

Антон КРОТОВ
Алексей КУЛЕШОВ

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК



ПРАКТИЧЕСКИЙ И ТРАНСПОРТНЫЙ
ПУТЕВОДИТЕЛЬ

АНТОН КРОТОВ

Дальний Восток

«Издательские решения»

Кротов А.

Дальний Восток / А. Кротов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-968051-8

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, паромы и прочее по сведениям на 2018 год.

ISBN 978-5-44-968051-8

© Кротов А.
© Издательские решения

Содержание

Предисловие	6
Дальний Восток в целом	8
Предупреждение	9
География и население	11
История	15
Зачем туда ехать	21
Что производит Дальний Восток	24
Пути попадания	26
На самолёте из центральной России	27
На поезде из Центральной России	30
По автодороге из центральной России (автостопом или на своей машине)	36
Трасса Москва – Улан-Удэ – Чита	37
Трасса Чита – Хабаровск – Владивосток	38
На автобусе из Центральной России	41
Водным путём	43
Пешком или на велосипеде	44
Из Китая	45
Прямой транспорт из Китая в Россию	48
Дальний Восток и другие страны	49
Внутренний транспорт	51
Поезда	52
Автобусы и платные попутки	54
Малая (локальная) авиация	55
Вездеходы, автостоп, зимники	56
Народы, население, язык	57
Религии	59
Климат	60
Деньги, цены, покупки	62
Банки. Обмен валюты	65
Карты. Информация. Путеводители	66
Связь	69
Здоровье	71
Почта и посылки	73
Конец ознакомительного фрагмента.	75

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 универсальный 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 прочитать 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. Много 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 блогера-путешественника – его «Живой журнал» varandej.livejournal.com), Константина Касьяева (<https://vk.com/k.kaskaev>), Дмитрия Дубровина (блог – <https://vk.com/gorykitam>) и Игоря Лысенкова (hitch-hiker.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 заранее 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 восточной – 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 пожило 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 угонится!

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 другие 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 местности, 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 солянки 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 транспорт – 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 жители	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°C (в Сочи +39°), хотя зимние минимумы конечно 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 Тында – 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. В близкое 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 значит, 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, проведённой 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, замерзающий 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, французами 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 неблагополучной 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 сдавалась 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 прогнали 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 Курилы – 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 уместить, 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, посеяли 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 долгие 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 системе.

Да и куда выедешь с Колымы – пешком не дойти, автостоп не развит или очень платный (перечитайте Шаламова), на судне проверяют документ, да и везде могут поймать: при-

мерно 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 пшеница, 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», перевозят 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 беско-

нечных автомобильных пробках. Продают 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 Анадырье, – 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 оплачиваемых 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 величиной России, часто ограничиваются поездкой по этой железной дороге, чтобы из окна поезда посмотреть российские леса и редкие селения. 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, hostels 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 черепаша 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. Заброшенные 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 России главные ворота из Китая – это Забайкальск за Читой; восточные края снабжаются через Сунь-фунхэ 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 выгодно 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 попадают 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 Николь-

ского (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 улетишь 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 вертолётники, 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 России, 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, внуриприморские 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 Провиденция 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 Новгодними 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 Интернету 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, всунув 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).

В-четвёртых, помните, что стоимость проезда в «фирменном» поезде может составлять 120—200% от «нефирменного», при этом у каждого поезда свой коэффициент, снаружи никак не видимый. Одно и то же расстояние Киров – Пермь или Владивосток – Хабаровск можно проехать по самой разной стоимости. Однако, цену всех поездов можно проверить заранее на сайте www.rzd.ru.

В-пятых, если при покупке плацкартного билета отказаться от белья, то на каждом билете экономится примерно 150 руб (цена постели). Если у вас есть спальный мешок, то за двадцать поездок на поезде вы экономите около 3000 рублей. В купе и СВ от белья невозможно отказаться.

В-шестых, можно учесть, что купейные билеты имеют сейчас гибкую тарификацию, в зависимости от спроса на них. В самом начале продаж, а также тогда, когда никто ехать не хочет, стоимость проезда на купейном месте может быть равна плацкартной или даже быть чуть ниже её (купе с обязательным бельём стоит столько же, сколько плацкарт без белья). И наоборот, при повышенном спросе возникает чрезмерное удорожание купейного койко-места, вдвое от нижней цены или даже ещё выше.

РЖД-бонус. Зарегистрируйтесь на сайте www.rzd-bonus.ru, если вы ездите чаще, чем раз в год, и будете за поездки получать «Бонусы» (по 1 бонусу за 3,3 рубля, потраченных на сайте РЖД). Бонусы будут очень медленно накапливаться, но в итоге за 7000 бонусов вы сможете получить один бонусный билет на своё имя в купейный вагон на 1250 км (плацкартный нельзя); за 4000 бонусов – на 500 км, за 12000 бонусов – на 2500 км. Бонусный билет почти бесплатный, но за бельё около 150 рублей нужно отдать в обязательном порядке.

То есть, потративши на РЖД примерно 24.000 рублей, вы сможете забрать себе один бонусный билет на расстояние от 501 до 1250 км, оплатив только постель за 150 рублей. Выгод-

ней всего брать такой билет летом, в июле или августе, когда за деньги покупать билеты дорого (любой плацкарт будет вдвое дороже, чем скидочный верхний боковой зимою) и на расстояние, близкое к максимальному 1250 км. Брать бонусный билет на другого человека нельзя, или же какая-то сложная процедура нужна, не понятная сразу.

На Транссибирской линии нет нигде дальних общих вагонов. Нет общего вагона из Москвы во Владивосток и даже из Читы в Благовещенск. Хотя и можно представить себе комбинацию общих вагонов, сидячих поездов и электричек, взятых на всё расстояние от Москвы до Владивостока, но эта комбинация из пятнадцати билетов была бы значительно дороже, чем один прямой билет в плацкартный вагон Москва – Владивосток. Кроме того, ехать на этих поездах на перекладных будет очень долго, а на пригородных и рабочих поездах – аж целый месяц, есть и некоторые пробелы, где нет никакого пригородного сообщения.

В качестве примера, примерная стоимость билета (2018 год) из Москвы до Владивостока (9300 км):

10,500 руб – летом в июле, нефирменный плацкарт
16,700 руб – в июле, фирменный плацкарт
19,200 руб – нефирменное купе, июль, покупка перед отправлением
21,700 руб – фирменное купе, покупка перед отправлением
66,900 руб – билет в вагон СВ
8,200 руб – осенью в сентябре, нефирменный плацкарт
4,800 руб – в ноябре верхнее боковое место.

Для сравнения сравним стоимости билета на расстояние, в 10 раз меньшее, от Владивостока до Биробиджана (940 км),

2,000 руб – летом в июле, нефирменный плацкарт
3,000 руб – летом в июле, фирменный плацкарт
4,000 руб – нефирменное купе, июль, цена зависит от наполненности
9,000 руб – билет в вагон СВ
1,600 руб – осенью в сентябре, нефирменный плацкарт
1,000 руб – в ноябре верхнее боковое место.

Номера поездов – числа, по которым можно определить сущность поезда. Поезда с маленькими номерами – самые крутые, скорые и дорогие; поезда №300—399 и №600—699 – пассажирские, более медленные и дешёвые – их довольно мало осталось на Руси; 6000-е – пригородные. Остальные подробности тоже даны отдельно.

На восток идут «чётные» поезда (например, №2 Москва – Владивосток), на запад – «нечётные» (№1 Владивосток – Москва). Соответственно, одно направление называется чётным, а другое – нечётным. На север, например, Владивосток – Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре, направление тоже «нечётное»; иногда поезда меняют направления: поезд Владивосток – Советская Гавань идёт 1200 км до Комсомольска-на-Амуре под нечётным номером 351, в Комсомольске меняет номер на чётный 352 и едет в Советскую Гавань.

Обратно он поступает наоборот: выходит как 352, приходит как 351-й.

Перечень поездов.

Москва – Владивосток, №2/1. Самый известный поезд на этом направлении, скорый фирменный поезд «Россия» ходит через день, и за шесть суток доходит от Москвы до Владивостока. Он идёт с Ярославского вокзала Москвы и следует через Владимир, Ниж. Новгород, Киров, Пермь, Екатеринбург, Тюмень, Омск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ, Читу, Хабаровск, 9258 км.

В нём, в основном, купейные фирменные вагоны, а также вагоны «Люкс» и «СВ». Но бывает, что прицепляют и обычный нефирменный плацкарт. Самый известный поезд страны используют, как правило, разные льготники и госработники, которым их работодатель оплачивает раз в год любой билет в любую точку России; также ездят в нём и некоторые иностранцы, падкие до экзотики. Как обычным транспортом «Россией» пользуются редко – имея деньги, быстрее и дешевле полететь самолётом.

Любители железных дорог могут посмотреть специальный сайт, посвящённый этому маршруту. Там не только описание поезда и маршрута, но и фотографии и расписания прошлых лет. Сайт называется «„Россия“ – главный поезд страны» – www.glavpoezdrus.ru.

Поезд отправляется из Москвы около девяти вечера, и, проведя в пути чуть больше шести суток, приходит во Владивосток в шесть утра по местному времени. Обратный из Владивостока выезжает около десяти вечера по местному времени и приходит в Москву днём шесть суток спустя.

За последние тридцать лет поезд «Россия» ускорился на один день; тридцать лет назад он проходил свой путь не за 6, а за 7 суток, и следовал через Ярославль. Езда в дальнем поезде не так страшна, как кажется некоторым – едешь себе и едешь, выходишь на остановках, а за дополнительную плату 150 рублей в почти каждом дальнем поезде (включая, конечно, и Москва – Владивосток) можно сходить и в душ прямо по пути.

Новосибирск – Владивосток, №8/7. Этот поезд ходит также через день, по расписанию «России», но по другим дням. Содержит в основном купейные вагоны, но не такие дорогие, как в «России», и немного плацкартных. За четверо суток доезжает от Новосибирска до Владивостока стандартным путём через Иркутск, Читу, Сковородино.

Имеется и более дешёвый нефирменный поезд **№100/099 Москва – Владивосток**. Он идёт чуть дольше, чем «Россия», и является основной недорогой развозкой граждан по всему Транссибирскому маршруту. Ходит каждый день круглый год, с Ярославского вокзала Москвы через Ярославль, Кострому, Галич, Киров, Новосибирск. Это 9301 км.

К нему же – прицепные вагоны до Благовещенска и Хабаровска.

Москва – Северобайкальск – Тынды – Нерюнгри, №76/75. Ходит через день, предназначен для жителей Тынды, Нерюнгри, а также западной половины БАМа и для гостей тех мест, потому что проходит по всему Западному БАМу. Нефирменный. Чистый, хороший. К нему бывает прицепной купейный вагон из Москвы, следующий в Якутию до Томмота – ходит раз в 8 дней.

Поезд 70 / 69 Москва – Чита. Исчез поезд Москва – Благовещенск, вместо него все функции выполняет довольно потёртый уже поезд 070 Москва – Чита. Регулярный, круглогодичный поезд среднего качества, в пути четверо суток. К нему цепляют вагоны до Благовещенска.

Кисловодск – Тынды, №98/97. Идёт через Северобайкальск, Омск, Петропавловск (Казахстан), Курган, Челябинск, Уфу, Самару, Пензу, Лиски, Ростов, Армавир, Минводы – два раза в неделю, круглый год. Прицепные вагоны до Адлера. Это удобный, недорогой, но мед-

ленный вариант для того, чтобы жителям Казахстана добраться в столицу БАМа (с пересадкой в Петропавловска) или из Поволжья сделать такое попадание.

Новокузнецк – Владивосток, №208/207. Летний поезд, следует через день, нефирменный. Много остановок по всему Транссибу от Владивостока до Красноярска, потом Яя, Тайга, Юрга, Белово, Прокопьевск, Новокузнецк.

Москва – Улан-Удэ, №82/81. Регулярный, круглогодичный хороший поезд. В пути трое суток и 17 часов. Ходит через день.

Чита – Благовещенск, №392/391, единственный поезд с сидячим вагоном – замена «Бичевозам», который соединяет Читинскую и Амурскую область. За полтора суток и 1800 рублей (летняя цена) он перевезёт гражданина любого из столицы Забайкалья в столицу Приамурья, но не каждому человеку будет приятно в нём ехать столь долго со всеми остановками. Разница в цене между бичевозом и обычным поездом не очень велика, например в августе 2018 получалось вот что:

Чита – Белогорск на п.392 – 1743 рубля сидячий, 2840 плацкарт,
Этот же маршрут на п.208 – 3091 рубль плацкарт,
Этот же маршрут на п.100 – 3237 рубля плацкарт.

Поезд может пригодиться только зимой тем автостопщикам, которые застряли на участке Чита – Хабаровск, или Якутск – Хабаровск, холодно ночью и темно, машины кончились, а спать где-то надо. Поезд проходит Сковородино в 18.10, Большой Невер в 18.36, Магдагачи в 22.11 (время местное). В обратную сторону поезд проходит в 19.40 Белогорск, в 22.31 Шимановск, в 22.35 следующего дня – Чернышевск. Прочие промежуточные пункты проверите и уточните сами.

Для полноты картины добавим местные поезда: идущий кружным путём Улан-Удэ – Иркутск – Тайшет – Северобайкальск, а также Иркутск – Забайкальск и Иркутск – Наушки – Улан-Батор. Составитель книги, А. Кротов, проехал во всех поездах, указанных в книге.

Вот собственно и всё. Билеты на поезда в России сейчас уже (2018) продаются за 90 дней. Если вы хотите ехать в августе, то постарайтесь купить билеты заранее, а то останутся только одни дорогие, фирменные, купейные. В остальные периоды года тоже стоит обилетиться заранее, дней за десять.

