направлялись просьбы и предложения об усовершенствовании работы временных пунктов пропуска, которые были открыты в конце 80-х- начале 90-х гг. Например, от администрации Сковородинского района Амурской области поступали инициативы о наведении понтонного моста в летний период через реку Амур в районе российско-китайского пункта пропуска «Джалинда – Мохэ», что обеспечивало бы круглогодичные бесперебойные сообщения.²

С начала 90-х гг. областное руководство лоббировало в различных федеральных инстанциях (от Президента России до отдельных государственных служб) уникальный проект мостового перехода между Россией и КНР в районе г. Благовещенска и г. Хэйхэ. По этому поводу проводились многочисленные международные переговоры. Для практической реализации проекта в Благовещенске в 1992 г. было создано акционерное общество открытого типа финансово-строительная компания «Мост»³ Президентом этой компании был Александр Владимирович Сурат. Под этот перспективный проект даже был создан инвестиционный фонд, который принимал от населения «знаменитые» приватизационные ваучеры.

На основании этих мероприятий 26 июня 1995 г. во время визита премьера Госсовета КНР Ли Пэна в Москву было заключено российско-китайское межправительственное соглашение о совместном строительстве моста через реку Амур в районе городов Благовещенск – Хэйхэ.⁴ Предполагалось создать уникальный совмещенный автомобильно-железнодорожный мостовой переход и соответственно пункт пропуска «Кани-Курган (Российская Федерация) – Чанфатунь (КНР)». Территория намечаемого строительства располагалась вблизи Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, на которые приходился основной объем экспортно-импортных операций со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В июне 1997 г. было достигнуто соглашение между Россией и Китаем об упрощенном порядке пересечения российско-китайской границе в этом месте персоналом, занятым на совместном

¹ ГАХК Ф.2061. Оп. 1. Д. 55. Л. 87.

² ГААО. Ф. 2286. Оп. 1. Д. 45. Л. 179.

³ ГААО. Ф. 2286. Оп. 1. Д. 49. Л. 85.

⁴ Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской народной Республики о совместном строительстве моста через реку Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск – Хэйхэ. // Дипломатический вестник. 1995. №7. С. 5-7.

строительстве моста, а также перемещения строительных материалов, оборудования и транспортных средств.

По прогнозам специалистов, составленных для федеральной службы занятости, строительство пограничного мостового перехода в условиях высокой безработицы позволяло создать в регионе 3200 новых рабочих мест, а последующая эксплуатация и обслуживание объектов, связанных с этим коммуникационным сооружением, трудоустроило бы еще как минимум тысячу человек.¹ Тем не менее, реализация этого и многих других проектов в исследуемый период сдерживалась отсутствием стабильного финансирования и сложным инвестиционным климатом переходного периода.

Транспортные сообщения сильно коррелировали с другими важнейшими аспектами возобновившегося процесса всесторонних отношений между двумя государствами. Поэтому взаимная заинтересованность в дальнейшем их расширении вызывала необходимость сделать приграничные коммуникации самостоятельным объектом международного правового регулирования.

Первой попыткой установления обязательных правовых процедур в сфере пассажирских и грузовых автомобильных сообщений может считаться Соглашение, заключенное 21 мая 1991 г. в Москве между СССР и КНР. Этим документом предусматривались достаточно подробные правила осуществления грузовых и пассажирских перевозок. Однако по причинам, связанным прежде всего с периодом внутривосточной нестабильности СССР, вступление в силу вышеназванного соглашения затягивалось. Окончательно все его положения были официально закреплены 18 декабря 1992 в Пекине в рамках нового аналогичного Соглашения уже между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой, которое вступило в силу с 13 июня 1993 г.²

Кроме норм и правил, относящихся непосредственно к автомобильным перевозкам между Россией и КНР, требовалась более четкая регламентация работы международных транспортных переходов. На переговорах в ноябре 1991 г. в Харбине между расширенными делегациями МИД РСФСР и КНР (с участием представителей администраций приграничных территорий) по вопросам открытия новых пунктов пропуска на советско-китайской границе

¹ ГААО. Ф. 2286. Оп.1. Д.164. Л. 69.

² Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении. // Сборник Российско-Китайских договоров. 1949-1999. М.: Терра-Спорт, 1999. С. 171-176.

отмечалось, что из 11 официально открытых пунктов фактически действовали только 7. Причем они уже не справлялись с объемами грузовых и пассажирских перевозок. Так, в течение только первых трех месяцев 1991 года на железнодорожном переходе Суйфэньхэ – Гродеково с китайской стороны в ожидании перегрузки простаивало более 400 вагонов.¹ Поэтому предлагалось расширять сферу железнодорожных сообщений, в частности сделать регулярным поезд Харбин – Владивосток. Кроме того, китайская сторона ставила вопрос о дополнительных линиях воздушных сообщений, в том числе: Владивосток – Харбин, Цзямусы – Биробиджан, Хэйхэ – Благовещенск; рейсы Харбин – Хабаровск предлагалось сделать ежедневными.

Документом, установившим количественные и качественные характеристики пунктов пропуска на российско-китайской границе, стало специальное Соглашение между правительствами двух стран, заключенное в Пекине 27 января 1994 года.² Его главными задачами, помимо общего развития добрососедских отношений, являлось прежде всего повышение пропускной способности пограничных пунктов, а также создания необходимых условий для комфортного и ритмичного пересечения границы российскими и китайскими гражданами, транспортными средствами и товарами.

Из указанных в Соглашении 21 международного пункта пропуска, открытие 16-ти предусматривалось на территории Дальнего Востока России. Пересечение границы предполагалось автомобильным, железнодорожным и речным видами транспорта. Были определены и грузовые категории пропускных пограничных пунктов. Кроме того, на отдельных пунктах пропуска устанавливался вид транспортного сообщения в зависимости от сезона, т.е. создавались смешанные транспортные переходы.

Правилами и соглашениями о пересечении границы транспортными средствами механизм управления международными перевозками, как показывала практика их осуществления в начале 90-х гг., не мог ограничиваться. Активизация туризма, расширение масштабов деятельности грузовых иностранных перевозчиков на территории российских регионов

¹ ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д. 1512. Л. 47.

² Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе // Дипломатический вестник. 1994. №3-4. С. 26-27.

показали необходимость создания общегосударственных законодательных установлений в этой сфере. В июле 1998 г. был принят соответствующий Федеральный Закон «О Государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».¹ Данный нормативный акт определял необходимые правовые нормы для грузовых и пассажирских международных перевозчиков на территории России и административную ответственность за их нарушение в виде штрафные санкции.

Более детальное регулирование вопросов международных автомобильных перевозок на региональном уровне стало происходить со второй половины 90-х гг. Это касалось прежде всего вопросов режима пребывания автотранспорта КНР на территории российского Дальнего Востока, а также координации работы различных ведомств по информированию и правовому консультированию представителей транспортных организаций, осуществляющих международные перевозки. Так, в 1997 г. было принято Постановление Главы Администрации Амурской области «О пребывании иностранного грузового автомобильного транспорта на территории области». В 1999 г. вышло распоряжение «О комиссии по разработке маршрутов движения автомобильного транспорта КНР на территории Амурской области».² Администрациями Хабаровского края и Амурской области с участием преподавателей учебно-курсового центра Ассоциации международных автоперевозчиков в г. Хабаровске и г. Благовещенске было организовано обучение специалистов-транспортников, работающих в этой сфере.

В исследуемый период осуществлялся регулярный переговорный процесс между представителями транспортников российского Дальнего Востока и их китайскими

¹ Федеральный Закон «О Государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». // Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. №31. Ст. 3805.

² Архив Администрации Амурской области. Переписка с министерствами и ведомствами Российской Федерации по вопросам основной деятельности Администрации области за 1999 г. (30.09.99 – 16.09.99). Л. 167.

коллегами. На этих встречах обсуждались вопросы совершенствования пассажирских и грузовых перевозок. Основными аспектами являлись: новые пассажирские маршруты, открытие филиалов транспортных компаний, увеличение глубины проезда автотранспорта по территориям двух стран, что способствовало бы удобству туристов и предпринимателей, а также правовые и организационные проблемы российско-китайских транспортных сообщений.

Уже в начале 90-х гг. требовались более оптимальные схемы автомобильного движения на приграничных территориях. Особенно это касалось вопросов увеличения протяженности пассажирских и грузовых маршрутов. Роль автомобильного транспорта в развитии всесторонних контактов между приграничными районами могла значительно усиливаться за счет организации прямых маршрутов к крупным грузообразующим и культурным центрам.

В марте 1995 г. на переговорах в Пекине между делегациями Министерства транспорта Российской Федерации и Министерством коммуникаций Китайской Народной Республики было принято совместное решение об увеличении глубины проезда на обеих территориях после соответствующих технических и организационных мероприятий. Как подчеркивалось в протоколе эти действия необходимы «...в целях дальнейшего развития автомобильных перевозок и устранения существующего дисбаланса в грузовых перевозках между двумя странами».¹ Однако этот процесс затягивался и только в октябре 1998 г. через международные пункты пропуска «Пограничный» и «Полтавка» было открыто движение грузового российского автотранспорта до китайского города Муданьцзянь, протяженностью 250 километров.

Следует отметить, что многие перспективные и взаимовыгодные для обеих сторон автомобильные сообщения находились долгое время в проектной стадии. Так, со второй половины 90-х г. прорабатывался вопрос об открытии пассажирского автобусного сообщения между Владивостоком, Харбином и Муданьцзяном, а также между Харбином и Хабаровском. Более удобные маршрутные схемы обуславливались постоянно возрастающим потоком туристов, которые пользовались услугами автотранспорта для поездок в соседние страны (табл. 26). В декабре 1998 г. началось регулярное автобусное

¹ Архив Дальневосточного регионального представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков РФ. Копия протокола переговоров между делегациями Министерства транспорта Российской Федерации и Министерством коммуникаций Китайской Народной Республики от 25 марта 1995. Л.1.

сообщение для туристических групп по маршруту: Уссурийск – Муданьцзянь.¹ К концу исследуемого периода самыми протяженными в системе международных автомобильных коммуникаций российского Дальнего Востока и КНР были маршруты: Хэган – Биробиджан и Уссурийск – Суйфэньхэ.

Таблица 26

Динамика пассажирских перевозок (тыс. чел)
через автомобильные пограничные пункты пропуска
Приморского края (1993-2001)

	1993	1995	1997	1998	1999	2000	2001
АПП Пограничный»	19,8	120,2	134,2	122,3	146,4	308,8	379,3
АПП «Полтавка»	5,5	118,2	128,7	122,1	130,3	204,5	239,6
АПП «Краскино»	-	-	5,7	4,9	37,8	133,5	200,9
АПП «Марково»	-	-	-	3,6	5,2	2,2	2,7
АПП «Турый Рог»	-	-	-	1,2	1,8	140,9	209,1
Итого	25,3	238,4	268,6	254,1	321,5	789,9	1031,6

Таблица составлена на основании: Архив Дальневосточного регионального представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков РФ. Справка о работе АПП за период с 1993 по 2001 гг. Л, 1,2,3,4;

Большое значение в регламентации и контроле за соблюдением предусмотренных условий международных транспортных соглашений играла Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), которая была сформирована еще в советский период. Одним из главных инициаторов создания этой организации являлся Ю.С. Сухин, возглавлявший в 80-е гг. Министерство автомобильного транспорта РСФСР. С 1992 г. Ю.С. Сухин стал Президентом Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Российской Федерации. К началу 2000 г. в эту некоммерческую общественную организацию входило более двух тысяч российских предприятий.²

Однако до начала 90-х гг. деятельность Ассоциации не распространялась на Дальний Восток страны. После заключения международных соглашений и установления автомобильных пунктов пропуска на дальневосточных рубежах российско-китайской границы возникла острая необходимость в защите интересов российских автоперевозчиков, а также в квалифицированном контроле на рынке данных услуг. Поэтому в июне 1993 г. во Владивостоке было создано Дальневосточное региональное представительство АСМАП, на которое было возложено курирование различных

¹. Архив Дальневосточного регионального представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков РФ. Отчет о работе Дальневосточного регионального представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков РФ за 1998. Л.2

² Владимирова А. На защите интересов дальневосточных международных автоперевозчиков. // «Труд» на Дальнем Востоке. 13 января 2000. С. 4.

