

ПЕРСПЕКТИВНОСТЬ КРУГОВАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КАК ОБЪЕКТА ТУРИСТСКОГО ПРОСМОТРА

В статье рассмотрен туристический объект – Кругобайкальская железная дорога, перспектива его процветания в современных условиях. Рассмотрены достопримечательности данного объекта и маршруты их осмотра, турфирмы, формирующие продукт. На основе приведенных данных о посещаемости и количестве подготовленных экскурсий сделан вывод о дальнейшем развитии дороги.

Ключевые слова: туризм, Кругобайкальская железная дорога, достопримечательность, маршрут, ретро-поезд, архитектурный памятник.

В последнее время развитие туристических ресурсов Байкальского региона набирает обороты. Наш регион привлекает как российских туристов, так и зарубежных. Для Иркутской области внутренний и международный туризм является одним из многообещающих направлений экономического развития. Доля региона в международном и внутреннем туризме страны имеет положительную динамику. По данным агентства по туризму Иркутской области, представленных в табл. 1, количество туристов увеличивается год от года. [2]

Таблица 1

Показатели внутреннего и иностранного въездного туризма

п/п	Наименование показателя	Индикатор				
		2011	2012	2013	2014	2015
1	Общее количество туристов, посещающих область, тыс. чел.	774,1	976,8	1070,3	1307,5	1173,3
2	Количество иностранных туристов, тыс. чел.	70,8	75,8	79,2	146,9	128,8
3	Количество российских туристов, тыс. чел.	703,3	901	991,1	1160,6	1044,5

Как видно из таблицы, наибольший пик посещения пришелся на 2014 год.

Иркутская область обладает уникальными туристическими ресурсами. На ее территории находится озеро Байкал – самое глубокое пресноводное озеро в мире. На Юго-западном побережье Байкала расположено грандиозное сооружение, вобравшее в себя все технические достижения 20 века – Кругобайкальская железная дорога. Достопримечательность признана объектом культурного наследия, обладающим историко-архитектурной, научной и мемориальной ценностью, имеющим особое значение для истории и культуры Российской Федерации [5]. Актуальность данной статьи обусловлена тем, что КБЖД сегодня это не только исторический памятник, отражающий героический период строительства Транссиба, но и туристский объект, вызывающий интерес своей необычностью у туристов со всего мира.

¹ Волина Олеся Игоревна – магистрант, кафедра туризма и гостиничного бизнеса, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: qwertin@bk.ru.

КБЖД как особый объект, привлекающий внимание туристов рассматривается многими авторами. В частности, можно отметить исследования А. Чертилова и А. В. Хобта. В статье рассмотрены основные достопримечательности дороги, маршруты следования, приведена статистика турпотока, собраны данные по развитию на 2016 год. В заключении сделан вывод о перспективности данного туристического объекта.

КБЖД – уникальный памятник инженерного зодчества. Решением Иркутского областного совета 21 декабря 1982 года дорога была объявлена архитектурно-ландшафтным заповедником и взята под государственную охрану. В состав комплекса Кругобайкальской железной дороги входит 582 памятника инженерного искусства, 172 памятника архитектуры, 16 археологических и 46 природных памятников [5].

Сегодня КБЖД представляет собой железнодорожную ветку от станции Байкал до станции Слюдянка. В начале 20 века длина железной дороги на этом участке от станции Байкал до станции Мысовая (г. Бабушкин) составляла 260 км. Она строилась с 1899 по 1905 годы. Строительство железнодорожного пути по берегу Байкала началось в 1902 году, и уже через три года по нему было начато постоянное движение. Дорогу вокруг Байкала сооружали известные русские ученые и инженеры. Благодаря сложнейшим архитектурным и технологическим решениям, дорога признана одним из достижений мировой инженерной мысли: 39 тоннелей (длиной от 778 до 31 метра), 16 отдельно стоящих и 39 пристроенных к тоннелям галерей, 470 мостов, виадуков и водопропускных труб, около 280 подпорных стенок. Маршрут длиной 94 км считается красивейшим среди железных дорог. [4]

