





Этап 1
Комплексный анализ развития сферы туризма на макротерритории «Байкал»

Федеральная туристическая межрегиональная схема территориально-пространственного планирования макротерритории

БАЙКАЛ

Туризм и индустрия гостеприимства
Национальные проекты России

Правительство Российской Федерации

Министерство экономического развития Российской Федерации

ВЭБ | ПРОГОРОД

CMWP COMMONWEALTH PARTNERSHIP

Содержание

Глоссарий 4

1. Введение

1.1. О проекте: границы, цели, задачи и основания 8

1.1.1. Основания разработки документа 8
1.1.2. Схема туристических макротерриторий 9
1.1.3. Цели и задачи разработки схемы 10
1.1.4. Границы разработки проекта 11
1.1.5. Этапы разработки проекта и состав работ 12

1.2. Резюме этапа 1: комплексный анализ развития сферы туризма макротерритории 14

1.2.1. Состояние туристической отрасли 14
1.2.2. Туристский продукт макротерритории 15
1.2.3. Балансы туристического потока 16
1.2.4. Средства размещения макротерритории 17
1.2.5. Аттракторы по видам туризма 18
1.2.6. Основные туристические направления 20
1.2.7 Маршруты 22
1.2.8 Транспортный каркас 24

2. Состояние туристической отрасли макротерритории

2.1. Существующие туристические продукты макротерритории и регионов 28

2.1.1. Уникальное туристическое предложение макротерритории 28
2.1.2. Уникальное туристическое предложение регионов 30

2.2. Доходы регионов от туризма 32

2.2.1. Доходы регионов от туризма по видам туристической деятельности 32

2.3. Ретроспективный объем бюджетного финансирования инфраструктурных мероприятий в регионах 34

2.3.1. Бюджет регионов на туристическую отрасль 34
2.3.2. Ретроспективный объем бюджетного финансирования инфраструктурных мероприятий в регионах 35

2.4. Тренды и тенденции 42

2.4.1. Потенциал развития туризма с точки зрения бизнеса 42
2.4.2. Мнение туристов о существующем качестве туристического продукта 43

3. Оценка туристического потока

3.1. Оценка туристического потока на макротерритории 46

3.1.1. Методика оценки внутреннего туристического потока на макротерритории 46
3.1.2. Оценка внутреннего туристического потока 50
3.1.3. Оценка выездного туристического потока 52
3.1.4. Оценка въездного туристического потока 53

3.2. Существующие виды туризма на макротерритории 54

3.2.1. Виды туризма 54
3.2.2. Распределение туристического потока по видам туризма 55

3.3. Существующий портрет туриста 56

3.3.1. Туристы — жители макротерритории 56
3.3.2. Туристы — жители прочих регионов РФ 62
3.3.3. Автотуристы (жители макротерритории и прочих регионов РФ 68
3.3.4. Въездные туристы (иностранные граждане) 74

3.4. Существующие балансы распределения туристического потока 76

3.4.1. Балансы распределения туристического потока 76

4. Анализ ресурсной базы туризма

4.1. Транспортная инфраструктура 82

4.2. Точки притяжения спроса (существующие туристические аттракции) 98

4.3. Туристические маршруты 170

4.4. Автотуристические маршруты 192

4.5. Средства размещения 220

4.6. Выводы о качестве и достаточности туристической инфраструктуры 238

5. Анализ планов регионов по развитию туризма

5.1. Анализ отраслевых стратегий и программ 242

5.1.1. Отраслевые стратегии и программы регионов 242
5.1.2. Анализ отраслевых стратегий Иркутской области 243
5.1.3. Анализ отраслевых программ Иркутской области 244
5.1.4. Анализ отраслевых стратегий Республики Бурятия 246
5.1.5. Анализ отраслевых программ Республики Бурятия 248
5.1.6. Долгосрочные программы комплексного развития муниципальных образований 249

5.2. Анализ инвестиционных проектов 252

5.2.1. Инвестиционные проекты: новое строительство / реконструкция прочих объектов туристской инфраструктуры 252

5.3. Анализ градостроительной документации и территориальных ограничений 263

5.3.1. Приоритетные зоны развития туризма 263
5.3.2. Инженерно-геологические ограничения 264
5.3.3. Ограничения градостроительной и рекреационной деятельности 265
5.3.4. Загрязнения окружающей среды 266
5.3.5. Особо охраняемые природные территории 267