За последнее десятилетие, прошедшее с момента подготовки и написания предыдущего выпуска книги, Транссиб понёс трагическую утрату – отменён уникальный длинный поезд Харьков – Владивосток с прицепными вагонами Киев – Владивосток. Пострадал и поезд Пенза – Владивосток, исчезли вагоны с Самары и Уфы (максимум теперь на том направлении – вагоны Челябинск – Владивосток). Прицепные вагоны Москва – СовГавань, что ранее следовали через Хабаровск с поездом 044, исчезли вместе с самим поездом 044 Москва – Хабаровск; до Комсомольска-на-Амуре сейчас тоже только с пересадкой. Дешёвый поезд 352 Москва – Благовещенск тоже исчез, остались только прицепные вагоны к нему, присоединяемые к читинскому грустному поезду.

Существуют прицепные вагоны в якутский город Томмот. Эти вагоны (дорогие) есть: из Хабаровска – раз в 4 дня, из Москвы – раз в 8 дней, из Благовещенска через день, из Тынды – ежедневно. Дешевле доехать до Нерюнгри на обычном скором, и потом проехать от Нерюнгрей до Томмота на особом поезде, который принадлежит особой компании «Железные дороги

Якутии» и содержит купейный, плацкартный и общий вагоны, цена билетов в который не зависит от времени года, в отличие от билетов РЖД.

Любителям железнодорожной экзотики нужно знать, что по Транссибу до сих пор (2018) циркулирует прямой беспересадочный вагон Москва – Уссурийск – Пхеньян (Северная Корея), принадлежащий Северокорейским железным дорогам. Вагон ходит один или два раза в неделю по спецграфику, едут в нём северокорейцы и тысячи их коробок и тюков, в обычной кассе купить билет на него нельзя, только в международной, до КНДР.

Местные локальные поезда, соединяющие города Дальнего Востока между собой, описаны отдельно в особом разделе книги.

Также нужно помнить, что всё изменяется, и текущее состояние и маршруты поездов полезно уточнить перед поездкой на сайте РЖД или на известном российском сайте "Маршруты.ру" (<https://www.marshruty.ru>). Сайт Маршруты.ру найдёт разные варианты, структурирует их по надёжности, по скорости и по цене, по времени отправления или прибытия.

Раньше все билеты и расписания железных дорог, даже для Дальнего Востока, указывались по московскому времени. Сейчас, с 1 августа 2018, указывается только местное время – и на сайтах, и на вокзальных расписаниях, и в самих билетах. Имейте ввиду.

**По автодороге из центральной России
(автостопом или на своей машине)**

Трасса Москва – Улан-Удэ – Чита

Эта дорога особых трудностей не представляет. Всегда в последние сорок лет была проходима и на обычной устойчивой машине, и автостопом. В 1997 году, с постройкой прямой асфальтовой трассы между Омском и Новосибирском, движение упростилось и ускорилося, а в 2016—17 годах были заасфальтированы последние, остававшиеся гравийными, пыльные участки на границе Красноярского края и Иркутской области. Теперь даже самая простая легковушка доедет с Москвы до Читы, да что там – даже *Blablacar* (предложения попутного платного извоза) по этому маршруту бывают!

Трасса Чита – Хабаровск – Владивосток

Тысячи людей издревле искали наземные пути на российский Дальний Восток, но находили их только водными или зимними. В летнее время путь в Сибирь занимал долгое время, первопроходцы два-три года тащились только до Якутска, потом дальше ещё годами. Постройка Транссиба улучшила дело, сделав возможным быстрый наземный сухопутный путь. Но автодороги по-прежнему не было, и в бывшем СССР автодороги в атласе кончались в Чернышевске Читинской обл. (Дальше после 1000-километрового разрыва дороги начинались уже в Амурской области). Достижение анонима побил лишь учитель всех автостопщиков А. Воров, просочившийся по ухудшенным дорогам до Зилово (следующий городок после Чернышевска) и пересевший там на ж.д. в далёком 1982.

Миллионы людей хоть раз мечтали отыскать автодорогу во Владивосток, но успеха они не достигали. И на велосипеде мечтали отыскать хоть тропинку, но и её не было. И только самый заслуженный велопутешественник Г. Гончаров тащился в обнимку с велосипедом по рельсам Транссиба, уворачиваясь от проходящих товарняков. А для машин были только зимники, по которым, начиная с 1993 года, с востока на запад, устремлялись многие перегонщики японских иномарок. По льду замёрзших рек, борясь с полыньями, бездорожьем, милиционерами и бандитами, они проникали в Центральную Россию, а навстречу им двигался слабейший в десять раз поток перегонных «Уазиков» на Якутию. Великий российский зимник действовал с января по март, а в другое время года машины проезжали от Чернышевска до Шимановска или Сковородино по железной дороге в сетчатых вагонах.

В 1996 году мудрецы автостопа отправились на восток, ища путь дальше Чернышевска; Антон Кротов и Андрей Винокуров добрались по автодороге до Зилово, и дальше пересели на локомотивы; Андрей Пожидаев продрался до Могочи, применяя автомобили, трактора и даже моторную лодку. Дальше он также пересел на локомотивы. До 1999 года в летнее время так этот участок и преодолевался автостопщиками – локомотивы, пригородные поезда с бич-вагоном, товарняки.

Дорога всё-таки постепенно строилась. Сперва соединилась с миром трасса Сковородино – Невер – Якутск, грунтовкой на восток. Всё возрастающий поток перегонщиков японских иномарок искал разные обходные тропы. В 2000 году, наконец, стало возможным и летнее наземное прохождение по обходным грунтовкам, и началось масштабное автодорожное строительство, которое наконец завершилось около 2010 года.

Транспортные министры и Путин открыли эту дорогу Хабаровск – Чита. Она называется «федералка», и в данный момент вся асфальтированная. На этой дороге ещё в бытность её грунтовой сразу возникли редкие кафе, основными клиентами которых были перегонщики японских машин, везущие их за 5—7 тысяч километров на запад. В 2009 году поток перегонщиков поиссяк (уменьшился в несколько раз), в связи с введением новых пошлин на иномарки. Но даже в самом глухом месте, на границе Забайкальского края и Амурской области, по дороге проходит несколько машин в час как в одну, так и в другую сторону, и легковушки, и большие фуры; автор этих строк, А. Кротов, проехал эту дорогу автостопом дважды – в 2009 и в 2018 годах; неоднократно проехал эту дорогу и соавтор, Алексей Кулешов.

Так что проехать из Москвы до Владивостока или обратно на своей машине или автостопом сейчас возможно, и скорость будет обычная, не сниженная. Хотя места глухие, безлюдные, но дорога приличная, и тем, кто едет автостопом, есть шанс поймать машину сразу на дальнейшее расстояние. Тем, кто на машине, заправляться следует по максимуму – хотя и примерно каждые 100 км есть заправка, но они небольшие, и какая-то может быть закрыта, где-то может не оказаться бензина. Мобильная связь действует, но не по всему протяжению трассы.

Качество асфальта вполне приемлемое, хотя на части дороги имеют место так называемые «Амурские волны» – волнообразные искажения асфальта, поминаемые водителями фур всякими нехорошими словами.

Трасса Невер – Тында – Нерюнгри – Нижний Бестях (Якутск)

Федеральная дорога Невер – Тында – Якутск идёт на север от Невера (городок в районе Сковородино), начинаясь большой новой развязкой, единственной в тех местах. Там ещё стоит редкий указатель «Магадан 3133 км». Приятно такую цифру увидеть, а проехать – ещё приятней.

От Невера, более 1000 км, через Тынду и Нерюнгри до самого Нижнего Бестяха, идёт не очень хорошая дорога – то грунтовка, то разбитый асфальт, то нормальный асфальт. Местами дорога строится. По состоянию на 2018 год, по наблюдениям, было 65% асфальта и 35% грунтовки, но так как по грунтовке едет медленней, если вы движетесь на грузовике, то половину времени едете по грунтовке, половину времени – по асфальту.

В Нижнем Бестяхе – паромная переправа через реку Лену на Якутск. Есть также переправа в Качикатцах. Зимой переезд по льду. В период с 15 апреля по 15 мая (даты примерные, зависят от температуры и состояния льда) и с 15 ноября по 15 декабря (даты примерные) переправа на машине через Лену официально запрещена. В это время пассажиров возят в дневное время на небольших 10-местных судах с воздушной подушкой «Хивус», собирая с них за это по 1000 рублей (в сложный период, близкий к ледоходу или ледоставу, 2000). Есть также рискованные водители, которые под покровом ночи, скрываясь от ГАИшников, переезжают Лену по тающему льду по полколеса в воде. Но в любом случае, в период межсезонья поток пассажиров и грузов на Якутск снижается, всё стараются завезти или зимой, или уже летом через паром.

Трасса пыльная, зимой – холодная, но менее пыльная, поток машин довольно большой (сопоставим с Владивостокской трассой, несколько машин в час). Автостопом можно проехать за пару-тройку дней.

Есть шансы, что трассу починят в ближайшие годы¹. Но мост через Лену, ожидаемый уже поколениями людей, пока не строится.

Автостопом от Невера до Якутска – дня три езды. Если вы поймаете гружёную фуру, то скорее три дня, потому что фуры идут с перегрузом и медленно поднимаются на якутские перевалы. Легковушками можно проскочить и быстрее: джип с опытным водителем доедет и за сутки.

Колымская трасса. Нижний Бестях – Хандыга – Усть-Нера – Сусуман – Магадан с одним паромным перевозом через Алдан в 30 км не доезжая Хандыги (зимой – по льду). Сейчас трасса является круглогодичной, проходится на почти любой машине или автостопом почти в любое время года, кроме периода межсезонья (10 апреля – 15 мая примерно и похожий месяц в ноябре-декабре). В межсезонье машины не возят, для пассажиров работает переправа на «Хивусах» по завышенным ценам, порядка 2000 руб с человека! Сторговаться дешёво – почти нереально.

Подробнее о Колымской трассе рассказано ближе к концу книги, в разделе «Магаданская область» – её подробно описывает Константин Касьяев.

Автотрассы на Камчатку не существует. Даже зимника туда нет, а возможность проехать туда наземным путём не раскрыта. В 2009 году команда джипов из камчатского клуба

¹ Такая же фраза была у нас в путеводителе 2009 года. Примечание 2018 года.

«Квадратное колесо» за 100 дней проехали из ППК через Оссора, Тиличики, Каменское, Магадан до Владивостока (в марте-апреле-мае). Но повторить их подвиг не каждому удастся: у них была помощь администрации и даже заброски топлива и запчастей при помощи вездехода и самолёта. Грузы на Камчатку возят морем.

Зимник на Чукотку существует, но в основном в Певек, не в Анадырь. В январе-марте есть возможность проехать из Якутска по льду замёрзших рек и по зимникам через Усть-Неру, Зырянку, Черский на Певек и Мыс Шмидта. Этот маршрут проделал автостопом ещё в 1992 году А. Воров (Петербургская Лига Автостопа) с тремя товарищами. В нынешнюю эпоху на Чукотку по кто только не ездил, это уже не уникальное достижение, а повторяющееся почти каждый год.

В принципе, на каждой точке маршрута есть регулярное движение машин (каждую неделю проходит хотя бы несколько). Нужно быть готовым к морозам (до -55) и парудневному отсутствию машин. Что же касается поездки туда на своей машине, то здесь предпочтительна машина марки «Урал» или КамАЗ-вездеход. В принципе, при хорошей погоде малоснежной в марте можно доехать на УАЗике или на джипе.

Для автостопа на Чукотку лучший сезон – март. При хорошей погоде можно добраться с Якутска до Певека без больших задержек, мы бы выделили на это в нашу эпоху – дней двенадцать, но нужно хорошее снаряжение, обувь, терпение, везение (чтоб не было пурги, которая может остановить всё движение по зимней дороге). Подробней о летнем пути на Чукотку рассказывается в главе «Чукотка»ю

А вот добраться до Анадыря или Провидения, тем более до Уэлена по зимнику можно не каждый год. Далеко не всегда туда прокладывают зимнюю дорогу, и хотя автопутешественники-экстремалы почти каждый год планируют путешествия туда, реально до Уэлена на машинах доезжают далеко не каждый год, большинство из таких машин застряёт ещё в сотнях километров до этих мест.

Заправки. Если внутри населённых регионов Дальнего Востока заправок достаточно, – то на трассе Чита-Хабаровск или Невер-Якутск они встречаются реже. На Колымской трассе полезно иметь с собой запас топлива хотя бы на 500 км (есть у водителей-дальнобойщиков такое изобретение – «колымбак». Это когда часть кузова отводится под запас топлива, его там может быть и тонна.) Такой же запас топлива, на случай всяких НЗ, нужно брать и в путешествие по зимникам. А лучше больше. Лучше взять побольше топлива с Большой Земли, камазисты везут с собой даже тонну. В микрогородах Севера, если и заправитесь, то по завышенной цене.

Двадцать лет назад было нормальным явлением – обменять у местных народностей водку на украденную ими солярку. Сейчас это практикуется реже.

На Камчатку с Большой Земли вообще на своей машине не езжайте, потому что объём необходимого топлива превышает все разумные пределы, а стоимость такого путешествия и последующего возвращения превысит стоимость самой машины.

На автобусе из Центральной России

Автобусов из Москвы и Европейской России ни на Байкал, ни в Приморский край нет. Да и долго, мучительно было бы ехать в таком автобусе. Но хотя и нет прямых автобусов из Москвы и Европейской части России на Дальний Восток, но существует теоретическая возможность доехать, например, из Москвы (или с Питера, Самары, Челябинска) до, например, Иркутска, Читы или даже Владивостока на автобусе или маршрутке всего с одной пересадкой. Однако эта пересадка будет в киргизском Оше или таджикском Худжанде. Суть в том, что многие жители этих южных республик ездят в большие города России на заработки на автобусах (в них, как правило, едет по 70-80-100 человек) и так же на автобусах возвращаются обратно. Идут эти автобусы довольно медленно, часто ломаются, а на границах и постах поджидают, пока половина пассажиров пешком обойдёт пост и присоединится к транспорту после опасного места. Гражданину РФ, имеющему паспорт, такая поездка ничем не грозит, за исключением потери времени.