вопросов международных автомобильных сообщений на пограничных переходах от Приморского края до Читинской области.¹ Начальником данного представительства стал Сергей Владимирович Ремизов. С 1994 по 1995 гг. были созданы филиалы АСМАП в Хабаровском крае, Амурской и Читинской областях.

Несмотря на свой общественный статус, организация оказывала помощь по обеспечению перевозчиков таможенными и страховыми документами, иностранными разрешениями. В функции данного представительства также входила помощь в оформлении виз, защита российских международных перевозчиков в арбитражных судах. Большое содействие дальневосточный филиал АСМАП оказывал и в установлении делового сотрудничества с китайскими партнерами.

С 1995 по 1999 гг. количество реализуемых разрешений автомобильным перевозчикам Дальнего Востока на пересечение государственной границы увеличилось более чем на 10 тысяч единиц с 34 660 до 44 730 соответственно.²

Специальные подразделения по международным перевозкам создавались в конце 80-х - начале 90-х гг. в структуре крупнейших транспортных организаций Дальнего Востока. В 1988 г. при краевом автомобильном управлении был создан первый в Приморье коммерческий центр по перевозкам международных грузов из портов Владивостока, Находки, Врангеля. Организатором этого нового направления стал Николай Степанович Гапоненко, имевший опыт работы за рубежом. С 1981 по 1985 г. Н.С. Гапоненко являлся советником министра транспорта Вьетнама. Николай Степанович был одним из тех, кто принимал активное участие в подготовительном процессе по открытию пяти пограничных автопереходов с Китаем на территории Приморского края.

Важно отметить, что некоторые из этих организаций первоначально (т.е. до создания дальневосточного представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков) выполняли контрольные государственные функции на своих территориях в сфере международных автомобильных сообщений. Так, 27 апреля 1992 г. в китайском городе Муданьцзян между Приморским управлением автомобильного транспорта и Управлением коммуникаций провинции Хэйлунцзян было подписано соглашение «О создании двухсторонней разрешительной системы по международным автомобильным

¹ Архив Дальневосточного регионального представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков РФ. Результаты по основным направлениям работы Дальневосточного регионального представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков РФ за последние 5 лет от 26 января 2000 г. Л. 1.

² Там же. Л.3.

перевозкам».¹ Основными целями данного соглашения было определение формы разрешительных документов и контроль за их идентичностью при пересечении российско-китайской границы.

В 1992 г. была организована специальная служба международных автоперевозок в системе ОАО «Приморавтотранс». Начальником службы стал Роман Андреевич Буссель. Главной функцией новой службы являлась организация собственных международных маршрутов и оказание посреднических услуг автоперевозчикам в осуществлении транспортного сообщения через российско-китайскую границу. Филиалы этого подразделения располагались на автопереходах и в крупных китайских городах.

Становление международных автомобильных перевозок на Дальнем Востоке потребовало и соответствующих специалистов для транспортных компаний, работающих в этой сфере. В 1995 г. на базе Хабаровского технического университета был открыт учебно-консультационный центр по подготовке менеджеров по международным автомобильным перевозкам из числа руководителей и специалистов автопредприятий. С 1995 по 1999 гг. в этом центре прошли подготовку и переподготовку 315 сотрудников организаций юга Дальнего Востока, активно работавших на рынке международных автоперевозок.²

Кроме профессиональных юристов и экономистов, необходимую подготовку должны были проходить водители-международники. В дальневосточном регионе в течение 90-х гг. была создана сеть учебно-курсовых комбинатов по подготовке таких водительских кадров. Одной из первых организаций по их обучению стал учебно-курсовой комбинат «Приморавтотранса», который возглавлял Владимир Кочетков. Был разработан учебный курс в количестве 130 академических часов. Главными составляющими этого курса являлись: основы китайского языка (для чего был разработан специальный разговорник автомобильной терминологии); правила дорожного движения КНР; начальные знания таможенного дела. К середине 1997 г. водителей, прошедших международную подготовку в указанном комбинате, насчитывалось более четырех тысяч человек, что вполне удовлетворяло краевым потребностям на тот период.³

¹ Архив Дальневосточного регионального представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков РФ. Материалы по сотрудничеству с КНР. Л. 1.

² Подсчитано на основании: Отчеты о работе Дальневосточного регионального представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков РФ за 1995 (Л.1), 1996 (Л.2), 1997 (Л.1), 1998 (Л.2), 1999 (Л.2).

³ Бессонова М. «Международников» в Приморье уже больше четырех тысяч...// Автомобилист. 29 августа. 1997. С. 2.

Развитие международных автомобильных сообщений с КНР в какой-то мере способствовало решению острых социально-экономических проблем Дальнего Востока, связанных с трудоустройством, товарным дефицитом, возможностями регулярных туристических обменов. Их открытие позволило многим дальневосточникам заняться мелким предпринимательством в форме так называемого «челночного» бизнеса; обеспечивать население региона в условиях общеэкономического кризиса необходимыми товарами широкого потребления; посещать сопредельное государство с культурно-познавательными целями и т.д.

Кроме того, развитие приграничных автомобильных сообщений в какой-то мере способствовало обеспечению работой местные транспортные организации, которые оказались, как уже отмечалось, в новой весьма непростой внутренней конкурентной среде. Конкуренция же с китайскими автотранспортниками в сфере международных перевозок на Дальнем Востоке в отличие от европейских направлений практически отсутствовала.

