



ИСТОРИЯ

УДК 94 (470); 656.71

DOI: 10.18324/2224-1833-2024-3-96-104

Рекреационный потенциал БАМа и роль гражданской авиации в его развитии

Е.Н. Волосов

Иркутский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации,
ул. Коммунаров, 3, Иркутск, Россия

volosov@rambler.ru

<https://orcid.org/0000-0002-5018-6152>

Статья поступила 05.11.2024, принята 13.11.2024

В статье дается краткий экскурс в историю замысла и идеологии строительства Байкало-Амурской магистрали, его возможные экономические и геополитические эффекты. Рассматриваются различные аспекты и направления развития Байкало-Амурской магистрали на ближайшие десятилетия. Показано значение магистрали для перевозок экспортно-ориентированной сырьевой продукции, приносящей значительные доходы бюджету Российской Федерации. Оцениваются последствия экономических санкций, введенных против России недружественными государствами с точки зрения изменения значимости действующих транспортных коридоров. Особое внимание уделяется значению БАМа как опорной территории для освоения и развития рекреационного потенциала Восточной Сибири и Дальнего Востока. Приводятся основные точки притяжения туристов разных сегментов для получения максимального эффекта от посещения территории БАМа. В этой связи оценивается существующая транспортная инфраструктура для организации массового туризма. Проведен анализ возможностей железнодорожного и воздушного транспорта в удовлетворении потребностей такой специфической категории пассажиров, как туристы. Рассмотрены технологические и сервисные возможности аэропортов, железнодорожных станций, автомобильного транспорта в части развития массового туризма. Обозначены основные проблемы, связанные с состоянием большинства действующих аэропортов, расположенных в зоне Байкало-Амурской магистрали. Для понимания потенциальной мобильности туристов-авиапассажиров рассмотрены маршруты российских авиакомпаний в аэропорты зоны БАМа и их финансовая составляющая. Особое внимание уделено политике менеджмента ОАО «Российские железные дороги» в части удовлетворения спроса жителей северных территорий восточных субъектов Федерации в перевозках по БАМу. Предложены меры по развитию транспортной инфраструктуры территории вокруг БАМа в интересах развития массового туризма.

Ключевые слова: БАМ; рекреационный потенциал; железнодорожный пассажирский трафик; авиационные маршруты; аэропортовая сеть; туристические хабы.

Recreational potential of Baikal-Amur Mainline and the role of civil aviation in its development

E.N. Volosov

Irkutsk Branch of Moscow State Technical University of Civil Aviation; 3, Kommunarov St., Irkutsk, Russia

volosov@rambler.ru

<https://orcid.org/0000-0002-5018-6152>

Received 05.11.2024, accepted 13.11.2024

The article provides a brief overview of the history, concept, and ideology behind the construction of the Baikal-Amur Mainline (BAM), as well as its potential economic and geopolitical effects. It examines various aspects and directions for the development of the

BAM in the coming decades. The importance of the railway for the transportation of export-oriented raw materials, which generate significant revenue for the Russian Federation's budget, is highlighted. The article assesses the impact of economic sanctions imposed by unfriendly countries on Russia, particularly in terms of how they affect the significance of existing transport corridors. Special attention is given to the role of the BAM as a key area for the exploration and development of the recreational potential of Eastern Siberia and the Far East. The main tourist attractions in the BAM area are identified to maximize the effects of tourism in the region. In this context, the existing transport infrastructure for organizing mass tourism is evaluated. The article also analyses the capabilities of rail and air transport in meeting the needs of such a specific category of passengers as tourists. It reviews the technological and service capacities of airports, railway stations, and road transport in relation to the development of mass tourism. The key issues related to the condition of most operating airports in the BAM zone are outlined. To understand the potential mobility of tourist air passengers, the article examines the routes of Russian airlines to airports in the BAM zone and their financial components. Special attention is given to the management policy of Russian Railways (RZD) in meeting the transportation demands of residents in the northern territories of the eastern regions of the Federation along the BAM. Measures are proposed to develop the transport infrastructure around the BAM area to support the growth of mass tourism.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; recreational potential; railroad passenger traffic; air routes; airport network; tourist hubs.

В 2024 г. исполнилось 50 лет с начала строительства БАМа от Усть-Кута до Советской Гавани. Всесоюзное звучание стройка приобрела с момента посылки комсомольских отрядов прямо в момент съезда ВЛКСМ. Однако история БАМа имеет гораздо большую временную глубину и уходит к середине 1920-х гг., когда впервые в правительстве советской республики обсуждали тему строительства железной дороги, альтернативной Транссибирской магистрали.