5.4. Автомобильный туризм (в т. ч. путешествия на автомобиле) 268

5.4.1. Анализ программных/стратегических документов в области развития автомобильного туризма и придорожного сервиса 268

5.5. Выводы о направлениях деятельности органов исполнительной власти в сфере придорожного сервиса и автомобильного туризма 276

5.5.1. Выводы о направлениях деятельности органов исполнительной власти в сфере придорожного сервиса и автомобильного туризма в формате чек-листа 276

6. Лучшие практики развития туризма

6.1. Лучшие российские практики по развитию туризма на сопоставимых территориях 282

6.2. Лучшие международные практики по развитию туризма на сопоставимых территориях 287

6.3. Лучшие международные и российские практики по развитию автомобильного туризма на сопоставимых территориях 290

7. Приложения

7.1. Перечень инвестиционных проектов, в состав которых входят КСР 296

7.2. Источники фотографий 300

Глоссарий[1]

Термин	Опредедение	Источник
Автомобильный туризм (в т.ч. путешествия на автомобиле)	Разновидность самодеятельного туризма, при которых основным средством передвижения является персональный автомобиль. Автотуризм является одним из активных видов туризма. Примечание: под персональным автомобилем понимается авто- и мото- транспортное средство, а именно устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем, принадлежащее одному из участников путешествия на праве собственности или пользования (аренды).	Проект «Концепция развития автомобильного туризма и придорожного сервиса в Российской Федерации до 2035 года»
Внутренний туристский поток по Российской Федерации	Общее количество туристских поездок, совершенных российскими туристами в пределах Российской Федерации.	Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
Внутренняя туристская поездка	Поездка, основное место назначения которой находится в пределах страны постоянного проживания посетителя.	Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
Всесезонный курорт	Взаимосвязанные организации и предприятия гостинично-туристической сферы, размещенные на территории как компактно расположенных, так и распределенных объектов туристической недвижимости, которые развиваются под единым брендом туристической территории и объединяют существующие и новые субъекты туристического предпринимательства, обладают необходимой инфраструктурой и являются центром притяжения туристов и стимулирования предпринимательской активности. Всесезонный курорт расположен в границах Схемы на одном или нескольких земельных участках.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Въездная туристская поездка	Туристская поездка иностранного туриста с момента въезда в Российскую Федерацию (в субъект или регион Российской Федерации) до момента выезда.	Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
Въездной туристский поток в Российскую Федерацию	Общее количество въездных туристских поездок, совершенных иностранными туристами в Российскую Федерацию.	Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
Выездная туристская поездка	Туристская поездка российского туриста с момента выезда из Российской Федерации до момента возвращения.	Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
Выездной туристский поток из Российской Федерации	Общее количество туристских поездок, совершенных российскими туристами за пределы Российской Федерации.	Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
Индивидуальные средства размещения	Средства размещения (здания, часть здания, помещения), используемые физическими лицами, не являющимися индивидуальными предпринимателями, для временного проживания и предоставления услуг средств размещения.	Распоряжение Правительства от 20.09.2019 N 2129-р «Стратегия развития туризма в РФ на период до 2035 года» + Экспертное дополнение в определение
Классификация гостиниц	Отнесение гостиниц к определенным категориям, установленным положением о классификации гостиниц, утвержденным Правительством Российской Федерации, на основании оценки соответствия гостиниц и предоставляемых в них гостиничных услуг требованиям, установленным этим положением.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Классифицированное средство размещения	Коллективное средство размещения, прошедшее процедуру определения соответствия здания и оборудования средства размещения, а также услуг, оказываемых данным коллективным средством размещения, уровню требований, предусмотренных Положением о классификации для коллективных средств размещения определенного вида и категории.