

UDC 903

**SOCHI TRANSPORTATION SYSTEM
DURING PERESTROIKA (1985–1991)***Ivan A. Ermachkov*

Sochi State University for Tourism and Recreation
Sovetskaya street 26a, Sochi city, Krasnodar Krai, 354000, Russia
Degree seeker of History and Cultural Studies Department,
Lecturer of Sochi State University for Tourism and Recreation College
E-mail: eia07@rambler.ru

The article discloses Sochi resort transportation system during perestroika (1985–1991), estimates railway, motor, sea and air transport work.

Keywords: perestroika, Sochi resort, mode of transport.

Проблемы транспортного сообщения всегда были актуальны в городе-курорте Сочи. Отчасти это было связано с огромным наплывом отдыхающих, отчасти — со сложными географическими условиями. Особо остро проблемы транспортного сообщения в г. Сочи проявились в период перестройки (1985–1991 гг.). Указанное обстоятельство связано, прежде всего, с тем, что в перестройку значительно возросла популярность курорта. Следовательно, возросла нагрузка на коммуникации города, в т. ч. на транспортную систему. Сегодня перед городом стоят те же проблемы, что и 20 лет назад, понять их природу — значит найти пути решения указанных проблем.

Важную роль в условиях курортного города играл морской транспорт, в первые годы перестройки (1985–1988 гг.) он находился на высоком техническом уровне, а уже к 1991 г. наблюдался резкий спад в развитии. Морское сообщение обеспечивали лайнеры, которые курсировали между Сочи и Анапой, Одессой, Батуми, Потти, Гаграми, Керчью, Туапсе, Геленджиком, Новороссийском, Ялтой и другими приморскими городами [1]. Морской порт располагал теплоходами пригородного сообщения и прогулочными глиссерами. Катера местного сообщения позволяли доставлять пассажиров во все населенные пункты и курортные поселки Сочи, располагающие многочисленными причалами и пирсами. Отметим, что услугами катеров местного сообщения ежегодно пользовались до 2 млн чел., что свидетельствует о высокой популярности этого вида прогулочного транспорта. Безусловно, был целый ряд проблем. Например, здание морского вокзала требовало капитального ремонта. Так, в совместном обращении Сочинского горсовета и министра морского флота СССР в Совет Министров СССР за № 18/3723 от 25 сентября 1987 г. отмечено, что «здание Сочинского морского вокзала, одного из лучших вокзалов на Черноморском побережье, построенное в 1955 г., является памятником архитектуры республиканского значения. В результате длительной эксплуатации, воздействия морского воздуха и влажного субтропического климата стальные конструкции подверглись значительной коррозии, скульптурные сооружения, лепнина начали разрушаться, художественная роспись поблекла» [2]. В упомянутом обращении было подчеркнуто всесоюзное значение Сочинского морского вокзала и морского порта, а также прозвучал убедительный призыв к срочному ремонту столь знакового для города сооружения. Несмотря на то, что необходимость ремонта морского вокзала и морского порта обсуждалась на самом высоком уровне, ремонтные работы затянулись на многие годы. К примеру, ремонт здания морского вокзала удалось завершить лишь в 2005 г. Затянувшийся ремонт в

значительной мере осложнил работу порта по организации пассажирских перевозок.

Последний год перестройки (1991 г.) был очень тяжелым для развития морской транспортной системы, по сути, стоял вопрос о ее «выживаемости» в новых реалиях советской действительности. Можно выделить две основные причины, приведшие морскую транспортную систему к глубочайшему кризису:

1) резкое увеличение расходов морского порта из-за увеличения цен на судоремонтные работы;

2) резкое сокращение пассажирских перевозок.

В целях экономической эффективности управление портом в 1991 г. приняло решение о сдаче в аренду некоторых судов не только отечественным фирмам и организациям, но и иностранным предприятиям. Так, сданы в тайм-чартер в Малайзию два СПК «Комета» [3].