О геологических, географических, природно-климатических основаниях строительства и эксплуатации магистрали рассказано много и основательно. Однако о туристическом, рекреационном потенциале территории БАМа в научной литературе практически не упоминается. В 1984 г. в издательстве «Физкультура и спорт» вышла увлекательная книга, посвященная туристическим маршрутам западного БАМа. Она была написана профессионалами, мастерами спорта по туризму М.Ю. Васильевым и В.В. Громовым, которые очень подробно описали пешеходные и лыжные маршруты в районах Баргузинского, Верхне-Ангарского, Южно-Муйского, Муяканского хребтов, Кодарского перевала. Информация о них весьма актуальна до настоящего времени. Туристы-экстремалы до сих пор используют эти сведения для планирования экспедиций по упомянутой территории [1].

Только через 40 лет к вопросу о туристическом потенциале БАМа и использовании в его реализации железной дороги возвращаются хабаровские исследователи Л.Ю. Черепанова и Л.М. Курбанова. Говоря о широких рекреационных возможностях «бамовских» территорий, они видят их реализацию через организацию работы экскурсионно-туристических поездов [2].

Целью данной статьи является оценка использования рекреационного потенциала территории БАМа через включение системы мультимодальных перевозок (железнодорожный и воздушный транспорт).

После краха СССР и наступления рыночной эпохи во вновь появившейся независимой России возобновляется дискуссия о нужности БАМа. Основания: 1) убыточность перевозок; 2) необходимость содержать социальную сферу; 3) (невяная) геополитическая. Зачем содержать дорогу, альтернативную Транссибу, если у России с КНР налаживаются добрососедские и взаимовыгодные экономические отношения?

Тем не менее, экономические реалии, а конкретнее, запрос на поставку российских углеводородов в страны Юго-восточной Азии ускорил восстановление провозных мощностей БАМа от станции Тайшет до портов, расположенных на побережье Тихого океана, в 2010-х гг. Доминирующим видом груза являлся уголь Кузбасса и Красноярского края (около 30 % от общего грузооборота). Меньшее, но очень значимое место занимали железная руда, лес и пиломатериалы, контейнеры [3].

Следует заметить, что перевозки российских сырьевых продуктов в не меньших объемах осуществлялись и в европейском направлении, через порты Баренцева, Балтийского, Азовского и Черного морей. Т. е. в этот период диверсификация морских перевозок углеводородов из России носила плановый и весьма выгодный характер [4].

Контейнерные перевозки по маршруту Европа – Азия и обратно по российской хорде (Транссиб или БАМ) также приносили весьма серьезные доходы РЖД, а, значит, и российскому бюджету.

На экономическую ситуацию вокруг двух сибирских ж/д магистралей не повлияли события 2014 г. и первые санкции Европы и США после освобождения Крыма.

Основой кардинальных изменений стала «зеленая» повестка лидеров европейских стран, в основе которой лежал глобальный отказ от углеводородного сырья, а, значит, поставок природного газа, нефти и угля из России.

Санкции стран глобального Запада, введенные против России начиная с 24 февраля 2022 г., окончательно поставили крест на масштабных постав-

ках углеводородов в Западную и большую часть Восточной Европы.

К счастью, к этому времени Россия уже имела два эффективных инструмента поставки нефти и газа на Восток: нефтепровод ВСТО (Восточная Сибирь – Тихий океан) и газопровод «Сила Сибири» (Чаянда – граница КНР).

Уголь в законтрагованных объемах из Кузбасса, Красноярского края, Иркутской области, южных районов Якутии по БАМу и Транссибу исправно доставлялся до границ КНР и дальневосточных морских портов России.

Все изменилось в феврале 2022 г., когда «коллективный Запад» создал очень серьезные барьеры на пути поставок трубопроводного газа и нефти из России в Западную Европу. Невостребованные объемы пришлось переправлять в порты Причерноморья, Балтийского и Баренцева морей. Частично дефицит перевозочных емкостей был компенсирован за счет парка цистерн, эксплуатируемых на БАМе и Транссибе.

Оказалось, что два железнодорожных транспортных коридора с трудом справляются с резко увеличившемся объемом перевозок и, прежде всего, с перевозкой угля.

Сложно представить, если бы исполнились мечты реформаторов начала 1990-х гг. о ненужности БАМа... Правительство, начиная с середины 2010-х гг., поняло, что мировое промышленное производство смещается на Восток, в КНР, страны Юго-Восточной Азии, Индию, Индонезию, Бангладеш.

