

Антон КРОТОВ
Алексей КУЛЕШОВ

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК



ПРАКТИЧЕСКИЙ И ТРАНСПОРТНЫЙ
ПУТЕВОДИТЕЛЬ

Алексей Кулешов Антон Кротов Дальний Восток

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=42596239

ISBN 9785449680518

Аннотация

Практический и транспортный путеводитель по всем регионам Дальнего Востока. Описаны Приморский край, Хабаровский, Сахалин, Камчатка, Якутия, Чукотка, Амурская область, Забайкальский край, Еврейская автономная область – весь Дальний Восток от Кяхты до Анадыря! Особенности транспорта, дешёвого попадания в эти регионы, цены, места ночлега, зимники, пароходы и прочее по сведениям на 2018 год.

Содержание

Предисловие	5
Дальний Восток в целом	9
Предупреждение	12
География и население	16
История	26
Зачем туда ехать	42
Что производит Дальний Восток	49
Пути попадания	54
На самолёте из центральной России	55
На поезде из Центральной России	63
Конец ознакомительного фрагмента.	67

Дальний Восток

Антон Кротов

Алексей Кулешов

© Антон Кротов, 2019

© Алексей Кулешов, 2019

ISBN 978-5-4496-8051-8

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие

Дальний Восток, описанный в этой книге – это весь Дальневосточный федеральный округ. В него раньше входили Хабаровский, Приморский и Камчатский край, остров Сахалин, Еврейская, Амурская и Магаданская области, Якутия (самый большой регион), и, наконец, Чукотка. В конце 2018 года, специальным указом Президента России, к Дальнему Востоку были присоединены также Республика Бурятия и Забайкальский край – теперь всё это и есть наш Дальний Восток, о котором вы прочитаете в книге.

Общая площадь этих одиннадцати областей – 6,952 миллиона квадратных километров, что составляет 40% территории России, или три четверти от площади соседних США или соседнего Китая. Население же всей этой невероятной территории – 8,2 миллиона человек (чуть больше одного организма на квадратный километр), вдвое меньше населения одной лишь далёкой Москвы, меньше, чем в соседнем китайском Харбине. Вот такая большая интересная земля, но довольно малолюдная.

Путеводителей по этой территории мало, а что есть – обычно история, казаки-первопроходцы, БАМ и ГЭСы, иногда – про нацпарки и гостиницы. Транспортной информации по этим регионам почти нет, и на вопрос «как дешевле добраться до Х» обычно даётся в них один универсаль-

ный ответ – «самолёт». В последние годы появилось несколько тысяч отчётов в Интернете и фильмиков в Youtube, разобраться в которых непросто, а пересмотреть всё и получить систематизированную информацию и вообще невозможно. Поэтому и нужно вам прочесть наш путеводитель – он перед вами.

Основой для этой книги был взят путеводитель «Дальний восток», написанный девять лет назад (соавторы: Антон Кротов, Артём Русакович), – он вышел осенью 2009 года. На его основе потом вышел парадно-глянцевый путевод по Дальнему Востоку, к нам прицепилось ещё человек сорок редколлегии, но пользоваться той книгой сейчас никто не будет – и тираж мал, и вес тома велик, да и с годами и там многое устарело, и сам федеральный округ изменился: две области присоединили, и даже столицу перенесли, из Хабаровска во Владивосток.

И не только на административном уровне. Верно, за минувшие десять лет кое-что изменилось в этих местах. И вот, друзья, настало время переделать и переписать путеводитель 2009 года. Многие уже можно убрать за ненадобностью, неактуальностью. Удалена текущая информация об адресах гостиниц и хостелов – это легко теперь можно мониторить на сайтах Booking.com, Ostrovok.ru или Airbnb. Адреса интернет-кафе тоже не нужны – 90% людей уже пользуется Интернетом в мобильном телефоне, а остальные находят Интернет в квартирах, где останавливаются на ночлег. А вот

особенности транспорта, попадания в те или иные места, эту информацию стоит освежить, и в путеводителе, и в вашей памяти.

В нынешней книге два основных автора – Антон Кротов и Алексей Кулешов. Мы побывали во всех регионах России, включая труднодоступные и ныне упразднённые субъекты РФ. Объездив все основные города и трассы Дальнего Востока, и опросив товарищей о тех местечках, до которых всё же не добрались нынче, мы собрали самую свежую транспортную и практическую информацию об этих местах. Но часть информации взяли у наших друзей, которые также активно ездили по региону.

За полезные сведения, информацию и дополнения мы благодарим: Илью Буяновского (известного блоггера-путешественника – его «Живой журнал» varandej.livejournal.com), Константина Касьяева (<https://vk.com/k.kaskaev>), Дмитрия Дубровина (блог – <https://vk.com/gorykitam>) и Игоря Лысенкова (hitchhiker.livejournal.co А также: Артёма Русаковича (ЖЖ <https://vk.com/id109239217>).m) и Сергея Верещагина, чья информация в небольших дозах тоже присутствует в книге.

Благодарим также тех людей, которые помогали нам в наших многочисленных путешествиях по Дальнему Востоку – водителей попутных машин, жителей, принимавших нас на ночлег, и всех, кто желал нам добра и удачи! И всех тех, кто поддержал проект издания книги на сайте Planeta.ru и за-

ранее заказал себе это издание. А также полезный сайт для путешественников Маршруты.ру (<https://www.marshruty.ru>), который пригодится вам для планирования путешествия и для того, чтобы поделиться с человечеством информацией и фотографиями с пройденных маршрутов.

*Антон Кротов, <http://vk.com/antonkrotov>,
Алексей Кулешов, <http://vk.com/traveler62rus>
15 марта 2019, Шри-Ланка*

Дальний Восток в целом

Дальний Восток, занимающий почти половину России, представляет огромные возможности для путешествий. Бескрайняя тайга, горы и реки, пляжи Приморья, вулканы Камчатки и Курил, горячие источники, остров Сахалин и необитаемые острова, примонгольские степи, река Лена и озеро Байкал, китайские рынки, корейский майонез и газировка, японские автомобили.

Но и самое интересное: только здесь на Земле (да ещё пожалуй в Антарктиде и Гренландии) можно оказаться наедине с первозданной природой, увидеть пейзажи, тундру и даже морские берега такими, какими они были ещё до появления человека на планете.

Кроме этого, Дальний Восток – родина интересных людей, место, где происходят разные фестивали, события, здесь можно путешествовать из города в город, находить новых друзей и погружаться в жизнь этого, отдалённого от Москвы, региона.

Жители Европейской России редко ездят на Дальний Восток – они направляются в Европу, в Крым или Египет, куда ехать дешевле и ближе, да и поездка в Таиланд обойдётся примерно в ту же сумму, что и путешествие отечественное, дальневосточное. Но каждому человеку, обитателю западной части нашей страны, полезно хоть раз побывать в во-

сточной – в том крае, где начинается новый день.

Правители России иногда вспоминают про Дальний Восток, охая над численностью населения и его площадью (см. цифры в начале книги) и сравнивая их с японскими, корейскими, китайскими. Среди этих охов возникла вполне здравая идея выделить всем желающим россиянам бесплатно по гектару дальневосточной почвы – пусть заселяют её, наконец. С 2017 года, как эти гектары стали массово раздавать, раздали уже 41,000 участков (на июль 2018; свежие цифры найдёте в Интернете сами). Впрочем, вам тоже осталось – подсчёт с калькулятором показывает, что ещё на тысячи лет хватит, если землю будут разбирать с подобной скоростью, да и не все ещё поедут, многие лишь забронируют землю и потом забудут про неё.

На Дальнем востоке авторы этого путеводителя побывали много раз. Летом-осенью 2009 года Антон Кротов создал проект «Дом для всех во Владивостоке-2009» – мы с друзьями обитали там три месяца и собирали там полезную информацию для всех, кто поедет следом. Суммарно в том Доме для всех во Владивостоке жило более 90 человек. Мы побывали в разных регионах Дальнего Востока, собрали много полезной информации. А летом 2018 Антон Кротов открыл там новый жилищный проект – «Дом хороших людей во Владивостоке-2018», куда приехал и второй соавтор – Алексей Кулешов (попутно в этом же году посетивший

Якутск, Магадан и Сахалин). Прошло девять лет с первого издания книги – мы видим, что-то поменялось. Но что-то осталось и прежним.

Да и не только Владивосток приятен для жизни. В том же 2018 году Антон Кротов организовал проект «Дом хороших людей в Улан-Удэ» (ДХЛ-УУ), в котором пожили также оба соавтора этой книги, и десятки других людей тоже останавливались там в ходе исследования Забайкалья. Со временем и в других городах появятся похожие жилищные проекты... Давайте поближе познакомимся с этим регионом. Добро пожаловать!

Предупреждение

Мир меняется! Ни один путеводитель за жизнью не утонится!

Мы добросовестно и аккуратно, в последние годы посещали все регионы Дальнего Востока и узнавали всё, что можно, о дорогах, транспорте, географии, достопримечательностях, гостиницах, ценах, свойствах... А также спрашивали и других людей, коллег, которые побывали где-то после нас и добыли информацию посвежее. Но Дальний Восток такой большой, что ни один человек не может посетить все его уголки за один год; это не под силу и целому коллективу. А пока эта книга пишется, издаётся и распространяется, – часть информации может в ней и устареть. Цены на всё растут – странно было бы, если бы они остались постоянными; дороги, на удивление, строятся; климат теплеет; расписания изменяются; меняются адреса и телефоны, а также адреса страниц в Интернете.

МИР МЕНЯЕТСЯ, и это нужно помнить каждому, кто отправляется путешествовать – и на Дальний Восток, и в другие регионы.

