

СОДЕРЖАНИЕ

I. ИСТОРИЯ И ПОЛИТОЛОГИЯ

Юркин И. Н. К истории Берг-коллегии в первые годы её существования: Петербургский квасцовый завод.....	6
Рындин И. Ж. Анализ новых материалов и исследований по истории рязанского дворянского землевладения XVII-XIX вв.....	20
Ершов В. Ф., Нагорнов В. П. Рязанская металлургия в контексте экономической и социально-сословной политики России XVIII – середины XIX вв.....	25
Бирюкова К. В. Периодические издания Российских Духовных Миссий для народов Дальнего Востока.....	33
Шаяхметова И. З., Уразова А. И. Снабжение городского населения в деятельности органов местного самоуправления Башкирской АССР в предвоенные десятилетия и в годы Великой Отечественной войны.....	39
Горбунов Б. В. Послужной список офицера Красной Армии Александра Исаевича Солженицына.....	43
Нагорнов В. П. Материалы к армейской биографии А. И. Солженицына.....	49
Лаврентьев А. В. Основные этапы политики транспортного освоения Дальнего Востока России и их результаты (вторая половина 1980-х – начало 2000-х гг.).....	52
Змеев В. А. Нормативно-правовая база развития советской высшей школы.....	57
Курлаев А. Е. Индустриальное наследие в системе охраны и сохранения памятников истории и культуры России: проблемы и перспективы.....	72
Абдуразаков Р. А. Основной закон геополитики в современной отечественной учебной литературе.....	80
Безкади Фади (<i>Сирия</i>). Приоритеты внешней политики России на Ближнем Востоке.....	86
II. ФИЛОСОФИЯ, СОЦИОЛОГИЯ И КУЛЬТУРОЛОГИЯ	
Дорошенко В. А., Запарий В. В., Москаленко М. Р. История научно-технического творчества в контексте современного технического образования.....	92
Замощанский И. И. Национальная культура и этика как социально-коммуникативный ресурс делового взаимодействия.....	100
Жуковская Е. Е. Классификация информационных рисков: жизнь акторов в информационном социуме.....	107
Рыбакова М. В., Зернова Л. П. Студенческая молодежь: роль общекультурных компетенций в преодолении социального инфантилизма.....	116
Рычихина Э. Н., Рыбаков В. А. Мониторинг в коммуникационной политике таможенных органов.....	124
III. ПЕДАГОГИКА И ПСИХОЛОГИЯ	
Васильева Н. Л. Психологическое здоровье: роль отца в развитии личности в детстве.....	134
Володарская Е. А., Кондратова Л. В. Конкурентоспособность личности как социальная установка.....	141
Ефремов О. Ю., Копысова Л. А., Муталиева Л. С., Тарасова Л. В. Социальное проектирование как инструмент развития мотивации к профессиональной деятельности обучающихся в вузах.....	149
Ефремов О. Ю., Худяков А. И., Гаррас Ж. Е. Теоретические и эмпирические основания применения тестирования в педагогических исследованиях и практике образования.....	154
Костюкова Т. А., Калабухов В. В. (<i>Игумен Амвросий</i>). Организация работы с молодежью в лоне православия за рубежом в XX в.....	161
Алексеева Т. Е. Оптимизация процесса обучения в вузе на базе средств информационных и коммуникативных технологий.....	166
Вислова А. Д. Современные теории и концептуальные подходы к генезису девиантного поведения.....	171
Иванова Л. Б. Совершенствование английского языка на основе применения подкастов.....	175
Кочина М. Н. Нравственно-патриотическое воспитание подрастающего поколения в современных условиях.....	179
Лукашова З. В. (<i>Беларусь</i>) Возможность консалтинга в реализации непрерывного образования педагога.....	185
Одарущенко О. И. Проблема профессионального общения сотрудников МВД с населением.....	191
Попов Э. Г. (<i>Иеромонах Максим</i>) Тема религиоведения в трансперсональной психологии.....	196
Тыртыйшный А. А., Климентов В. Л. Музейная медиация в музейной педагогике: опыт, вызовы, решения.....	201
Фомашина Н. В. Педагогические условия эффективности организации самообразовательной деятельности курсантов.....	213
Вызулина К. С. Ценностная сфера офицеров-руководителей военного вуза с позиций компетентностного подхода.....	219
Гасимов А. Ф. Некоторые современные технологии диагностики эмоционального интеллекта.....	228
Канищева М. А. Личностное проецирование в образе будущего у людей с разным уровнем субъективного контроля.....	233
Ковтун Ю. Ю. Система экпсихологических взаимодействий пациента в среде лечебного учреждения.....	238
IV. ФИЛОЛОГИЯ	
Гордова Ю. Ю. Субстратная топонимия Среднего (рязанского) Посочья в ареальном аспекте: типы на -УР, -ОР, -АР (-МАР), -ЕР, -МА.....	243
Рыжкова-Гришина Л. В. Вечная жизнь природы «без прикрас»: пейзаж и философские мотивы в лирике Геннадия Суздалева.....	255
Рыжкова-Гришина Л. В. Природа как предмет лирико-философских раздумий А. А. Вознесенского.....	260
Чепель Н. П. Практика реализации дистанционных образовательных технологий в обучении переводу.....	267
V. ЭКОНОМИКА	
Растяникова Е. В. Пропорции сельского хозяйства стран БРИКС в мировой экономике в начале XXI века.....	273
VI. ПРАВО	
Берая И. О. Влияние традиций на формирование семейного права России.....	281
Гришин Д. А. Функционирование режимной территории исправительного учреждения: проблемы административно-правового и организационного обеспечения.....	287
Кандыба Ф. С. Изменения в правовом статусе Русской православной церкви в годы Великой Отечественной войны.....	290
Петров И. В. Самовольная постройка: развитие законодательства и правоприменительной практики.....	296
Петров И. В., Дементеева И. И. Соотношение самозащиты гражданских прав, удержания и самоуправления: проблемы теории и правоприменительной практики.....	301
Торопкин С. А. Пенсионные реформы Александра I.....	308
Третьяков К. В. Множественность преступлений по уголовному праву США.....	312
VII. ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ И ФИЗИКО-МАТЕМАТИЧЕСКИЕ НАУКИ	
Богданов И. Я., Бобешко А. А. Теория надежности в транспортных сооружениях.....	315
Муртазов А. К. Анализ методов определения орбит метеоров по данным базисных ПЗС-наблюдений.....	318
VIII. АРХИТЕКТУРА И СТРОИТЕЛЬСТВО	
Наумкин Г. И. Алгоритм моделирования архитектуры зданий управлений.....	328
IX. БИОЛОГИЯ И МЕДИЦИНА	
Гуляева С. С. Физический статус детей и подростков Якутии.....	331

ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЭКОНОМИКИ И СЕРВИСА, г. ВЛАДИВОСТОК

УДК 94:656(571.6)
ББК 63.3(2)64+39.1
Отечественная история



**ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ ПОЛИТИКИ ТРАНСПОРТНОГО
ОСВОЕНИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ
И ИХ РЕЗУЛЬТАТЫ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА 1980-Х –
– НАЧАЛО 2000-Х ГГ.)**

Кандидат исторических наук А. В. Лаврентьев

В статье рассматриваются главные направления государственной политики в области транспорта и их реализация на российском Дальнем Востоке. Предложена авторская периодизация транспортного развития региона в новейший период отечественной истории.

Ключевые слова

Транспорт, история, регион, государственная политика, соц.-экономические процессы

Общеизвестно, что основной мотивацией всех коренных российских преобразований в истории становилось техническое и экономическое отставание от западных цивилизаций. Опыт правительственной политики свидетельствует о первичности института государства как главного инициатора осуществления модернизаций. Этому способствовала объективная и не имеющая близких аналогов многофакторность (суровые природно-климатические условия, большие и остающиеся неосвоенными пространства, многочисленные геополитические вызовы, полиэтничный состав населения). Таким образом, сильное государство традиционно является «как бы противовесом несформированности самой цивилизационной базы и одновременно формирует сам субъект модернизации наряду с основными новациями» [1. С. 213].

Однако ретроспективный взгляд показывает, что этатистская модель их проведения в отличие от других стран оказывалась неустойчивой и непоследовательной в решении стратегических задач. Не слу-

чайно внимание специалистов акцентируется на перманентности тенденций усиления и ослабления функций государства (на первый взгляд, закономерной и универсальной в мировом цивилизованном масштабе) на различных этапах общественно-политического развития. В российском варианте подобные колебания приводили к незавершенности переходных периодов, оставляя большое количество системных пережитков. Сменяемость реформ сопровождалась более жесткими средствами, которые позволяли достигнуть лишь краткосрочных целей и впоследствии заставляли вступать в очередную фазу подготовки к новым преобразованиям [13. С. 20].