Драйвером перевозок на Восток еще задолго до СВО и санкций, с ней связанных, стала поставка угля в дальневосточные порты. Руководители ТЭК и угольно-энергетических компаний прекрасно понимали, что экспортно-импортные операции с углем носят долговременный, стратегический и очень выгодный характер. В 2023 г. российскими угольными предприятиями было добыто 438 млн т угля, из них на экспорт было поставлено 213 млн т. Структура экспорта говорит о доминирующем векторе поставок угля на Восток.

Таблица 1. Объемы экспорта угля из России в 2023 г.

№. п.п.	Государство	Объем поставок, млн т
1.	КНР	101
2.	Турция	27
3.	Индия	26,2
4.	Южная Корея	26
5.	Япония	3

Источник: [5]

Сибирско-дальневосточные богатства высокоэнергетических и коксующихся углей Кузбасса, Южной Якутии и Хабаровского края практически безграничны. Дополнительное ускорение угледо-

бывающему комплексу восточных районов страны придает Эльгинское месторождение коксующихся углей с подтвержденными запасами 2,2 млрд т. В 2023 г. на разрезах Эльгинского месторождения было добыто 26 млн т угля [6].

Долговременным и перспективным грузом для перевозок на БАМе являются пиломатериалы разной степени обработки. Конечными пунктами их доставки являются не только морские порты, но и сухопутные пограничные переходы с КНР. В до-санкционный период доля азиатских стран в структуре экспорта пиломатериалов составляла около 70–80 %, а в 2023 г. – уже 98 %. Из них до 90 % приходилось на КНР [7].

В последние годы значительную роль в перевозках по БАМу стали играть другие природные ископаемые – железная руда, медный концентрат и продукты его переработки. Перевозка контейнеров также занимает определенную, хоть и весьма незначительную долю в грузообороте Байкало-Амурской магистрали.

Все дискуссии, аналитические статьи о перспективах БАМа на PR-фронте, государственные и частные инвестиции направлены на его развитие как главного поставщика экспортно-ориентированных сырьевых ресурсов России. С точки зрения наполнения федерального бюджета, бюджетов субъектов федерации и даже муниципальных бюджетов такая политика актуальна, очень полезна и безальтернативна с точки зрения ближних и среднесрочных перспектив.

Однако топливно-энергетические тренды, все более активно развивающиеся в мире, связаны с возобновляемыми источниками энергии и позволяют предположить, что через два десятка лет структура используемых топливных ресурсов очень сильно изменится в пользу ветра, солнца, гидроресурсов. Единственным из традиционных видов генерации останется атомная энергетика. Например, в КНР доля возобновляемых источников энергии (ВИЭ) в 2022 г. составляла 33,4 % (вместе с атомной генерацией), в 2023 г. – 33,54 %. Еще быстрее растет удельный вес солнечной и ветровой генерации. В 2021 г. он составлял 11,7 %, а в 2023 г. – уже 15,5 % [8].

Такая схема топливно-энергетической парадигмы в перспективе может привести к тотальному кризису перевозок по БАМу и сведет к нулю экономический эффект триллионных инвестиций, направленных на модернизацию и строительство железнодорожной инфраструктуры в северо-восточных районах страны.

Поэтому уже сейчас, наряду с развитием БАМа как ведущего железнодорожного транспортного коридора, стоит задуматься об освоении его рекреационного потенциала, опережающими темпами решать вопросы социального развития. Диверси-

фикация социально-экономического развития зоны БАМа принесет мультипликативный эффект субъектам Федерации, по территории которых проходит железная дорога.

Для реализации сопутствующего социально-экономического потенциала БАМа необходимо понимать его пассажирскую составляющую, включающую железнодорожный, воздушный, автомобильный и речной транспорт.

Мониторинг пассажирского сообщения по БАМу свидетельствует о том, что его интенсивность соответствует количеству населения северных районов субъектов Федерации зоны магистрали. Причем если еще 5 лет назад были прямые поезда по маршруту Тында – Москва, Нерюнгри – Москва, то к настоящему времени ни одного сквозного бамовского маршрута до столицы государства не существует.