Так что прочтите эту книгу и возьмите её с собой, но думать не переставайте. Проверяйте и уточняйте расписания, цены, узнавайте новое о путях сообщения, посещайте дру-

гие населённые пункты, которые не описаны в этом путеводителе. В путешествии вам будет даже интересно оказаться в чём-то первопроходцем и первооткрывателем. Новое путешествие на Дальний Восток совершать не авторам, а вам – так что **ДУМАЙТЕ ГОЛОВОЙ!**

Авторы этой книги не могут гарантировать постоянство всех видов транспорта, путей сообщения и цен, указанных в книге. Не несут ответственности за какие-либо убытки или ущерб, который может произойти с вами в ходе путешествия, в результате использования или неиспользования этой информации.

Кроме того: учтите, что перед вами общий, обзорный путеводитель. Для подробного исследования каждой области Дальнего Востока потребуется несколько лет; для описания – несколько толстых томов. Поэтому не удивляйтесь, что некоторые места здесь описаны, а другие мелкие городки – даже не упомянуты. Нет подробного описания гостиниц и хостелов – их сейчас можно просто найти через сайт [Booking.com](https://www.booking.com) или [Osrovok.ru](https://osrovok.ru). Такая избирательность неизбежна, раз мы хотим уместить весь Дальний Восток (сокращённо ДВ) в одну компактную книжку.

Также в книге могут попадаться небольшие опечатки и повторы, которые почти неизбежны в любой большой книге. Если редактировать эту книгу до тех пор, пока все опечатки не исчезнут – за это время что-то изменится и на мест-

ности, и полного соответствия книги окружающему миру не может быть. Что-то подорожает, что-то построится, что-то исчезнет или закроется... Такова жизнь!

Чтобы читателю будущих лет было представлять себе цены на Дальнем Востоке, при грядущих, ещё неизвестных нам курсах доллара и рубля, приведём уровень рублёвых цен в России на момент написания книги, на август 2018 – март 2019. Вы легко сможете проверить уровень цен на момент вашего прикосновения к книге и понять, нужно ли скорректировать информацию.

В период написания этого путеводителя,

1 US\$ = 65—70 RUB,

1 € = 76—80 RUB,

1 литр бензина или солярки в Центральной России = 43—46 руб,

1 килограмм сахара в Центральной России = 35—40 рублей,

1 проезд по карточке «Тройка» в Москве = 36 рублей,

1 проезд в автобусе Владивостока = 23 рубля.

Если будете пользоваться книгой через годы, увеличьте цены, указанные в книге, пропорционально общему их изменению в России.

Итак...

География и население

Дальний Восток очень большой, и не просто большой, а гигантский. И очень малолюдный. Дальневосточный федеральный округ – самый большой в России по площади, и наименьший – по населению. Как уже было сказано, общая площадь этого региона составляет почти семь миллионов квадратных километров (12 Украин или четырнадцать Франций), а население – восемь миллионов, но не километров, а человек.

Якутия занимает почти половину Дальнего Востока, это самый большой регион ДВ. Интересно сравнить Якутию – с далёкой Индией. Они имеют примерно равный размер – по 3 миллиона квадратных километров, но в Якутии на этой территории живёт 967 тысяч человек, а в Индии – 1,32 миллиарда, в 1400 раз больше, круглым счётом.

Дальний Восток подразделяется на 11 регионов – субъектов Федерации. Из них семь находятся на юге ДВ, снабжены автомобильными дорогами и даже железными, имеют посёлки и города, находятся недалеко от соседних стран (рядом – Китай, Корея, ну и Япония неподалёку).

Ещё четыре региона находятся на севере, от дальних стран удалены, дорогами снабжены мало, железными дорогами – тем более; жителей там почти нет; ближайшая заграничная страна – США (через Берингов пролив) и Канада

(через Северный полюс). Там самые высокие цены и низкие температуры.

Итак, к **«цивилизованному югу»** Дальнего Востока относятся Приморский край, Хабаровский край, Амурская, Еврейская и Сахалинская области, Республика Бурятия и Забайкальский край. Здесь относительно много путей сообщения, есть железные дороги и автодороги, почти каждый значительный населённый пункт имеет круглогодичное транспортное сообщение (кроме севера Хабаровского края). Здесь кое-где растут свои овощи, цены более-менее нормальные, несколько выше, чем в Центральной России, но не ужасные. Лето достаточно жаркое, зима холодная, но не смертельная. Людей тут живёт 4,5 миллиона человек. Основной личный транспорт – японские иномарки.

К **«холодному северу»** относятся: Республика Саха (Якутия), Чукотский автономный округ, Магаданская область и Камчатский край. В состав Камчатки вошёл, бывший до 2007 года «независимым», Корякский автономный округ. Тут большинство населённых пунктов не имеют постоянной автодороги, а железная дорога и вообще отсутствует (кроме недостроенной веточки на Якутск). Товары тут дороги, завозятся всё по зимникам, рекой, морем или самолётом, овощи не растут, ничего не производится, лето короткое – два месяца, долгая зима с суровыми морозами, высокие зарплаты, но условия жизни трудные, некомфортные. Основной транс-

порт – джипы, УАЗики, снегоходы, КАМАЗы-вездеходы, каракаты, машины с дутыми колёсами, моторные лодки и собственные ноги.

Север Хабаровского края, от Николаевска-на-Амуре и далее на север, также можно отнести к этому макрорегиону.

Людей тут совсем немного. Эти четыре субъекта РФ (до 2007 бывшие пять) занимают 4,5 миллиона квадратных километров. А их население – менее чем полтора миллиона человек, по 0,35 человека на квадрат – ровно в десять раз меньше, чем на юге ДВ. И эти люди потихоньку оттуда разъезжаются; самый массовый отток происходил в 1990-е годы.

	Тысяч кв.км.	Тысяч жителе й	Человек на кв.км.	Цены на фрукт от московских
Обитаемый ЮГ:				
Приморский край	165	1913	11,5	1,3
Хабаровский край	788	1328	1,6	1,4
Амурская область	363	798	2,2	1,5
Сахалинская область	87	490	5,6	1,7
Еврейская область	36	162	4,5	1,5
Забайкальский край	431	1072	3,0	1,4
Республика Бурятия	351	984	2,8	1,3
Всего по югу:	1439	4691	3,3	...
Пустынный СЕВЕР:				
Респ.Саха (Якутия)	3103	964	0,3	2,5
Камчатский край	472	315	0,7	2,0
Магаданская область	461	144	0,3	2,5
Чукотский авт.округ	737	49	0,066	5-8
Всего по северу:	4773	1472	0,3	...

* Стоимость бананов и других фруктов, в отличие от прочих показателей, является весьма сильно переменной величиной, в зависимости от сорта, сроков завоза, вероятности их протухания, жадности продавца и удалённости населённого пункта от столицы края / области. Взяты средне-приблизительные соотношения супермаркетных цен по столице каждого региона; в небольших населённых пунктах цены обычно выше, чем в столице, за исключением Якутска, где Нижний Бестях и другие городки АЯМа дешевле Якутска, особенно в межсезонье, примерно на 25%.

Жителям Европейской России непривычно слышать, что «холодный Дальний Восток» находится, в том числе, и на географическом юге. Самая южная точка ДВ находится близ посёлка Хасан, на юге Приморского края, на стыке границ Китая, Северной Кореи и России. Это место южнее, чем Сочи! А Владивосток южнее, чем Южный берег Крыма, а его окрестности – морские курорты, куда съезжаются на отдых в августе многие жители соседних регионов, Амурской области в том числе и Якутии даже.

Чита, Якутск, Находка и Хабаровск – из десятки самых солнечных городов России, по числу часов солнечного сияния превосходят Сочи, Краснодар и другие города Европейской России, максимальная зарегистрированная температура в Чите $+43^{\circ}\text{C}$ (в Сочи $+39^{\circ}$), хотя зимние минимумы ко-

нечно не сильно радуют (в Чите -49°C , в Якутске -64°).

...Хабаровск чуть южнее Волгограда, Южно-Сахалинск южнее Ростова-на-Дону. Петропавловск-Камчатский соответствует примерно Брянску, студёный Комсомольск-на-Амуре – вкусному Белгороду, морозная и комариная Тын-да – на московской широте. Магадан находится на широте Петербурга, Якутск соответствует Петрозаводску, Анадырь – Архангельску, и в этих городах летом можно наблюдать белые ночи.

Самые северные городки (Тикси, Верхоянск) лежат за Полярным кругом, а Певек – самый северный город России. Зимой – полярная ночь, летом – полярный день, всё далеко и очень дорого. И, наконец, есть острова в Ледовитом Океане, но на них никто постоянно не живёт, и подробно описывать их мы не будем.

Если же сравнивать долготу, то под Приморским краем и Сахалином (но в южном полушарии) находятся Новая Гвинея и Австралия. Примерно на таком же расстоянии от экватора, что и Владивосток, но с другой стороны, находится остров Тасмания и Новая Зеландия.

Дальний Восток находится как в Западном, так и в Восточном полушарии: линия 180° долготы проходит через Чукотку. Самые восточные поселения России – Уэлен, Эгвекинот, Провидения, мыс Шмидта – находятся на крайнем западе Западного полушария. Именно через территорию нашей

страны проходит условная линия соединения Востока и Запада. Крайняя восточная точка Евразии, находящаяся в западном полушарии, находится тоже здесь. Это мыс Дежнёва. Нашей стране принадлежат ещё острова, один из которых – Большой Диомид (он же о. Ратманова) – притаился в Беринговом проливе. Там расположена самая восточная точка РФ, но попасть на неё вам, скорее всего, не удастся.