После завершения строительства этот короткий участок пути называли «Золотой пряжкой стального пояса России». Пряжкой – потому что дорога соединила разорванную Байкалом Транссибирскую магистраль, а золотой – потому что по стоимости работ она превзошла все существующие в России дороги. По насыщенности инженерными сооружениями КБЖД не имеет равных в России и занимает одно из первых мест в мире. Тоннели и каменные галереи Кругобайкальской железной дороги особенны тем, что они возделывались по типовым проектам и не перестраивались в последующие годы, сохранив первоначальный замысел архитекторов и инженеров начала века. Однако не только огромными капиталовложениями славится знаменитая магистраль. Сегодня это, пожалуй, одна из самых красивых и живописных железных дорог в мире. [5] Это место, где на узкой полосе Байкальского побережья удивительным образом слились воедино каменная кладка порталов тоннелей и подпорных стенок с колоритными неповторяющимися скалами. Крутые склоны, обращенные к Байкалу, прорезанные узкими, но глубокими долинами, местами почти вертикально вздымаются над озером. В табл. 2 перечислены основные инженерно-технические достопримечательности дороги [6].

Таблица 2

Основные инженерно-технические достопримечательности дороги

Номер, км	Наименование достопримечательности	Краткое описание достопримечательности
98	Станция Хвойная (Уланово)	Единственная из станций, которую после превращения участка в тупиковый ликвидировали. Здесь остались сооружения: каменное водоподъемное здание с трубой, фундаменты утраченных построек
102	Подпорная стенка «Итальянская»	Название она получила в честь арок, напоминающих архитектуру Италии. Над проектом стены работал итальянец по фамилии Феррари
110	Падь Половинная, речка	Живописная долина реки Половинной располагалась между Чайкиным утесом и мысом Половинный, сквозь которые проходят два тоннеля: самый короткий и самый длинный
123	Комплекс «Киркирейский»	Здесь строителям пришлось особо потрудиться. Им, в связи с постоянными горными обвалами и неукротимым характером реки Киркирей пришлось во второй строительный период пробивать параллельно тоннелю № 18 новый тоннель – № 18bis
130		Шабартуйский комплекс искусственных сооружений – железный мост первого пути «езда по верху», с пролетом между каменными опорами в 20 саженей, и двухпролетный, арочного типа, железобетонный виадук
140	Крутая Губа	Мысы Малая Крутая Губа и Большая Крутая Губа, пронизанные тоннелями, которые разделяют парные виадуки
166	Слюдянка	Знакомство с Кругобайкальской железной дорогой можно начать от Слюдянки – ее главной железнодорожной станции. Единственное на КБЖД каменное пассажирское здание станции – архитектурное произведение из белого и розового мрамора

Кругобайкальская железная дорога известна не только мостами и тоннелями, но и природными феноменами, табл. 3 [6].

Таблица 3

Природные достопримечательности КБЖД

Наименование достопримечательности	Краткое описание достопримечательности
Мыс Хабартуй 2	Очень живописный и высокий скалистый мыс с узкой бухтой в середине
Утес Птичий базар	Место массового гнездования серебристой чайки
«Письмена природы» 133км	Геологический памятник
Мыс Столбы 2	Чрезвычайно живописный утес
Камень-гриб у тоннеля «Бакланий»	Большой валун лежит на тонкой подпорке
Мыс Большой Колокольный	Огромная глыба на мысе по форме напоминает колокол

Наименование достопримечательности	Краткое описание достопримечательности
Белая выемка 105 км	Выход мраморов с редким сочетанием пород и минералов в береговой части озера, место проведения экскурсий Международного геологического года (МГГ), памятник всероссийского значения
Скально-обрывистый склон 87км	Ландшафтный памятник; геодинамический полигон
Выход мраморов в порту Байкал 73 км	Выход мраморов в древнейших докембрийских комплексах мира возрастом 3.4 - 3.7 млрд. лет. Объект экскурсий международных и всесоюзных геологических форумов
Исток р. Ангары	Ландшафтный памятник. Самый широкий исток в мире (1 км). Редчайшая по численности в Центральной Азии зимовка пластинчатоклювых, отличные от окружения климатические особенности во все времена года. Всероссийское значение
Шаман-камень	Единственный выступающий над водой выступ Ангарского порога

Памятная стела «Кругобайкальская железная дорога», установленная в 2013 году к 10-летию компании ОАО «РЖД», гармонично вписалась в уникальный комплексный памятник истории.

Железнодорожные поездки по КБЖД входят в туристические программы многих российских турфирм. Маршрут позволяет показать красоту озера большому количеству туристов без вреда для экологии. В зависимости от предпочтений и времени года маршруты по КБЖД могут быть пешими, на теплоходе, на поезде, по льду на хивусе. Направление движения Иркутск – порт Байкал – Слюдянка и наоборот. В одном случае туристы будут начинать путь на автобусе, продолжать на теплоходе и заканчивать на поезде, во втором – в обратном порядке.

