



БАМ и развитие туризма в Восточной Сибири



Андрей РАППОРТ

Andrey V. RAPPOPORT

Ряппорт Андрей Валерьевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры «Сервис и туризм» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

Baikal-Amur Mainline and Development of Tourism in Eastern Siberia

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 113)

Богатейшие природные запасы, которыми располагают сибирские и дальневосточные районы вдоль Байкало-Амурской магистрали, делают эту зону всё более привлекательной для туристов и людей, готовых ехать сюда на бальнеологические курорты, минеральные воды, а также виды горных, водных и любых других путешествий и экскурсий. Возможности региона оцениваются в статье, исходя из реально существующих предпосылок развития и намечаемых перспектив для отдельных территорий, проектов и сфер деятельности.

Ключевые слова: БАМ, Восточная Сибирь, Дальний Восток, туризм, экономика, освоение новых территорий, транспортный комплекс, потенциал развития.

Железные дороги для гигантских сухопутных просторов нашей Родины, с разными климатическими и природными условиями, неравномерным размещением ресурсов и населения – массовый, универсальный вид транспорта, обладающий большими преимуществами. Всепогодное и круглогодичное функционирование в соединении с высокими скоростями движения создает огромную суточную и годовую провозную способность, что в сочетании с почти неограниченными резервами быстрого и сравнительно несложного ее поэтапного наращивания при небольших затратах средств, труда и времени сулит эффективность и в будущем. При низкой себестоимости железнодорожных перевозок и наименьших удельных затратах энергоресурсов это самый безопасный и экологически чистый вид транспорта. Все это предопределило приоритет железной дороги для транспортных коммуникаций Сибири и Дальнего Востока. Она стала кратчайшим путем через Сибирь к Тихому океану: в начале прошлого столетия это был Транссиб, а в последней четверти века – плюс и Байкало-Амурская магистраль, еще более сокращающая путь к Океану (в среднем на 500 км).

I.

В течение века менялись акценты, но доминанты оставались неизменными: важность сооружения Байкало-Амурской железнодорожной магистрали для хозяйственного развития Сибири и Дальнего Востока не отрицалась, экономическая целесообразность ее подразумевалась, а военно-стратегическая необходимость подчеркивалась. Изменение геополитической ситуации в России, возрастание значимости восточных районов как источников богатейших природных ресурсов и их географическая близость к динамичному рынку Азиатско-Тихоокеанского региона определили необходимость активного хозяйственного освоения новых территорий и в первую очередь имеющих железнодорожную инфраструктуру.

Это приоритет, который диктуется геополитическими и экономическими интересами страны. Дальнейшему экономическому продвижению на Восток призвана способствовать модернизация Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. Модернизация требует и развития фирменного обслуживания в поездах, идущих на Дальний Восток. Фирменный поезд — это современное оснащение вагонов и оригинальный дизайн, высококлассный сервис и широкий перечень услуг.

1 июня 2009 года шесть фирменных поездов ОАО «РЖД» были переведены в класс «Премиум». Их отличает максимальный уровень комфорта и надежности. Все требования к фирменным поездам СНГ и стран Балтии изложены в положении «О фирменном пассажирском поезде». Все они периодически проходят переаттестацию в ФПД. Особенно это касается поездов, идущих на Дальний Восток. Каждый из них оформлен в особом стиле, который отражен как во внешнем, так и внутреннем дизайне, и имеет индивидуальное название (как правило, связанное с регионом, который обслуживает дорога, его историей и традициями).

Фирменные поезда формируются из пассажирских вагонов, находящихся в эксплуатации не более 12 лет после постройки или капитально-восстановительного ремонта. В составе обязательно есть вагоны повышенной комфортности со специальным сервисным обслуживанием, стоимость которого включена в стоимость проезда. В зависимости от комплекса предоставляе-

мых услуг вагоны повышенной комфортности подразделяются на экономический, бизнес-класс и люкс. В нескольких фирменных составах курсируют вагоны повышенной комфортности класса люкс (в вагоне — четыре купе, полы с подогревом, отдельные душевые и туалетные комнаты). Однако установленные стандарты плохо соблюдаются во внутрисибирских поездах дальнего следования, а также идущих на Дальний Восток из городов Сибири.