Границы. Российский Дальний Восток граничит по земле с Китаем, имеет более двадцати международных переходов, через которые идёт торговля. В Китай везут туристов, лес, металлолом, деньги и нефть, из Китая – всё остальное. Есть и один переход на крошечном участке границы с Северной Кореей – ж.д.мост Хасан – Туманган. По нему северных корейцев организовано везут на заработки в РФ, а обратно – редких туристов. Вблизи находящиеся Южную Корею и Японию ходят паромы и самолёты; уже двадцать лет ведутся разговоры о строительстве мостов (с материка на Сахалин, и в Японию с Сахалина), но пока их не видно.

Также есть граница с Монголией, и переходы в Забайкальский край и в Бурятию, главный пункт пропуска – рядом с Кяхтой.

В Америку нет пассажирских паромов, разговоры о мосте или тоннеле через Берингов пролив идут уже вторую сотню лет. Но на деле, поскольку дороги к этому проливу пока не подходят, о мосте ещё сотню лет будут только говорить.

А зимней дороги через Берингов пролив нет.

Терминология. Если житель Владивостока или Камчатки собрался «поехать *на Запад*» – это значит, он летит в Москву, Питер, Сочи или другой город Европейской части России (а вовсе не значит, что он отправляется в западную Европу). Если в разговоре вас спрашивают, что вы – «приехали *с Запада*?» – это имеется в виду именно Европейская часть России, а не Франция и не Италия. Также не считаются *Западом* Иркутск, Чита, Красноярск, Душанбе и другие города, которые вроде бы и находятся на западе, но это не тот *Запад*.

Большой Землёй для жителей Чукотки, Камчатки, Сахалина или Магадана являются – Владивосток, Находка, Приморье, другие места, соединённые между собой и с центральной Россией железной дорогой. То есть, например, Охотск – это не Большая Земля, а Ванино или Советская Гавань – уже Большая Земля. Чита и Улан-Удэ тоже вообще Большая Земля.

Если житель Магадана, Камчатки или Чукотки «отправился *на материк*» – не удивляйтесь и не доказывайте ему, что он и так находится на материке. *Материком* в народе называется та же *Большая Земля*, Владивосток, Находка или другие города Приморского края. Москва, конечно, тоже *материк*, но всё же это скорее *Запад*. Если что-то кому-то привезли (или собираются привезти) *с материка* – это зна-

чит, оно везётся именно с Владивостока, Ванино, Находки, с *Большой Земли* – а не с Ключей, Хаилино, Якутска, Томмота.

В каждом регионе есть, как правило, только один *Город*. Если житель какого-нибудь камчатского села решил съездить в *город*, то это значит именно Петропавловск-Камчатский, но никак не Елизово и не Вилючинск. Если житель какого-нибудь посёлка на Колыме отправился в *город*, то это именно Магадан, а не Сусуман (хотя это вроде бы тоже типа город, и может быть он и ближе). И не Москва и не Владивосток, потому что Москва это *Запад*, а Владивосток – да, правильно, вы угадали: *материк*.

Также не удивляйтесь, что все горы среднего и небольшого размера на Дальнем Востоке называются сопками. Житель Европейских российских равнин, попав например в Крым, смело назовёт горой некоторую возвышенность в 100—200 метров. Для жителей Забайкалья и ДВ всё это – *сопки*, 1000 метров тоже *сопка*, и даже Ключевская сопка на Камчатке – всего лишь *сопка*. Горами называют самые выдающиеся вершины, типа горы Пидан, которой приписываются мистические качества и свойства.

Часовые пояса.

Чита, Якутск, Тында и Благовещенск – на 6 часов впереди Москвы;

Биробиджан, Владивосток, Хабаровск, Южно-Сахалинск

и Охотск – на 7 часов;

Магадан, Сусуман и окрестности – на 8 часов;

Камчатка и Чукотка – на 9 часов. Когда в Москве и Питере восемь вечера, в Анадыре и Петропавловск-Камчатском уже пять утра, так что не перепутайте – не звоните московским вечером дальневосточным друзьям! Вы всех там разбудите. А вот дальневосточный вечер соответствует западному утру: на Камчатке восемь вечера, а в Москве – всего только одиннадцать утра, ленивые москвичи только начинают просыпаться после ночи, проведенной за Интернетом.

Особняком стоит Бурятия – на 5 часов впереди московского времени; когда в Улан-Удэ пять часов вечера, в Москве ещё полдень.

Самый северный город Дальнего Востока и всей России – Певек, находящийся на Чукотке (4 тысячи жителей). Самый южный город – Находка, самый восточный город – Анадырь.

Крупнейшие города Дальнего Востока, численность населения из Интернета (округлено):

Хабаровск – 620 тыс. жителей

Владивосток – 620 тыс. жителей

Улан-Удэ – 440 тыс. жителей

Чита – 350 тыс. жителей

Якутск – 280 тыс. жителей

Комсомольск – 260 тыс. жителей

Благовещенск – 220 тыс. жителей

Южно-Сахалинск – 200 тыс. жителей

Петропавловск-Камчатский – 180 тыс. жителей

Находка – 160 тыс. жителей

Уссурийск – 160 тыс. жителей

Артём – 100 тыс. жителей

Магадан – 95 тыс. жителей

Биробиджан – 76 тыс. жителей

Белогорск – 69 тыс. жителей

Нерюнгри – 60 тыс. жителей.

Остальные города имеют население меньше 60 тысяч, и по меркам Западной России кажутся совсем небольшими, хотя на Крайнем Севере, в Приполярье и Заполярье, и 10 тысяч человек – это настоящий город, а не деревня. Природа здесь не такая тёплая и изобильная, как в Краснодарском крае или в тропиках, земля не производит столько плодов, поэтому сельский огородный населённый пункт, скажем, в 10 тысяч человек существовать не может – это уже должен быть настоящий город с каким-то промышленным производством или рудником. Иначе объяснить концентрацию 10 тысяч человек на Крайнем Севере никак невозможно!

История

Бескрайние просторы Северо-Восточной Сибири были почти ненаселёнными в течение тысячелетий. Жили там редкие охотники, письменности у них не было, Интернета тоже, кирпичных зданий они не строили, да и деревянных тоже. Кочевали по тайге и тундре, и ничего от них не осталось, кроме редких наскальных картинок. Сорок тысяч лет назад некоторые из этих кочевников пересекли Берингов пролив и открыли Аляску и Америку, став предками тамошних индейцев.

В XII веке район современного Приморья был частью государства чжурчженей. Говорили они по-китайски, но от них почти ничего не осталось, только одна каменная черепаха в Уссурийске и экспонаты музеев, выкопанные археологами. Чжурчженей завоевали монголы. В XIII веке южная часть Дальнего Востока стала частью Монгольской империи. Сами монголы, обитатели степей, любили тёплый климат, Читинская область, Бурятия, Приморье их ещё интересовали, более северные леса и тундры – не очень. Там они и не появлялись.

На севере же были леса, болота, реки, туда не добрались ни монголы, ни чжурчжени. Там жили древние люди, охотой и рыболовством, и там проходили целые эпохи, без особых изменений.

С 1585 года русские устремились за Урал, и, разбив миниатюрные армии западно-сибирских князьков, вторглись в Сибирь, во всей которой тогда жило никак не больше миллиона жителей, а скорее всего тысяч пятьсот. Не встречая особых препятствий, русские за шестьдесят лет построили десятка четыре микрогородков, от Тобольска и Тюмени до Якутска и Охотска.

Чуть более чем за полвека дойдя до Тихого океана, русские распространили своё влияние в Восточной Сибири, собирая с местных жителей меховую дань (ясак), и приводя их в подданство русского царя – то мирным путём, то не совсем мирным. Основали Томск, Енисейск, Иркутск, Верхнеудинск (Улан-Удэ), Читинский острог, Нерчинск, Якутск, Охотск. На северо-востоке русские дошли до Берингова пролива, открыли Камчатку, затем и Аляску, а на юге – дошли до земель, которые китайцы считали своими, и соорудили там на Амуре городок Албазин (к югу от нынешней ж.д.станции Сковородино) – это первое русское поселение на Амуре. Китайцы, прознав о том, осадили Албазин; он хоть и послужил Брестской крепостью XVII века, но его пришлось потом оставить. Русско-китайская война закончилась подписанием мира и трактатом о границе, который был подписан в Нерчинске Читинской области в 1689 году.

По граничному договору китайцам отходил весь Приморский край и лучшая часть Хабаровского, а нашим предкам оставался, в качестве «южного порта», холодный Охотск, за-

мерзающий двести дней в году. Отдали большую территорию, но и воевать у нас было некому, всё наше население ДВ в те годы оценивают в двадцать тысяч человек!

Впрочем, китайцы в тайге особо не селились, так как было там для них холодно. Русские же, отойдя на север, продолжили разведывать пути в разные местечки, а с дорогами плохо было тогда. Столицей Сибири был Тобольск; центром колонизации Дальнего Востока – Якутск, главным портом – Охотск. Из Москвы или Петербурга только до Якутска тащились по два-три года, летом по рекам, зимой на санях. Торговыми городами на пути в Китай были Иркутск, Верхнеудинск (Улан-Удэ), Кяхта, Нерчинск. Там поселялись купцы и наживали свои многомиллионные состояния.

Другие же, кто не торговал, а первооткрывал – те годами плавали там на деревянных посудинах, попадали в штормы, зимовали, голодали, мёрли, хлеб в Заполярье не урождался, цингой болели, комарами елись. Зато собирали пушнину, ну мясо и рыбу лопали при случае, распространяли христианскую веру, писали отчёты в центр, которые год шли. Пролезли потом на Аляску, дошли чуть не до самой Мексики, но тут уже слишком далеко было, тут остановились.