Таблица 27

Объем грузовых международных автомобильных перевозок в Российской Федерации (1992-2001 гг.), млн. т

	1992	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Грузообмен (ввоз+вывоз), всего	2,6	6,37	10,5	13,0	18,9	13,6	15,7	17,9	19,2
российскими перевозчиками	1,9	2,8	3,2	3,7	4,7	3,8	5,5	6,4	6,2
иностранскими перевозчиками	0,7	3,57	7,3	9,3	14,2	9,8	10,2	11,5	13

Таблица составлена: Проблемы международных автомобильных перевозок грузов в России // Бюллетень иностранной коммерческой информации. 1998. №61. С. 2; Афонин Е.А., Саболин В.А. Проблемы повышения уровня технической оснащенности пунктов пропуска через государственную границу России. // Бюллетень транспортной информации. 2002. №6. С. 14.

При анализе данных таблицы 27 видно, что международные грузовые автомобильные перевозки в течение 90-х гг. имели постоянную тенденцию к увеличению. В то же время, доля отечественных автоперевозчиков в этом объеме всегда уступала доле иностранных. Поэтому паритет участников, который был зафиксирован в межправительственных соглашениях России об автомобильных сообщениях с зарубежными странами, в целом не достигался.

Однако российские дальневосточные автоперевозчики, наоборот, преобладали в структуре международных сообщений с КНР. В отличие от таких стран как Финляндия, Германия, Польша Китай не имел достаточных технических возможностей по осуществлению международных автотранспортных сообщений. К тому же КНР не являлась участником подавляющего большинства международных конвенций и соглашений по перевозке грузов и пассажиров. В связи с этим, периодически возникали трудности в организации нормального автомобильного сообщения между Дальним Востоком России и Китаем. Так, 25 февраля 1994 г. Дальневосточное таможенное управление приостановило пропуск китайских автомобилей на территорию России, которые не были оборудованы в соответствии с международными правилами.¹ В 2000 г. доля участия автомобилистов Приморского края в международных перевозках по сравнению с китайскими коллегами достигала 88,9%.²

Следует отметить, что автомобильный транспорт со второй половины 90-х гг. не ограничивался перевозкой международных грузов внутри отдельных субъектов Дальнего Востока. Становление рынка транспортных и экспедиционных услуг обусловило активное участие автомобильных перевозчиков, которые базировались на приграничных территориях и в районах международных транспортных узлов, в межрегиональных перевозках импортных грузов.

Через автомобильные переходы (постоянные и временные), а также путем перегрузки товаров с железнодорожных станций, морских и речных портов Дальнего Востока, связанных со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, различными транспортными кампаниями с середины 90-х годов широкая номенклатура китайских товаров доставлялась в самые отдаленные уголки региона, обеспечивая тем самым потребности населения. Наибольшее количество преодолеваемых километров с этой целью по вполне объективным причинам (прежде всего географического характера) принадлежало автотранспортникам Приморского края. Деятельность таких транспортных организаций как ОАО «Приморавтотранс», ООО «Петра-Восточный», ООО «Примстройтранс» и других позволила транслировать международные сообщения на территории, удаленные от внешнеориентированных коммуникаций. Например, автомобилисты Приморья, несмотря

¹ Архив Дальневосточного регионального представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков РФ. Информационное письмо Дальневосточного таможенного управления от 3 марта 1994 г. начальникам дорожно-транспортных управлений провинций Хэйлуцзян и Цзилинь. Л.1.

² Гнилитская Е.В. Социально-экономическое положение России в 2000 году и российский рынок международных автомобильных перевозок. // Бюллетень транспортной информации. 2001. № 8. С.9.

на все проблемы, связанные с качеством путей сообщения, доставляли импортные грузы в республику Саха (Якутия); через паромную переправу Ванино-Холмск обеспечивали товарами из КНР жителей о. Сахалин.

Одним из ярких представителей транспортных организаций, внесших значительный вклад в становление системы международных автоперевозок на Дальнем Востоке являлось созданное в 1992 г. транспортно-экспедиционное предприятие ООО «Петра-Восточная» в порту Восточный Приморского края. Директором и организатором преуспевающей с середины 90-х годов XX века компании на рынке региональных транспортных услуг был Александр Иванович Кривсун. Его ближайшими деловыми сподвижниками, создавшими управленческий костяк предприятия являлись: заместитель генерального директора по перевозкам Анатолий Иванович Шпак; начальник оперативного отдела Ольга Ивановна Новожилова; начальник правового отдела Рудольф Закиевич Хаффафов и другие.

Благодаря усилиям этих сотрудников были отлажены материально-техническая, кадровая и договорная основы деятельности компании. Первоначальный состав автопарка организации состоял из шести списанных грузовиков, а коллектив насчитывал 11 человек. В течение 90-х гг. на предприятие была создана солидная производственная база: два бокса, слесарная и токарная мастерские, здание диспетчерской. К началу XXI века ООО «Петра – Восточная» имело самую крупную автоколонну по силовым характеристикам на Дальнем Востоке, которая формировалась из большегрузных тягачей-контейнеровозов «Вольво» и «Скания».¹ Эти автомобили зарекомендовали себя в течение десятилетия как наиболее эффективные транспортные средства на дальние расстояния.

К числу наиболее стабильных российских международных перевозчиков на Дальнем Востоке к концу исследуемого периода можно отнести приморскую транспортную компанию «Ростек-ДВ-Транс», созданную в 1998 г. на месте старой автобазы в районе г. Артема.² Организатором и генеральным директором этой организации стал опытный руководитель Виктор Сергеевич Лебедев, который являлся одновременно и председателем совета Ассоциации международных перевозчиков Дальневосточного региона. На ранее заброшенной территории была создана таможенная служба, современная ремонтно-техническая база. Особые требования в этой компании предъявлялись к формированию водительского персонала, который проходил

¹ Бельцов В. Чтобы плечо надежным было. // Находкинский рабочий. 13 августа 2002. С. 2.

² Русс. Н. Дорога – это жизнь. // Парламентская газета на Дальнем Востоке. 28 марта. 2003. С.15.

специальный конкурс. Показательным является тот факт, что один из водителей П. Маховеченко за вклад в развитие международных перевозок на Дальнем Востоке был удостоен звания «Почетный автотранспортник Российской Федерации».