Пока основная масса поездов в зоне БАМ отстает не только от мировых стандартов, но и от общероссийских. Таким ориентиром может служить поезд Москва—Пекин. Каждый, кто хоть раз путешествовал на дальние расстояния по железной дороге, знает, что порой приобрести билеты на Дальний Восток не так-то легко. Именно поэтому был введен в эксплуатацию поезд «Восток». Он соответствует всем общепринятым требованиям международных железнодорожных перевозок. Первое, что обращает на себя внимание, — это великолепный внешний вид поезда: составы имеют яркую бордово-белую раскраску. На каждом вагоне надписи на двух языках (русском и китайском) о маршруте. Проводники следят за поддержанием идеального порядка в вагонах. К положительным моментам стоит отнести также наличие телевизоров в купе, индикатора занятости туалета, электронного табло, показывающего время, и индикатора температуры. Вот такие стандарты необходимо внедрять в ускоренном порядке во всех поездах, курсирующих через Сибирь на Дальний Восток.

II.

Одним из направлений подъема экономики зоны БАМ может стать туризм. Огромный интерес для международного и российского туризма представляют Байкальское кольцо, включающее ангарские ГЭС, верхняя Лена, Царская Котловина, Сихотэ-Алинь и другие места, обладающие замечательными рекреационными условиями. Уже несколько лет туристские фирмы предлагают экскурсионные маршруты в порт Ванино, по сталинским лагерям, экзотические туры по рекам и озерам Приамурья, рафтинг. Одной из самых привлекательных областей является Забайкальский край. Здесь огромный потенциал по развитию внутреннего туризма, причем



буквально всех видов. Но еще очень слаба инфраструктура: все держится благодаря запасу прочности еще советского периода. То, что было построено тогда, к сожалению, уже износилось как физически, так и морально, и давно не отвечает современным международным стандартам. Кроме того, в Забайкалье пока еще мало гостиниц, в первую очередь, туристического класса. Одной из проблем является цена на билет, например, от Москвы до Читы, которая отбивает у людей всякое желание приехать сюда и увидеть своими глазами местные красоты.

Перспективен экстремальный туризм, поскольку в Восточной Сибири есть и бурные реки, и озера интересные — это для водников. Мекка альпинистов — Каларский район, горы, хребты. С ними в связке идут спортивный туризм, а также рыбалка — очень многообещающие направления. Важно обратить внимание и на экологический туризм, а вместе с ним на сельский и этнический, поскольку тут есть эвенкийские, бурятские и старообрядческие поселения, сохранившие свои традиции, культура семейских. Можно развивать научный туризм, в Забайкалье находят останки древнейших животных, флоры. Существуют уникальные места, где обитает впечатляющее видовое разнообразие птиц, причем многие из них занесены в Красную книгу — это уже сфера интересов орнитологов.

Территория, по которой проходит западный участок БАМ, входит в состав Станового нагорья, являющегося южной частью Байкало-Становой физико-географической области. Нагорье состоит из системы горных цепей, вытянутых с запада-юго-запада на восток-северо-восток и разделенных узкими межгорными понижениями. В западной его половине поднимаются Верхне-Ангарский, Делюн-Уранский, Северо- и Южно-Муйские хребты, вершины которых достигают 2700 метров. Здесь преобладают дикие живописные безлесные вершины — гольцы, увенчивающие крутые скалистые хребты. У многих хребтов — пилообразные крутые гребни с остроконечными пиками и зубчатыми вершинами, склоны которых изъедены глубокими карами. Встречаются кары до 2–3 км в поперечнике, высота их задней стенки, часто отвесной, достигает 500 м. На дне лежат озера диаметром до 1 км. Гребни и вершины поднимаются над днищем каров

и долин на 500–1000 м и более. Нередко они увенчаны многочисленными останцами выветривания, принимающими форму причудливых столбов и фигур. Хребты изрезаны глубокими труднопроходимыми ущельями и ледниковыми троговыми долинами. Склоны хребтов представляют собой круглые (местами свыше 60°) скаты, сменяющиеся многосотметровыми скальными стенками. Скаты рассечены прямолинейными желобами, отстоящими друг от друга на десятки и сотни метров. По ним сходят снежные лавины, камнепады, водные потоки.

В целях сохранения уникальной природы Северного Прибайкалья созданы Баргузинский государственный заповедник и Фролихинский государственный заказник. Туристов давно привлекал Баргузинский хребет. Этому способствовали достаточно удобные подъезды с трёх сторон: Баргузинский тракт, озеро Байкал и долина Верхней Ангары, по которой проложена трасса БАМ.