Стоимость проезда по маршруту Москва-Бишкек-Чита-Владивосток будет примерно равна стоимости проезда на пассажирском поезде летом или на самолёте. По времени займёт дней двадцать...

Сверхдальние маршрутки из Кыргызстана Ош – Владивосток, Ош – Хабаровск, рекламировавшиеся ранее, в эпоху 2007 года, в данный момент (2018) вновь обнаруживаются. Эти уникальные дальние рейсы длительностью до 14 дней перевозят из Средней Азии тружеников (проезд 10,000 рублей) и грузы (по 80 рублей за килограмм). Найти координаты перевозчиков можно на рынках или возле мечетей в Хабаровске и Владивостоке. Можно там поискать и самих водителей. Рейс в 8500 километров будет не очень комфортабелен, так что не следует так ехать – информацию об этом мы даём только для общего знания.

Кроме этих специфических рейсов, на Дальний Восток нормальных прямых автобусов нет. Есть пассажирские автобусы Чита-Могоча (трижды в день) и один дневной автобусный рейс Чита – Могоча – Амазар. А из Благовещенска самый дальний рейс на запад – Ерофей Павлович. Из Хабаровска есть автобусы на Биробиджан, на Благовещенск. А также на Владивосток (это – 750 км, 2400 руб на 2018 год).

Есть небольшая вероятность проехать из центральной России до Амурской области автобусом на перегонных ПАЗиках, или на перегонных вахтовках, они иногда бывают – можете застопить их случайно.

В целом, ехать на пассажирском автобусе на большие расстояния (более 1000 км) в России дорого, медленно, некомфортабельно и малоэффективно. Поезд (где он есть) – уютней, теплее, дешевле, там есть и туалет, и кипяток, и полежать можно.

На Дальнем Востоке автобусы дороговаты – в 2018 году они стоили от 3,0 до 4,0 рублей за километр в Приморском крае; Бурятия была по 2,8—3 рубля за километр, немного дешевле почему-то Читинская область.

По грунтовкам проезд дороже. На Камчатке и Сахалине около 4 рублей за километр, маршрутки около 5 руб/км. В Якутии вообще мало дальних междугородних автобусов, рейсов Алдан – Бестях, Нерюнгри – Якутск нет, всё вытеснили таксисты, набирающие в машину, джип или УАЗик по несколько человек и везущие по завышенной цене (около 5 рублей за километр!) Есть такие таксисты и нелегальные маршрутки и по Колымской трассе, цены очень высокие, люди платят по 6—7 тысяч рублей, например, из Якутска в Усть-Неру.

Есть автобусы из Владивостока в Китай и обратно (Суньфунхэ, Муданьцзянь, Хунчунь), некоторыми ведают туристические фирмы. Был ранее самый дальний рейсовый –

из города Харбин (почти ежедневно). Все автобусы, переезжающие границу, стоят на 1000 рублей дороже, чем по одной стране на то же расстояние. Даже короткие приграничные автобусы, проезжающие всего десяток километров, стоят более 1000 рублей – это их сговор с пограничниками. Есть далёкие чартерные автобусы в Китай от туристических фирм.

Сайт поиска платных попутчиков Blablacar.ru позволяет найти попутные машины практически по всем городам Южной части Дальнего Востока (Благовещенск, Чита, Хабаровск, Владивосток) и внутри каждого из регионов. Сейчас (2018) сайт Блаблакара стал платным для попутчиков, что уменьшит его популярность, но всё равно стоит его рассмотреть в некоторых случаях.

В Якутии и Магаданской области Блаблакара пока фактически нет. Сложно найти и машину между Читой и Хабаровском – летом предложения вываливаются не каждый день, а зимой – даже не каждую неделю.

Водным путём

Морские пассажирские пароходы исчезли почти везде в России. Хотя на картах СССР и России и нарисованы «морские пути» типа кораблей «Доброфлота» Одесса-Владивосток, Петербург – Владивосток, но по ним ничего не плавает уже сотню лет. Есть только паромы из Южной Кореи, и довольно дорогие (около 150 долларов с Южной Кореи до Владивостока) и какие-то редкие круизы в приграничную зону КНДР. И летом опять возник паром Корсаков – Вакканай, между Сахалином и северной оконечностью Японии, проезд на нём стоит более 120 долларов. Были годы, когда он вообще не ходил.

Пассажирских пароходов через Тихий Океан нет с давних пор. Нет и пассажирских судов на Магадан, Камчатку, Чукотку и вокруг них. Есть постоянно ходящий пассажирский паром Ванино – Холмск (на Сахалин), пароход на Курилы (с Южно-Сахалинска) и локальные рейсы из Владивостока на соседние острова – Попова и Рейнеке, паром на Славянку. Все они описаны в соответствующих разделах.

На некоторых направлениях внутри России можно и нужно вписаться на грузовое судно, только ходят они редко. На грузовые корабли в Австралию, США, Корею, Гонконг, Японию вас не возьмут, лучше и не беспокоиться.

Состоятельные капиталисты из дальних стран могут купить дорогой круиз с заходом во Владивосток или на Камчатку, Чукотку (бывают иногда и такие), но это не транспорт, а скорее вид удовольствия. Во Владивостоке можно видеть такие суда в определённые дни, 10—15 раз за лето, с них утром вываливаются сотни иностранных туристов, корейцев, японцев... а вечером они обратно уходят на пароход и он уплывает в море. Несколько раз в году круизные суда заходят и в Провидения на Чукотке, и в Петропавловск-Камчатский.

Есть внутреннее пассажирское сообщение внутри некоторых регионов по рекам (самые крупные из них – Лена и Амур), описано в соответствующих разделах. И ещё по северной части Берингова моря вдоль Чукотских берегов из Анадыря до Лаврентия и до Беринговского – с июля по сентябрь.

Севморпуть. Сотни лет люди искали Северный Морской путь, надеясь, что через него из Европы или Западной части России можно попасть в Китай, Корею, Индию. Поиски Севморпути привели к многим интересным результатам, например первое английское посольство попало к нам при Иване Грозном по ошибке – оно плыло Севморпутём в Китай, но застряло в Архангельске. Надёжное плавание по Севморпути стало возможным только в XX веке, с изобретением ледоколов. И на многих картах нарисованы морские пути «Мурманск – Владивосток», «Архангельск – Находка». Вроде и «близко», но реально по этому маршруту проходит совсем немного судов, не более нескольких в год: восточная Арктика снабжается с востока отдельно, западная – с запада отдельно. Все суда, которые проходят Севморпуть, не пассажирские, а грузовые, и чтобы пройти с ними с Дальнего Востока в Европейскую Россию или наоборот, нужно быть очень опытным и настойчивым мудрецом, как В.П.Несин, который впервые в истории вольных путешествий сделал это, выбравшись из Певека в Архангельск.

Период, когда что-то ходит по Севморпути – середина июля, август, сентябрь. Всё зависит от ледовой обстановки и многих факторов, которые не будем освещать в книге.

Пешком или на велосипеде

Случается летом или осенью, что водители, проезжающие по трассе на Владивосток, видят идущих пешком пилигримов, странников, путешественников, религиозных людей. Одни из них иногда подъезжают на попутных машинах, другие идут только пешком. Некоторые несут кресты и иконы; другие – флаги политических партий; третьи, обросши бородами, просто идут за мир во всём мире, против ядрёной войны или за экологию Сибири, против ввоза отходов и т.п.. Дорога из Центральной России до Дальнего Востока занимает, у быстрых ходяков, 8—9 месяцев. Некоторые растягивают путешествие на пару лет.

Из людей, про которых известно больше, можно упомянуть Илью Фролова (ВКонтакте: https://vk.com/ilia_frolov) с его пешим походом от Выборга до Владивостока (<https://vk.com/vyborgvladivostok>), которое заняло даже целых три лета – 2015—2017 (зимой он не передвигался). Есть даже на инвалидной коляске граждане, которые ехали во Владивосток с Запада России, раз в пару лет появляются такие герои.

Можно проехать и на велосипеде, что значительно быстрее – можно управиться и за четыре месяца, если нигде не завестись. Есть такие люди, которые едут не только во Владивосток, но и на Сахалин, и в Магадан, и в Пекин. Для этого нужно иметь достаточный запас времени. И палатку. Дров по дороге достаточно, ручьёв тоже, а вот магазинов может не встретиться целый день, километров пятьдесят на трассе может не быть ни кафешек, ни забегаловок. Полезно брать с собой горелку. С бензином проблем не будет, можно попросить у водителей, если закончился. Если вы на газе, то берите его про запас – потому что между Читой и Благовещенском есть участки, где трудно и негде купить газ и вообще что-либо.

Из Китая

Если глядеть на карту мира, то понятно, что среди зарубежных стран, на российский Дальний Восток можно попасть **из Китая**. Всего между Россией и Китаем существует более двадцати переходов, все они находятся на территории Дальнего Востока, от Забайкалья до Приморья.

Не все они являются международными – на многих из них пропускают только граждан России и Китая и называются «двусторонними»; а вот граждан, например, Украины или дальнего зарубежья отправят назад, на ближайший международный переход.

Для пересечения границы из России в Китай нужно, как правило, иметь китайскую визу. На некоторых основных переходах, бывает, что китайскую визу продают за \$50—70 (только для граждан России). Но всё-таки постарайтесь ехать на границу с визой, потому что получение визы на границе не всегда надёжно – могут давать только пятидневные «челночные» визы, а могут и вообще не давать. Проверьте несколько раз у опытных людей или сделайте визу заранее в консульстве во Владивостоке, Хабаровске или в турфирме.

Ещё, для пересечения границы в ту или другую сторону, как правило, нужны деньги. Все переходы сданы в аренду некоторым ООО и ЗАО, которые «обслуживают» переход и принуждают каждого платить за переход границы. По соображениям «безопасности» переходить пешком в Китай нельзя нигде – всюду надо пересечь границу на транспорте, то есть доехать от российского до китайского КПП на машине, поезде, автобусе или пароме (зимой – на платном автобусе по льду). Принудительный платный переезд границы облегчит ваш кошелек, как правило, на 1000 рублей – а где-то больше. Более дешёвый переход находится в Забайкальске – около 600 рублей. Впроситься автостопом в проезжающую машину можно, но не очень просто.

Погранпереходы, почти все, не круглосуточные, работают примерно с 9 до 18 часов по российскому или по китайскому времени. У них бывает обеденный перерыв, выходные дни, другие праздники. В праздник Основания КНР (начало октября) мелкие переходы почти наверняка будут закрыты целую неделю, могут закрыться даже основные переходы. Могут быть и другие причины закрытия границы – эпидемия свинского гриппа; эпидемия бюрократизма местных чиновников с той или другой стороны; «реконструкция» перехода.

Каждый россиянин имеет право вывезти из Китая 35 килограммов недорогих вещей в месяц. Всё, что вывозится свыше 35 кило, облагается налогом, довольно большим, или требуется взятка. Некоторые люди на Дальнем Востоке зарабатывают на том, что привозят из Китая всякие вещи и потом перепродают их. Это породило бизнес так называемых «помогает», которые бесплатно ездят в Китай и обратно, раз в месяц, вывозя вещи «хозяев». С ростом курса юаня относительно рубля, челночный бизнес несколько уменьшился. Ведь юань стоил в 2003 году примерно 3,50 руб., сейчас (2018) – уже примерно 10 руб.

Итак, переходы.

АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ. Все – речные.

1 = Благовещенск – Хэйхэ, каждый день (несколько раз) ходят парходики. Зимой – автобус по льду. Мост в Благовещенске, уже много лет как запланированный и объявленный, строится, но ещё далёк (2018) от видимости завершения. Это основной переход.

2 = Джалинда (под Сковородино) – Мохэ.

3 = Ушаково (под Шимановском) – Хума.

4 = (юг от Благовещенска) Константиновка – Сунью.

5 = Поярково (под Завитинском) – Сунькэ.

ЕВРЕЙСКАЯ АО. Все – речные.

6 = Пашково (под Облучьем) – Цзяинь, длинный речной.

7 = Амурзет (на юго-западе ЕАО) – Лобэй, короткий речной.

8 = Нижнеленинское – Тунцзян, длинный речной, катер, паром через Амур. 2—3 рейса в день, воскресенье – выходной.

ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ. два речных.

9 = Хабаровск – Фуюань, длинный речной. Каждый день, без выходных, ходит 4—6 катеров, примерно по 40 мест в каждом. Билеты продаются в многочисленных вагончиках-турфирмах возле речного вокзала. Зимой закрыт.

Обратный переход Фуюань – Хабаровск: 360 юаней, на ракете (в пути 1ч 15 мин). Регистрация на вечерний рейс начинается в 15 часов по Пекинскому времени. В Хабаровск прибывает около десяти вечера.

10 = Покровка (рядом с Бикином) – Жаохэ, речной, двусторонний, паром через Уссури, зимой – по льду.

ПРИМОРСКИЙ КРАЙ. 2 железнодорожных

11 = Гродеково (пос. Пограничный) – Суйфунхэ, ежедневно, проезд от 7,6 швейц. франков (от 500 рублей);

12 = Камышовая (Хасанский район) – Хуньчунь (в провинции Цилинь). Тут в эпоху 2018 года рейсовых пассажирских поездов не наблюдалось.

6 автомобильных.

13 = МАПП Пограничный (к западу от Уссурийска) – Суйфунхэ, МЕЖДУНАРОДНЫЙ. Это самый популярный в Приморье переход, обслуживающий тысячи пассажиров ежедневно! Переезд через границу платный, даром впроситься почти невозможно.

14 = МАПП Краскино (Хасанский район) – Хуньчунь (в провинции Цилинь), МЕЖДУНАРОДНЫЙ.