Архитектурные памятники Кругобайкальской железной дороги привлекают туристов со всего мира, что подтверждается непрерывным спросом со стороны пассажиров. Так, с начала лета 2014 года было продано свыше пяти тысяч билетов в пригородных кассах и в поезде Слюдянка – Порт Байкал. Общее количество перевезенных пассажиров составило 42 тысячи.

За 2015 год более 49 тысяч туристов с мая по сентябрь посетили знаменитый железнодорожный памятник [1]. Большая часть посетителей пришла на организованный туризм. Так, из них более 27 тысяч туристов путешествовали пригородными поездами по заявкам турагентств, а также более 6000 туристов – на ретро-поездах. [1]

КБЖД имеет определенные перспективы для развития. В октябре 2015 года Ростуризм и ОАО РЖД договорились о взаимном сотрудничестве, итогом которого станет турпродукт высокого качества, способный выдержать конкурентную борьбу, а также обладающий доступной стоимостью. КБЖД является одним из приоритетных направлений взаимодействия. Сейчас полным

ходом ведутся подготовительные работы к летнему сезону. Основная цель – дать потребителю такой продукт, который получит одобрение как по критерию качества, так и по денежному критерию. И здесь важно, чтобы велась тесная совместная работа РЖД, Ростуризма и туроператоров [3].

Президент ОАО РЖД заметил, что перевозчику важно добиться большого числа клиентов, которые будут доставлены до места в наиболее комфортных для них условиях [1].

В 2016 году компания «РЖД Тур» запланировала 112 поездок по КБЖД на паровозной тяге, так называемые ретро-поезда. По данным туроператоров прогнозируется увеличение потока туристов из Китая и Кореи. Со стороны руководства железных дорог Монголии и Китая регулярно поступают предложения по организации международных туристических маршрутов с посещением КБЖД. По данным АО «Федеральная пассажирская компания» в 2016 году маршруты 27 туристических поездов дальнего следования будут включать посещение КБЖД. Кроме того, «Байкальской Пассажирской Пригородной Компанией» запланировано 106 поездок в вагонах первого, второго и третьего класса с разной ценовой категорией, чтобы пассажиры смогли выбрать для себя оптимальный вариант [1].

Несомненно, КБЖД как туристический объект обладает высоким конкурентным преимуществом. К материальным преимуществам отнесены туристские ресурсы, степень развитости туристской инфраструктуры, а к нематериальным – наличие необходимого уровня знаний у потенциальных туристов о туристском объекте, его имидже, который также формируют туристскую привлекательность. Туристская ценность КБЖД еще и в том, что она позволяет турфирмам показывать своим клиентам Байкал в любое время года. Все это позволяет сделать вывод о том, что данный туристический объект имеет положительную перспективу на будущее.

Список использованной литературы

1. Новостная лента ОАО РЖД год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rzd.ru>.
2. Отчет о работе агентства по туризму Иркутской области за 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://irkobl.ru>.
3. Фролов В.: для развития КБЖД нужно увеличивать спрос на турмаршруты [Электронный ресурс] / ИА «Телеинформ» - 28.07.2015. – Режим доступа: <http://i38.ru/baykal-obichnie/vasiliy-frolov-dlya-razvitiya-kbzhd-nuzhno-uvlechivat-spros-na-turmarshruti>.
4. Хобта А. В. Диссертация: История строительства Кругобайкальской железной дороги 1887-1915 гг. / канд. истор. наук. Ирк. Гос. Университет, Иркутск, 2007 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dissercat.com/content/istoriya-stroitelstva-krugobaikalskoi-zheleznoi-dorogi-1887-1915-gg>.
5. Хобта А. В. КБЖД - памятник инженерного искусства и уникального ландшафта [Электронный ресурс] / Журнал «Земля иркутская», номер 2, 2002 г. – Режим доступа: <http://kbzd.transsib.ru>.

6. Чертилов А. Кругобайкальская железная дорога. Восточно-Сибирская железная дорога краткий путеводитель / А.Чертилов. – Иркутск: ООО «Артиздат», 2001. – 64 с.

7. ЮНЕСКО – объекты всемирного наследия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.unesco.ru/ru>.