Среди методологических изысканий относительно характера территориального освоения России и генезиса ее коммуникационной системы на дальневосточных рубежах, особый интерес вызывает применение регион-ориентированного подхода, сочетающего в себе отдельные постулаты евразийства и фронтальной трактовки российской модернизации. Восточные райо-

ны России в отличие от других (наряду с аналогичными территориями США, Канады, Австралии, Новой Зеландии) продолжали осваиваться и политически присоединяться в эпоху осуществления модернизации [10. С. 40]. Отсюда выводится и разная последовательность региональных индустриальных фаз и роль коммуникаций: в отличие от европейской России промышленный переворот за Уралом (как и стадия первичного освоения) начался с транспорта, который создал условия для других секторов (добывающего производства, сельского хозяйства, роста городов).

Однако незавершенность начинаний транспортного освоения, их дискретный характер осуществления негативно сказывались и продолжают сказываться на общей доступности и внутренней интегрированности дальневосточных районов. Пристальное внимание государства к развитию транспорта российского Дальнего Востока в последние годы обусловлено не только колоссальным значением, которое он имеет в системе жизнеобеспечения, но и геополитическими интересами России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Практически все планируемые в ближайшее время инновационные мега-проекты (территории опережающего развития, режим «порто-франко» во Владивостоке и др.) так или иначе связаны с совершенствованием дальневосточных коммуникаций.

В связи с этим, особенно актуальным является изучение опыта реформирования транспортной сферы региона в годы последних лет советской системы и перехода к либеральной, рыночно-ориентированной модели развития. Антикризисные мероприятия и попытки перевода ее на инновационные формы развития имели свои положительные и отрицательные последствия для экономики и жителей региона.

В развитии дальневосточной транспортной системы в исследуемый период можно выделить ряд различных по своим условиям и характеристикам этапов. Первый (середина 1980-х годов – 1991 г.) характеризу-

вался изменением вектора региональной политики в годы «перестройки» в СССР, что способствовало некоторым позитивным сдвигам в дальневосточной системе транспортного обеспечения и обозначило качественно иные, чем прежде, варианты ее развития. Целевые инвестиции и реорганизация управления содействовали частичному техническому переоснащению, интенсификации сооружения коммуникаций, многообразию в сравнении с предыдущим этапом развития организационных форм деятельности транспортных предприятий.

Активизировалось строительство Амуро-Якутской магистрали. Началась реконструкция хабаровского завода по ремонту самолетов и вертолетов [4]. Попытки максимальной децентрализации управления предпринимались в сфере авиации. На конференции представителей трудовых коллективов, прошедшей в конце 1989 г., большинством голосов было принято решение об упразднении регионального государственного управления и создании Дальневосточной авиационной корпорации. Она предполагалась как коммерческая структура, возможные вмешательства которой в дела авиапредприятий строго оговаривались и ограничивались уставными документами [6. С. 2].

Получили развитие международные транспортные связи, основанные на новых политических и нормативно-правовых принципах; более разнообразными стали их география и способы осуществления. Помимо приграничных сообщений с КНР, налаживались контакты с ранее практически закрытыми для интенсивных сообщений Республикой Корея, Японией и США.

Однако планы территориального освоения помимо не совсем адекватной оценки местных возможностей теряли благоприятные перспективы своей реализации еще на начальных стадиях вследствие деструктивных колебаний и низкой эффективности общегосударственного экономического, а затем и политического курса. В частности, 2/3 предложений региональ-

ных экспертов по развитию железнодорожной инфраструктуры было исключено из программы развития Дальнего Востока, принятой в 1987 г. [3].

Основные инфраструктурные проблемы транспорта сводились к отставанию в техническом оснащении сортировочных и припортовых станций; недостаточным темпам электрификации участков Трансиба как основной железнодорожной магистрали Дальнего Востока; медленной реконструкции и строительству новых путей сообщения. По мере нарастания кризисных явлений прекратились государственные вложения в обустройство дальневосточной инфраструктуры БАМа. Наметилось заметное снижение перевозок по еще не достигшим необходимого функционального состояния его дальневосточным участкам. Непригодность мест для переработки перевозимых ресурсов, несвоевременность их прибытия, недостаток подъездных путей – все эти факторы назывались в отчетах основными причинами не выполнения общего плана перевозок за 1991 г. [12].

Низкая пропускная способность и узкая колея Сахалинской железной дороги сдерживали работу транспортного маршрута, соединяющего остров с материком паромной переправой Ванино-Холмск. За 1989 – 1990 гг. около 20 тыс. т груза на этой линии были доставлены заказчикам с большим опозданием [11. С. 3]. В результате и без того слабая и во многом односторонняя модель транспортного обслуживания Дальнего Востока, утрачивая дотационные инструменты поддержки, накапливала проблемы и противоречия.