15 = Полтавка (к западу от Уссурийска) – Дуннин, двусторонний.

16 = Турий Рог (возле оз. Ханка) – Мишань, двусторонний. Автобусы из Камень-Рыболова в Мишань.

17 = Марково (под Лесозаводском) – Хулинь, двусторонний.

Через каждый переход ежедневно (кроме выходных и праздников, а на основных международных переходах без выходных) устремлены большие толпы русских челноков, и, нередко, китайских людей (в меньшем количестве). Так что имеет смысл подходить не вечером, а утром, чтобы со всем разобраться и вовремя переехать на ту сторону.

Забайкальский край

18 = Главный переход, через который идёт основная часть грузов и пассажиров – Забайкальск (РФ) – Манчжурия (Китай). Круглосуточный, большой поток автобусов (платный проезд, рублей 600 через границу).

19 = Железнодорожный, там же. Поезд есть, стоит примерно столько же, но ходит один раз в сутки.

20 = Абагайтуй, в Забайкальском районе – двусторонний

21 = Олочи, Нерчинскозаводской район – двусторонний

22 = Староцурухайтуйский, Приаргунский район – двусторонний

Прямой транспорт из Китая в Россию

Несколько автобусов каждое утро выходят из Владивостока, Уссурийска, Хабаровска и других основных дальневосточных городов и направляются в Китай (с некоторой задержкой на таможне), в города на китайской стороне границы, вплоть до Харбина.

В Читинской области тоже есть таковые. Особенно популярен дорогой через граничный автобус Манчжурия – Забайкальск.

Плюс существуют чартерные автобусы, заказанные турфирмами, для перевозки русских отдыхающих и туристов. Есть «челночные» автобусы, основная цель которых – возить груз через границу, прикрываясь пассажирами. В них поездка дешевле, чем в обычных (ищите объявления на сайте Farpost).

Железнодорожные перевозки людей с Владивостока и Хабаровска в Харбин выполнялись в прежние годы. Сейчас остались поезда Москва – Пекин, вагоны Чита – Пекин и некоторые другие, но идут они через Забайкальск.

Дальний Восток и другие страны

Из Северной Кореи существует только один железнодорожный переход – «мост Дружбы» на крайнем юго-востоке России. Пограничной станцией является Хасан – кстати, он в погранзоне. Из Москвы через Уссурийск, через Хасан до пограничной северокорейской станции Туманган и далее в Пхеньян один-два раза в неделю ходит вагончик.

Однако, проехать в нём могут только северокорейцы, имеющие российскую визу, или же те, кто имеют визу Северной Кореи или оплаченный тур в приграничье. Вас должны там, в Тумангане, встречать. Самостоятельное путешествие по Северной Корее уже десятки лет как абсолютно невозможно, только в качестве туриста от турфирмы, и стоит это недёшево – несколько сотен долларов.

Желающие поехать в Северную Корею должны приобрести тур в одной из аккредитованных турфирм. В Москве, например, с КНДР работает фирма «Открытие» www.otkrytie.ru, они продают самолётные поездки в Пхеньян. Во Владивостоке тоже есть фирма «Альфа и Омега», у них есть несколько вариантов путешествий в КНДР: самолётное Владивосток – Пхеньян и на поезде в приграничную 100-километровую зону. На лето 2018 года самолётные путешествия стоили для граждан России от 60 тыс. рублей, поездки в приграничную зону начинались от 25 тыс. рублей.

Подробности сами выясните через сайт указанной турфирмы (<http://alfa-i-omega.com/severnaya-koreya/>, <https://www.alfaiomegatour.com/>). Стоимость поездок для граждан других, менее дружественных к КНДР стран (в том числе стран СНГ), отличается (несколько дороже).

Для поездки в Северную Корею нельзя иметь профессию «журналист».

На границе в Хасане туры и визы в КНДР не продаются.

Южная Корея.

Немного лет тому назад Южная Корея стала безвизовой для российских граждан. Это увеличило поток туда туристов, путешественников, челноков, а также множества наших сограждан, желающих заработать деньги в близкой и безвизовой стране.

Заботой южнокорейских миграционных служб теперь является выявление потенциальных мигрантов и тружеников, и отправление их назад в Россию, поэтому путешественнику важно хорошо подготовиться к визиту в Южную Корею и не быть похожим на гастрбайтера.

В Южную Корею можно попасть самолётом. Самый быстрый и обычно более дешёвый вариант – нередко есть билеты за 5000 рублей в одну сторону: это перелёты в город Тэгу или из него во Владивосток или Хабаровск на местном южнокорейском лоукосте T-way. Но чаще билеты стоят 8—10 тысяч рублей, например на рейсы компании S7 Владивосток – Сеул. С багажом дороже.

И также на пароме можно приплыть. Есть паром Владивосток – Донхэ, проезд в «низкий сезон» в одну сторону стоит 144 доллара, в «высокий сезон» (летом) – 164 доллара. В две стороны от 248 до 281 доллара. Дополнительно оплачивается сервисный сбор в \$13 порту Владивостока и 2500 вон в порту Донхэ.

Через Северную Корею посуху проехать нельзя. Но штампы Южной Кореи не препятствует посещению Северной Кореи с тем же паспортом, и наоборот.

Япония. В Японию ходят паромы из двух мест – из Владивостока и из Корсакова на Сахалине.

Владивосток – Сакаиминато (Япония), проезд стоит 186—217 долларов в одну сторону, или же 321—365 долларов в две стороны (цена разная в низкий и высокий сезон). В порту Владивостока дополнительно оплачивается сервисный сбор в 13 долларов.

Есть также паром Корсаков – Вакканай (Япония), он неожиданно стал дешевле, сейчас в пределах \$150.

Визу Японии нужно брать заранее (обращайтесь в консульство или турфирму). Виза Японии для граждан РФ бесплатная, приглашение с недавних пор не требуется, но нужна справка из банка о богатстве, бронь гостиницы и авиабилеты.

Для получения визы в консульстве Японии во Владивостоке нужно быть прописанным на Дальнем Востоке, или иметь регистрацию или подобную какую-то связь с Дальним Востоком.

Для получения визы в консульстве в Южно-Сахалинске нужно также иметь местную прописку или как-то подтвердить свою связь с регионом – хотя бы договором аренды квартиры или иным, иногда даже необычным образом.

Те, кто не умеют или ленятся изготовить себе справки из банка, с работы и местную прописку, могут сделать визу Японии через турфирму, например «Пегас», где в 2018 году делали визы многие товарищи наши (стоимость услуг турфирмы была – 4000—4500 рублей).

Монголия.

Наша ближайшая соседка – Монголия – имеет с нами оживлённое сообщение. Через автопереход близ Кяхты (Бурятия) едут машины и автобусы (пешком нельзя), в том числе Улан-Удэ – Улан-Батор. Через ж. д. переход недалеко от Кяхты ходят поезда – наша погранстанция называется Наушки (монгольская – Сухэ-Батор).

Есть ещё один, малооживлённый переход в Соловьёвске (Читинская область), и интересный автопереход в Мондах (юго-западная Бурятия) – выезд на Ханх и озеро Хубсу-Гул. Эти мелкие переходы не международные, то есть белоруса или украинца там не пропустят. Всем иностранцам в этом регионе – следовать через Кяхту или Наушки!

Для тех, кто попадает в Монголию из других регионов РФ, нужно помнить о Ташанте (переход с Алтая в Западную Монголию) и о том, что ещё два перехода имеется из Тувы. Они не международные.

Проверить, нужны ли вам визы в различные страны, можно на сайте Маршруты.ру. Там есть специальная визовая карта:



Визовая карта для граждан РФ на сайте www.Marsruty.ru

В другие страны – только самолёт. Никаких паромов в Америку, на Филиппины, в Австралию с восточной половины России нет. Чаше всё с пересадками, через Сеул, Токио, Гонконг.

Уплыть на попутном пароходе в эти страны из Владивостока и Находки практически невозможно.

Внутренний транспорт

Дальний Восток – регион России, мало снабжённый дорогами. Только юг Приморья может похвастаться большим количеством дорог, в других местах плотность автомобильных и железных дорог небольшая, а на севере их и вовсе нет. Во многие города и посёлки можно попасть по воздуху, по воде, или пешком. Подробнее ниже.

Поезда

Внутри Дальнего Востока не очень развита железная дорога – она есть только в «южных» регионах: Приморский край, Хабаровский край, Амурская и Еврейская области, плюс изолированная ж.д. на Сахалине. Во всех регионах ж.д. тяготеет к географическому югу региона.

Внутри есть немногочисленные региональные поезда. Как скорые фирменные, так и медленные пассажирские с сидячим вагоном. Общий лежачий вагон стал уже редкостью, лишь кое-где он сохранился (в фирменном поезде «Гилуй» Тында – Благовещенск, в поездах Нерюнгри – Томмот и Чита – Забайкальск). Подробнее смотрите в разделах, посвящённых этим регионам.

В Якутии долго и упорно строится ж.д. – от Тынды в сторону Якутска. В настоящее время (2018) движение открыто только до Томмота (городок на полпути между Нерюнгри и Якутском). Всё ждём, когда в Нижний Бестях пустят пассажирский поезд, может быть читатель первый проедет на нём!

Пригородные поезда могут вам пригодиться под Владивостоком и под Хабаровском. На остальных участках Транссиба пригородные или рабочие поезда тоже есть, но ходят один или два раза в день. На БАМе есть поезд Тында – Комсомольск, содержащий купейный, плацкартный и общий вагоны.

По БАМу до сих пор можно ездить на попутных локомотивах. На восточном БАМе проезжает по 10—15 пар грузовых поездов в сутки.

А вот на Транссибирской магистрали с этим сложнее. Тут поездов и локомотивов больше, до 100—150 пар в сутки, но берут далеко не всегда. Но тут можно всегда продублировать путешествие по параллельной автодороге.

Вокзалы. За последнее двадцатилетие вокзалы РЖД существенно улучшились, цивилизовались. Каждый вокзал имеет охрану, официально поставленную для того, чтобы бороться с проносом бомб и других орудий терроризма. Фактически пассажиры проходят на вокзалы ДВ без всякого контроля (исключение – бдительный вокзал Владивостока), но зато эта охрана препятствует проникновению бичей, пьяниц и иных маргинальных элементов. Круглосуточно на вокзалах ведётся видеонаблюдение, крупные вокзалы содержат и милиционера, находиться на них безопасно.

Крупные ж. д. вокзалы (в городах от 100 тыс жителей и выше) уже все оборудованы бесплатным wi-fi. Иногда он есть и на вокзалах более мелких городов. Нередко можно обнаружить розетки, зарядные устройства для мобильных, часто бывает книжный шкаф с бесплатными книгами, списанными из библиотек или же принесёнными другими пассажирами. Нередко имеются банкомат или несколько банкоматов, ларёк с газетами и сканвордами, на крупных вокзалах – ларёк с дорогими перекусами, бывает – выставка каких-нибудь картин, фотографий, коллажей на тему «Играть на железной дороге опасно», плакаты по борьбе с терроризмом.

Практически все вокзалы, кроме тупиковых станций, действуют круглосуточно. Зимой они отапливаются.

А вот сиденья почти везде – с ручками, и спать на вокзалах сейчас некомфортно. Да и охрана вокзала препятствует сну. Часто на вокзалах устанавливаются сиденья системы «анти-бомж» (холодные), чтоб человек долго не сидел на них.

Туалеты на небольших станциях и вокзалах Сибири и ДВ бесплатные. На крупных и средних станциях у туалета сидит тётка, собирающая 20 рублей или около того с граждан, не имеющих билета. Бесплатно в туалет могут пассажиры, имеющие билет, хотя бы электронный, день до посадки в поезд и час после выгрузки из одного, а также пассажиры электричек в сутки отправления.

Пристанционная торговля едой, которой промышляли сотни бабушек на перронах в России в 1990-х, сейчас фактически сошла на нет. Все покупки приходится делать в привокзальных ларьках или магазинах, которые нередко оказываются дороже, чем обычные магазины города. Поэтому идея заранее перед посадкой в поезд затариться продуктами в дешёвом магазине – до сих пор жизненна и полезна.

Поезда в России также постепенно улучшаются. Всё больший процент поездов имеют уже «биологические туалеты» (не закрывающиеся при подходах к станциям), часто бывают розетки – не две на вагон, а больше. Но в любом случае лучше подстраховаться.

Людям, имеющим повышенную электрозависимость, при подготовке к дальним переездам имеет смысл взять с собой хороший power-bank или тройник-удлинитель со скотчем, чтоб прикрутить его к поездной розетке и провести электричество себе в купе или в плацкартную секцию.

Давно ожидаемый населением wi-fi в поездах РЖД на Дальнем Востоке ещё не появился (2018). Да и мобильная связь пока работает с перебоями, и мобильный Интернет, и голосовая связь надёжно действуют только при подходе к крупным городам и городкам и при проезде таковых.

Во многих поездах очень дальнего следования, как уже написано выше, сейчас имеется душ. Это платное удовольствие, стоит в 2018 году 150 рублей за один поход в душ. Но если вы едете каким-либо дальним рейсом летом, например Москва – Владивосток или даже Тында – Благовещенск, кто знает, может быть вам он и пригодится.

Часто в поезде разносят еду из вагона-ресторана, включая уже готовые обеды, завтраки и ужины. С не очень большими порциями. Стоимость комплекта питания – от 250 до 450 рублей, в зависимости от вагона (в плацкарте дешевле), от поезда и вида еды. Заказывать её нужно через проводника или начальника поезда.

Автобусы и платные попутки

Не очень развиты, но есть вокруг каждого крупного населённого пункта в Приморском, Хабаровском краях (в южной его половине), Еврейской области, в Амурской области (в восточной её половине), на Сахалине и на Камчатке (в населённых частях её). Бурятия и Забайкальский край тоже снабжены автобусным сообщением, тяготеющим к югу.