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Классификация горнолыжных трасс, классификация пляжей	Отнесение горнолыжных трасс, пляжей к определенным категориям, установленным правилами классификации горнолыжных трасс, классификации пляжей, утвержденными уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, на основании оценки соответствия горнолыжных трасс, пляжей требованиям, установленным этими правилами.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Коллективные средства размещения	Средства размещения (здания, часть здания, помещения), используемые для оказания услуги временного размещения юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями. Коллективное средство размещения имеет вместимость более 5 номеров, единую структуру управления и оказывает комплекс услуг, включающий, минимально, услугу временного размещения и питания.	Распоряжение Правительства от 20.09.2019 N 2129-р «Стратегия развития туризма в РФ на период до 2035 года» + Экспертное дополнение в определение
Круиз	Комплексный туристский продукт, включающий перевозку пассажиров по заранее согласованному туристскому маршруту по морским и (или) внутренним водным путям	Концепция развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года
Макротерритория	Туристическая макротерритория из числа определенных государственной программой Российской Федерации «Развитие туризма», в границах которой осуществляется разработка Схемы, включающая в себя один или нескольких субъектов Российской Федерации, совокупно обладающих высоким туристическим потенциалом.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Национальный туристский маршрут	Туристский маршрут, имеющий особое значение для развития внутреннего туризма и въездного туризма и определяемый уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в соответствии с порядком, установленным Правительством Российской Федерации.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Обеспечивающая инфраструктура	Объекты, необходимые для функционирования объектов туристской инфраструктуры на туристских территориях, в том числе сети электроснабжения, газоснабжения, теплоснабжения, водоснабжения, водоотведения, связи, дноуглубление и берегоукрепление, берегозащитные, пляжеудерживающие сооружения, объекты благоустройства общественных городских пространств, очистные сооружения, а также подключение к ним.	Распоряжение Правительства от 20.09.2019 N 2129-р «Стратегия развития туризма в РФ на период до 2035 года» + Экспертное дополнение в определение
Объекты туристского интереса (показа)	Материальная основа туристского показа, включающая памятные места, здания и сооружения, памятники истории, архитектуры, искусства и археологии, природные объекты (заповедники, заказники, реликтовые растения и др.), промышленные и другие предприятия, экспозиции музеев, картинных галерей, выставок, которые во время туристской поездки демонстрируют туристам.	Переделано из официального определения объекта экскурсионного показа в соответствии с ГОСТ Р 54604-2022 «Туризм и сопутствующие услуги. Экскурсионные услуги. Общие требования»
Особая экономическая зона	Часть территории Российской Федерации, которая определяется Правительством Российской Федерации и на которой действует особый режим осуществления предпринимательской деятельности, а также может применяться таможенная процедура свободной таможенной зоны.	Федеральный закон от 22.07.2005 N 116-ФЗ (ред. от 18.03.2023) «Об особых экономических зонах в РФ»
Особо охраняемые природные территории (ООПТ)	Участки земли, водной поверхности и воздушного пространства над ними, где располагаются природные комплексы и объекты, объекты растительного и животного мира, естественные экологические системы, которые имеют особое природоохранное, научное, культурное, эстетическое, рекреационное и оздоровительное значение, которые изъяты решениями органов государственной власти полностью или частично из хозяйственного использования и для которых установлен режим особой охраны.	Федеральный закон от 14.03.1995 N 33-ФЗ «Об особо охраняемых природных территориях»
Приоритетное направление	Географический ареал, охватывающий группу территориально и тематически взаимосвязанных объектов туристского показа и объектов туристской инфраструктуры на территории одного или нескольких регионов, выбранный для проработки в составе федеральной туристической межрегиональной схемы с целью учета в планировании развития туризма.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»

[1] В контексте данной работы понятия туристический и туристский тождественны.