Однако правовые, социальные, экономические и технические условия осуществления международных транспортных сообщений в рассматриваемый период все же серьезно отставали от растущих потребностей населения и участников этого процесса. В 1995-1996 гг. был проведен специальный социологический опрос среди российских участников международных перевозок, который позволил выявить наиболее сильно действующие факторы, препятствовавшие успешной работе российских международных автоперевозчиков. К ним относились: высокие налоги сборы и отчисления; значительные таможенные пошлины на импортируемый подвижной состав; большие простои автомобилей на пунктах таможенного контроля, недостатки и противоречивость законодательной базы; криминальная обстановка на трассах и переходах¹

Большая часть этих факторов серьезно влияла и на работу дальневосточных международных перевозчиков. С начала 90-х гг. возникла проблема государственного контроля за автопереходами. Для успешной работы автопереходов требовалось: создать терминалы для обработки грузовых автомашин и досмотра пассажиров; построить помещения для пограничной, таможенной, карантинной, ветеринарной, санитарной и других служб; создать необходимые бытовые условия (магазины, закусочные, туалеты и т.д.) для персонала и туристов.

В кризисный переходный период обустроить пункт пропуска из федерального бюджета не представлялось возможным. Поэтому для решения проблем оснащения и обслуживания автопереходов на российско-китайской границе, кроме весьма незначительных государственных дотаций, местным органам власти, на территории которых они размещались, предоставлялось

¹ Смирнов С.А., Сухин Ю.С. Конкуренентоспособность российских международных автомобильных перевозчиков. // Бюллетень транспортной информации. 1997. №2. С. 2.

право взимать соответствующие платежи. Эти сборы предполагалось направлять на развитие внешнеэкономической инфраструктуры приграничных районов, городов и поселков. Однако совершенствование материально-технической базы пунктов пропуска в анализируемый период происходило очень медленно.

Международные автомобильные переходы, как правило, оказывались под контролем различных предпринимательских структур, что в условиях социально-экономической нестабильности и правовой неразберихи приводило ко многим нарушениям, в отдельных случаях с явными криминальными и коррупционными оттенками. Проблемы сбора средств за проезд и использование их на развитие пунктов пропуска, определение порядка и очередности следования через автопереходы, а также многие другие аспекты достаточно подробно обсуждалось в региональной прессе тех лет.¹

К 2001 г. дальневосточные автомобильные пункты пропуска на границе с КНР были обеспечены служебными помещениями и техническими средствами таможенного контроля на 72 %, связью на 64%, вычислительной техникой на 60%.² Важно отметить, что трудности с обеспечением таможенной инфраструктуры испытывали в исследуемый период все регионы России, где создавались международные автопереходы.

Неурегулированность многих международно-правовых вопросов приводило и к другим проблемам. Из-за неучастия КНР в международных конвенциях, в исследуемый период не выполнялись правила обязательного страхования, которые предусматривались в соглашении об автомобильных перевозках между двумя странами. Поэтому китайская сторона в случае

¹ См: Гайнутдинов Д. Кому «продали» границу? // Утро России. 25 февраля. 1993. С.1.; Помилуйко В. Близок Китай, да переправа одна. // Тихоокеанская звезда. 5 февраля. 1993. С.1.; Лыков К. Граница становится «блатной»? // Конкурент. №30. 7-12 августа. 2001. С. 10.

² Афонин Е.А., Саболин В.А. Проблемы повышения уровня технической оснащенности пунктов пропуска через государственную границу России. // Бюллетень транспортной информации. 2002. №6. С.16.

болезни российских водителей и пассажиров стремилась в максимально короткие сроки отправить их в Россию.

Опыт организации и развития приграничных перевозок указывал на необходимость внесения изменений в их нормативное регулирование. В Соглашении о международном автомобильном сообщении между Российской Федерацией 1992 г. не был определен порядок расследования конфликтных ситуаций, в том числе дорожно-транспортных происшествий. Не регламентировался и порядок оказания технической помощи автотранспортным средствам на сопредельных территориях. Все это показывало отсутствие четкой государственной политики при создании и эксплуатации пунктов пропуска.

Со второй половины 90-х гг. обострилась проблема технического состояния дальневосточного автотранспорта, ориентированного на международные перевозки. К 2000 г. более половины грузовых автомобилей и пассажирских автобусов, имевших лицензии на осуществление международных сообщений, эксплуатировались свыше 10 лет.¹ Ситуация осложнялась еще и тем, что отечественная автопромышленность не выпускала соответствующих видов техники. Поэтому автоперевозчикам приходилось либо приспособливать свои транспортные средства к международным стандартам или покупать специализированные машины за рубежом.

На дальневосточных трассах в конце 90-х гг. стали появляться грузовики для международных перевозок японских («Фусо», «Исудзу»), шведских («Скания», «Вольво»), американских («Интернационал», «Френчлайнер») и немецких («Мерседес») марок. Причем эти автомобили, как правило, относились к категории «бывшие в эксплуатации». На 2001 г. всего 25 %

¹ Архив Дальневосточного регионального представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков РФ. Результаты по основным направлениям работы Дальневосточного регионального представительства за последние 5 лет от 26 января 2000 г. Л.2.

транспортных средств, ввезенных на территорию России, составляли новые автомобили.¹

Однако для многих региональных транспортных организаций приобретение зарубежного специализированного подвижного состава даже бывшего в эксплуатации не представлялось возможным. В России действовали высокие таможенные пошлины на ввозимый большегрузный транспорт и автобусы для международного туристско-экскурсионного обслуживания; не сложилась система льгот и покупка транспорта по лизингу. Поэтому после приобретения автомашин за границей стоимость их для российских перевозчиков увеличивалась еще до 60 %.²

В 90-е годы дальневосточные автопереходы на границе с КНР с точки зрения развития торговли и прибыли в бюджеты различных уровней выполняли в большей мере импортирующую функцию в социально-экономической системе региона. Причем в силу различных проблем (экономического, политического, правового характера) экспортные операции в течение 90-х гг. имели тенденции к снижению.

