

для той поры бюджетных затруднений, в некоторых населенных пунктах закрывались школы, медицинские учреждения, магазины. Отсутствие этих объектов заставляло людей гораздо чаще ездить в соседние населенные пункты с более развитой инфраструктурой и пользоваться услугами пассажирских сообщений.

Сворачивание и разгосударствление промышленных предприятий и коллективных сельских хозяйств способствовало появлению безработицы. Проблемы занятости, особенно свойственные небольшим поселениям, вынуждали дальневосточников искать работу в близлежащих городах, в которые нужно было регулярно ездить.

Указанные категории граждан, превратившиеся за короткие сроки в материально уязвимые слои населения, могли рассчитывать исключительно на общественный транспорт, сохранявший к тому же довольно широкий спектр льгот¹. Обязательства по их возмещению формально гарантировались государством, что в ситуации особенно первых пореформенных лет происходило (как и в случаях с финансированием программ северных завозов) крайне нестабильно. Попытки правительства переложить покрытие убытков от эксплуатации пригородных сообщений на муниципалитеты в сложившихся условиях также были изначально обречены.

Поэтому людям, вынужденным добираться в соседние административные образования к месту работы, приходилось терпеть массу неудобств. Во многие населенные пункты, расположенные вдоль рек, перестал ходить речной транспорт². В 1996 г. закрылись все внутренние пассажирские линии в Амурской области из-за отсутствия ассигнований на их содержание³. Нерегулярными становились прибрежные рейсы в Хабаровском крае. Упразднялись маршруты, которые являлись приемлемыми для большей части жителей районов, связанных водными сообщениями, с точки зрения как материальных, так и временных затрат. Подобное положение становилось характерным для пригородных электропоездов, терявших для

пассажиров свои скоростные преимущества из-за сокращения графиков их движения⁴.

Параллельно с ослаблением межрайонных связей обострялись и транспортные проблемы городов Дальнего Востока, особенно областных и краевых центров. Стихийная концентрация в них населения из депрессивных районов усиливала напряженность сферы пассажирского сервиса, который, как и другие объекты инфраструктуры, не был готов к новым социальным вызовам.

Резкое увеличение индивидуального автотранспорта (связанное с началом массовых поступлений относительно недорогих автомобилей из Японии) не оправдало сомнительные надежды на снижение потребностей в общественных перевозках. Критическая ситуация складывалась и с обновлением парка пассажирского транспорта⁵. Даже скудные (производимые по остаточному принципу) поставки в советское время сырьевым регионам техники, не относящейся к основному производству, с началом переориентации на рыночную модель хозяйствования прекратились вовсе. Совершенствовать машинный парк из фондов предприятий, многие из которых находились на грани банкротства, не представлялось возможным. Более того, появившиеся «пробки» на неприспособленных улицах крупных городов делали крайне необходимым создание дорожных сооружений нового типа.

Такой опыт хаотичных преобразований заставил высшее руководство страны пересмотреть многие радикальные начинания и избавиться от некоторых иллюзий по поводу «саморегулируемости» процесса становления рынка. Более того, со стороны местных властей нередко звучали активные призывы «вернуть государство в экономику» в новом качестве для создания достойных условий регионального развития. Правительство во избежание полной потери контроля над ситуацией обратилось к практике адресных форм территориального управления. В 1996 г. была принята Федеральная целевая программа

¹ Например, за навигацию 1994 г. количество льготников, обслуживаемых Амурским речным пароходством, достигало 30% [14, с. 3].

² В 1992 г. Благовещенский речной порт перестал обслуживать рейсы в города Свободный и Зея, с. Поярково и др. Из всех сообщений оставалась в эксплуатации всего лишь одна пассажирская линия, на которой было перевезено около 2 тыс. чел. Для сравнения: в конце советского периода быстроходными судами этого предприятия пользовались порядка 110–120 тыс. чел. в год [17, с. 1].

³ ГААО. Ф. Р. 2286. Оп. 1. Д. 242. Л. 116.

⁴ Например, работа и содержание электропоездов Владивостокского отделения Дальневосточной железной дороги в 1991 г. принесли почти в 5 раз больше убытков по сравнению с предыдущим годом. С февраля по апрель 1992 г. исключались из расписания 8 электричек ради выполнения систематических утренних и вечерних рейсов [9, с. 2].

⁵ В Приморском крае в 1991 г. количество неисправных автобусов, трамваев и троллейбусов достигло 40% (ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д. 1411. Л. 38). В 1993 г. по этим же причинам закрылись 15 маршрутов в Хабаровске, а на остальных использовалось не более 50% необходимых единиц техники (ГАХК. Ф. Р-2061. Оп. 1. Д. 113. Л. 45).