Малочисленность населенных пунктов зоны БАМа не способствует маргинальности сквозных пассажирских перевозок. Поэтому АО «РЖД» пытается сохранить этот сегмент железнодорожного трафика за счет разделения маршрутов по территориальным сегментам. Например, на западный участок БАМа от Северобайкальска в западном направлении в 2024 г. пассажиропоток обслуживают сразу несколько поездов – до Барнаула, Иркутска и Новосибирска. Летом появляется сквозной маршрут Тында – Адлер (Кисловодск). Следует отметить, что составов, формирующихся в западном секторе БАМа, ориентированных на станции Дальнего Востока, в расписании нет. Есть только составы красноярского, новосибирского и кисло-

водского формирований, следующих до станций Нерюнгри и Тында один раз в двое суток [9].

Анализ демографической ситуации в районах субъектов Федерации, через которые проходит БАМ, позволяет говорить о невозможности радикального увеличения численности населения в этих районах, и тем более об увеличении транспортной мобильности. На территориях субъектов Федерации, прилегающих к БАМу, проживает не более 5 % населения. Согласно сведениям Росстата, население субъектов Федерации, по территории которых проходит БАМ, составляет 7 314 тыс. чел. Если суммировать население субъектов Федерации от Хабаровского края до Иркутской области и определить искомые 5 %, то получится чуть более 350 тыс. чел. Часть пассажиропотока берет на себя воздушный и автомобильный транспорт. Таким образом, емкость пассажирских перевозок по БАМу носит низкомаржинальный характер.

Государство посредством перекрестного субсидирования будет и дальше поддерживать пассажирские перевозки на социально-значимых маршрутах, позволяющих сохранять единое транспортное пространство Российской Федерации. Однако, на наш взгляд, большие перспективы для сохранения пассажирских перевозок по «малоллюдной» части БАМа (Тында – Братск) будет играть железнодорожный транспорт туристического профиля.

Хорда БАМа от Братска до Советской Гавани буквально усеяна объектами природного, оздоровительного, промышленного и событийного туризма.

В табл. 2 представлены рекреационные ресурсы бамовских территорий Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Таблица 2. Рекреационные ресурсы территорий БАМа

Субъект федерации	Рекреационные ресурсы
Иркутская область	<i>Усть-Кутский район</i> – целебные грязи Соленого озера идентичны грязям курорта Саки (Крым). Показания: болезни опорно-двигательного аппарата, кожи и нервов, урологические и гинекологические заболевания, включая бесплодие. <i>Казачинско-Ленский район</i> – минеральная вода типа «Нафтуся», курорт Талая. Показания: заболевания печени, почек, ЖКТ, нарушения обмена веществ. <i>Братский район</i> – горнолыжная и санная трассы, промышленный туризм (крупнейшие в России Братская ГЭС и лесопромышленный комплекс)
Республика Бурятия	<i>Северобайкальский район</i> – горячие источники «Гоуджекит», «Дзелинда», «Хакусь». <i>Муйский район</i> – Парамский порог, водный туризм, промышленный туризм (Северо-Муйский тоннель)
Забайкальский край	<i>Каларский район.</i> 1) Чарская пустыня (поющие пески). 2) Термоминеральные воды «Луктур». 3) Мраморное ущелье (бывший урановый рудник). 4) Национальный парк «Кодар», место хозяйственной деятельности эвенков. 5) Удоканское месторождение (промышленный туризм)
Амурская область	<i>Тындинский район.</i> Этнический туризм (эвенкийские стойбища, горный слав, туризм, рыбалка. <i>Зейский район.</i> Охотничий и рыбный туризм (хариус, ленок, щука, таймень). 20 разработанных маршрутов пешего и конного туризма.
Хабаровский край	Водный, охотничий, рыбный туризм, спелеология, этнографический туризм (нанайцы, удэгейцы, ульчи, нивхи, орочи).

Теперь рассмотрим, как карта рекреационного потенциала территорий, прилегающих к Байкало-Амурской магистрали, накладывается на схему существующих автомобильных, железнодорожных и водных путей, а также воздушных трасс. Понятно, что нас в исследовании интересуют не только сами пути, но, прежде всего, пункты приема и отправки пассажиров к которым относятся местные жители, туристы и производственники – «вахтовики».

Хребтом байкало-амурского пассажирского трафика формально является железная дорога, проходящая через территории пяти субъектов Федерации и примыкающей Республики Саха (Якутия). Казалось бы, зачем авиация, если есть всепогодный, надежный и очень безопасный железнодорожный транспорт? Но не все так просто. Анализ расписания пассажирских поездов по Байкало-Амурской магистрали от Советской Гавани до Тайшета (место соединения БАМа с Транссибом) показывает совершенно удручающую ситуацию с транспортной доступностью северных территорий субъектов Федерации, через которые проходит магистраль.