А тут и настал век XIX, период всяческого прогресса. Население Сибири всё равно оставалось маленьким, всё ещё едва миллион человек был. Сто домов – был уже огромный город. А тут и китайцы, с неудобством для себя, влипли в середине XIX века в войну с европейцами, с англичанами, фран-

цузами и может ещё с кем. Русские вовремя подсуетились и подкинули им идею – отказаться от «северных территорий», чтобы граница была покороче, чтобы меньше им трудностей было с обороной, с северным завозом и так далее, всё равно они в тех местах почти не жили. И чтобы англичане с севера на Китай не напали. Царь подослал своего полпреда – графа Муравьёва, и он с китайцами договорился перенести границу южнее, на Амур. Чтобы граница проходила вдоль сей реки. За это царь пожаловал тому графу дополнительное прозвище «Амурский». А Приморский край решили оставить русские и китайцы пока «в общем владении».

И только он договорился и подписал Айгунский договор (в 1858 году) – тут же подумал, что и этого мало будет. И, пользуясь неблагоприятной ситуацией в Китае, пока те воевали с англо-французскими империалистами, – быстро поплыл вдоль побережья, и основал там Владивосток, Находку и другие городочки, на почти бесхозной, но всё-таки не совсем на своей территории. (А царь пока про то не знал, телеграфа там ещё не было.) Сам уже с китайцами встречаться не стал – другого посланника отправил передоговариваться, и уже в 1860 году в Пекине тот с китайцами сторговался – что и Приморский край они отдают весь нам. Китайцы за голову схватились, но Владивосток уже был основан, а воевать с Россией за эти пустынные лесистые гористые холодные земли не хотелось – Бог с ним, подписали и этот договор, тем более что и англичане и французы в это же время

чуть не захватили остальные важные места Китая. Дальние регионы в народе иногда называли «Закитайщиной».

Царь Александр II «освободитель» был поражён смелостью графа Муравьёва-Амурского и наградил его, и тут же (1867) на радостях продал американцам Аляску – на кой нам сдалась та заполярная земля, когда мы только что у китайцев бесплатно получили столько же, но в южных широтах? А наши землемеры в припадке патриотизма захапали у китайцев ещё и несколько островов, о которых не было речи в договоре – эти острова находились на Амуре и на речке Уссури. В те же года и Среднюю Азию присоединяли активно; юг присоединяли, от Аляски избавились.

(Муравьёва-Амурского на Дальнем Востоке славят и ставят памятники ему. А вот китайские историки этого «Амурского графа» недолюбливают.)

И вот так, в 1860-х годах, оформилась почти современная карта Дальнего Востока, но к тому времени не наши были ещё Курильские острова. Сахалин и Курилы были далеки и от российских, и японских властителей, хотя в XVIII веке и русские, и японцы открыли их и попеременно привели местных жителей, айнов, то в одно, то в другое подданство. Сперва русские договорились с японцами, что южные Курилы – их, северные – наши, а Сахалин общий; потом передоговорились – Курилы отдали японцам все целиком, а себе мы забрали Сахалин и стали его заселять, в основном всякими ссыльными и их конвоирами.

На всём Дальнем Востоке не было приличных дорог – все плавали по рекам, а новых жильцов «Закитайщины» привозили пароходом с Одессы вокруг всего мира, через Шри-Ланку и Сингапур, а пароход ходил редко, ну и много ли народу так увезёшь. И хотя и освободили крестьян, и хотя и ссылали кого-то на Дальний Восток уже много лет, но безлюдье на новых территориях сильно огорчало – вдруг китайцы передумают, поймут, что Муравьёв-Амурский как-то обхитрил их? А вдруг нападут японцы, корейцы, филиппинцы, американцы – как войска возить, через Одессу что ль или пешком годами идти? Железные дороги уже начались в центральной России, и очередной царь повелел построить ж.д. от Владивостока до самого Челябинска, Великий Сибирский ж. д. путь, аналогов которому не было во всём белом свете, да и сейчас нет, и не будет, потому что таких больших стран, как Россия, не существует в природе.

В конце XIX века начали строить, да быстро управились – в десять лет, хоть и строили вручную, лопатой, тачкой да киркой. Однопутка, с разъездами, поезд до Владивостока шёл две недели – то и лучше, чем месяцами пароходом. С Байкалом помучились, сперва паром соорудили, но и потом обход состряпали, КБЖД так называемую; да и с Амурской-Читинской областью тоже было трудно. Сперва, чтобы не городить ж.д. по глухой местности, построили спрямляющую ветку через многострадальный всё тот же Китай. От станции Забайкальск Читинской области, через

китайскую Манчжурию, Харбин, достроили до китайского Сунь-фунь-хэ, а там и Уссурийск под боком. С китайцами опять договорились, что та железная дорога будет наша вся, со всеми прилегающими городками. Эта спрямляющая ветка на тысячу километров укорачивала Транссиб, а тем временем строили и основную линию, через Сковородино. Тут как раз случилась война с Японией, Транссиб получился очень кстати, по ж.д. возили войска, как умели. Правда, это не помогло, и японцы в итоге войны победили и получили от России в подарок половину Сахалина, южную его половину.

Тут революция, узналось постепенно, что свергли царя-батюшку, а тут и вторая революция – свергли и Временное правительство. Советская власть возникала и утверждалась неравномерно. Попутно возникла интервенция – японцы, англичане, американцы, чехословаки и другой иностранный элемент проник в Россию, пользуясь безвластием и непонятностью общей. Пока на РСФСР сражались с Деникиным, в середине – с Колчаком, на юге – с Врангелем, тут возникли свои белогвардейские активисты, например атаман Семёнов (в Читинской области), барон Унгерн (в Бурятии) и многие другие, более мелкие.

Сознательные трудящиеся коммунистического склада ума, собравшись в апреле 1920 года в Верхнеудинске (ныне Улан-Удэ), провозгласили новое государство – ДВР (Дальневосточную Республику). Когда атамана Семёнова прогна-

ли из Читы, правительство ДВР переехало туда, Чита стала столицей. Официально ДВР включала в себя огромную территорию – от Бурятии до Берингова пролива, но не всю её контролировала по факту. В мае 1920 Советская Россия (РСФСР) признана ДВР и стала помогать восточному соседу – кадрами, советами, оружием и деньгами.

Хоть Колчака и победили, но на территории ДВР оставались разные очаги сопротивления, местной партизанщины и просто безвластия. Огромные расстояния, расстройство транспорта, а на большей части – отсутствие путей сообщения, способствовали тому, что Советская власть не полностью утверждалась. Но постепенно врагов, белогвардейцев и интервентов оттесняли на юго-восток – в «Закитайщину»; знаковые для дальневосточников битвы под Волочаевкой и под Спасском (октябрь 1922 года) открыли путь во Владивосток, и 25 октября 1922 года во Владивосток вошли советские (коммунистические) войска, а интервенты и белогвардейцы сбежали: кто в Японию, а кто в Харбин. В китайском Харбине ещё 25 лет существовала русская община эмигрантов, и только после Второй мировой войны и прихода к власти товарища Мао она окончательно ушла в рассеяние.

Советская власть победила бесповоротно на всём ДВ, и буферное государство ДВР уже 15 ноября 1922 года было принято в состав РСФСР, и вскоре вошло в состав СССР, новой родины всех трудящихся мира.

*«Разгромили атаманов,
Разогнали воевод
И на Тихом Океане
Свой закончили поход»,* – сообщала советская песня.

И так закончилась короткая история ДВР, одного из крупнейших государств мира в ту эпоху.

Пользуясь транспортными трудностями, ещё долго всякие антисоветские элементы тусовались на Дальнем Востоке, их активно вылавливали все двадцатые годы, и далее продолжали по инерции. Тут население Дальнего Востока пополнилось заключёнными, начали заселяться наконец Магаданская область и прочие, и тут уже на всём ДВ стало значительно больше людей – миллионов пять, а потом и больше. Также строили индустриальные города, типа Комсомольска-на-Амуре, поднимали промышленность, порты строили, оборону крепили.

В 1941 началась Великая Отечественная, и хотя Гитлер не дошёл до Дальнего Востока примерно 8.000 километров, но из всех населённых пунктов призывали людей в армию, многие погибли, и памятник ВОВ есть в каждом городе Дальнего Востока, включая самые отдалённые. А под конец войны, в августе-сентябре 1945, СССР вступил в войну против Японии, и русские получили наконец-то назад свою южную половину Сахалина, и северные Курилы, и южные Ку-

рилы – в качестве бонуса.

После ВОВ в Китае тоже вскоре начался социализм – в 1949 году Мао провозгласил КНР. И в Корее настал социализм – но только в северной. Но это не привело ко всеобщему единству и счастью. Северная Корея загородилась от мира, а в Китае прошло столько событий, что и на странице не уместишь, но в результате советское (уже хрущёвское) руководство поругалось с китайским надолго, а русские окончательно потеряли контроль над китайской железной дорогой, через Харбин, которой и так не очень-то могли пользоваться. Поругались с китайцами. Им было обидно за территориальные огорчения столетней давности, и они надеялись, что братская страна социализма отдаст им хотя бы пару островков на Амуре и на Уссури, хотя бы символически.

Тот же островок Даманский под Дальнереченском: никто там не жил, но народу поубивали много – с китайской стороны, и с нашей тоже. Это было в 1969 году. Героев отметили и наградили, некоторых посмертно. Площадь острова – меньше одного квадратного километра. Островок, в результате, всё же отдали китайцам, но уже втихую и не скоро. Те тоже наградили своих героев.