В течение второго этапа (1991 г. – первая половина 1990-х гг.) обострялась региональная дезинтеграция, вызванная центробежными тенденциями после распада СССР и прекращением прямых материальных вложений. На дальневосточных пространствах ситуация усугублялась неурегулированной тарифной политикой государства, неразвитой схемой коммуникаций, плохим состоянием транспорта. Отсутствие дотаций на

содержание инфраструктуры и осуществления социально-значимых сообщений в совокупности с поспешной приватизацией ряда ключевых объектов транспортной отрасли создавали весомые риски для безопасности населения Дальнего Востока. В условиях гиперинфляции и становления новых межбюджетных отношений антикризисные меры, предпринимаемые местной властью и руководством ведущих транспортных организаций, отягощались противоречиями их взаимодействия.

Поэтому основными задачами оставались поддержание в удовлетворительном состоянии, частичная реконструкция путей сообщения и транспортных средств за счет сформированной еще в советский период ресурсно-технической базы. Реальная угроза возможных аварийных ситуаций обусловила в 1992 г. начало реконструкции Хабаровского железнодорожного моста через р. Амур [5]. В рамках «Программы поэтапного технического перевооружения и решения социально-экономических вопросов Сахалинской железной дороги на период до 2000 года» с 1992 по 1995 гг. был заменен грузовой вагонный парк, постепенно выводились из эксплуатации устаревшие локомотивы. В распоряжение Сахалинской дороги поступило 25 рефрижераторных секций для перевозок скоропортящихся грузов. В 1993 г. 29 скоростных комфортабельных дизельных поездов безвозмездно передавались для пригородных сообщений на Сахалине Восточно-Японской железной дорогой [7. С. 177, 195].

Вместе с тем, при всех сложностях, вызванных недостатком средств и снижением внутреннего потребления услуг по грузопассажирским перевозкам, дальневосточный транспорт в первой половине 1990-х гг. продолжал играть большую роль для региона. Он позволил обеспечить население импортными продуктами и товарами первой необходимости, способствовал свободному туристическому и деловому общению с сопредельными государствами.

Третий период (середина 1990-х – ко-

нец 1990-х гг.) был отмечен возобновлением элементов централизованного управления социально-экономическим развитием региона на основе программно-целевых принципов. С середины 1990-х гг. принимается ряд узкоотраслевых программ, направленных на модернизацию транспорта и путей сообщения. Специальным направлением государственной политики, получившим законодательное закрепление, стало регулирование естественных монополий, к которым относились важные стратегические транспортные объекты.

Указанные мероприятия позволили более последовательно осуществлять дорожно-строительную деятельность. Возобновилось сооружение и реконструкция важнейших объектов федерального и местного уровня. Одним из пяти государственных приоритетов в программе «Дороги России» объявлялась трасса «Амур» (Чита-Хабаровск), соединившая впоследствии европейскую и азиатскую части страны. Продолжилась электрификация дальневосточных участков Транссиба. В связи с постоянной нехваткой средств она осуществлялась на основе краткосрочных планов.

Происходило совершенствование сферы финансовых обязательств между транспортниками и потребителями их услуг. В 1999 г. впервые за годы рыночных преобразований 60 % клиентов Дальневосточной железной дороги (ДВЖД) рассчитались за перевозки реальными денежными средствами, а не ставшими традиционными взаимозачетами [9. С. 7]. Дальнейшее развитие получила интеграция окраинных дальневосточных территорий с сопредельными странами. Состоялась реализация нескольких крупных международных транспортных проектов. В частности, благодаря усилиям администрации Приморского края, префектуры и мэрии Ниигаты одна из крупнейших азиатских инвестиционных компаний выделила долгосрочный кредит на строительство международного терминала в аэропорту Владивостока.

Вместе с тем, задачи восстановления и развития коммуникаций российского Дальнего Востока в обстоятельствах еще нестабильной экономики, несвоевременного пополнения государственной и региональной казны не имели достаточных ресурсных возможностей для их исполнения. Не оправдывался расчет на быстрое получение иностранных инвестиций в процессе создания территорий с особыми преференциями, что входило в противоречие с целевыми установками преобразований дальневосточного региона и международными вызовами.