На 1 августа 2024 г. через станцию Северобайкальск (неофициальная столица западной части БАМа) в неделю (не ежедневно) проходит 7 пар поездов: Тынды – Анапа, Тынды – Кисловодск, Нерюнгри – Новосибирск, Северобайкальск – Москва, Северобайкальск – Иркутск, Северобайкальск – Адлер, Северобайкальск – Барнаул [10].

Пассажиры, проживающие на территориях, прилегающих к БАМу, от Советской Гавани до Комсомольска-на-Амуре, пытающиеся добраться до западных районов страны, вынуждены пользоваться пересадками на поезда, следующие по Транссибирской магистрали через Хабаровск. Еще

5 лет назад по БАМу от Тынды через Тайшет либо ежедневно, либо раз в двое суток проходили три пары поездов до Москвы – из Тынды, Нерюнгри и Северобайкальска.

Деградации пассажирских перевозок по БАМу способствовало несколько факторов:

1) Малочисленность населения территорий, прилегающих к БАМу, и, следовательно, низкий потенциал пассажиропотока.

2) Политика государства, направленная на поддержку региональных и авиационных перевозок посредством субсидий и, как следствие, изменение вектора пассажиропотока в сторону воздушного транспорта.

3) Абсолютная убыточность железнодорожных пассажирских перевозок и невозможность государства глобально поддержать РЖД в части субсидий.

Процесс снижения пассажиропотока на железных дорогах классического типа является неизбежным в большинстве развитых стран мира. У обычного железнодорожного транспорта в ближайшие 30–40 лет существуют только две альтернативы: высокоскоростные магистрали (ВСМ) и авиация. Понятно, что строительство и эксплуатация ВСМ возможна только в районах плотного расположения мегаполисов. Территория БАМа с максимальным 500-тысячным населением к ним точно не относится.

В последние годы, после ввода в эксплуатацию значительного количества автомобильных дорог федерального значения, значительно увеличилось значение автомобильного транспорта. На востоке страны в 2010 г. была запущена в постоянную эксплуатацию автомобильная дорога Чита – Хабаровск (дублер Транссибирской железной дороги) [11].

Таблица 3. Технические характеристики взлетно-посадочной полосы (ТХ ВПП) и перечень авиационных маршрутов

№ п.п.	Аэропорт	ТХ ВПП	Пассажиропоток, чел.	Маршруты
1.	Советская Гавань	3000x48, бетон	5 000	Хабаровск
2.	Комсомольск-на-Амуре	2500x42, бетон	-	Рейсы приостановлены
3.	Нерюнгри (Чульман)	3610x45, армобетон	290 000	Москва, Красноярск, Хабаровск, Иркутск, Новосибирск, Якутск
4.	Тынды	1940x40, асфальтобетон	11 200	Хабаровск, Благовещенск, Иркутск
5.	Чара	1800x40, асфальт	16 000	Чита, Иркутск, Красноярск
6.	Таксимо	1800x75, грунт	16 000	Улан-Удэ, Иркутск, Красноярск
7.	Нижнеангарск	1653x32, бетон	36 000	Иркутск, Улан-Удэ, Красноярск
8.	Казачинское	1650x35, асфальт	3 600	Иркутск
9.	Усть-Кут	2000x45, железобетон	76 800	Иркутск
10.	Железногорск-Илимский	1400x43, асфальтобетон	-	Рейсы приостановлены
11.	Братск	3160x60, цементобетон	248 000	Москва, Новосибирск, Красноярск, Иркутск
12.	Тайшет	1350x45, асфальтобетон	-	Иркутск, Красноярск, Братск

Однако для регулярных пассажирских перевозок на расстояние 500 км и далее автомобильный транспорт представляется не очень комфортным.

Поэтому для сохранения всероссийской транспортной доступности единственным универсальным транспортом остается гражданская авиация, включающая воздушные суда, от предназначенных для местных авиалиний до трансконтинентальных.

В какой же мере нынешняя ситуация с инфраструктурой воздушного транспорта на территориях, прилегающих к БАМу, соответствует современным требованиям?

Вдоль железнодорожной магистрали функционируют 10 аэропортов федерального, регионального и местного значения. Под руководством ООО «Сибирские аэропорты», аффилированной с холдингом «РУСАЛ», начинается проектирование и строительство аэропорта в Тайшете.

Таким образом, материально-техническая основа для развития инфраструктуры аэропортового хозяйства, в основном существует, однако в ее развитии много проблем.