Междугородние автобусы идут на расстояния 20-100-200, реже 300—500 километров. Самые длинные регулярные автобусы проходят 600—800 км (Хабаровск – Владивосток, Петропавловск – Усть-Камчатск, Магадан – Сусуман).

Там, где дальние автобусы нужней всего (Якутская и Колымская трассы), их нет. Лежачих автобусов тоже, к сожалению, нет на Дальнем Востоке, это вам не Китай.

Там, где автобусы есть, билеты стоят на Дальнем Востоке 3—4 рубля за километр (2018 год), под Читой чуть дешевле. Маршрутки – около 5 руб/км. Встречаются дальнбойные маршрутки, настроенные на перевозку рабочих с ближайших ж.д.станций к местам работы в Якутии и вообще на Севере.

Полезный сервис поиска попутчиков [Blablacar.ru](https://www.blablacar.ru) поможет вам найти платную попутку по цене дешевле автобусной на многих популярных маршрутах, например Владивосток – Находка, Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре и т.д.. В последнее время Блаблакар стал платным для пользователей, что вероятно скажется на его популярности, но изучить этот вопрос стоит, если вы хотите неоднократно им пользоваться.

Дальневосточные направления Чита – Благовещенск, дорога с Тынды на Нерюнгри, на Якутск и далее на Магадан пока не вошли в сферу действия Блаблакара, там разве что случайное будет какое-то предложение.

Малая (локальная) авиация

В отличие от поездов и автобусов, – малая авиация, напротив, распространена в северных частях Дальнего Востока, в наименее населённых и бездорожных частях. Из Хабаровска, Якутска, Петропавловск-Камчатского и других городов летают местные самолёты по регионам. Летают они редко, обычно раз в неделю, в самые дальние посёлочки, и стоят дороже, чем следовало бы.

Дорогие внутренние авиарейсы – в Якутии и на Камчатке. Там даже скромные региональные перелёты могут стоить более 10 тыс.руб., а более дальние – 25—30 тыс.руб и даже более (до 50 тыс руб стоит добирание в далёкие сёла Камчатки).

Более дешёвые – в Приморском крае, а также на Чукотке. Чукотские авиарейсы дотируются и стоят от 3 до 12 тыс.рублей за билет, что для того региона недорого.

Районные центры, не снабжённые дорогами, – это обычно очень небольшие посёлки, они живут за счёт того, что в них много начальников, получающих зарплату, и других госслужащих (почтальон, милиционер, судья, прокурор, доктор...) Из каждого районного центра в глухомани летают по деревням вертолёты. Очень редко. Может быть в месяц один раз. И стоят они дорого, например 25 тыс.руб. за один перелёт. Записываться на эти рейсы нужно заранее, так как бывает, что они переполнены народом (в вертолёт влезает немного людей) и начальниками. Поэтому вполне можно застрять в каком-нибудь северном райцентре или селе на пару недель или больше – погоды нет, топлива нет, пассажиров нет или наоборот слишком много.

Кто пользуется этими сверхдорогими авиарейсами? Отнюдь не только богачи (их там почти не имеется). Это большие начальники, летающие бесплатно, а также руководители рангом ниже, и госслужащие, летящие по делу или в отпуск. Обитателям и труженикам в районах Крайнего Севера раз в два года поездка в отпуск оплачивается их работодателем, фирмой, конторой – если человек работает официально. Крайне-северным пенсионеры полёт на лечение и отдых раз в два года пока оплачивает Пенсионный фонд.

Также на северных дорогостоящих самолётах летят командированные (летящие также не за свой счёт, а за счёт нас, покупателей северных товаров и услуг). Так что сия авиация – нередко есть способ выкачивания денег из государств или корпораций в карман владельцев авиакомпаний, который часто бывает так же связан неофициально с карманом местного чиновника.

На местных авиарейсах, официально, очень небольшая норма провоза багажа – 10 килограммов, иногда 15. Хотя фактически часто не взвешивают, но на всякий случай имейте ввиду.

В мелких населённых пунктах Крайнего Севера есть возможность улететь с попутным «бортом», на котором случайно везут заболевшего человека, или начальника, или какую-то инспекцию, или военных. Однако движение этих бортов очень редко и непредсказуемо. Можно и неделями проторчать.

Спецрейсы. По заказу богатого человека, или нескольких сразу, объединившихся своими деньгами, можно произвести рейс вертолёта и выгрузить вас практически в любом месте – хоть в горах, хоть в тундре. Однако вертолёты на российском Дальнем Востоке очень дорогие. Вертолёт-час стоит тут порядка 120 тысяч рублей, и вероятно, что с годами эта цена будет только возрастать. Однако, если вас несколько человек, то этот расход вы между собой можете поделить. Также, при обнаружении многих людей, желающих улететь в какую-нибудь дыру, можно организовать особый авиарейс самолётика, вертолётике. Но стоит это – мало не покажется (на сайте Чукотавиа даже официальные тарифы есть). Зато если кто-то уже спецрейс заказал, то бывает вероятно пристроиться к нему – бесплатно или за некоторую сумму.

Вездеходы, автостоп, зимники

...помогут передвигаться по глухим трактам Дальнего Востока всем тем, кто знает эти три слова и имеет запас времени на ожидание.

Рекомендуем перечитать книгу Антона Кротова «Практика вольных путешествий», раздел «Автостоп зимой». А также повести «Полярное сияние», и «К центру России», описывающие сложные путешествия автостопом по зимникам в районы Крайнего Севера.



Сроки работы зимников в каждом регионе зависят от погоды в текущем году, от наличия ледовых переправ, от того, расчищен ли тот или иной зимник, какие стояли морозы в последний месяц... Как правило, в «тёплых» регионах (Хабаровский край, Амурская область, Камчатка) зимние дороги действуют с января по конец марта; в холодных местах (Якутия, Магаданская, Чукотка) – с середины декабря по середину апреля; на севере Якутии есть места, где движение по зимним дорогам длится до середины или 20-го мая!

Чтобы узнать прогноз зимников, есть ли они, или ещё нет, откуда идёт завоз и идёт ли, очень важно вот что. Имеет смысл вам пред путешествием позвонить в сельские администрации тех мест, куда вы едете. Телефон сельской администрации можно найти в Интернете, в той же Википедии. Позвоните туда, и если сейчас ещё не время ехать, узнайте, когда в прошлом году открылся и закрылся зимник, и с какого города идёт к ним основной завоз грузов. Позвоните также в Дорожный фонд крупного города, к которому может тяготеть ваш маршрут. Погуглите – водители, едущие по зимникам, теперь тоже обладают выходом в Интернет, когда возвращаются в цивилизацию.

Изучайте прогнозы погоды на ближайшую неделю – наличие или ожидание пурги, снежной бури, метели может прекратить движение по зимнику на несколько дней вообще!

Народы, население, язык

Вопреки расхожему мнению людей, никогда не выходящих из дому, что якобы весь Дальний Восток населили уже китайцы, – Дальний Восток, кроме Якутии, является значительно более русским, чем некоторые регионы остальной России.

Если взять самый тёплый регион, Приморье – это не Кавказ, не Татарстан и не Тува, – на улицах и на трассах здесь, за исключением Бурятии, преобладают **славянские физиономии** со значительным перевесом, используется русский язык, и расчеты производятся в российских рублях, а не в долларах, иенах или юанях. Необычным исключением являются центр Владивостока, окрестности ж.д. и морского вокзала, набережные города в хорошую погоду: там прогуливаются приехавшие ненадолго японцы, корейцы, туристы и пассажиры круизных кораблей, моряки и гости из Китая. Отойдите на километр от исторического центра, и вы их уже не увидите на улицах: будут лица русские (кроме рынков, где преобладают узбеки, киргизы, вьетнамцы, китайцы).

Хабаровский край, Сахалин, Магаданская и Амурская области также населены славянами; да и в Еврейской области число евреев, согласно статистике, порядка 1%. Ну, в целом, славяне составляют подавляющее большинство. Согласно статистике – 5,5 миллионов из 7 миллионов дальневосточников; так оно примерно и есть. В основном это русские; ещё несколько процентов жителей Дальнего Востока – выходцы из Украины.

Якуты составляют не меньше половины населения Якутии. Их много, в самом Якутске около половины, в сёлах Якутии – сплошь одни якуты. И говорят и даже пишут СМСки по-якутски.

Буряты – активный и плодовитый народ – составляет большую половину жителей Республики Бурятия, а во многих сёлах количество граждан титульной национальности составляет 100% (в Улан-Удэ около 50%). Некоторый процент бурятов есть в других регионах Дальнего Востока, в первую очередь в Забайкальском крае, в состав которого входит бывший Агинский Бурятский национальный округ (его присоединили к Читинской области, образовав Забайкальский край, но сами буряты никуда не делись). Вот вам ещё один миллион человек.

За якутов и бурятов не бойтесь – им вымирание не грозит. Они активны, используют свой язык в разговоре и в письме, хорошо интегрировались в российскую действительность, и хотя есть среди них немало пьяниц, но есть и своя интеллигенция – учителя, писатели, историки и т.д.. Многие из них смешиваясь с русскими, носят русские фамилии. Письменность и бурят, и якутов – на основе русского алфавита. Суммарное количество якутов и бурят – более миллиона человек, всего с русскими выходит более 6,5 млн из 7.

Следующая по численности национальная группа – это **среднеазиаты**. В основном это узбеки, в поисках счастливой жизни и богатства переместившиеся на Дальний Восток. Узбеки, киргизы и таджики встречаются здесь в качестве рабочих, продавцов на рынках, строителей, производителей сельхозпродукции, водителей автобусов. Даже на Камчатке и Сахалине они зарабатывают свой хлеб нелёгким трудом, отсылая домой большую часть денег. Кто-то из них имеет паспорт РФ, другие только ожидают его, живут и трудятся со своим национальным паспортом. Количество среднеазиатов уже давно составляет, вероятно, два-три процента от всего населения.

В Якутии, на Чукотке и кое-где на Камчатке живут **народности Севера**. Кроме многочисленных якутов, упомянутых выше, есть и другие. На Чукотке чукчей и всех малых народностей вместе – не больше половины. На Камчатке эвенов и коряков вместе взятых всего 3%.

Есть также нивхи (на Сахалине) и другие народности, редко встречающиеся в бытовой жизни, например юкагиры. Многие из них, к сожалению, пьяницы, многие утратили свой письменный язык, а некоторые – и устный.

Имеются тут также, в небольших дозах, азербайджанцы, армяне, молдаване – как приехавшие на заработки, так и уже укоренившиеся здесь со времён СССР; а также русифицированные немцы.

Наконец, **китайцы**, которых так почему-то боятся, – составляют максимум 1 процент населения ДВ. Они плотно сконцентрированы на базарах Приморья и Хабаровского края, где имеют свои торговые точки, ресторанчики, парикмахерские. Китайские рыночки встречаются во многих городах (на юге Дальнего Востока). На улицах китайцы встречаются нерегулярно.

Кроме них, существуют **корейцы**. Многие – настоящие, коренные корейцы, за несколько поколений обитания на российской земле русифицировавшиеся и порой даже забывшие родной язык. Их относительно много на Сахалине и в Приморье (может быть пара процентов).

Другие – рабочие, северные корейцы, приехавшие под руководством своих инструкторов в заграникомандировку в Приморье или Хабаровский край для зарабатывания денег, каковыми деньгами, по всей видимости, почти полностью делятся со своим государством. Они существуют группами, в качестве строителей; по одному не встречаются.

Наконец есть и туристы – южные корейцы, прибывшие в качестве туристов, посмотреть на российскую экзотику, их больше во Владивостоке. Китайские и японские туристы также в большом количестве во Владивостоке есть. Отличаются от постоянно живущих на ДВ китайцев наличием фотоаппарата, коим постоянно всё фотографируют.

Похожи по повадкам на китайцев **вьетнамцы** – труженики рынков, продают разные вещи, недорого, с ними можно торговаться.

Негров, пакистанцев и других дальних иностранцев на Дальнем Востоке практически нет.

Местные северные народности имеют меньшую продолжительность жизни из-за склонности к пьянству. Да и русские тоже ведут тут не очень здоровый образ жизни, и пьют больше, чем их друзья в западной половине РФ.

По продолжительности жизни многие регионы Дальнего Востока находятся в последних строчках российского списка: Чукотка, Сахалин, Амурская, Еврейская области имеют среднюю ожидаемую длительность жизни у мужчин на 60—63 года, женщинам отведено 70—75 лет. Это на 10—15 лет меньше, чем в регионах РФ с высокой продолжительностью жизни (Москва, Петербург, Ингушетия).

Практически все жители Дальнего Востока владеют русским языком.

Исключений немного – это граждане Китая и Северной Кореи, приехавшие сюда на заработки и пока не овладевшие русским (или скрывающие свои познания), и очень редкие старики-аборигены в тундрах Крайнего Севера, из числа национальных меньшинств, которые после крушения СССР отошли от советской культуры. Таких даже в тундрах очень немного.

Примерно 99% уличных объявлений, на заборах и автобусных остановках написаны на русском языке. Редко-редко, менее чем в 1% случаев и только в Приморье или Хабаровском крае, можно увидеть объявление на узбекском, таджикском или китайском. На рынках подобные объявления «для своих» встречаются чаще.

В Якутии можно встретить объявление на якутском языке, в Бурятии – на бурятском. Но это скорее исключение, чем правило.

Религии

Большинство жителей Дальнего Востока явным образом не исповедуют какую-либо религию, хотя формально **многие являются крещёнными и православными**. Впрочем, если начинается разговор о патриотизме, о святой Руси и грядущем (или текущем) нашествии китайцев, то словесная православность повышается. Большая часть культовых зданий на Дальнем Востоке – православные церкви. Есть даже несколько монастырей, как мужских, так и женских, открытых в последние 30 лет.

Также есть католики, баптисты, АСД (Адвентисты Седьмого Дня) и разного рода сектанты. Их тоже можно встретить, некоторые могут быть разговорчивы и активны.