Тем временем всё же развили Тихоокеанский флот, посадили кукурузу, запустили спутник, отпустили часть заключённых, которые дожили до середины 1950-х годов, а других, как обычно бывает, посадили. Сделали двухпутным восточный Транссиб. Но, опасаясь, что китайцы опять чего-нибудь

учудят и захватят и островок Даманский, и что-нибудь ещё, – решили построить БАМ. Новая железная дорога должна была пройти вдали от китайских границ, и соединить восточные тихоокеанские порты с Западной Россией безопасно. Байкало-Амурская Магистраль строилась с великою помпой долгих двадцать лет, причём технологическое движение открыли довольно быстро, но куда дольше долбили рекордный Северомуйский тоннель длиной около шестнадцати километров (поезда в это время шли по 60-километровому обходу, да этот обход и до сих пор жив). Построенный БАМ при отсутствии войны с Китаем не успел понадобиться, а тут и настала Перестройка.

Пришёл к власти Михаил Горбачёв; 90% жителей Дальнего Востока, услышав его фамилию, плюются до сих пор. Столько же людей не уважают и последовавшего за ним Ельцина.

В советские годы экономика Дальнего Востока была перекошенной. Много народу никогда там не жило естественно – на большей части Дальневосточья не растут овощи и фрукты, холодно зимой, комары летом, с инфраструктурой не очень хорошо. Но искусственно люди туда поселялись. Во-первых, как место ссылки – это ещё с XVII века было, мы помним, что протопопа Аввакума ссылали в Даурию (Бурятию), а потом и декабристов, и революционеров, а потом и контрреволюционеров (их – всего больше). Миллионы людей сюда сослали, и многих закрепили по прописочной си-

стеме.

Да и куда выедешь с Колымы – пешком не дойти, авто-стоп не развит или очень платный (перечитайте Шаламова), на судне проверяют документ, да и везде могут поймать: примерно половина Дальнего Востока при советской власти было погранзоной, дорог почти нет, посты стоят, на вокзалах ловят, пешком – не дойти. Даже Владивосток был закрытым городом, и редкие туристы-иностранцы, попавшие в СССР в тур, могли доехать по Транссибу только до Хабаровска.

Другие же приехали сюда по распределению, или добровольно, за большими деньгами, которые назывались «северные надбавки». Чем дольше работаешь, тем больше надбавка. Уехал «на материк» – потерял деньги. За несколько лет работы на Севере можно было накопить на машину, но многие потом не уезжали никуда, оставались здесь.

Многие были военными и служили на Тихоокеанском флоте. Другие же строили Комсомольск-на-Амуре или БАМ. А всё было привозное, и неплохо снабжался почти весь Дальний Восток. Но был он сугубо дотационным, имел оборонное значение – наш форпост СССР, как бы клин ледокола, врезающегося в море, смотрящий в сторону капиталистических вражьих стран – США и иже с ним.

Итак, пришла Перестройка, потом Ельцин, и Дальний Восток уже не стали дотировать, как раньше – крутитесь, как можете, ребята! А столько народу, миллионы людей, не мог восток прокормить едой – почти нигде не растёт там пше-

ница, а месторождения руды есть, но трудно их разработать. Есть лес, вот его можно пилить и продавать китайцам, есть ещё рыба и икра, можно браконьерить. А производить что-то дорого и невыгодно, потому что открылась граница с Китаем, и оказалось, что китайцы производят всё, и очень дёшево. Зачем что-то изготавливать в Биробиджане, когда китаец сделает всё за три юаня в своём тёплом Гуанчжоу или Шенчжэне и привезёт до границы сам?

Многие люди превратились в «челноков», перевозя товары из Китая к себе в города или дальше на Запад; другие стали перегонять японские машины на запад и обслуживать этот великий бизнес, а вот армию и пограничников стали сокращать. Кто-то стал коммерсантом, кто-то пенсионером, кто-то устроился чиновником, кто-то уехал в другие регионы России; ещё большая часть людей мигрировала из маленьких городов в большие. Кто-то спился, кто-то умер, а размножение продвигалось плохо. Таким образом, население Дальнего Востока, достигнув пика в 1989 году, – стало уменьшаться. На Чукотке и в Магаданской области оно за тридцать лет уменьшилось втрое, на Камчатке – в полтора раза. Продолжительность жизни человека в регионах Дальнего Востока оказалась самой низкой: Забайкалье, Амурщина, Еврейщина, Чукотка, Магаданщина да Сахалин замыкают список регионов с низкой продолжительностью жизни, вместе с Тувой.

Уменьшение населения начало тревожить российские

власти – население всего Дальнего Востока стало меньше населения одного ближайшего китайского города Харбина; а ближайшая к нам китайская провинция Хэйлунцзян содержит 38 миллионов человек – в России столько людей будет от Тихого океана до самого Урала. Власти затревожились, но для развития ДВ ничего видимого не предпринимали.

Самое сложное время было, примерно, с 1989 по 2004 год – совпало с разгулом неустроенности, воровства и даже бандитизма. Потом как-то опять стало налаживаться. Построили автодорогу из Москвы до Владивостока (верней, большой участок «дырки» между Чернышевском Читинской области и Шимановском Амурской области, где асфальта не было никогда). Отремонтировали Колымскую трассу и пустили поток машин через Усть-Неру, а не Оймякон – теперь на ней нет бродов, и легковая машина пройдёт своим ходом с Москвы до Магадана даже летом. Обустроили Владивосток, построили там три новых огромных моста к саммиту АТЭС (сборищу президентов Азиатско-Тихоокеанского региона, который проходил во Владивостоке в 2012). Починили некоторые другие дороги, поток грузов опять вырос, фуры с Владивостока ходят в Европейскую Россию с мороженой рыбой, а обратно везут всё остальное.

Многие крупные города похорошели. Хабаровск, Владивосток, Благовещенск, Биробиджан, Южно-Сахалинск стоят, сияют витринами магазинов, утром и вечером стоят в бесконечных автомобильных пробках. Продаются друг другу

своё и китайское барахло, строят дороги и дома, учатся, путешествуют, сидят в Интернете, делают всё, что делают москвичи, питерцы, новосибирцы. Несмотря на появление 15-20-и порой даже 25-этажных домов, между ними часто видны какие-то бараки, избы, огороды, развалюхи довоенных и даже порой царских времён – особенно страшным старым жилым фондом поражает Якутск. Но и во Владивостоке немало осталось ещё домов без водопровода и канализации, в одном из них мы сейчас пишем эти строки.

Часть городов не сильно изменились с советских лет – например, Петропавловск-Камчатский или Магадан: магазины там появились, но производства и строительства не наблюдается. И, наконец, совсем маленькие городки и райцентры спиваются, разваливаются, разбегаются или вымирают, а активная молодая часть населения мигрирует оттуда в более крупные города.

Запустить обратный процесс – вернуть население на Дальний Восток – призвана программа «Дальневосточный гектар». Но пока и ожидается, что все набегут с Москвы или Костромы и заселят Приамурье и Анадырь, – пока основными переселенцами являются граждане соседних дружественных стран, которым гектара и не положено. Несмотря на это, едут и поселяются в тёплом Приморье и даже в холодной Якутии – узбеки, таджики, китайцы, киргизы, работают, строят, торгуют, выращивают овощи или привозят их, а северные корейцы работают на лесоповале и на других мало опла-

чиваемых трудах. Количество временных приезжих из дружественных стран, занятых трудом на нашей холодной земле, оценить сложно, думаю что оно находится в пределах 5% от полной численности дальневосточного населения.

Зачем туда ехать

Не все люди едут из Европейской России на Российский Дальний Восток, поскольку это довольно далеко, дорого, и – во все времена года, кроме лета – ещё и холодно. Но уже в XIX веке и раньше на Дальний Восток добирались сюда, по разным причинам. Ссылали декабристов, революционеров, старообрядцев («раскольников»), сектантов и других неугодных режиму людей; шли добровольно крестьяне, сектанты и искатели свободы – в поисках простора, неосвоенных земель; ехали романтики, чиновники, солдаты, строители железной дороги и прочая публика. В советские годы сажали и ссылали на перевоспитание; ехали сами – комсомольцы-добровольцы, строители БАМа и новых городов; военные; да и устремлялись, наконец, за «длинным рублём», на заработки, за «северными» (и восточными) надбавками. Путешественников во все те времена было не очень много – то дорог не было, то паспортная система мешала, да и закрытых зон и городов было раньше больше, чем сейчас.

В нынешнее время на Дальний Восток едут:

Конечно, иностранные туристы. Проехать по 9300-километровой Транссибирской ж. д. магистрали для них большая экзотика. Обитатели карликовых стран, поражённые величи-

ной России, часто ограничиваются поездкой по этой железной дороге, чтобы из окна поезда посмотреть российские леса и редкие селища. Изредка они выходят из поезда – в Хабаровске например – и потом вновь возвращаются на ж.д., а из Владивостока улетают (или уплывают) домой потрясённые. Или наоборот, едут с Владивостока до Москвы и потом в Европу.

Также, бывший когда-то «Закрытый порт Владивосток» стал открытым: недавно, с 2017 года, иностранцы из 18 государств (Бруней, Индия, КНР, КНДР, Мексика, Сингапур, Япония, Алжир, Бахрейн, Иран, Катар, Кувейт, Марокко, ОАЭ, Оман, Саудовская Аравия, Тунис и Турция) могут получить бесплатную электронную восьмидневную визу по прибытию во Владивосток, не ходя в посольство РФ (виза оформляется четыре дня, так что подавать заявку всё ж нужно заранее). Иностранцы могут прибыть в Приморский край через пять пунктов пропуска: Краскино, Пограничный/Суньфунхэ, Турий Рог, Морвокзал Владивостока и международный аэропорт Кневичи.

Поэтому набережные, музеи, хостелы и достопримечательности Владивостока летом полны толпящихся там азиатских граждан – видите, режим свободного порта распространяется в основном на жителей Азии. Как Петербург для россиян окно в Европу, так Владивосток тоже окно в Европу, но для них, для азиатов.