Первая – это состояние аэровокзалов, перронов, связи с ближайшими населенными пунктами.

Значительная часть аэровокзалов находится в весьма преклонном возрасте, построены в последней трети XX в., в период строительства или начала эксплуатации БАМа. За исключением аэропорта г. Нерюнгри практически все нуждаются в тотальной реконструкции либо в строительстве нового аэровокзального комплекса. Примером такого «апгрейда» является аэропорт г. Нерюнгри.

Таблица 4. Время постройки аэровокзалов

№ п.п.	Аэропорт	Год постройки аэровокзала
1.	Советская Гавань	1988
2.	Комсомольск-на-Амуре	1974
3.	Нерюнгри (Чульман)	2023
4.	Тында	1992
5.	Чара	1983
6.	Таксимо	1989
7.	Нижнеангарск	1979
8.	Казачинское	2003
9.	Усть-Кут	1962
10.	Железногорск-Илимский	1988
11.	Братск	1969
12.	Тайшет	-



Рис. 1. Новый аэровокзал аэропорта Чульман (г. Нерюнгри)



а)



б)

Рис. 2. Внутренние помещения (а, б) нового аэровокзала аэропорта Чульман (г. Нерюнгри)

Новый аэровокзал в Нерюнгри построили всего за 2 года. Был построен аэровокзал на уровне требований, соответствующих стандартам лучших региональных аэропортов мира. Площади предполетной и «чистой» зон (9 тыс. м²), позволяют находиться в залах до 500 пассажиров одновременно. Эскалаторы, панорамные окна, светлые

залы ожидания, современное оборудование в зонах регистрации и досмотра делают посещение аэровокзала очень комфортным для авиапассажиров, провожающих и встречающих [12].

Полным антиподом вышеупомянутого аэровокзала является действующий терминал для

приема авиапассажиров в г. Железногорск-



Рис. 3. Недействующее здание аэровокзала в аэропорту г. Железногорск-Илимский

Оставляет желать лучшего состояние аэровокзалов в деревянном исполнении в населенных пунктах Чара и Таксимо.

Все остальные аэропорты находятся в зоне, которая характеризуется инфраструктурой, удовлетворяющей минимальным потребностям пассажиров и требованиям к авиационной и транспортной безопасности.

Особое внимание следует обратить на аэровокзал международного аэропорта «Братск». Он построен 55 лет назад, однако его статус и весьма серьезный пассажиропоток позволяют вести косметическую модернизацию до настоящего времени. После передачи аэропорта в структуры, близкие к Еп+, надежды на скорейшее приведение авиапредприятия к стандартам, соответствующим современным требованиям, будут реализованы.

Территория Братска и примыкающий к ней Усть-Илимский район Иркутской области обладают большим рекреационным потенциалом: горнолыжные трассы, минеральные воды, лечебные грязи, горный сплав, промышленный и рыболовный туризм.

Однако и здесь главным препятствием для развития рекреационного потенциала территории является неразвитость транспортной и туристической инфраструктуры. Удивительно, но аэропорт, расположенный в 5 километрах от городской черты, не имеет регулярного автобусного сообщения с Братском. Единственным видом общественного транспорта для «международного аэропорта»

Илимский.



Рис. 4. Терминал посадочной площадки г. Железногорск-Илимский в настоящее время

остается такси. Из 11 аэропортов только из Чульмана до г. Нерюнгри ходит рейсовый автобус.

Следующий «стоп-фактор» на пути развития рекреационного потенциала территории БАМа – это стоимость авиационных и железнодорожных билетов. О проблемах железнодорожного пассажирского трафика на БАМе мы говорили выше. По причинам экономического и корпоративного характера он стагнировал, и потенциал для его восстановления на ближайшие годы не просматривается.

Если взглянуть на маршруты авиационных перелетов из населенных пунктов зоны БАМ, то можно отметить, что они в основном направлены на центры дальневосточных и сибирских субъектов Федерации – Хабаровск, Благовещенск, Чита, Иркутск, Красноярск, Улан-Удэ. Два «бамовских» аэропорта (Нерюнгри и Братск) имеют практически ежедневный рейс на Москву. Таким образом, потенциальные путешественники, желающие увидеть и насладиться красотами среднеширотных пространств Восточной Сибири и Дальнего Востока, могут без особых проблем воспользоваться услугами российских авиакомпаний.