Таблица 28

Перевозки грузов через автомобильные пограничные переходы (АПП)
Приморского края (1992-2000), тыс. т

	1992	1993	1995	1997	1998	1999	2000
АПП «Пограничный»							
Экспорт	116,2	176,1	17,4	10,1	10,0	19,3	20,2
Импорт	25,0	44,3	33,9	108,0	9,1	129,7	140,2
Всего	141,2	220,4	51,3	118,1	19,1	149,0	160,5
АПП «Полтавка»							
Экспорт	60,1	141,9	51,1	70,0	89,4	149,9	231,2
Импорт	20,1	27,5	111,9	145,8	10,2	97,7	61,6
Всего	81,1	169,4	163,0	215,8	99,6	247,6	292,8
АПП «Краскино»							
Экспорт	22,3	51,1	65,5	3,4	2,9	2,9	7,3
Импорт	17,3	11,6	9,3	14,3	12,5	25,9	25,9
Всего	39,6	62,7	15,8	17,7	15,4	28,8	33,3
АПП «Марково»							
Экспорт		23,1	9,9	5,2	3,9	4,1	6,0

¹ Афонин Е.А., Саболин В.А. Проблемы повышения уровня технической оснащенности пунктов пропуска через государственную границу России... С. 16.

² Владимирова А. На защите интересов дальневосточных международных автоперевозчиков. // «Труд» на Дальнем Востоке. 13 января 2000. С. 4.

Импорт		6,8	6,5	10,8	9,9	89,4	89,3
Всего	-	29,9	16,4	16,0	13,8	93,4	95,3
АПП «Турый Рог»							
Экспорт	0	1,3	11,5	12,3	10,3	2,6	5,1
Импорт	0	1,0	6,5	22,2	9,2	45,8	75,4
Всего	0	2,3	18,0	34,5	19,5	48,4	80,5
Итого							
Экспорт	198,6	393,5	96,4	100,9	116,5	178,7	269,9
Импорт	63,3	91,2	168,1	301,1	50,9	389,5	392,4
Всего	261,9	484,8	264,5	402,1	167,4	567,2	662,4

Таблица составлена на основании: Архив Дальневосточного регионального представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков РФ. Справка о работе АПП за период с 1993 по 2001 г. Л, 1,2,3,4. Винокур Л.Б., Леонтьев Р.Г., Хмель В.А. Инфраструктура международных коридоров Приморья: пограничные пункты пропуска // Автомобильный транспорт Дальнего Востока. 2002. Сб. трудов межрегиональной научно-практической конференции. В 2 кн. Кн. 2. Хабаровск. 2002. С. 83.

Большинство из пограничных автомобильных переходов было задействовано для ввоза импортных грузов (табл. 28). По подсчетам экономистов таможенной службы доля экспортных операций в общем объеме торговли между Дальним Востоком и КНР, осуществляемой через дальневосточные автопереходы, составляла в 1995 г. 40, 7%, а в 1999 г. уже 26%. Стоимость импортных операций, наоборот, соответственно возросла с 40,4 % в 1995 г. до 85,3 в 1999 г.¹

Негативно на работе международных автомобильных коммуникаций Дальнего Востока и КНР сказался кризис российской финансовой системы в августе 1998 г., связанный с обвалом курса рубля. Буквально через несколько дней после дефолта приморские пограничные автопереходы пропускали всего по одной машине в день, тогда как еще в первой половине августа только через переход «Пограничный-Суйфэньхэ» проходило около 100 грузовиков и 30 автобусов в сутки. К началу ноября 1998 г., специалисты констатировали десятикратное сокращение объема перевозок по сравнению с т.н. докризисными временами.² В целом, за 1998 г., в Приморском крае, где располагались все круглогодичные международные автомобильные пункты пропуска Дальнего Востока, было перевезено почти в 2,5 раза меньше грузов, чем в 1997 г. (табл. 28).

Особенно кризисная ситуация августа 1998 г. отразилась на доходах и занятости организаций, занимающихся международными перевозками и напрямую связанным с этим малым предпринимательством в лице т.н. «челноков». Курс рубля по отношению к юаню сократился примерно в три раза, вследствие чего отсутствовал всякий смысл для

¹ Горчаков В.В., Кирсанова В.А., Свинухов В.Г. Торговля Дальнего Востока России и КНР, осуществляемая через пограничные автопереходы. // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2000. №4. С. 18-19.

² Братухин В. На границе кризис ходит хмуро...// Автомобилист. 5 ноября. 1998. С.1.

малых предпринимателей пересекать границу с целью приобретения китайских товаров. Кроме того, перевозчики и посреднические транспортно-экспедиционные структуры были вынуждены свернуть свою деятельность в ряде приграничных территорий. Например, в два раза был сокращен штат представительств крупнейшего транспортного предприятия «Приморавтотранс» в китайских провинциях.¹

В течение 90-х гг. практически не менялась номенклатура перевозимых грузов, которую в КНР стабильно составляли: металл, лес, рыбная продукция, бывшее в эксплуатации промышленное оборудование. Из КНР, как правило, ввозились: продукты питания, изделия легкой промышленности, бытовая техника.

Таким образом, период второй половины 80-х – 90-х гг. XX века для Дальнего Востока традиционно сопровождался и во многом обуславливался тенденциями общегосударственного развития. Переходные социально-экономические процессы подвергли серьезным изменениям прежние устоявшиеся системы регионального обеспечения, в том числе и транспортную.

Несмотря на сокращение объемов работы автомобильного транспорта, происходившее параллельно с общей стагнацией всех отраслей народного хозяйства Дальнего Востока, формировались качественно новые формы оказания автотранспортных услуг в сфере экономики и обслуживания населения региона. Бывшие централизованные транспортные предприятия пытались адаптироваться к изменившемуся спросу на автомобильные перевозки. Появление предпринимательских структур в этой сфере приводило к складыванию более разнообразной конкурентной среды, что должно было способствовать повышению уровня удовлетворения региональных потребностей.