Vladivostok – the nearest European city! – Владивосток –

ближайший европейский город! – это не моя фраза, это фраза с обложки корейского авиационного журнала, приманивающая пассажиров и туристов в (по мнению корейских географов) **самый восточный город Европы.**

В перспективе, обещают, что такая возможность (виза электронная «свободного порта») будет и на Сахалине, и на Камчатке, и в Хабаровске и вроде как даже на Чукотке. Путешествовать по этой электронной визе можно только в пределах региона, куда иностранец прибыл, в данном случае по Приморью, куда успеет.

Во-вторых, на заработки. В основном сейчас это, правда, не жители России, а жители сопредельных с нами южных стран. Киргизы, узбеки, китайцы, армяне, северные корейцы мечтают поработать на нашей земле, в обмен на тяжёлые условия труда получая деньги, невиданные у них в их тёплых краях. Северокорейцы, вроде как, отдают почти все заработанные рубли в фонд государства, и довольны самыми простыми условиями труда. Сами западные россияне сюда ездят на заработки реже: в Москве, Питере, в Тюмени, Сургуте и на Ямале есть немало денежных мест, куда ехать ближе.

В-третьих, редкие дальнобойные российские туристы, едущие на машинах, джипах, велосипедах, инвалидных колясках во Владивосток (или Магадан), совершающие всякие автопробеги. Есть даже бегущие или идущие пешком. Это

люди, имеющие большой запас времени (иногда также и денег). Есть автостопщики, неформалы, музыканты и прочая вольная публика. Бывают и супер-автопробеги, направляющиеся зимой в сторону США (каждый год или два слышно о таких) и заканчивающиеся все в Якутии или где-то на Чукотке, когда машины их ломаются.

Среди них – и люди, совершающие большое путешествие в Азию, Таиланд, Японию, Корею – для них Дальний Восток лишь часть их протяжённого маршрута.

И, в-четвёртых, почти обычные люди, работающие или учащиеся в Центральной России, направляющиеся на ДВ в отпуск или на каникулы с целью именно путешествий. Эти люди имеют меньший запас времени, и попадают на ДВ, как правило, на самолёте (реже на поезде). Среди них есть и туристы, едущие на Камчатку в походы, а также исследователи Сахалина, Чукотки... Наша книга предназначена для людей третьей и четвёртой группы.

Дальний Восток интересен, во-первых, своей уникальной природой – это один из пяти больших кусков почти неизгаженной суши на Земле. Но остальные четыре куска – Антарктида, Гренландия, Папуа-Новая Гвинея и джунгли Амазонки – менее доступны. Сейчас почти вся планета застроена, засеяна, завалена мусором и заполнена народом. Благодаря сочетанию климатических и политических факторов

мы имеем 4% территории мировой суши, почти не тронутой (пока) человеческой деятельностью: здесь живёт 0,1% населения Земли. Это и притягивает! Вода в реках и ручьях здесь действительно питьевая, воздух – без выхлопов и загрязнений; таёжные ягоды без нитратов, а комары, хоть и многочисленные, – но не малярийные.

Тайга и реки, горы, водопады, тундра на севере, гористые острова, вулканы на Камчатке и на Курилах, тысячи километров почти не тронутого человеком и мало замусоренного океанского (и Байкальского) побережий – вот что ждёт на Дальнем Востоке настоящего путешественника. Конечно, для попадания в настоящие глухие места нужно или много времени, или много денег. Но это не останавливает. Если бы эти места были легче достижимы, они бы уже были застроены и заселены, и их первозданное очарование бы исчезло. Что со временем, скорее всего, и произойдёт.

Очень активный и располагающий временем (или деньгами) путешественник может попасть в места компактного обитания коренных народов Севера – не переселившихся в города чукчей, якутов, эвенков и прочих. Таких охотников и кочевников осталось очень мало, но всё-таки они есть. Крушение Советского Союза, исчезновение централизованной системы северного завоза, закрытие многих посёлков – все эти факторы позволили сохраниться где-то, вдали от дорог, небольшим островкам традиционной жизни. Только не предлагайте им водку!

На Дальнем Востоке можно, в глухих местах, до сих пор встретить зверей, вплоть до медведей, но встреча с ними принесёт, скорее всего, беспокойство и вам, и им. В целом, чтобы найти зверей, вам потребуется отправиться в лес – по городам медведи всё-таки не ходят.

Если же вы ищете исторических памятников, старинных зданий, древних храмов и прочих шедевров архитектуры – этого здесь очень мало. Почти вся архитектура здесь – XX века. Некоторые здания и церкви в центре Хабаровска, Владивостока, Благовещенска, Читы, Улан-Удэ датируются самым концом XIX или началом XX века, есть ещё военные укрепления Владивостокской крепости начала XX века, а вот с более древних времён не осталось почти ничего.

Старая башня острога в Якутске (XVII век) сгорела в 2002 году; раскопки Албазинского острога, относящегося также к XVII веку, смотреть мало кто поедет – очень уж далеко от всех прочих мест. В Чите и Нерчинске есть несколько изб первой половины XIX века, деревянная «Церковь Декабристов» в Чите (1776), первое каменное здание к востоку от Байкала – церковь 1712 года – сохранилась в уже упомянутом Нерчинске.

От древних цивилизаций, предшествующих российскому освоению Сибири, не осталось ни одного здания – видимо, строили они мало и некачественно. Археологи раскапывают на юге черепки и горшочки, монетки, обломки стрел и копий... Ну и костяные обломки северней, но зданий до-

русской эпохи никаких не сохранилось вовсе. Редким образцом не-русской архитектуры является здание краеведческого музея в Южно-Сахалинске в японском стиле, но оно не так старо, как может показаться. На Сахалине и Курилах ещё есть некоторые японские постройки (возведённые после русско-японской войны), им около ста лет. Самым старым объектом, видимым на открытом воздухе выше поверхности земли, является каменная черепаха в Уссурийске, которой примерно восемьсот лет, да и она не стояла на поверхности – её нашли при раскопках.

Но при этом большое количество крупных артефактов и массивных сооружений досталось Дальнему Востоку от цивилизации советской. Зброшенные воинские части, развалины заводов и разных производств, порадуют любителей советской архитектуры и различных сталкеров. Впрочем, их внешний вид зачастую подпорчен собирателями металлолома, которые готовы в поисках ценного металла долбить стены, лестницы и разрушать историческое советское наследие.

Что производит Дальний Восток

Дальний Восток производит не очень много разных предметов и продуктов. Зайдя в любой магазин продуктовый или на рынок, заметите, что две трети пищевых продуктов производится за пределами ДВ. Эквадорские бананы и китайские ананасы и манго, китайская же картошка, фрукты из Африки и Южной Америки, сырки из подмосковного Томилино или Раменского, майонез из Иркутска или Южной Кореи, шоколадки из Покрова, арбузы из Узбекистана и даже рыбные консервы порой приезжают из Калининграда...

Молочные продукты производятся, впрочем, во всех регионах ДВ, и самые дешёвые и разнообразные молочности рождаются в Благовещенске. Десятки видов йогуртов, кефиры и молоко, сырки и творожки, всё это делается в Благовещенске и развозится в радиусе двух тысяч километров: в Якутии, в Чите, Владивостоке и Хабаровске увидите продукцию Благовещенского молочного комбината с надписью «Фермерское подворье». Поменьше есть молочное производство в Серышево (Амурской области), в Бурятии и Чите, более дорогие йогурты и молоко делают в Уссурийске (Приморье), в селе Хороль, в окрестностях Хабаровска, но эти продукты за тысячи км не возят.

На Камчатке есть своя небольшая молочная промышленность, с йогуртами и кефирами по двойным ценам, и что-то

делают на местном молочном комбинате в Анадыре – по ценам 3-4-кратным от «материковских» (молоко там делают не из коров, а из порошка).

Овощи и зелень для личных потребностей выращивают на приусадебных участках почти везде (кроме Чукотки), картофель растят даже под Магаданом (село Талон и рядом), самый фрукто-овощной район – Приморье, вокруг городов Спасск и Уссурийск: там растят и арбузы, и дыни, и абрикосы, и другие плоды, подобные южно-российским, их и продают во Владивостоке и Находке. Сезон – август, сентябрь. В июне-июле на рынках преобладает продукция, привезённая за 8000 км из Средней Азии, черешня из Баку, ну и круглый год – китайские фрукты, включая аппетитные вкусные манго. Ягоды и грибы собирают и продают практически везде, но не дёшево.

Цены на фрукты и овощи на Дальнем Востоке высокие, и даже самое южное Приморье или Бурятия по плодам дороже нашей Кубани, Петербурга и Москвы; молочные продукты тоже дороже; похожие цены только на крупы – гречку, рис, макароны, сахар. Но и они стоят больше, чем в супермаркетах Западной России. Дешевле бывает только просроченный продукт, коим исторически торгуют в восточных областях РФ, не особо скрываясь от надзоров.

Дальний Восток традиционно богат рыбой и икрой. Рыбные консервы производятся в городах ДВ из местного сырья; цены на них обычно такие же, как в Москве в супермаркетах.

Сама рыба, мокрая или замороженная, продаётся на рынках и во Владивостоке, и в Магадане, и в Петропавловске-Камчатском, цены на неё могут быть вполне умеренные. Икра в консервах на Камчатке и Сахалине стоит ненамного дешевле, чем в Москве; но вот рыбно-икорные браконьеры и добытчики в сезон (август-сентябрь) могут продать вам икру покилограммно в глухих местах Приморья, Сахалина и Камчатки дешевле (но точные цены зависят от момента текущего и от урожая икры; с годами они растут). Любители необычных пищевых сувениров могут купить, съесть или привезти домой с Камчатки – консервы с камчатским крабом, с Чукотки – консервы с олениной, с Сахалина – опять-таки ту же икру.