Могут ли «напугать» потенциального туриста цены на перелеты из центральных районов России до местных сибирских и дальневосточных аэропортов? Изучение актуальных цен на сентябрьские-октябрьские даты вылета в 2024 г. показывает

их отнюдь не космический размер.

Таблица 5. Региональные авиационные маршруты

Маршрут	Время в пути	Стоимость, р.	Авиакомпания
Хабаровск – Советская Гавань	1 ч 20 мин	6 166	Аврора
Благовещенск – Тында	1 ч 35 мин	5 000	СиЛА
Иркутск – Чара	3 ч	22 000	ИрАэро
Красноярск – Чара	3 ч 45 мин	10 760	Красавиа
Красноярск – Таксимо	3 ч	9 450	Красавиа
Иркутск – Нижнеангарск	1ч 50 мин	12 550	Ангара
Иркутск – Казачинск	1 ч 40 мин	6 500	СиЛА
Иркутск – Братск	1 ч 15 мин	5 500	S7

Москва – Братск	5 ч	от 15 400	S7
Москва – Нерюнгри	7 ч	от 18 000	S7

Таким образом, оценка рекреационных возможностей территории, прилегающей к Байкало-Амурской магистрали, позволяет говорить о ее высоком потенциале в части оздоровительного, видового, промышленного туризма. Из нескольких условий, необходимых для расширения этой важной сферы социальной и экономической жизни, можно отметить наличие значительного количества аэропортов, отвечающих минимальным требованиям Воздушного кодекса и федеральных авиационных правил. Практически все аэропорты имеют определенное количество рейсов, соединяющих районы БАМа с региональными центрами Сибири и Дальнего Востока, а также с аэропортами Московского авиационного узла. Рассматривая сегодняшние авиационные маршруты в регионах зоны БАМ, следует отметить, что они уже сейчас соответствуют будущей матрице туристических маршрутов. Широтные рейсы задаются федеральными авиалиниями (Москва – Владивосток, Хабаровск, Нерюнгри, Чита, Благовещенск,

Улан-Удэ, Иркутск, Братск) и меридиональными, о которых мы говорили выше.

Сочетание воздушного и железнодорожного транспорта позволяет создать уникальные туристические маршруты на всем протяжении магистрали. Доказательством того, что это не совсем проекты, а среднесрочные планы, явилась организация в октябре 2023 г. тестового маршрута по зоне БАМа. Представители туристических компаний России при поддержке администраций субъектов Федерации организовали ознакомительный тур по зоне БАМа. Были выбраны разнообразные маршруты из Бурятии, Якутии и Хабаровского края. В рамках экспедиции участники посетили ключевые объекты экологического, промышленного, историко-культурного и этнографического туризма [13]. Подобные встречи, тестирование перевозок на БАМе, не связанных с промышленными и сырьевыми грузами, вселяют надежду на диверсификацию социально-экономической жизни в зоне БАМа и освоение его рекреационного потенциала в федеральном масштабе.

Литература

1. Васильев М.Ю., Громов В.В. Туристические маршруты Западного БАМа. М.: Физкультура и спорт, 1984. 208 с.
2. Черепанова Л.Ю., Курбанова Л.М. Перспективы развития железнодорожного туризма на территории Байкало-Амурской магистрали // Науч.-техническое сотрудничество стран АТР в XXI веке. 2023. Т. 2. С. 555-557.
3. Официальный сайт «Глобал групп» [Электронный ресурс]. URL: https://globalgrups.ru/obem_perevozok_po_bamu_i_t_ranssibu.html (дата обращения: 12.09.2024).
4. Гузенко Н.В. Диверсификация логистических услуг российского рынка железнодорожных перевозок [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/diversifikatsiya-logisticheskikh-uslug-rossiyskogo-rynka-zheleznodorozhnyh-perevozok/viewer> (дата обращения: 05.08.2024).
5. Волков С. Уголь ищет выход за рубеж // Гудок. 2024. 27 февр. URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1658550&archive=2024.02.27&ysclid=m3o8ukisf931442680> (дата обращения: 03.08.2024).
6. Эльгинское угольное месторождение: развитие, роль, перспективы // Глобус: геология и бизнес: электрон. журнал. URL: <http://www.vnedra.ru/glavnaya-tema/elginskoe-ugolnoe-mestorozhdenie-razvitie-rol-perspektivy-23941/?ysclid=m2susg1ya5125795739> (дата обращения: 25.08.2024).
7. Скорлыгина Н., Мордошенко О. Экспорт леса лежит бревном. Почему отрасль не может восстановиться после кризиса // Коммерсант. 2024. 9 апр. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6616402?ysclid=m3o8tppunr194068582> (дата обращения: 03.08.2024).
8. Сидорович В. Электроэнергетика Китая. Итоги 2023 года [Электронный ресурс]. URL: <https://renew.ru/elektroenergetika-kitaya-itogi-2023-goda> (дата обращения: 17.09.2024).
9. Расписание РЖД [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd.ru/?ysclid=m3o8pfr0ul528341504> (дата обращения: 03.08.2024).
10. Расписание поездов по ст. Северобайкальск [Электронный ресурс]. URL: <https://raspisanie-poezdov.ru/gorod/severobajkalsk> (дата обращения: 03.08.2024).
11. Дмитракова Т. В России построена самая длинная в мире автомобильная дорога // Рос. газета. 2010. 17 окт. URL: <https://rg.ru/2010/10/18/trassa.html?ysclid=m3o8sc809p580637034> (дата обращения: 03.08.2024).
12. Новый аэровокзал в Якутии построили почти за 10 млрд рублей // ИА «РБК». URL: <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/65879fe69a79470aded80906> (дата обращения: 14.09.2024).
13. Емельянова А. Проект «БАМ туристический» предусматривает разработку железнодорожных круизов в Сибири и на Дальнем Востоке [Электронный ресурс]. URL: <https://gudok.ru/content/bam/1648166> (дата обращения: 12.09.2024).