Освоение района началось в конце 1950-х годов, но маршруты в основном проходили по долинам крупных рек — Аллы, Томпуды, Улюна, Фролихи, Намамы с преодолением несложных перевалов. Наиболее интересная центральная часть хребта долгое время оставалась малоосвоенной. Лишь с 70-х годов приступили к более детальному ее изучению. При этом был пройден целый ряд перевалов в верховьях рек Кабанья, Алла, Талинга, Долсы, Большие Карпусы, а также совершено восхождение на некоторые господствующие вершины. Примечательно восхождение на гору 2714 м с перевала из верховьев реки Талинга на Долсы, расположенного северо-западнее вершины (на ней стоит триангуляционный знак и сложен тур).

Вот пример лыжного маршрута, который может быть спроектирован и летом как пешеходный до озера Байкал и поселка Нижнеангарск. Поход начинается из села Ченча, центральной усадьбы колхоза «Ангарский» недалеко от трассы БАМ. Маршрут знакомит с северной частью Баргузинского хребта и озером Байкал. Путь лежит через село Кумора на озеро Иркана, где находится одноименный курорт. Озеро окружено поросшими густым хвойным лесом горами: с юго-востока — Северо-Муйского хребта, с запада и юго-запада — Баргузинского.

Отсюда возможен трехдневный радиальный выход по рекам Укуолкит и Няндони к высшей точке западной части Северо-Муйского хребта — пику 2561 м в верховьях реки Кумора. Другой путь знакомит с гольцовой зоной северного Баргузина. От устья ручья Улюг спускаются 2,5 км по реке Светлой до впадения в нее левого притока — Богодикты. Крутые залесенные, местами скальные склоны вплотную подступают к реке. Это уникальные по своей красоте места, которые привлекают тысячи туристов со всей страны.

III.

Конечно, БАМ задумали, разведали, спроектировали и, наконец, почти построили не для удовольствия туристов и рекреантов. Но для дальнейшего развития Восточной Сибири и Дальнего Востока огромное значение имеет рекреационная значимость регионов, расположенных в непосредственной близости от магистрали. Интересной для российских и иностранных туристов является неповторимая красота природы Сибири, а также термальные лечебные источники, которые очень полезны для здоровья. Рекреационные зоны БАМ надо рассматривать как реальный путь развития экономики благодаря созданию малых рекреационных предприятий. Причем здесь возможна как стационарная рекреация (близ термальных источников и богатых рыбой рек), так и транзитная в нескольких пунктах, и мобильная.

Уже к 1977 году в зоне западного участка БАМ минеральные источники и лечебные грязи использовались как дикие курортные, некоторые — с XVII века. Только в Северном Забайкалье и Прибайкалье установлено 17 типов минеральных вод пяти курортно-рекреационных районов. На западе к северу от водосбора оз. Байкал находится Лено-Киренгский район с прекрасными горно-таежными пейзажами Иркутской области и по крайней мере шестью типами минеральных вод. Применяются только радиоактивные хлоридные натриевые рассолы Усть-Кута, на которых еще в 1639 году Ерофеем Хабаровым был построен солеваренный завод. Бальнеологический и грязевой курорт в этом месте излечивает артриты, болезни периферической нервной системы, гинекологические.

Туристские базы в Усть-Куте могут использоваться для пешеходных, водных, конных маршрутов, лыжных, авто-, вело-, мототранспортных. Можно «эксплуатировать» р. Лену и ее притоки. В долине р. Киренга есть точно такие же воды, как в Усолье Сибирском, например, на правом берегу, напротив с. Ключи. Хлоридные соленые воды выходят по правому берегу р. Улькан в 12 км от устья. Воды Ключей и Улькана рекомендуются и для лечения опорно-двигательной системы, и для органов пищеварения. В бассейне р. Киренга найдены сульфатные солоноватые воды краинского и учумского типов и пресные лечебные воды, например, хлоридные радоновые липовского типа, оказывающие рассасывающее действие, повышающие иммунитет, лечащие болезни органов движения, пищеварения, сердце. Выше пос. Тарасово и недалеко от ст. Улькан есть Мунокский источник минеральной воды редкого в бывшем СССР трускавецкого типа.

Северо-Байкальский курортно-рекреационный район расположен на северном побережье Байкала и в долине р. Верхняя Ангара по северный склон Баргузинского хребта. Таежный пояс с кедровыми и кедрово-пихтовыми лесами переходит в сосново-лиственничную прибрежную полосу с остепненными лесами. Оптимальных и удовлетворительных погод в теплое время — 130, в холодное — 140 дней. Вода в июле—августе на мелководьях прогревается до 18–23°C. Туристов здесь ждут рыбная ловля, фотоохота на птиц, пеший, конный, водный туризм — по побережью Байкала, хребтам с выходом в пос. Баргузин, а также в противоположном направлении, в долину р. Киренга.