Мусульмане также представлены во всех регионах Дальнего Востока – в основном это узбеки, киргизы, таджики, татары и чеченцы. Есть и русские, принявшие ислам. Но вот мечетей здесь немного, в виде капитальных зданий – в Хабаровске, Находке и в Якутске (там – самая большая мечеть региона), в Нижнем Бестяхе и в Алдане (Якутия), в Биробиджане, Уссурийске и (полуофициально) в Артёме. На окраине Благовещенска сооружают мечеть, она в процессе, но уже действует. Есть мечеть в Улан-Удэ. А самая старая, ещё дореволюционная мечеть – в Чите.

В других городах мечетями являются помещения в жилых домах, как, например, во Владивостоке, Нерюнгри и в Петропавловск-Камчатском (во всех трёх городах – на первом этаже жилого дома).

Строительство мечетей в Южно-Сахалинске и многих других городах находится на разных стадиях. Как правило, на бюрократической стадии – попытки добыть землю под мечеть у городских властей.

Буддисты составляют существенную прослойку населения в Бурятии и бывшем Агинском Бурятском Автономном округе (пгт Агинское и окрестности). В других регионах буддисты представлены незначительным процентом населения, бурятского и русского. Буддийские храмы (дацаны) есть в Бурятии в количестве, в Забайкалье тоже есть.

Индуисты, иудеи и другие религиозные группы на Дальнем Востоке почти незаметны. Даже в Еврейской автономной области увидеть религиозного еврея можно только в синагоге. Синагог вообще в регионе четыре: одна старинная во Владивостоке, одна новая в Хабаровске, и две в Биробиджане, но число посетителей их невелико.

Коренные народы Крайнего Севера находятся в промежуточной стадии между язычеством, атеизмом и обрядовым православием, с разной примесью этих трёх компонентов. Но чтобы встретить настоящих шаманов и колдунов, нужно очень постараться – встречаются они так же редко, как иудеи в Еврейской области.

Климат

Летом здесь вполне можно жить. Есть даже свои курорты – в Приморском крае. Приморье – самый тёплый регион ДВ, Владивосток находится на широте Сочи, а Хасан соответствует Абхазии. В августе там вполне может быть днём $+30^{\circ}$, ночью $+20^{\circ}$, и вода нагревается до $+20^{\circ}$ и выше – отчего многие жители северной части Приморья, а также Хабаровского края, и даже Еврейской и Амурской областей отправляются туда на летний отдых, ворочаться на пляжах и купаться, жить на островах Рейнеке, Попова, на целый отпуск или даже дольше. Самый тёплый месяц там – август, а самый сухой – сентябрь. Тысячи машин с отдыхающими направляются на курорты с более северных городов: одни на отпуск, а другие, кто живёт поближе – даже каждые выходные.

В целом, с мая по октябрь в южной половине Приморского края стоит приятная для жизни температура. Однако сыро – май и июнь влажные, ветреные, туманные. Нередко эта погода перетекает и на июль, а бывает, что и на август.

Август и сентябрь в Приморье – самый лучший период, обычно тепло, солнечно, купальный сезон. Но и тут бывает, что налетит дождь, тропический ливень, тайфун, муссон, неделю будет лить, будет пасмурно, в жилище бельё не сохнет, выйдешь на улицу – промокаешь в пять минут, машины тонут в лужах, обдают прохожего тоннами брызг, на островах костёр разводится с трудом, все дрова мокрые. Нужно быть готовым к такому повороту климата – это может случиться в любое время лета, хотя чаще конечно в июне, а в сентябре реже.

В южной части Сахалина и в Хабаровске не мёрзнем с июля по сентябрь. Дождит и там, но не так сильно, как во Владивостоке. Но и прохладнее.

Летние температуры днём держатся между $+17^{\circ}$ и $+28^{\circ}\text{C}$ во Владивостоке, Хабаровске, Южно-Сахалинске, Благовещенске, Биробиджане и даже в Якутске. Около $+20^{\circ}$ в летний июльский день можно ожидать в Петропавловске-Камчатском и в Магадане, и между $+8^{\circ}$ и $+22^{\circ}$ – в Анадыре.

В центре материка – на трассах Якутии и Колымы – летом может быть днём $+15^{\circ}$, а ночью $+2^{\circ}$. На Колымской трассе заморозки начинаются в конце августа, а в более южных регионах Дальнего Востока – в конце сентября.

Бурятия и Чита – солнечные и сухие регионы с жарким длинным летом, температурит $+20\dots+33^{\circ}\text{C}$ мая по сентябрь. Самые солнечные города России – именно здесь. По количеству часов солнечного сияния в году, самый яркий город РФ – Борзя Читинской области. И соседняя Чита, и Якутск, и Находка, и Хабаровск, по количеству солнечных часов опережают Сочи и Краснодар! А максимальные зарегистрированные температуры в Чите и Улан-Удэ превышают $+40^{\circ}\text{C}$.

Зимой же температуры весьма разнообразны. Во всех приморских городах лето и осень затягиваются. Море действует как большой теплооборник. Сперва замерзают бухты и внутренние заливы, узкие углы моря, а сам океан в середине не замерзает никогда. Берингов пролив тоже, как правило, не замерзает – там сильное течение. Анадырский лиман долго полностью не замерзает, из-за течения и приливов, хотя температура в декабре может держаться и очень низкой.

Январские температуры в прибрежных городах – Владивосток, Находка, Петропавловск – держатся в пределах $-10^{\circ}\dots-20^{\circ}$, СовГавань чуть похолоднее. Некомфортно – сырой воздух, ветер с моря, продувает и пробирает до костей. А вот в центре материка зимой значительно холоднее, и чем дальше от моря и чем выше над уровнем океана, тем ниже температура. В один и тот же январский или февральский день, например, во Владивостоке может

быть -10° (с ветром), в Хабаровске и в Благовещенске -25° , в Ерофее Павловиче (на трассе Хабаровск-Чита) -35° , столько же в Чите и Улан-Удэ, а вот в Якутске -45° , а на Колымской трассе, в районе Усть-Неры, Оймякона или Зырянки температура может упасть до -50° , -55° или даже ниже.

«Полюс холода» северного полушария отмечен в посёлке Томтор на Колымской трассе, где зимние температуры достигали -71° , в честь чего имеется и монумент «Полюс холода». Также полюсом холода считают и Верхоянск. Реально в посёлках Якутии можно зимой попасть на -55° или -57° градусов, такая температура наступает на несколько дней каждый год и не считается каким-то стихийным бедствием. Правда, при температуре ниже -50° прекращаются занятия в школах, перестают взлетать самолёты, а ниже -55° перестают ездить машины. Но местные жители не сильно боятся холодов. Во-первых, воздух там сухой и безветренный, во-вторых – жилища отапливаются, и никакой надобности находиться на улице в течение долгого времени там нет.

Чукотка зимой, в целом, несколько теплее Якутии – сказывается близость океана, который подогревает эти удалённые места даже в самые суровые зимы до -40° мороза. На севере Якутии и Чукотки ещё особенность – полярная ночь или почти ночь; за весь декабрь в Анадыре только десяток солнечных часов, в остальное время или ночь, или метель.

В центральной и северной частях Камчатки зимой холодно, до -45° , что связано с гористостью.

Полярная ночь на севере Якутии и Чукотки существенно осложняет жизнь и путешествия зимой вне жилища. В Певеке полярная ночь – с 27 ноября по 16 января.

Осадков больше всего выпадает в приморских горных частях и на Камчатке. Приморье летом дождливо, а Камчатка зимой особенно снежна. Рассказы о сугробах и заносах невероятной высоты (до второго этажа) вы услышите от всех жителей Камчатского края. А вот в центральной части Якутии и в Амурской области снег зимой есть, но не так много, дома не засыпает.

В целом, летом климат вполне пригодный для жизни и путешествий, а кто собирается зимой, скажем, на Чукотку, должен к этому хорошо подготовиться.

Деньги, цены, покупки

Дальний Восток – дорогой регион России. Дешевле всего Улан-Удэ. Далее всё дороже!

Большая часть товаров и продуктов тут не местные, а привозные. Основные места, откуда всё привозят: Западная Россия, Южная Корея и Китай. Глазированные сырки из подмосковного Томилино, шоколадки из Покрова, газировка и майонез из Сеула, китайские груши, манго и яблоки, узбекские арбузы, азербайджанская черешня мирно соседствуют на рынках и в магазинчиках.

Вообще на Дальнем Востоке своих фруктов мало. Мелкие яблочки, мелкие груши, картошка и помидоры, арбузы под Спасском и дыни, абрикосики, ну а прочие фрукты – в теплицах. Пшеница тут не вызревает, мука привозная. На Колыме даже и картошка не растёт.

75% фруктов и овощей, продающихся на Дальнем Востоке, выращена китайскими трудолюбивыми руками. Часть привозится из самого Китая, часть китайцы выращивают здесь, в России, в теплицах – китайскому крестьянину даже здесь удаётся то, на что не способен наш селянин. В защиту себя русские говорят, что китайские фрукты и овощи не настоящие, так как выращены с применением химикатов, и вредны для здоровья.

Молочные продукты, овощи и фрукты все дороже, чем в Западной России. Дешевле только рыба продукция, консервы (с Сахалина, Камчатки и Приморья), икра. Местного производства есть гречка, сахар (Уссурийский), горох и другие крупы, кетчупы.

Одежда, обувь и пластмассовые товары почти все из Китая или Вьетнама. Эти предметы тут дешевле, чем на западе. Европейский секонд-хенд досюда тоже постепенно добирается, конкурируя по ценам с китайским добром.

Транспортировка товаров на Дальний Восток сильно увеличивает цену дешёвых товаров. Потому что и дешёвые, и дорогие товары при перевозке, скажем, из Москвы во Владивосток, подорожают примерно на 30 руб/килограмм. А на Чукотку, например, +450 рублей за килограмм, если взять авиаперевозку, а куда-то и дороже. Для несъедобных компактных товаров транспортная наценка незначительная, важнее другое: из-за меньшего населения и больших рисков при продаже, продавцы стараются делать тут большую наценку, чем например в московских гипермаркетах. И ассортимент тут меньше.

На Дальнем Востоке нет сетевых вкусных гипермаркетов типа «Ашан», «Метро», «Лента»; нет и привычных многим магазинов «Магнит», «Билла», «Перекрёсток». Вместо них во Владивостоке, Хабаровске, Благовещенске есть местные гипермаркеты «Самбери», «Трикота», супермаркеты «Рёми», «Фреш» и прочие, более дорогие, чем на западе, а также небольшие магазинчики, ларьки и рынки.

Есть ещё базарно-складской супермаркет «Светофор», это целая сибирская сеть, внутри выглядит ужасно, какие-то коробки, ящики, но цены там на некоторые продукты очень низкие. Светофор специализируется по городам среднего размера, и добрался уже даже до Якутска.

В Магадане и Анадыре супермаркеты местные и небольшие, а сетевых нет. Фруктовые ларьки часто принадлежат выходцам из Средней Азии, они же специализируются на супердальней доставке фруктов из Оша, Эски-Нооката, Узбекистана.

Многие жители тут до сих пор покупают еду на рынках, на небольших оптовках, а не в супермаркетах. Но цивилизация наступает, и сейчас разница в ценах и ассортименте товаров между, скажем, Москвой и Якутском или между Иркутском и Владивостоком не такая космическая, как двадцать лет назад: всё, вообще, в магазинах есть. Культура обслуживания пока отстаёт от европейской – во многих местах до сих пор висит плакат «Нельзя фотографировать», в небольших магазинчиках тут чаще обхают и даже могут подsunуть негодный товар – чаще, чем в городах Западной половины РФ. Но это не страшно, привыкнете.

Электроника по вполне нормальным ценам продаётся тут в магазинах DNS, Эльдорадо... Вместо сайта объявлений Avito.ru тут действует местный дальневосточный аналог – Farpost.ru. Цены во Владивостоке и Хабаровске на б.у.шную технику примерно такие же, как и в Москве.

По регионам.

Более дешёвые города Дальнего Востока – **Улан-Удэ, Благовещенск, Комсомольск-на-Амуре, Биробиджан, Уссурийск**, далее в средней категории — **Находка, Владивосток, Хабаровск, Чита**. Тут можно найти и еду по приличным ценам, и китайские вещи-шмотки, и любые промышленные товары, и запчасти на японские машины, и корейский майонез «золотой», ну и всё, что вам нужно. Есть и довольно крупные магазины, супермаркеты «Реми», «Фреш», и даже гипермаркеты «Самбери», недорогие рынки и оптовки. Есть некоторые продукты, которые производятся здесь, хотя среди всех прочих товаров их процент невелик.

Из весьма приличных, но уже более дорогих – **Южно-Сахалинск**. Там тоже много чего есть, имеются и супермаркеты сети «Матрёшка» (они проникли, помимо Сахалина, также в Благовещенск, Свободный, Зею и Хабаровск). Северобайкальск, Тында – дороговаты, но ещё жить можно.

Петропавловск-Камчатский и Якутск – ещё дороже. Всё то, что может быть привезено, сюда привозится. Товары есть почти все, но с наценкой. Особенно дорогие там фрукты и молочная продукция. Ещё дороже – **Магадан** (но в чём-то он и дешевле Якутска – в части тех плодов, что можно привезти морем). Гипермаркетов там нет.