Дальний Восток традиционно «производит», верней, приносит на российский рынок, японские иномарки, которых со времён открытия границ в 1991—92 годах ввезено в Россию несколько миллионов. Запчасти для японских машин. Некоторые товары везутся из Южной Кореи, в том числе знаменитый майонез «Золотой» 80%-й жирности (у него появились подделки в последнее десятилетие, иркутского и московского производства, жирность у которых снижена – от 56% до 66%). Северная Корея не экспортирует ничего, кроме самих корейцев. А вот Китай активен.

Всяческие китайские товары перетаскиваются вручную или фурами через границу РФ и растекаются по всему Дальнему Востоку и Сибири. Для снабжения Западной части Рос-

сии главные ворота из Китая – это Забайкальск за Читой; восточные края снабжаются через Суньфуньхэ или другие местные переходы. Обилие китайского товара в каждом городе ДВ практически уничтожило всякую местную инициативу по производству чего-либо металлического или пластмассового. Обратно в Китай идут лес (основной экспорт ДВ), нефть, газ и другие необработанные вещества, а также последний оставшийся на Руси металлолом.

В отличие от Китая, наша малая соседка Монголия почти ничего не экспортирует, а наоборот, ввозит к себе наши продукты и вещи, начиная от тапочек и зубной пасты и кончая УАЗиками. Сейчас, в последние годы, вместо УАЗиков стали они закупать японские и китайские автомобили, но за газировкой и мукой ездят в Кяхту к нам.

Конечно, регионы ДВ имеют большое оборонное значение. После развала и снижения всяких производств, постигшего всю военно-промышленную отрасль в 1990—2000 годах, вновь возрастает производство самолётов в Комсомольске-на-Амуре, ремонтируют корабли в Большом Камне (и разворачивают там новый большой подлодочный завод), открыли космодром Восточный в Амурской области, на случай, что с Байконуром что-нибудь случится. Но это не те товары, которые видны на витринах магазинов; основные товары – с Западной части России или с Китая.

Ничего дешёвого, такого, что стоит вам коммерчески вы-

годно привезти с Дальнего Востока в Москву и Западную Россию в рюкзаке, – сейчас нет. Разве что икру, но только при перелёте на самолёте, да и потом куда девать её, пока не испортилась? Транспортные компании, перевозящие непортящийся сборный грузы тоннами, контейнерами и фурами, распространились по всей России, и перекинуть груз, например, весом 100 кг примерно за 2000—2500 рублей в Москву – не представляет большого труда (Желдорэкспедиция та же; подороже – Главдоставка, ПЭК, Деловые Линии, Желдоральянс и прочие).

Пути попадания

На Дальний Восток можно попасть несколькими путями. Все они будут рассмотрены в этой книге. Аналогично путям попадания можно и выбраться обратно, только движение нужно осуществить в обратную сторону.

Исторически россияне попадали из Западной России в Сибирь и на ДВ комбинированным, пеше-водным путём. До Бурятии (она в древности называлась Даурия) ещё какие-то сухопутные участки были, дальше на восток – реки были основными транспортными артериями в XVII – XVIII веках. Сибирский тракт протянулся постепенно до Кяхты и Нерчинска. Грузы и людей возили из Одессы во Владивосток и на Камчатку морскими судами вокруг Евразии; плавали суда по Амуру, Колыме и Лене. С постройкой Транссибирской ж. д. магистрали основной поток грузов и людей на ДВ стал поступать по ней. В наше время люди попадают на Дальний Восток самолётом, поездом, реже – на своей машине и Западной России, кораблём из Кореи или Японии, ещё реже – на автобусе, на велосипеде, пешком.

Водные пути, соединяющие почти всю Россию в средние века, сейчас при дальних переездах из прочих регионов фактически неактуальны.

На самолёте из центральной России

Быстрее всего попасть на Дальний Восток с помощью самолёта. Так и делают многие люди, имеющие малый запас времени. Радостно знать, что авиабилеты, в рублёвом исчислении, не очень-то подорожали за последние десять лет, а во многих направлениях даже подешевели. Из Москвы до Владивостока и Хабаровска долететь на самолёте, в не-пиковый сезон, ненамного дороже, чем доехать в плацкартном вагоне поезда. Но есть и грустная весть – в самый кочевой месяц, август, дешёвые билеты разбирают заранее, и остаются только дорогие.

Летают из Западной России на Дальний Восток традиционно – «Аэрофлот», «S7», «Россия», «Аврора» (дочка Аэрофлота) и некоторые другие авиакомпании.

В 2018 году стандартная цена перелёта в одну сторону из Москвы во Владивосток, Магадан, Хабаровск, Якутск, Петропавловск-Камчатский составляла 12500—15000 рублей, если брать билет заблаговременно. Перелёт туда-обратно стоил, в среднем, 22000—25000 рублей. Чуть более дешёвые билеты попадаются иногда в Хабаровск или без него (в районе 10000 рублей или чуть меньше). Распродажи авиабилетов с большой скидкой на Дальневосточном направлении бывают редко, хотя иногда в не-пиковый сезон и такое случается.

Кроме как из Москвы, можно полететь на ДВ из Новосибирска, это второй по важности пункт отправления, откуда регулярно летают самолёты и во Владивосток, и в Хабаровск, в Благовещенск, Якутск, Магадан и Петропавловск-Камчатский. Не думайте, что это дешевле, чем с Москвы: та же цена будет, тысяч пятнадцать летом, или десять-двенадцать зимой.

По некоторым дням недели есть авиарейсы во Владивосток и Хабаровск из Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Иркутска. Цена на ближние рейсы такая же, как и с Москвы примерно (с Петербурга – несколько дороже).

Несколько дешевле, чем в другие регионы, можно прилететь в Читу и особенно в Улан-Удэ, куда относительно недавно начала летать дешёвая авиакомпания «Победа». При стандартной зимней цене Москва – Улан-Удэ около 5000—6000, летней – 10000 рублей, можно напасть на распродажи и случайно ухватить себе билет по смешной цене 500—3000 рублей в один конец, но, правда, без багажа.

В году есть пиковые периоды (июль-август и конец декабря-начало января), когда спрос на все билеты в России повышается, и человек, желающий взять билет из Москвы в Хабаровск или Владивосток на завтра, будет неприятно удивлён – 25, 35, даже 45 тысяч рублей в один конец. Та же горестная участь ждёт того, кто на Камчатку хочет полететь прямо завтра – если это августовское завтра, то 50 тысяч рублей в один

конец может получиться, а может, и наоборот, 25 – всё зависит от спроса на билеты в данный момент!

Лоукостов типа «Победы» или «Air Asia» до 2018 года восточней Улан-Удэ не было, и сейчас нет. Уже много лет говорят о том, что Айр Азия начнёт летать во Владивосток – но не летает. Междальневосточные перелёты Хабаровск – Магадан, Хабаровск – Петропавловск-Камчатский обходились примерно в 10,000 рублей. Региональный авиаперевозчик «Аврора» (дочка «Аэрофлота»), пытаясь притвориться лоукостом, одно время (2017) рекламно предлагал билеты из Магадана в Петропавловск за 3000 рублей, но в нынешние времена их уже не наблюдается. Перелёты из облцентров в небольшие города Севера стоят обычно значительно дороже, чем полёты из Москвы в этот же облцентр.

Стоимость авиабилетов – довольно хитрая штука. Цена билета не зависит напрямую от расстояния. В одно и то же время года, например, из Петропавловска-Камчатского можно долететь до Москвы, скажем, за 12.000 рублей (6700 километров по прямой), а до села Никольского (Алеутские острова) – потребуется 25.000 в один конец (550 километров). Билеты из Якутска почти в любой райцентр Якутии стоят на уровне билетов до Москвы, и так далее. Попасть на север Камчатки стоит вообще 50.000, это опять же из Петропавловска, цена в любое время одна, но в августе ещё и не уле-

тишь так запросто – билетов на месяц вперёд нету!

И дело тут не в расстоянии, а в количестве народу, что живёт в том или ином поселении. Чем больше город, тем крупнее аэропорт, тем длиннее взлётно-посадочная полоса, тем больше размер самолётов, которые прилетают в этот город. А чем крупнее самолёты, тем дешевле себестоимость авиаперевозок. А в маленькие городки летают маленькие самолётики или даже вертолёттики, и себестоимость перевозок очень большая. И, тем более, в маленькие городки летает только одна авиакомпания-монополист, которая устанавливает свои монопольные цены – как правило, любые (если местные рейсы не дотирует администрация). Всё равно будут летать, по любой цене – да и мало кто летает за свои деньги, всё больше за казенный счёт, в отпуск или командировку... А в больших городах несколько авиакомпаний, из-за конкуренции цены могут быть ниже, и тем ниже, чем больше город, в который вы летите.

Важнейшие авиационные узлы региона – Хабаровск и Владивосток.

Хабаровск – для внутрироссийских рейсов Дальневосточного региона, самый большой город ДВ и транспортный узел. Лететь туда из Москвы прямее, чем, например, во Владивосток (который тоже большой город, почти как Хабаровск). Потому что из Москвы во Владивосток самолёты летят не напрямую, над Китаем, а кривым путём, по территории Рос-

сии, облетая Китай, и тратят больше горючего. Так что именно Хабаровск притягивает значительную часть авиарейсов на Дальнем Востоке.

Владивосток – полезней для рейсов международных, туда тоже кое-что летает, особенно в Азию: Токио, Осака, Сеул, Пусан, Пекин, Гонконг, Шанхай, Пхеньян (всё это от 10 тысяч рублей или подороже). Есть во Владивостоке и региональная авиация, по Приморскому краю (Дальнегорск, Кавалерово, Терней). В отличие от внурикамчатской авиации, внтуриприморские авиалинии не очень дорогие.