References

1. Vasil'ev M.Yu., Gromov V.V. Tourist routes of Western BAM. M.: Fizkul'tura i sport, 1984. 208 p.
2. Cherepanova L.Yu., Kurbanova L.M. Prospects for the development of railway tourism on the territory of the

- Baikal-Amur mainline // Nauch.-tekhnicheskoe sotrudnichestvo stran ATR v XXI veke. 2023. V. 2. P. 555-557.
3. The official website of Global Group [Elektronnyj resurs]. URL: https://globalgrups.ru/obem_perevozok_po_bamu_i_t_ranssibu.html (data obrashcheniya: 12.09.2024).
 4. Guzenko N.V. Diversification of logistics services of the Russian railway transportation market [Elektronnyj resurs]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/diversifikatsiya-logisticheskikh-uslug-rossiyskogo-rynka-zheleznodorozhnyh-perevozok/viewer> (data obrashcheniya: 05.08.2024).
 5. Volkov S. Coal is looking for an exit abroad // Gudok. 2024. 27 fevr. URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1658550&archive=2024.02.27&ysclid=m3o8ukisf931442680> (data obrashcheniya: 03.08.2024).
 6. Elginsky coal deposit: development, role, prospects // Globus: geologiya i biznes: elektron. zhurnal. URL: <http://www.vnedra.ru/glavnaya-tema/elginskoe-ugolnoe-mestorozhdenie-razvitie-rol-perspektivy-23941/?ysclid=m2susg1ya5125795739> (data obrashcheniya: 25.08.2024).
 7. Skorlygina N., Mordyushenko O. Export of timber lies like a log. Why the industry cannot recover after the crisis // Kommersant. 2024. 9 apr. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6616402?ysclid=m3o8tppunr194068582> (data obrashcheniya: 03.08.2024).
 8. Sidorovich V. Electric power Industry of China. Results of 2023 [Elektronnyj resurs]. URL: <https://renen.ru/elektroenergetika-kitaya-itogi-2023-goda> (data obrashcheniya: 17.09.2024).
 9. Russian Railways schedule [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd.ru/?ysclid=m3o8pfr0ul528341504> (data obrashcheniya: 03.08.2024).
 10. Train schedule at Severobaikalsk station [Elektronnyj resurs]. URL: <https://raspisanie-poezdov.ru/gorod/severobajkalsk> (data obrashcheniya: 03.08.2024).
 11. Dmitrakova T. The longest highway in the world was built in Russia // Ros. gazeta. 2010. 17 okt. URL: <https://rg.ru/2010/10/18/trassa.html?ysclid=m3o8sc809p580637034> (data obrashcheniya: 03.08.2024).
 12. A new air terminal in Yakutia was built for almost 10 billion rubles // IA «RBK». URL: <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/65879fe69a79470aded80906> (data obrashcheniya: 14.09.2024).
 13. Emel'yanova A. The BAM Tourist project provides for the development of railway cruises in Siberia and the Far East [Elektronnyj resurs]. URL: <https://gudok.ru/content/bam/1648166> (data obrashcheniya: 12.09.2024).