Дальше, по ухудшению – **все небольшие райцентры, в которые ведёт автодорога** из областного центра, или есть железная дорога (на БАМе). Это все райцентры Приморья, Амурской области (типа Ерофея Павловича), Сахалина, север Бурятии и Читинской области, и почти все в Хабаровском крае. Амазар, Могоча в Читинской области. И некоторые на Камчатке и в Якутии. В этих маленьких городах есть продуктовые магазинчики с небольшим ассортиментом еды (на 20—40% дороже, чем в областных центрах), вещевые рыночки со шмотками (на 50% дороже, чем в центре области) и несколько магазинов с товарами повседневного спроса. Во этих райцентрах, как правило, **не производится ничего!**

И, наконец, хуже всего дело обстоит в посёлках **с водной или самолётной доставкой товаров**. Туда, где нет дороги, все товары завозят летом по рекам или по морю, в течение так хорошо известного «северного завоза». О северном завозе – вспоминают в остальной России только тогда, когда что-то куда-то не успели завезти. В одни места везти можно только летом и в сентябре-октябре, когда в море прибрежные бухты очистятся ото льда; в другие места – только в июне-июле, когда на реках растает лёд и повысится уровень воды; если же куда-то можно завезти только по море+реке, то вообще всё плохо.

И какие же товары завозят? Конечно же, это солянка для котельной, мука для пекарни, и десять-двадцать видов консервированных не портящихся или сушёных продуктов, типа сахара, гречки, водки и чипсов. А также мыло, может быть стиральный порошок, консервы. В северных посёлках может быть по несколько магазинов, с одинаково скудным ассортиментом, обновляющимся раз в год.

Кроме товаров, привозимых раз в году, есть и более дорогие и скоропортящиеся товары, которые года не проживут на складе магазина. Это всё привозят самолётом. Но тут и наценка соответствующая. Например, в какой-то городок, можно завезти товары по реке или морю, и это стоит 30 рублей за килограмм; можно привезти и на самолёте-вертолёте, это обойдётся в 300 или 500 рублей за килограмм. Можно привезти морем в райцентр, а оттуда по деревням развезти на вездеходе, это будет стоит что-то среднее между этими крайними показателями.

Соответственно везут то, что наверняка можно продать. Спиртные напитки и мука, конечно, важнее всего. Предметов туристического снаряжения, фотоаппаратов, книг и центральных газет вы тут не встретите никогда. Ассортимент всех товаров здесь очень маленький, а цена на то, что есть – очень высокая. Есть небольшой ассортимент социально важных товаров, цена на которые ограничена административно (и их перевозка дотируется) – это сахар, хлеб, крупы некоторые. Они будут в магазинах по реалистичной цене, около 100 рублей за килограмм. Всё, что сверх того – буржуизм, или не будет в наличии, или цена испугает.

Самый дорогой город ДВ и, возможно, всего цивилизованного мира – **Билибино** на Чукотке. Но в чукотских магазинах есть некоторый набор социально значимых товаров, цена на них зафиксирована; если питаться ими (хлеб, сахар, макароны), цены будут приемлемыми (порядка 100 руб/кг). Подробнее – в разделе «Чукотка».

Наземный городской и пригородный транспорт на Дальнем Востоке – там, где он есть на асфальтовых дорогах – стоит немного дороже, чем в Центральной России. Междугородние автобусы на Сахалине и Камчатке стоят в 1,5—1,6 раза больше, чем в Западной России на это же расстояние. А вот городской транспорт – не очень дорогой. Проезд в городских автобусах во Владивостоке, Хабаровске, Южно-Сахалинске, Петропавловске-Камчатском в 2018 году стоил 23—30 рублей; в Улан-Удэ был дешевле. По мере общего подорожания эта стоимость пропорционально растёт. Анадырь имеет бесплатный городской автобус.

Зарплаты. В отдалённых посёлках, где хлеб стоит 50 рублей, сахар – 100, кефир – 250, а бананы – 500, логично предполагать, что и зарплаты вдвое или вчетверо превосходят «материковые». Реально это не совсем так. Для кого-то так, но не для всех.

Много денег получают чиновники всех рангов, депутаты и начальники – а в мелких посёлках Крайнего Севера процент начальников значительно выше, чем в среднем по России. Многим работающим оплачивается раз в год авиабилет на Запад и обратно – в отпуск.

Неплохо зарабатывают граждане, связанные с добычей нефти и газа – там, где эта нефть и газ обнаружили, на Сахалине например. А также бизнесмены, занятые перевозкой грузов с юга на Север. И ещё граждане, добывающие рыбу и икру, но работа эта – сезонная. Работа перегонщика японских иномарок с 2009 года стала не очень хлебная: пошлины подняли, машин стали меньше перегонять, в разы меньше.

Обычные госслужащие, учителя, врачи, почтальоны и другие подобные люди получают на Дальнем Востоке примерно 1,2—1,6 от той зарплаты, что они получали бы в Западной части России.

В целом, хотя и встречаются нередко люди, зарабатывающие в месяц 100 или 200 тыс.руб., и вахтовики-работяги, привозящие 1 млн рублей домой после полугодичного сезона труда – это не означает, что такие доходы ждут каждого, кто прибежит за большими деньгами на Дальний Восток. Все самые хлебные места давно заняты; а там, где не занято, надо вкалывать – не каждому это придётся по душе.

Да, и старайтесь бегать не туда, где больше платят, а туда, где вам трудиться будет в кайф, и где ваши знания и умения принесут наибольшую пользу.

Банки. Обмен валюты

Как уже упоминалось, на всей территории Дальнего Востока в ходу именно российский рубль, а не юань, йена или вона.

Менять валюты проще всего в банках, их уже много в каждом областном центре. Но интересно, что на ДВ до сих пор встречаются менялы – это и респектабельные толстые дяди в автомобилях, и покрашенные девушки, и бомжеватые старухи, пасущиеся в многолюдных местах, с плакатами на груди (или на асфальте), гласящими: «\$». Во Владивостоке их можно увидеть на рынках, в центре, на улице Фокина... но и не только там, но и в некоторых других городах.

Банки меняют доллар и евро, часто также иену и юань, фунт стерлингов и швейцарский франк, если он доедет до этих мест. Редко и с большой потерей можно пристроить тайские баты. В городах помельче с обменом могут быть проблемы. Если вы – обладатель валюты, у которого в каком-нибудь пос. Лаза кончились рубли, поищите сбербанк, вам там обменяют (по рабочим дням). Можно попытать счастья и на рынке.

Валюты, кроме указанных четырёх основных, поменять очень трудно. Украинские гривны, деньги стран Юго-Восточной Азии пристроить на Дальнем Востоке почти невозможно. Даже в Улан-Удэ тугрики соседней дружественной Монголии не нужны совсем никому.

Банкоматы существуют в каждом городке и посёлке. Больше всего банкоматов Сбербанка. В крупных городах банкоматов очень много.

Супермаркеты и небольшие магазины, принимающие кредитные карточки, обнаружены во всех городах ДВ. Вообще карточки хорошо распространились за последние годы по всей России. Но для пролетарских покупок на рынке (еда, шмотки) всё же используйте наличные деньги.

Карты. Информация. Путеводители

В советские годы все подробные карты Дальнего Востока были засекречены, как и сам почти весь Дальний Восток. Самые подробные карты, бывшие в общем пользовании – большие настенные карты СССР в масштабе 1 см = 40 км, и 1 см = 25 км. Генштабовские «десятикилометровки» и более подробные карты были секретными.

В годах 1995—2005 стали, наконец-то, печатать разные карты и атласы автодорог. Проблема в том, что Дальний Восток очень большой, и например подробная карта ДВ в масштабе 1 см = 1 км заняла бы 8000 листов формата А4. Поэтому издаются подробные карты только для густонаселённых мест.

Можно разыскать: «двухкилометровки» (1:200.000) почти всего Приморского края, Еврейской области, населённой части Хабаровского края, юга Камчатки и всего Сахалина; окрестностей Якутска, Благовещенска, и других больших городов; Бурятии и Прибайкалья; «десятикилометровки» (1:1.000.000) Камчатки, Читинской и Амурской области.

По обжитым районам Приморья, Хабаровского края и Сахалина можно успешно ездить, и даже иногда ходить пешком при помощи этих карт. Картографические фабрики есть во Владивостоке и в Хабаровске. Там же можно купить их продукцию. В Хабаровске – в книжных магазинах (ларька при фабрике сейчас уже нет), во Владивостоке дешевле всего при самой фабрике. Там же можно найти карты многих городов (планы можно купить в книжных магазинах по 100—200 рублей).

Что касается Якутии и Чукотки, то подробных карт этих регионов в продаже нет – хотя, конечно, на военных складах они имеются. Пока при желании можно найти лишь генштабовские «десятикилометровки» и «пятикилометровки» этих регионов в стандартной «разрезке» (по листам) – их можно найти в Интернете, или купить рассекреченные старые, или найти переизданные – но не все, а некоторые. Чтобы найти более подробные карты (километровки), нужно хорошо поискать.

Для общего ориентирования, сидя дома, подробные карты Крайнего Севера и не нужны. Если вы будете летать там на самолётах, хватит и настенной «сорокакилометровки». Если же собираетесь ходить пешком, – с подробными картами придётся поступить так. Для пеших походов на Севере скачайте себе с Интернета генштабовские карты, например на сайте <https://maps.vlasenko.net/>, и распечатайте их себе. Двухкилометровки (1:200.000) там есть, фактически, все – состояние местности на 1970-е годы.

Также есть там же на сайте пятикилометровки и десятикилометровки. Более подробные достать уже совсем нелегко, но Гугл-снимки в помощь – спутниковые панорамы разных побережий, рек, островов могут помочь в планировании водных и пеших маршрутов.

Путеводители и информация. Проще всего найти путеводы по Бурятии и Прибайкалью. Это туристически популярный издревле регион, про него много литературы.

Остальной Дальний Восток, от Читы и далее – небогат путеводителями. Издательство «Ле пти фюте» выпустило, в 2003 году, Якутию, Чукотку и некоторые другие регионы. В этих книгах – подробный исторический экскурс, имена первопроходцев и губернаторов, гимн и герб этих удалённых мест, а практической информации – немного. Впрочем, по Якутии и Чукотке в нашей книге ещё меньше, так что берите – почитайте.

Издательство «Вокруг света» издало компактный путеводитель по Дальнему Востоку, всё в одном томике, с минимумом практической информации. Опять же, много про историю, про политику минувших лет, фотографии и пейзажи.

Во многих регионах выпускаются красивые цветные глянцевые книги, очень дорогие, с красотою тех мест. Камчатка, Командорские острова, Приморье и даже сахалинский город Оха могут похвастаться такими книгами-альбомами. Их можно найти в местных книжных магазинах. Полезная информация в них не содержится – так, прикупить перед улётом на родину, чтобы было что друзьям показать/подарить.

В последние несколько лет некое издательство PressPass (<http://presspass.ru/>) выпустило несколько глянцевых полноцветных и достаточно информативных путеводителей по отдельным регионам Дальнего Востока. На сегодняшний день это самое лучшее, что можно найти. В каждой книге от 244 до 268 страниц, каждый имеет подзаголовок «Современный путеводитель». В данный момент уже выпущены:

«Дальний Восток» (2012), «Якутия» (268 стр, 2013), «Камчатка» (2014), «Колыма. Современный путеводитель по Магаданской области» (248 стр, 2015), «Камчатка» (2014), «Чукотка» (2017). Стоимость книг в Москве 600—800 рублей, искать их на Дальнем Востоке менее полезно – если там и найдёте, будет в полтора-два раза дороже.

Конечно, как и все другие глянцевые издания, эти «современные путеводители» ориентированы больше на денежных граждан, часто использующих самолёты и гостиницы, но и для любого человека интересную информацию в них можно найти.

В Интернете. С каждым годом всё больше информации можно найти в Интернете. Старые отчёты, валяющиеся в бумажных папках на полках в библиотеках, уже не актуальны. В начале нового века туристы и путешественники пролезли в каждый район самого Крайнего Севера и Дальнего Востока и оставили в Сети прекрасные описания разных мест, даже с фотографиями и схемами – потрудитесь только поискать. В Википедии встречаются упоминания самых далёких посёлков, и в каждый из них можно позвонить – да, да, позвонить по телефону из Москвы в районе нашей московской полуночи, дозвониться в далёкий утренний корякский или чукотский сельсовет и узнать, установился ли зимник, как часто приходят вездеходы из соседней деревни, сколько стоит мешок сахара или муки, и всё остальное, что вы только додумаетесь спросить. Планируя маршрут по селищам Крайнего Севера – не забудьте использовать информационные интернет-ресурсы. Не ленитесь!

Одним из таких ресурсов является известный сайт Маршруты.ру (<https://www.marshruty.ru>). На нём можно найти отчёты о маршрутах, совершённых разными способами (пешие, горные, авто, самостоятельные поездки, водные, спелео), в разных регионах мира, России и Дальнего Востока. Все маршруты структурированы по регионам. Вы и свой маршрут тоже можете добавить туда.



Наша книга – лишь обзорная, она даёт общие понятия о структуре Дальнего Востока, как им пользоваться, двигаться, что от него ожидать. Неудивительно, что о конкретных островах, городах, сёлах тут не сказано многого или вовсе ничего не сказано. Но у вас есть мозги, телефон, язык, компьютер! Действуйте – и всё будет отлично!

Готовиться к путешествию полезно заранее, ну как минимум за полгода до поездки. Начинайте скорей!

Карты в телефоне.

Современные буржуй-телефоны есть почти у каждого человека. Есть несколько картографических приложений, которые помогают находить всё необходимое при помощи телефона; самое популярное из них, которое стоит и у нас, называется **Maps.me**. Для использования не нужно иметь подключение к Интернету – заранее загрузите себе в телефон все нужные вам регионы Дальнего Востока.

За последние пару лет **Maps.me** сильно улучшился, карты там обновляются и включают всё больше подробностей, включая разные тропинки для пеших походов, столовые и магазины в городе, музеи и достопримечательности, а в крупных городах отмечен почти каждый жилой дом.

В онлайн помогут вам **Google-карты**, Yandex-карты, а также 2gis – он полезен для составления маршрутов на машине, пешком и на городском транспорте в крупных и средних городах Дальнего Востока.