Необходимо сказать и о воздушном транспорте. В изучаемый период сочинский аэропорт — один из крупнейших в Советском Союзе. Он являлся единственным аэропортом, обслуживающим значительный по территории курортный район СССР от г. Туапсе до пос. Пицунда с длиной береговой линии свыше 400 км [4]. Он был связан воздушными линиями со 130 городами, в т.ч. с крупными городами Европы, например, Берлином, Лейпцигом, Дрезденом, Дюссельдорфом, Варшавой, Прагой, Братиславой, Будапештом, Стокгольмом и другими. Особой вехой в развитии сочинского аэропорта был 1985 г., когда аэродромное производство дало возможность принимать современные типы самолетов, в т.ч. и 350-местный аэробус Ил-86. В летние месяцы сочинские авиаторы принимали и отправляли воздушные суда через каждые 4 минуты, а всего в год аэропорт встречал до 2 млн пассажиров. Из-за столь крупного пассажиропотока возникла необходимость в реконструкции аэровокзального комплекса, увеличении его пропускной способности. Согласно постановлению Совета Министров СССР «О мерах по дальнейшему развитию города-курорта Сочи в 1987—1990 гг.» от 23 декабря 1986 г. Министерство гражданской авиации СССР было обязано обеспечить начало строительства аэровокзального комплекса в г. Сочи. Пропускная способность нового комплекса должна была увеличиться до 2,5 тыс. пассажиров в час [5]. Предполагалось, что к 2005 г. объемы пассажирских перевозок достигнут 6,2 млн чел. в год. Открытие нового аэровокзала было запланировано на второй квартал 1992 г. (заметим, что этот объект до сегодняшнего дня не введен в эксплуатацию). Своевременный ввод в эксплуатацию объекта позволил бы поставить аэропорт Сочи в один ряд с лучшими образцами мирового аэропортостроения, значительно увеличить объем пассажирских перевозок, обеспечить необходимый уровень обслуживания как международных, так и внутренних пассажиров.

Развитие автомобильного транспорта имело также свою специфику. По состоянию на 1985 г. в г. Сочи автомобильные дороги общего пользования имели протяженность 414 км, из них дороги общегосударственного значения — 231 км [6]. В Центральном, в прибрежной части Хостинского и Адлерского районов автомобильные дороги находились на достаточно высоком уровне, а дороги горных сел и большей части Лазаревского района были развиты крайне слабо. Особую обеспокоенность вызывал участок трассы Новороссийск — Тбилиси — Баку, находящийся в Лазаревском районе, где дорога по своим параметрам относилась к III категории сложности. Интенсивность движения на указанном участке превышала 13 тыс. автомобилей в сутки, а ширина проезжей части дороги составляла лишь 7—8 м. Трасса характеризовалась высокой извилистостью, большим количеством участков с ограниченной видимостью. Грузоподъемность имеющихся на трассе мостов в большинстве своем не гарантировала безопасность прохождения большегрузного автотранспорта [7]. Отметим, что на сегодняшний день кардинально ситуация на Лазаревском участке федеральной трассы не изменилась.

Недостаточно развитое дорожное хозяйство стало тормозом в развитии города-курорта Сочи. Местная власть, понимая сложившуюся ситуацию, прилагала усилия по исправлению существовавшего положения. Отметим, что определенных успехов в этом направлении удалось достичь. Так, например, благодаря настойчивым обращениям секретаря горкома КПСС Ю.Н. Полякова и председателя исполкома В.П. Моляренко в вышестоящие инстанции удалось привлечь внимание ряда министерств к транспортным проблемам г. Сочи. В рассматриваемый период были завершены работы по строительству первой очереди автомобильной дороги Адлер — Красная Поляна на участке от пос. Молдовка до пос. Кепша, начаты работы по строительству дороги в обход центра, проведена реконструкция дороги на участке Кудепста — Адлер [8]. Финансирование работ по капитальному ремонту и благоустройству дорог производилось из бюджета страны и за счет курортного сбора с гостей курорта.

В период перестройки обострилась проблема избыточного количества автотранспорта в городе. Это связано, прежде всего, с тем, что в этот период в Сочи настоящий туристический бум, многие из туристов приезжали на личном транспорте. В решении Сочинского городского Совета народных депутатов от 3 февраля 1988 г. № 79 было отмечено, что *«в летний курортный сезон количество легковых автомобилей, находящихся в городе, увеличивается в 2—2,5 раза за счет автотуристов, которые, не имея мест для стоянки, не ориентируясь в городе со сложным горным рельефом, сдерживают движение на дорогах»* [9]. Последнее обстоятельство приводило к образованию заторов на дорогах, уменьшению пропускной способности улиц и, как следствие, к резкому увеличению загазованности воздуха, росту числа дорожно-транспортных происшествий. Нельзя забывать и о том, что Сочи был транзитным городом, через который автотранспорт следовал в Грузию и другие республики Закавказья. Ситуация значительно осложнялась тем, что большинство охраняемых стоянок располагались вне пешеходной доступности, а это не обеспечивало полного их использования.

С целью решения транспортных проблем города депутаты городского Совета предлагали порой радикальные меры, например, *«запретить движение транзитного транспорта через г. Сочи»* [10]. Но, как известно, легких решений сложных проблем не существует.

Местная власть в период перестройки приняла ряд решений, направленных на решение проблемы избыточного количества автотранспорта на улицах города.