Четвертый этап (конец 1990-х гг. – начало XXI в.) отличался тем, что произошло общее увеличение программ развития дальневосточных территорий. Вследствие смещения акцента международного сотрудничества в районы Азиатско-Тихоокеанского региона одним из приоритетных направлений объявлялось совершенствование транспорта. Средства федерального уровня в отличие от предыдущих лет были аккумулированы в единой программе по его модернизации. Четвертая часть бюджетных ассигнований, выделенных на осуществление программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», в 2008 – 2009 гг. направлялась на развитие транспортной инфраструктуры [8. С. 33]. При возведении коммуникаций и обновлении транспортной инфраструктуры принципиально новым являлось использование инструментов государственно-частного партнерства.

Более гибкими становились способы формирования тарифов на перевозки дальневосточного направления. Завершилась электрификация главного пути Транссиба. Производилась реконструкция и прокладка железнодорожных линий, соединяющих узловые транспортные пункты с центрами добычи полезных ископаемых. Увеличилась перевалка международных грузов через дальневосточные порты. Были введены в эксплуатацию перегрузочные комплексы и причалы в портах Восточный,

Находка, Владивосток, проведена реконструкция гидротехнических сооружений в Сахалинской области и техническое перевооружение нефтебункеровочной базы и пирсов в Ванинском порту.

Апробацию проходили новые транзитные схемы перемещений. На дальневосточных территориях предусматривалось совершенствование евро-азиатского транспортного коридора «Транссиб» и развитие устойчивых транзитных линий для перевозки китайского экспорта, условно названных «Приморье-1» (Харбин – Суйфэньхэ – Гродеково – Владивосток, Находка, Восточный – страны АТР) и «Приморье-2» (Чаньчунь – Хуньчунь – Камышовая – Посьет – Зарубино – страны АТР).

Однако преимущественно сырьевая ориентация государственной политики продолжала сдерживать создание всесторонней доступности и альтернативности использования транспортной системы региона. В Дальневосточном федеральном округе эксплуатационная длина железнодорожных линий общего пользования в период 2000-2012 гг. выросла лишь на 198 км. К 2014

г. только 65,8 % автомобильных дорог имели твердое покрытие [2. С. 40, 41].

Сохранение и некоторое усиление монополий на магистральные перевозки снижали конкурентные возможности, приводили к непаритетным условиям работы местных, центральных и зарубежных транспортных компаний. Противоречивый характер предоставления льгот в особых экономических зонах не способствовал притоку инвестиций. Вследствие недостаточной проработки мотивационных инструментов государственных проектов отечественный бизнес редко соглашался на участие в них.

Накопленный разнообразный опыт транспортной модернизации Дальнего Востока в столь еще непродолжительной новейшей российской истории между тем ярко отражает многие перипетии региональной политики переходного периода. Являясь определенного рода аналитическим материалом для улучшения ее концептуальных положений и технологических способов реализации он может быть использован в современных стратегиях развития дальневосточных территорий.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Афонасова А. В. Роль государства в современной модернизации России // Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал. – 2013. – № 1. – С. 211-213.
2. Бардаль А. Б. Транспортная инфраструктура Дальнего Востока: изменение условий для предприятий // ЭКО. Всерос. эконом. журнал. – 2015. – № 7. – С. 35-51.
3. ГАПК. – Ф. П-68. – Оп. 117. – Д. 587. – Л. 152.
4. ГАХК. – Ф. Р-2061. – Оп. 1. – Д. 114. – Л. 8.
5. ГАХК. – Ф. Р-2286. – Оп. 1. – Д. 241. – Л. 34-35.
6. Долматов В. Вот такие мы монополисты // Приамурские ведомости. – 19. 05.1992.
7. Костанов А. И. Самая восточная дорога России: Очерки истории Сахалинской железной дороги. – М., 1997.
8. Лаврентьев А. В., Медведева Л. М. Опыт реформирования морского транспорта на Дальнем Востоке России: некоторые аспекты социально-экономической безопасности // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2014. – № 2. – С. 30-41.
9. Латыпов Д. Дорога жизни Дальнего Востока // Труд. – 4.02.2000.
10. Побережников И. В. Использование модерниз. парадигмы при изучении региональной истории (XVIII – начало XX в.) // Гуман. науки в Сибири. – 2011. – № 2. – С. 37-41.
11. Проказов Н. «Чертова мельница» // Советский Сахалин. – 22.01.1991.
12. РГАЭ. – Ф. 1884. – Оп. 105. – Д. 14516. – Л. 28.
13. Шипулин В. О. Противоречия российских социальных трансформаций в контексте теории модернизации // Вестник Новгородского гос. ун-та. – 2006. – № 36. – С. 18-22.