Итак, западный участок зоны БАМ — в перспективе богатейшая бальнеологическая провинция, годная уже сейчас как для спортивно-оздоровительной рекреации, так и отдыха на реках, малых и средних озерах. Разумеется, огромное значение имеет и само грандиозное озеро Байкал. Там развиваются спортивная рыбалка, охота, фотоохота, собирательство, горный туризм.

А ведь это даже не половина четырехтысячекилометровой БАМ. Туризм может еще быстрее развиваться на основе договоров с заинтересованными предприятиями, организациями, иностранными фирмами



и частными лицами. Это даст возможность привлечь дополнительные средства на реализацию программы дальнейшего хозяйственного освоения зоны Байкало-Амурской магистрали.

В конце всей трассы туристов ждет важнейший дальневосточный порт Советская Гавань. Хотя район пока еще глубоко дотационный, он закладывает собственные средства на развитие туристской инфраструктуры. У соседей пользуется интересом уже давно, о нем есть информация даже в каталогах Японии для рыбаков, охотников, любителей экстремального отдыха, в том числе о базах на реке Коппи, а также о людях, которые могут быть проводниками и показать уникальные уголки края.

У района есть большой бальнеологический потенциал, на его территории находятся уникальные термальные источники в верховьях реки Тутто, которые по своему составу приравняются к кавказским минеральным водам. В соседнем Ванинском районе на базе похожих термальных источников действует санаторий «Горячий ключ» в поселке Тумнин, добраться туда можно только поездом. Центром бальнеологического отдыха планируется сделать Советскую Гавань. Поэтому перспективы развития региона не могут не впечатлять. Программой развития туризма предусматривается создание центра рекреационно-оздоровительного туризма на базе лечебных источников. Мягкий климат, достаточно устойчивая мягкая зима и большое количество снега — отличные природные условия для развития горнолыжного направления, зимних видов спорта. И есть компания, которая занимается продвижением этого вида туризма и имеет опыт получения краевых грантов.

Еще одно направление, которое активно прорабатывается — это заход в морской порт больших круизных судов, в том числе международных. В Корсаково, например, более 20 таких заходов запланировано уже в 2017 году. Чтобы развивать это направление, необходимо создать туристическую схему маршрута по территории района, комфортные условия для туристов, удобную инфраструктуру, открыть новые мага-

зины, разработать свою сувенирную продукцию. Местная администрация сейчас над этим работает. Масштабное развитие туризма в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке возможно только при непрерывном совершенствовании всей инфраструктуры Байкало-Амурской магистрали в сочетании с развитием остальных видов транспорта.

Два года назад исполнилось 110 лет Кругобайкальской железной дороге. Достояние отрасли, региона и всей России — «Золотая пряжка Транссиба». На КБЖД находится более 800 объектов культурного наследия. Безусловно, эта дорога имеет большие перспективы для развития туризма. РЖД регулярно поступают предложения от коллег из Китая и Монголии об организации туристических маршрутов в Иркутск с посещением КБЖД. Интерес к этому уникальному месту высок и внутри России. Только в 2015 году КБЖД посетили более 10 тысяч человек. Для доставки иностранных туристов из Монголии и Китая РЖД планирует организовать следование дополнительных вагонов до Иркутска в составах международных пассажирских поездов «Москва—Пекин» и «Москва—Улан-Батор».

Популяризация железнодорожного туризма, в частности по КБЖД, принесет не только новый импульс в развитии ВСЖД, но и создаст благоприятные условия для экономики региона и укрепления культурных связей между Россией и иностранными государствами.

ЛИТЕРАТУРА

1. Абрамов А. А. История железнодорожного транспорта (краткий курс): Учеб. пособие. — М.: РГОТУПС, 2003. — 309 с.
2. Аксененко Н. Е., Лapidус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России: от реформы к реформе. — М.: Транспорт, 2001. — 335 с.
3. Крейнис З. Л. Очерки истории железных дорог. Два столетия. — М.: УМЦ по образованию на ж.д. транспорте, 2007. — 279 с.
4. Соколова М. В. История туризма. — М.: Академия, 2010. — 352 с.
5. Освоение новых земель в районе строительства БАМ. — Хабаровск, 1976. — 64 с.
6. Гидроминеральные ресурсы территории БАМ и перспективы их освоения. — Иркутск, 1980. — 54 с.
7. Освоение природных ресурсов и качество окружающей среды зоны БАМ. — Иркутск, 1980. — 56 с. ●

Координаты автора: **Раппопорт А. В.** — raptik@inbox.ru.

Статья поступила в редакцию 16.12.2016, принята к публикации 24.03.2017.