Особо отметим, во-первых, решение Сочинского городского Совета народных депутатов от 3 февраля 1988 г. № 79 *«Об ограничении движения и упорядочении хранения транспорта индивидуальных владельцев в городе»* [11]. Указанным решением вводились ограничения движения по городу иногороднего автотранспорта в летний курортный сезон с 1 июня по 1 ноября. В соответствии с этим решением *«на контрольных постах милиции с южного («Псоу») и северного («Магри») въездов в Сочи сотрудники диспетчерской службы вручают иногородним водителям индивидуального транспорта карточку установленного образца с указанием даты въезда в город и направление на стоянку»*. Водитель должен был поставить свой автомобиль на указанное место стоянки, использование автомобиля, кроме дня прибытия и убытия, рассматривалось как нарушение курортного режима и установленного порядка.

Во-вторых, решение Сочинского городского Совета народных депутатов от 4 июля 1990 г. № 316 *«О введении курортного взноса с иногородних транспортных средств индивидуальных владельцев»* [12]. В данном решении было отмечено, что *«в городе 90 % вредных выбросов в атмосферу является продуктами работы автомобильных двигателей. Данный уровень вредного влияния автомобилей на*

экологическую обстановку в городе-курорте в 2,5 раза выше, чем средний по стране». Указанным решением вводился курортный взнос с иногородних владельцев автомобилей, прибывающих на отдых в Сочи. Размер курортного сбора был строго определен в 1 руб. в сутки, в случае пользования автомобилем с владельца дополнительно взимался курортный сбор в размере 10 руб. за один день. Был также регламентирован порядок заправки иногородних автомобилей, которая производилась только при наличии квитанции об уплате курортного взноса.

В-третьих, решение Сочинского городского Совета народных депутатов от 4 июля 1990 г. № 317 «Об ограничении движения крупногабаритного, тяжеловесного транспорта по автомобильным дорогам г. Сочи» [13]. Последнее вводило ограничения по движению большегрузных машин и рефрижераторов, следующих транзитом через Сочи по времени с 6 до 22 часов. Это решение имело принципиально важное значение, поскольку в значительной мере освобождало дороги от громоздкого транспорта.

Важен для города железнодорожный транспорт, который обеспечивал доставку более половины пассажиров, прибывающих на курорт. Сочи располагал 4 железнодорожными вокзалами во всех районах города, которые построены в более ранние периоды. Устойчивое железнодорожное сообщение установлено практически со всеми крупными городами Советского Союза, но не менее важен железнодорожный транспорт для пассажирских перевозок внутри города. Последнее обстоятельство обусловлено, прежде всего, тем, что г. Сочи раскинулся на 145 км вдоль берега моря, где располагаются популярные среди гостей города курортные поселки: Лазаревское, Лоо, Хоста, Адлер и др. Местные жители и курортники из перечисленных поселков добирались в центр города чаще всего на железнодорожном транспорте, что было удобно, поскольку часто курсировали электропоезда по маршруту «Адлер — Туапсе». Говоря о техническом состоянии столь популярных электропоездов, отметим, что к 1985 г. из-за длительной эксплуатации физически и морально они устарели, их состояние не соответствовало уровню всесоюзной здравницы [14].

Итак, местная администрация принимала значительные усилия, направленные на изменение ситуации в транспортной сфере, некоторых успехов в этой деятельности удалось достичь. Решить же все транспортные проблемы города не удалось, прежде всего, из-за снижения финансирования на закате перестройки.

Примечания:

1. Архивный отдел администрации г. Сочи (АОАГС). Ф. Р-148. Оп. 1. Д. 892. Л. 46.
2. АОАГС. Ф. Р-148. Оп. 1. Д. 913. Л. 43.
3. Там же. Д. 992. Л. 5.
4. Там же. Л. 19.
5. Там же.
6. Там же. Д. 868. Л. 49.
7. Там же. Л. 15.
8. Там же. Д. 913. Л. 17, 18.
9. АОАГС. Ф. Р-137. Оп. 3. Д. 603. Л. 284, 285.
10. Там же. Д. 257. Л. 46.
11. Там же. Д. 603. Л. 284—288.
12. Там же. Д. 612. Л. 13—16.
13. Там же. Л. 19.

14. АОАГС. Ф. Р-148. Оп. 1. Д. 913. Л. 72; Ермачков И.А. Сочи в период Перестройки (1985–1991 гг.): санаторно-курортная отрасль // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2010. № 1. С. 74–83.

УДК 903

К ВОПРОСУ О ТРАНСПОРТНОМ СООБЩЕНИИ В СОЧИ В ПЕРИОД ПЕРЕСТРОЙКИ (1985–1991 гг.)

Ермачков Иван Анатольевич

Сочинский государственный университет туризма и курортного дела
354000, Россия, Краснодарский край, г. Сочи, ул. Советская, 26 а
Соискатель кафедры истории и культурологии,
преподаватель Университетского колледжа
E-mail: eia07@rambler.ru

В статье раскрываются вопросы транспортного сообщения на территории города-курорта Сочи в период перестройки (1985–1991 гг.), дается оценка работы железнодорожного, автомобильного, морского и авиатранспорта.

Ключевые слова: перестройка, город-курорт Сочи, виды транспорта.