Однако, сохраняя важную роль в осуществлении внутренних сообщений, а, впоследствии активно участвуя в приграничном сотрудничестве с КНР, автомобильный транспорт российского Дальнего Востока испытывал большие материальные и организационно-технические трудности.

¹ Братухин В. На границе кризис ходит хмуро...// Автомобилист. 5 ноября. 1998. С.1.

Многочисленные проблемы, которые сформировались в советский период, в условиях стремительного распада межрегиональных связей имели для дальневосточной автомобильно-дорожной системы в 90-е гг. еще более острый характер.

Заключение

Роль автомобильного транспорта в экономике и общей системе жизнеобеспечения дальневосточных территорий в исследуемый период постоянно возрастала и расширялась. Межрайонные транспортные линии при всех имевшихся проблемах низкого качества и неравномерности развития, начиная со второй пятилетки, занимали и сохраняли впоследствии важное место наряду с магистральными коммуникациями, связывавшими регион с центром страны.

Использование автомобильной техники становилось необходимым в силу пространственных особенностей Дальнего Востока, а также практики сооружения, как правило, удаленных друг от друга объектов промышленности, которые впоследствии дополнялись элементами социальной инфраструктуры. Особые функции автомобильный транспорт выполнял в налаживании взаимодействий с другими видами сообщений на юге Дальнего Востока, где имелись возможности и перспективы для оптимальных маршрутных схем по обслуживанию народного хозяйства и населения. В последнее десятилетие XX века важную роль автотранспорт сыграл в становлении приграничного сотрудничества с КНР, которое имело большое значение для решения острых региональных проблем в условиях переходного периода.

В развитии автомобильных сообщений и дорожных коммуникаций на Дальнем Востоке можно выделить несколько отличительных периодов: 1922 г. – 1932 г.; 1933 г. – 1941 г.; 1941-1945 гг.; 1945 г. - середина 60-х гг.; середина 60-х гг. – середина 80-х гг.; вторая половина 80-х гг. - 90-е гг. Данные этапы были тесно связаны как с характером государственной политикой освоения отдаленных территорий, так и непосредственно с состоянием автомобильно-дорожной системы страны и региона, ее значимости для социально-экономической сферы.

В 20-е гг. автомобильный транспорт в СССР и на Дальнем Востоке по объективным причинам не представлял еще никакой альтернативы во

внутреннем сообщении гужевому способу передвижения населения и перевозки грузов. Восстановительный период и новая экономическая политика на Дальнем Востоке не предполагали централизованных государственных инвестиций и должны были проводиться за счет внутренних источников. Поэтому поступления автомобилей на Дальний Восток, которые при отсутствии их отечественного серийного производства закупались за границей, были периодическими и единичными.

Тем не менее, использование автомашин в народном хозяйстве и обслуживании населения предпринимались некоторыми организациями и местными властями. В конце 20-х-начале 30-х гг. закладывались основы самостоятельной сферы автотранспортных услуг и системы обучения шоферов и дорожных работников.

Со второй пятилетки началось регулярное использования автотранспорта в различных отраслях народного хозяйства, что обуславливалось курсом советского руководства на скорейшую индустриализацию Дальнего Востока и высокими темпами производства грузовых автомобилей на новых заводах СССР. На данном этапе происходил перевод экономической системы страны на плановую основу, внедрялась жесткая централизация отраслевого управления. В связи с этим, оформились главные черты организационной модели развития автомобильного транспорта общего пользования, появились авторемонтные заводы и мастерские, получила развитие курсовая сеть по подготовке водителей.

Используя принудительные меры, проводилось интенсивное автодорожное строительство в малоосвоенных районах, которое позволило связать многие промышленные объекты и населенные пункты с железнодорожными станциями, морскими и речными портами. Тем не менее, приоритетной задачей государства при формировании транспортного комплекса региона в годы первых пятилеток являлось преимущественное развитие магистральных железнодорожных и морских сообщений, которые отвечали потребностям крупномасштабного хозяйственного освоения дальневосточных территорий. Социальным функциям транспорта уделялось второстепенное значение.

Период Великой Отечественной войны представляет собой отдельный специфический этап в работе автомобильного транспорта региона. Восточные районы страны являлись стратегическим плацдармом по обеспечению потребностей фронта материальными ресурсами вследствие переориентации промышленности на военные нужды. Дальневосточные

морские порты принимали разнообразные грузы, поступавшие по ленд-лизу, в том числе и автомашины.

Мобилизационные мероприятия, которые негативно отразились на численности и состоянии автомобильной техники, а также на обеспечении ее водительским и обслуживающим персоналом, заставляли проводить реорганизацию управления, находить наиболее оптимальные формы использования и эксплуатации автомобильного транспорта региона в соответствии с условиями и запросам военного времени. Основное внимание уделялось грузовым перевозкам, имеющим оборонное значение. Пассажирский автотранспорт (за исключением нерегулярных сообщений в больших городах) полностью приостановил свою работу.

Для следующего двадцатилетнего периода (1945-1965 гг.) характерны значительные изменения в организационной структуре автомобильного транспорта Дальнего Востока, обусловленные процессами укрупнения предприятий общего пользования и развитием централизованных автомобильных перевозок. Более разнообразным стал автопарк предприятий. На Дальнем Востоке началась осуществляться подготовка инженеров-автомобилистов и дорожников. В связи с этим происходила специализация регионального управления автотранспортной отраслью, формировались новые службы, ответственные за отдельные стороны ее работы. Строительство новых путей сообщения позволило значительно расширить сферу применения автомобилей в народном хозяйстве и обслуживании населения, переключить большую часть внутрирайонных перевозок с железнодорожного и других видов транспорта на автомобильный.

Со второй половины 60-х гг. роль автомобильного транспорта Дальнего Востока особенно возросла. Это было связано с возобновлением активного хозяйственного освоения региона, которое обуславливалось как внутренними государственными интересами и запросами, так и сложной внешнеполитической ситуацией на приграничных советских территориях.