Глоссарий

Приоритетный проект	Территория развития объектов туристской индустрии (средства размещения, предприятия питания, объекты отдыха и развлечений и т.д), совместно участвующих в создании комплексного туристского продукта. Приоритетный проект реализуется под единым туристским брендом.	Commonwealth Partnership (далее - CMWP)
Ресурсная база туризма (туристские ресурсы)	Природные, исторические, социально-культурные объекты, включающие объекты туристского показа, а также иные объекты, способные удовлетворить духовные и иные потребности туристов, содействовать поддержанию их жизнедеятельности, восстановлению и развитию их физических сил.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Средство размещения	Имущественный комплекс, включающий в себя здание или часть здания, помещения, оборудование и иное имущество и используемый для временного размещения и обеспечения временного проживания физических лиц.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Территория опережающего развития	Часть территории субъекта РФ, включая закрытое административно-территориальное образование, и (или) акватории водных объектов, на которых в соответствии с решением Правительства РФ установлен особый правовой режим осуществления предпринимательской и иной деятельности в целях формирования благоприятных условий для привлечения инвестиций, обеспечения ускоренного социально-экономического развития и создания комфортных условий для обеспечения жизнедеятельности населения.	Федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» от 29.12.2014 N 473-ФЗ
Точки входа туристского потока	Автовокзалы (автостанции), аэровокзалы, железнодорожные вокзалы, пассажирские остановочные пункты (платформы), морские и речные вокзалы, причалы и пристани, пункты пропуска на государственной границе Российской Федерации.	Распоряжение Правительства от 20.09.2019 N 2129-р «Стратегия развития туризма в РФ на период до 2035 года» (далее - Стратегия) + Экспертное дополнение в определение
Туризм	Временные выезды (путешествия) граждан РФ, иностранных граждан и лиц без гражданства (далее - лица) с постоянного места жительства в лечебно-оздоровительных, рекреационных, познавательных, физкультурно-спортивных, профессионально-деловых и иных целях без занятия деятельностью, связанной с получением дохода от источников в стране (месте) временного пребывания.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Туризм внутренний	Туризм в пределах территории Российской Федерации лиц, постоянно проживающих в Российской Федерации.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Туризм въездной	Туризм в пределах территории Российской Федерации лиц, не проживающих постоянно в Российской Федерации.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Туризм выездной	Туризм лиц, постоянно проживающих в Российской Федерации, в другую страну.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Туризм самодеятельный	Туризм, организуемый туристами самостоятельно.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Турист	Лицо, посещающее страну (место) временного пребывания в лечебно-оздоровительных, рекреационных, познавательных, физкультурно-спортивных, профессионально-деловых и иных целях без занятия деятельностью, связанной с получением дохода от источников в стране (месте) временного пребывания, на период от 24 часов до 6 месяцев подряд или осуществляющее не менее одной ночевки в стране (месте) временного пребывания.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Туристский аттрактор	Комплекс объектов, расположенных на макротерритории, обладающих различными свойствами, которые представляют интерес для туристов и на этой основе формируют цели посещения объектов туристского интереса (показа).	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Туристская инфраструктура	Коллективные средства размещения, объекты общественного питания, объекты туристского показа и посещения, объекты придорожного сервиса, объекты торговли и другие объекты, относящиеся к организациям, ведущим деятельность в соответствии с видами Общероссийского классификатора видов экономической деятельности, относящимися к собирательной классификационной группировке видов экономической деятельности "Туризм".	Распоряжение Правительства от 20.09.2019 N 2129-р «Стратегия развития туризма в РФ на период до 2035 года» + Экспертное дополнение в определение
Туристский информационный центр	Организация, осуществляющая деятельность по информированию физических и юридических лиц о туристских ресурсах и об объектах туристской индустрии, а также продвижению туристских продуктов на внутреннем и мировом туристских рынках.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Туристский маршрут	Путь следования туристов (экскурсантов), включающий в себя посещение и (или) использование туристских ресурсов.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Туристический мастер-план (турсхема)	Документ стратегического планирования развития туристского потенциала федерального, регионального или местного уровня, определяющим локализацию туристских ресурсов, развитие туристских маршрутов с учетом видов туризма, объектов туристской инфраструктуры и объектов, необходимых для функционирования объектов туристской инфраструктуры.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Туристский хаб	Локация, насыщенная объектами туристической инфраструктуры и выполняющий роль логистического центра, через который турпоток входит на территорию и распределяется по отдельным маршрутам и объектам показа.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Туризм организованный	Туризм, предусматривающий приобретение туристического продукта – пакета услуг, реализуемого по единой цене, сформированного и продвигаемого с привлечением услуг туроператов и турагентов, предполагающего продвижение по заранее определенному маршруту с указанием мест и продолжительности пребывания в соответствующих пунктах маршрута.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Туристская тропа	Комплекс объектов, не являющихся объектами капитального строительства, предназначенный для пешего, лыжного или конного (верхом) вида передвижения, и размещаемый на земельных участках и поверхностных водных объектах или их части, и элементы обустройства.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Туристский поток[1]	Совокупность внутренних и въездных туристов, прибывших на территорию.	Распоряжение Правительства от 20.09.2019 N 2129-р «Стратегия развития туризма в РФ на период до 2035 года»
Туристско-рекреационный кластер	Часть территории одного субъекта Российской Федерации, общей площадью не превышающая 1 000 Га, на которой расположена совокупность туристических ресурсов, субъектов и объектов туристической индустрии, связанных отношениями в сфере туризма и туристической деятельности вследствие территориальной близости и функциональной зависимости.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Уникальное туристическое предложение	Комплекс материальных и нематериальных преимуществ, предоставляемых туристам на том или ином туристском направлении, не имеющий аналогов, выделяющий это направление в сравнительном контексте. Совокупность природных ресурсов, культурно-исторического потенциала и объектов туристской инфраструктуры, позволяющих вовлекать этот потенциал в сферу туристского потребления.	CMWP
Экскурсант	Лицо, посещающее страну (место) временного пребывания в познавательных целях на период менее 24 часов без ночевки в стране (месте) временного пребывания и использующее услуги экскурсовода (гида), гида-переводчика, инструктора-проводника.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»