Но через Тихий Океан из российских городов Дальнего Востока не летает почти ничего. Нет прямых рейсов в США из Владивостока, Магадана, Хабаровска – всё только с пересадкой через Токио или Сеул. Редкие самолёты, позволяющие попасть с востока России в США беспосадочно, это рейсы Петропавловск-Камчатский – Анкоридж (авиакомпания «Якутия», цена летом 45—55 тыс руб в один конец, летают с июля до начала сентября) и ещё интересные рейсы, что принадлежат авиакомпании Bering Air и летают иногда из Анадыря или Провидения на Чукотке в аляскинский Ном.

Чартерные рейсы «Беринг Эйр» раньше, до 2017 года, ходили по заказу клиентов (не ежедневно, может быть в неделю раз, не было стойкого расписания), авиакомпания продавала пустые места в этом маленьком самолётике, если заказчики чартера занимали не всё место. <http://www.beringair.com/russian-travel/>.

Перелёт через Тихий океан в самом узком месте Берингова пролива обходился пассажиру примерно во столько же, сколько перелёт Тихого Океана в широком месте с Владивостока через Пекин или Токио. В последние годы (2017—2018) поток пассажиров через Берингов пролив поиссяк из-за ухудшения международных отношений, и в момент написания путеводителя рейсы фактически не летали.

...Дальше – аэропорты Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский и Якутск, Чита и Улан-Удэ, туда можно прилететь с Москвы или Новосибирска. Также, из Москвы и Новосибирска летают самолёты напрямую в Мирный и в Нерюнгри (Якутия). Всё по обычной цене 10—15 тысяч рублей или выше.

Слабый аэропорт в Благовещенске. Туда летает всего несколько самолётов в день. И ещё непутёвый авиационный хаб – столица Чукотки, Анадырь. Ну ещё есть Биробиджан, в который не летает ничего.

Итак, города Хабаровск, Владивосток, Южно-Сахалинск, Якутск, Магадан, Чита, Улан-Удэ и Петропавловск-Камчатский притягивают большое число самолётов из Москвы (ежедневно), и малое число – из Питера, Новосибирска, Иркутска, Екатеринбурга, Красноярска.

Летом ещё бывают прямые рейсы из этих городов на курорты в Краснодар и обратно. Самые дорогие авиабилеты –

во второй половине августа, когда все готовы улететь за любые деньги к концу отпуска, каникул или ещё зачем-то. И всё лето довольно дорого, а также перед Новогодними и майскими праздниками. Более дешёвые авиабилеты – осенью и холодной весной. Тогда могут найтись самые необычные распродажи – о них надо заранее разыскивать предложения в Интернете.

Самолёт – не маршрутка: тут бывает, что один заранее купил билет по распродаже за 8 тыс.руб, а сосед – за 25 тыс.

Зимой есть, как правило, чартерные рейсы из этих городов в южные курортные места типа Таиланда, во Вьетнам, на остров Хайнань в Китае.

Что касается мелких городов Дальнего Востока – тех городов, в которых нет ста тысяч жителей – авиабилеты туда весьма дороги. Из Москвы в Певек и обратно можно слетать, но это будет втрое дороже, чем из Москвы в Хабаровск. В Анадырь тоже дороговато. В совсем маленькие городки северо-востока нужно лететь с пересадкой через областной центр. Внутренняя региональная авиация в Якутии и на Камчатке очень дорогая, на Чукотке и в Приморском крае – дотируется, и от этого дешевле.

Если хотите улететь условно дёшево, озаботьтесь билетами заранее. Билеты за 12—15 тыщ есть почти всегда, кроме пиковых периодов, которые лучше приобретать за пару месяцев – хотя и на завтра бывает, в холодные месяцы. Если

нужна заброска куда-то на крайний север, можно уже за полгода начинать следить за ценами и брать билет – самолёты там маленькие, редко бывает что-то со скидкой, разве что для пенсионеров иногда выкидывают ограниченное число билетов по льготной стоимости, внутри Якутии, например.

Билетов по тысяче рублей или по \$50 или около того в направлении Дальнего Востока, кроме Улан-Удэ, не бывает и давно уже не было. Только на Улан-Удэ можно при везении или настойчивости найти дешёвый билет из Москвы.

Так вот, с самолётами, вроде, всё понятно.

На поезде из Центральной России

Не все города Дальнего Востока снабжены железной дорогой, а только южные. Стальную магистраль на Якутск, замышлявшуюся ещё при царизме, строят уже тридцать лет, но пассажирских поездов на Якутск всё ещё нет (в эпоху 2008—2018 годов пассажирское сообщение было только до полпути, до Томмота). Железные дороги в Анадырь и в Америку, в Магадан, Корякию и на Камчатку, когда-то анонсированные нашими руководителями, не будут построены никогда, до конца нашей жизни. На Сахалине существует изолированная ж.д.система, не соединённая с материком: есть проекты по пересечению Татарского пролива тоннелем или мостом, но в ближайшее десятилетие тут ничего не будет построено. В результате, из областных центров ДВ, с ж.д.системой основной России соединены только Улан-Удэ, Чита, Благовещенск, Биробиджан, Хабаровск и Владивосток.

Плацкартный билет из Европейской России на Дальний Восток, как правило, выходит дешевле самолётного билета, если не считать стоимости самого времени, которая у читателей индивидуальна и с годами, как правило, растёт. Зимой цена билет существенно ниже; разница примерно вдвое. Летом в августе стоимость плацкартного билета почти достигает цены самолётного, купленного заранее (ну а если брать авиабилет перед отлётом, то в августе он может оказаться

несусветно дорог). Но само время у трудящихся становится всё дороже, и вот всё больший процент людей из Москвы и Петербурга добирается на Дальний Восток самолётом. Поезд РЖД удобен тем, кто едет не с самой Москвы, а с какого-то другого промежуточного пункта, откуда прямых авиарейсов на Дальний Восток нет. Также, если вам нужно закинуться не в сам Хабаровск или Владивосток, а в какой-то промежуточный пункт. Также, если у вас много времени или много вещей, которые не влезают в самолётный багаж, и вы их почему-то не хотите отправлять отдельно от себя грузовой компанией. Также, если вы просто любите поезда.

Жителю Нижнего Новгорода, желающему переселиться в Шимановск Амурской области, имеет смысл поехать поездом. А вот москвичу или питерцу, получившему двухнедельный отпуск и мечтающему посмотреть Приморье, наоборот, следует лететь на самолёте, иначе весь отпуск туда-сюда на поезде и прокатается.

С течением десятилетий, с развитием авиаперевозок, процент людей, едущих из Европейской России на Дальний Восток поездами супердальнего следования, уменьшается.

Поездов, соединяющих Центральную Россию с Дальним Востоком, имеется всего несколько – пересчитать по пальцам. Мы сейчас перечислим их все с описанием их сущности. Покупать билеты лучше всего не в кассах, а зарегистрироваться на сайте РЖД www.rzd.ru и брать билеты по Ин-

тернету самостоятельно, без очередей – цена будет такая же, но вы можете внимательно посмотреть все поезда, билеты и выбрать то, что вам нужно, а не то, что вам подсунет кассир, зачастую спешащая и не очень компетентная тётка, обычно не заинтересованная в том, чтобы продать более дешёвый билет, а лишь в том, чтобы скорей избавиться от клиента, вставив ему билет с бельём и страховку впридачу.

Но нужно сделать несколько замечаний о сущности российских железных дорог и о тарификации проезда в поездах. Отметим несколько важных вещей:

Во-первых, помните, что цены на российские поезда зависят от даты отправления поезда. Каждый год ОАО «РЖД» вывешивает график «гибкой тарификации» цен на билеты. Этот график меняется из года в год, но в основном схож: в период наибольшей наполненности поездов билеты дороже, а в периоды, когда людей ездит мало, билеты дешевле. Самые дорогие билеты РЖД – 29—30 декабря (перед новогодними праздниками), 29—30 апреля (перед майскими праздниками) и в течение второй половины июля и всего августа. В такие дни они стоят, как правило, 120—130% от «базовой цены». Самыми дешёвыми оказываются, обычно, билеты в холодные периоды года – в октябре-ноябре и в феврале-марте – 80—90% «базовой» стоимости.

Для плацкартных мест имеет значение лишь дата отправления поезда, а покупать билеты на неё можно в любой день,

сейчас даже за 90 суток. Купейные выгоднее брать заранее.

Во-вторых, цена на проезд на поезде, примерно линейно изменяющаяся на расстояниях от 300 до 4000 км, становится относительно дешёвой на большом расстоянии (свыше 4500 км). Так, если проезд от Москвы до Тайшета (4600 км) на каком-то поезде стоит, например, 6000 рублей, – то от Москвы до Владивостока (9300 км, вдвое дальше) – будет 9000 рублей. Так что далеко ехать выгодно по деньгам (если время условно бесконечно). Выгодней, чем брать два билета по полдороги.

В-третьих – знайте, что в холодные непиковые периоды года РЖД нередко устраивает приятные скидки для короткотелых пассажиров, способных ехать в плацкарте на верхних боковых полках или же в последнем купе возле туалета. Скидки на такие места бывают аж 40%, что даёт стоимость проезда от Москвы до Владивостока 5000—6000 рублей (цены 2018 года; в апреле было 5800, в октябре даже 4800). Также бывают скидки на верхние места купейных вагонов, когда они продаются по цене обычного нескидочного плацкарта. Место №34 получше, место №36 хуже – постоянно хлопает по ногам дверь туалета; самое неудачное место – №38 (но оно чаще и продаётся со скидкой).

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.