В 70-е гг. научную проработку получили вопросы совершенствования методики грузовых и пассажирских перевозок, технического обслуживания и эксплуатации автомобильного транспорта, строительства необходимых для нормального функционирования машин объектов (мастерских, гаражей,

теплых стоянок и т.д.). Региональные автоуправления с начала 80-х гг. постепенно оснащались электронно-вычислительной техникой, что позволяло оперативно отслеживать работу предприятий, осуществлять более рациональное использование автотранспорта.

Кроме внедрения прогрессивных видов перевозок (контейнерных, пакетных) автомобильный транспорт стал использоваться наряду с железнодорожным, морским, речным и авиационным в сложном комбинированном процессе перевозок, который ускорял доставку грузов и способствовал более эффективной работе отраслей народного хозяйства. Вместе с городскими и междугородными пассажирскими автомобильными сообщениями, получили развитие внутрирайонные и специальные маршруты, которые играли важную социально-интегративную роль.

Однако развитие автомобильных перевозок в этот период все же не в полной мере соответствовало потребностям населения и экономики региона, что обуславливалось не только недостатками в работе автопредприятий Дальнего Востока, но и совокупностью негативных факторов, характерных для автомобильного транспорта страны в целом.

Сравнительный анализ отечественного и зарубежного опыта высокоразвитых стран по использованию автомобилей в социально-экономической сфере показал неэффективность созданной автотранспортной системы в СССР, основанной на общественной собственности. Экономические и научно-технические условия развития автомобильного транспорта в СССР и на Дальнем Востоке приводили к серьезным противоречиям, которые отрицательно сказывались на его работе.

Основными, на наш взгляд, были противоречия между задачами экономического освоения региона и обеспечением соответствующими автотранспортными средствами, запасными частями и другими необходимыми материальными ресурсами предприятий Дальнего Востока; между процессами централизации и укрупнения автохозяйств общего пользования и возможностями этих организаций к созданию необходимых условий для техники, поступавшей в их распоряжение; между планами, предусматривавшими постоянное увеличение объемов перевозок и негибкой тарификационной системой, которой не принимались в расчет степень заинтересованности автомобилистов в своей работе, и как, следствие, качество и рациональность доставки грузов; между задачами руководства страны на максимальное удовлетворение населения в пассажирских перевозках и длительным существованием приоритетности развития общественных видов транспорта, а в последствии распределительной системой индивидуальных машин.

Особенностью автотранспортной системы Дальнего Востока в исследуемый период являлась ее значительная удаленность от предприятий автомобильной индустрии и отраслевых научных центров. Это еще в большей мере негативно сказывалось на материально-техническом обеспечении, происходило отставание в уровне развития производственных процессов, внедрении новых методов в обслуживании, ремонт и

эксплуатацию автотранспорта, поиск оптимальных схем использования машин в народном хозяйстве и социальной сфере.

Специфику также имело дорожное строительство, которое во многом определяло и развитие автомобильного транспорта в целом. Сооружение автомобильных транспортных коммуникаций обуславливалось прежде всего экономическим освоением региона, вследствие чего на протяжении рассматриваемого периода не удалось преодолеть преимущественно односторонний характер развития дорожной сети и учесть социальный фактор при ее формировании. Кроме того, для Дальнего Востока было характерным несоответствие темпов строительства автомобильных дорог, их качественный уровень развитию народного хозяйства и социальной инфраструктуры. Недостаточное финансирование и техническое обеспечение, нехватка и нестабильность кадрового состава организаций являлись основными причинами отставания дорожного строительства региона от общереспубликанских показателей.

Развитие автомобильного транспорта со второй половины 80-х гг. сопровождалось очередными изменениями условий дальнейшего освоения и обеспечения Дальнего Востока. Наметившиеся кризисные тенденции в экономике страны и отдельных территорий, смена государственного руководства и начавшаяся корректировка общего политического курса повлекли за собой пересмотр некоторых региональных аспектов. Государственная политика, не отвергая программно-целевого подхода, предполагала в этот период уже более разнообразные формы развития Дальнего Востока, включая совершенствование внешнеэкономических связей.

Существенная помощь из центра на некоторое время позволила активно реализовывать намеченные масштабные задачи, что приводило к повышению роли транспортного комплекса региона в этом процессе. При сохранении государственной монополии в сфере магистральных сообщений, предприятия автомобильного транспорта получили возможность развивать отдельные направления своей деятельности, на основе кооперативных и арендных отношений. Некоторая децентрализация предоставления услуг пассажирского общественного автотранспорта впервые за всю историю их развития в СССР и на Дальнем Востоке в какой-то мере позволила более внимательно относиться к социальным запросам населения. В конце 80-х гг. происходила апробация первых приграничных автомобильных перевозок с провинциями КНР.

В 90-е гг. уже ставшие традиционными «маятниковые» колебания государственной политики в отношении Дальнего Востока, усугублялись периодом радикальных реформ, проводившихся в России. Тесная зависимость от центра в области ресурсного обеспечения в условиях распада единого экономического пространства приводила к переориентации региона с решения общегосударственных задач на преодоление внутренних кризисных явлений. В этой связи местные сообщения, которые в большинстве своем обеспечивались автомобильным транспортом, сохраняли

на российском Дальнем Востоке большое значение. Вместе с тем, возможности для их осуществления, особенно в первой половине 90-х гг., имелись недостаточные.

Приватизация и отраслевая децентрализация транспортной региональной системы обнаружили неготовность многих предприятий эффективно работать в этот период. В то же время, на основе различных форм собственности происходило формирование новых видов оказания услуг структурно меняющейся экономике и населению, подверженному усиленным межрайонным миграционным процессам. Развитие в 90-е гг. получила система приграничных автомобильных сообщений, которые стали регулярной коммуникационной основой торгово-экономических и культурных связей с соседними территориями КНР.

Однако социально-экономические, организационно-технические, эксплуатационные и правовые условия работы автомобильного транспорта приводили к возникновению многочисленных проблем, не позволявших своевременно и безболезненно адаптироваться к новым региональным потребностям.