Связь

Мобильная связь уже проникла во все крупные и средние населённые пункты, во все города, посёлки и почти все райцентры. Из четырёх сотовых «гигантов» – МТС, Билайн, Мегафон и Теле2 – больше всего покрытие, по нашему общему наблюдению, у МТС.

Мегафон и Билайн тоже работают во всех регионах, а вот Теле2 хотя и работает, но несколько хуже: например, в Хабаровском крае Интернет от Теле2 довольно медленный. На Чукотке Интернет медленный везде; в Анадыре ещё хоть какой-то, в других городах – почти совсем никакой.

Также существует новый мобильный оператор Yota, он также есть во всех регионах, включая Чукотку.

Все эти сведения временные, с годами всё улучшается, и покрытие, и связь, и скорость Интернета. Но для походов по тайге не стройте иллюзий – мобильная связь НЕ покрывает большую часть территории Дальнего Востока, и не работает вдали от населённых пунктов, дорог, в тех местах, где вышка мобильной связи скрыта за горами (сопками).

Хорошо распространяется мобильная связь вдоль поверхности моря – там берег может «добиваться» даже и за тридцать километров от ближайшего портового городка. А вот в тайге, между городами, по грунтовым дорогам, по зимникам, по оврагам, по болотам, никакого счастья от мобильного телефона не будет – выключите его, чтобы не сажать батарейки. Если совсем припёрло, и нужно принять или отправить СМСку, попробуйте подняться на гору или на сопку – может быть, поможет. Но если вы находитесь в походе по рекам и тундрам в сотне километров от райцентра, то и на это не надейтесь.

Системы проводной связи и переговорные пункты типа «барышня, соедините меня, пожалуйста, с Алданом!» ушли уже в прошлое, и хотя городской (проводной) телефон есть во многих офисах и квартирах (часто – у пенсионеров), большинство жителей ДВ успешно используют мобильную связь даже на Чукотке.

Лет десять назад в каждом селении РФ был установлен, по программе ещё от президента Медведева, стационарный телефон. Но так как он работает от карточек, которые сложно купить и почти нигде их не продают, пользы от этого одиноко стоящего телефона-автомата обычно не видно.

Интернет. Кабелями оптоволоконной связи уже соединены все основные города Дальнего Востока, кроме чукотских.

Большинство людей могут воспользоваться Интернетом с помощью своего смартфона (буржуй-телефона); с 2018 года по всей России нет интернет-роуминга, и подключившись к Интернету в Москве или Питере, вы сможете пользоваться им по всей России (но с разной скоростью).

Если у вас нет смартфона, но Интернет нужен – он может быть обнаружен в библиотеках. В крупных городах – более вероятен. Иногда для этого требуется записаться в библиотеку с предъявлением паспорта (бесплатно или за небольшую сумму 10—20 рублей). Интернет на компьютерах там бывает платный, а бывает и бесплатный; другие платные, но недорогие услуги – копирование, сканирование, распечатка. Wi-fi в библиотеках также имеется, он бесплатный.

Обычные продовольственные кафе и заведения с бесплатным Интернетом wi-fi появились уже во многих городах. Почти все hostels и гостиницы его имеют. Железнодорожные вокзалы почти все снабжены wi-fi, нередко он также есть на автовокзалах, иногда – и в некоторых городских парках и на площадях. Если вы останавливаетесь в гостях у местных жителей, у них почти наверняка будет свой домашний Wi-fi.

Провести Интернет в квартиру здесь можно – в большинстве крупных городов. Самый быстрый и недорогой Интернет в городах вдоль Транссибирской магистрали или недалеко от неё, стоимость месячного контракта в районе 500 руб в Чите, Улан-Удэ, Владивостоке, Благовещенске, Хабаровске. Дороже и медленней Интернет в Якутске и в разных городах Якутии. В Магадане и в Петропавловске-Камчатском месячный условно безлимитный Интернет стоит от 1200 рублей, в Анадыре 2000 рублей (на 2018 год), и скорость будет ниже, чем в крупных городах России и мира. На Чукотке ещё остался помегабайтный Интернет, о чём москвичи и владивостокцы уже давно позабыли.

Владельцы современных мобильных могут извлекать Интернет прямо из воздуха там, где есть мобильная связь. Скорость сильно зависит от региона, от города и от оператора.

С каждым годом средства связи развиваются, появляются всё новые компании и услуги, прокладывают новые Интернет-кабеля, так что следует ожидать, что средняя стоимость услуг связи в ближайшие годы уже не возрастет.

Здоровье

Дальний Восток – весьма здоровый регион мира. Вода здесь, как правило, чистая во всех ручейках, выше населённых пунктов по течению. Комары в лесах хоть и изобильные, но не малярийные. Жёлтая лихорадка тоже не водится. Единственное, что тут опасно, это **клещевой энцефалит**, он передаётся с укусом клеща. В тайге, в основном в мае-июне-июле. Конечно, не все клещи энцефалитные, а только малая часть. Но всё равно, если вы планируете ходить долго в тайге, совершать там какие-то походы – лучше сделать прививку. О которой нужно позаботиться заранее, ещё зимой, по месту жительства.

Если же вы собираетесь ходить по городам, или по горам, или сидеть на пляже, или, напротив, в холодной тундре – то и подцепить энцефалит вам не удастся. Также нет его осенью и зимой.

Тем, кто собирается на север в зимние периоды года, и при этом будет находиться вне помещений – в лыжный поход ли, автостопом ли, на машине ли – тем людям нужно позаботиться о хорошей тёплой одежде. Потому что отморозить какой-нибудь орган организма на морозе -50° вполне возможно. Можно отморозиться и при -10° , если ветер, если одежда отсырела, если организм почему-либо уставший или не в лучшей форме. Так что берегитесь холодов.

Избегайте пьянства.

Остерегайтесь дорожно-транспортных происшествий.

Изучайте правила оказания первой помощи – себе и товарищам, на случай, что неприятность случится вдали от врачебного учреждения, или вы или ваши попутчики попали в ДТП.

Если вы оказались в населённом пункте и что-то у вас испортилось, то во всяких поликлиниках и больницах вам, при случае, должны оказать бесплатную медицинскую помощь (при наличии «домашнего» страхового полиса, захватите его из дома).

Сломали что-нибудь, вывихнули, травмировали, заболел живот, глаз, нос – обращайтесь в ближайшую поликлинику или травмпункт. Но! нередко врачи и бюрократы в регистратуре могут отказывать вам, исходя из того, что вы из другого региона. Конечно, пациент может получить медпомощь в любой поликлинике, может и переприкрепиться к другой поликлинике на время нахождения в другом регионе на время или навсегда. Но во многих городах в регистратуре будут вам препятствовать, постараются отказать вам. Будьте настойчивы!

Платная медпомощь, рентген, УЗИ, зубы, анализы распространены во всех крупных городах Дальнего Востока. Это не дёшево, по московским-питерским ценам примерно. Только в Улан-Удэ чуть дешевле.

Помните, что как и у нас дома, так и на Дальнем Востоке бесплатная медпомощь – условное понятие. Чем меньше город, тем хуже оборудованы больницы и медпункты, так что постарайтесь, находясь в глухой местности, ничего не ломать и ничем не болеть. Это важно не только на Дальнем Востоке, но и в других регионах СНГ. В больших городах, конечно, есть и больницы, и врачи, – но всё равно не болейте. Если же вы что-то совсем испортили, то при первой возможности, как сможете, летите домой и дома уже долечивайтесь.

Да, кстати:

**На дороге, в городе и в походе,
на работе и дома - твоя помощь
может понадобиться в любой момент!**



**Курсы первой помощи
для путешественников
и не только**

**Не растеряться в критической ситуации!
Не навредить пострадавшему своими действиями!
Помочь человеку дожить до приезда "Скорой"**

ПАРАМЕДИК.РФ



vk.com/firstaid_spb



А вот водопроводную воду из крана можно пить во всех городах Дальнего Востока без опасности для жизни.

Почта и посылки

Почтовые отделения есть во всех городах, райцентрах и крупных сёлах Дальнего Востока. Естественное желание почти каждого путешественника что-то отправить туда или обратно. Например, в самолёте можно провезти не больше 20—30 килограммов – и если вы идёте в какой-нибудь серьёзный поход, платить 200 рублей за килограмм за перевес не всегда хочется. Могут быть также какие-то объёмистые вещи, которые вы, например, привезли из Китая и тащить дальше на себе неудобно. Если вы совершаете поход по крайнему северо-востоку, где почти ничего нельзя купить в маленьких селениях, – приятно, конечно, прислать себе что-нибудь. Также удобно отправить домой купленные вами в местных городах книги, географические карты, уже вам не нужные, открытки, ещё какой-то предмет. Итак, как это сделать?

Письма отправить проще всего. Письма летят на самолёте и добираются за пять дней из Москвы до любого крупного города в России (будь то Рязань, Владивосток или Петропавловск-Камчатский), и за пять дней они перелетают обратно. Если пунктом отправления и назначения письма не является Москва, то письмо идёт дольше. Также медленней идут письма, опущенные в ящик в райцентре или адресованные туда.

Письма в России недороги – и независимо от расстояния, в пределах России действует одна и та же цена пересылки. В 2018 году она составляла около 20 рублей. Вес дешёвого письма ограничен 20 граммами, можно отослать и более толстое письмо – до 100 граммов (дороже); а вот что больше ста граммов, почта объявляет, что это посылка или бандероль; книги – значит бандероль, вещи – значит посылка (она обычно при том же весе дороже).

Ценные бандероли и посылки в России отправляются наземным или воздушным путём. Разница в цене достигает нескольких раз. На Дальнем Востоке можно отправить или получить «наземные» посылки в следующих местах: в Приморском крае (Владивосток и все райцентры), Амурской области (Благовещенск и все райцентры), в Еврейской области (Биробиджан и все райцентры), в Сахалинской области (Южный и все райцентры, кроме, предполагаю, Северо-Курильского района), в Хабаровском крае (в южной его части, где есть автодороги). Отправления будут идти, из Москвы в Находку например, или обратно – дней пятнадцать. На сайте rochta.ru можно отследить, где сейчас находится ваша посылка (введите там 14-значный номер вашего почтового отправления).

Заказные бандероли, в отличие от ценных, стоят одинаково в любую точку России. Их вес ограничен двумя килограммами. В них должны пересылаться только бумажные вложения. Все вещи должны, по почтовым правилам, отправляться посылками. **Газ в баллонах и бензин отправлять по почте нельзя.** Икру тоже не нужно отправлять почтой – может испортиться.

В Анадырь, Певек, Палану, Каменское, Ленск, ... «наземную» посылку отправить нельзя. Туда можно слать только «авиа» посылки. При этом они получаются очень дорогие. Но тут обнаруживается более удачная и более дешёвая возможность. Оказывается, что **скоростная почта ЕМС**, приём которой производится также на почте, при посылании в удалённые глухие места становится дешевле, чем обычная не-скоростная почта. Причина в том, что, например, в пределах одной только Якутии или одной лишь Камчатки цена на посылку ЕМС одна и та же, а для обычных посылок цена считается на каждый удалённый пункт особо. Поэтому в места, приближенные к цивилизации, выгодней слать обычные посылки, а в места очень крайнего севера – посылки ЕМС. При этом их вес ограничен не восемью, а 31,5 килограммом почему-то, без всяких наценок за тяжеловесность.

При этом из Москвы или Питера, или из Московской области, в посёлки Севера отправить ЕМС-посылку ненамного дороже, как и из областного их центра. При этом посылка ЕМС обязана прийти максимально быстро (с первым самолётом, в теории – не дольше недели), а вот обычная посылка на Крайний север прийти быстро не обязана. Не принимается почта ЕМС только в такие селения: Верхний Парень, Гижига, Чайбуха, Ямск, Тахтайамск, Гарманда, всё – Магаданской области.

Если вы отправляете сами себе, или вам (пока вы путешествуете) отправляют друзья какие-то посылки, письма, переводы, то в качестве адреса можно указать «До востребования», например:

690090, Владивосток, Главпочтамт, до востребования, Кротову Антону Викторовичу. Индекс можно посмотреть в Интернете.

Послания, адресованные «До востребования», хранятся на почте две недели. Затем они возвращаются адресату с штрафной оплатой за пересылку туда-сюда. (по обратному адресу, указанному на конверте, посылке). Так что постарайтесь всё же забирать адресованные вам посылки, чтобы не было потом огорчений у отправителя.

Почтовые отделения в городах ДВ, как правило, не очень уютные. Связано с тем, что на них скапливаются всё время очереди – из пожилых тётушек, оплачивающих там коммунальные платежи, а также из молодых людей-предпринимателей, шлющих бесконечные заказные письма – отчётности в налоговую инспекцию. С недавних пор на почте стали принимать к оплате и штрафы ГИБДД, и миграционные уведомления; в маленьких городках на почте можно купить сканворды, консервы, шмотки, мыло, зубную пасту, солёные огурцы. Люди, желающие всего этого, толпятся вокруг окошек и затрудняют прямое использование именно услуг связи.

Большие грузоперевозки, от 5 килограммов. Может быть, вам потребуется отправлять много грузов, не влезających в обычную 8-килограммовую посылку. Предметы снаряжения, котелки, палатки, или например в обратном направлении – китайские вещи. Да и 8 килограммов Почтой России отсылать не выгодно, это только если вы шлёте в небольшой населённый пункт, где нет грузовых контор. В целом, для грузовых перевозок существуют грузовые фирмы, которых развелось в России немало за последнее десятилетие.

Среди них можно назвать те, что лично проверяли уже:

- * Деловые Линии
- * ПЭК
- * Грузовозофф
- * Главдоставка
- * Желдоральянс
- * Желдорэкспедиция
- * СДЭК (более дорогой)
- * ...

Стоимость отправки нужно посмотреть на их сайтах. В 2018 году самая дешёвая отправка из Москвы во Владивосток больших грузов была у Желдоральянса (<https://zhdalians.ru/>

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.