[1] Туристский поток измеряется в количестве лиц, размещенных во всех типах средств размещения, в т.ч. ИСР, у друзей, родственников и путешествующих “дикарями”. Для целей разработки Схемы количество размещенных лиц равно количеству туристических поездок.



1. Введение

Глоссарий **4**

1. Введение

1.1. О проекте: границы, цели, задачи и основания **8**

1.1.1. Основания разработки документа 8
1.1.2. Схема туристических макротерриторий 9
1.1.3. Цели и задачи разработки схемы 10
1.1.4. Границы разработки проекта 11
1.1.5. Этапы разработки проекта и состав работ 12

1.2. Резюме этапа 1: комплексный анализ развития сферы туризма макротерритории **14**

1.2.1. Состояние туристической отрасли 14
1.2.2. Туристский продукт макротерритории 15
1.2.3. Балансы туристического потока 16
1.2.4. Средства размещения макротерритории 17
1.2.5. Аттракторы по видам туризма 18
1.2.6. Основные туристические направления 20
1.2.7 Маршруты 22
1.2.8 Транспортный каркас 24

1.1.1. Основания разработки и инициаторы проекта

Туристические схемы — один из инструментов реализации национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства», Стратегии развития туризма в Российской Федерации и государственной программы Российской Федерации «Развитие туризма». Впервые в современной истории развития туризма заложен пространственный принцип работы на уровне всей страны. Это первый опыт отраслевого мастер-планирования в области туризма и мастер-планирования на уровне макротерриторий.

Разработку туристических схем курирует Министерство экономического развития совместно с государственной корпорацией развития «ВЭБ.РФ» в лице проектного офиса компании «ПроГород». Мастер-планы разрабатываются с привлечением многопрофильных консорциумов разработчиков, обладающих обширной экспертизой в области мастер-планирования и консалтинга. Разработка турсхем осуществляется за счет средств федеральной субсидии.

Туристические схемы в системе регулирования отрасли

Стратегия развития туризма до 2035 года

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 20.09.2019 № 2129-р

Главный рамочный документ, определяющий направления развития туристической отрасли на уровне всей страны

Государственная программа «Развитие туризма»

Постановление Правительства РФ от 24.12.2021 № 2439

Определяет перечень 12 макротерриторий — ключевых направлений развития туризма в стране с наибольшим туристическим потенциалом

- Большое Золотое кольцо
- Западный Юг России
- Дальний Восток
- Восточный Юг России
- Из г. Москвы в г. Санкт-Петербург
- Большой Урал
- Большая Волга
- Русский Север и Арктика
- Большой Алтай
- Большой Кавказ
- Русская Балтика
- Байкал

Национальный проект «Туризм и индустрия гостеприимства»

Федеральный проект «Развитие туристической инфраструктуры» Минэкономразвития России

Определяет целевые показатели[1] развития туротрасли:

- Количество номеров в классифицированных средствах размещения
- Число туристских поездок
- Средняя численность работников туристической индустрии
- Число въездных туристских поездок иностранных граждан в Российскую Федерацию

[1] Показатели были уточнены междисциплинарными рабочими группами с участием федеральных и региональных органов исполнительной власти и туристического бизнеса в рамках стратегической сессии «Разработка модели управления туристической отраслью» под председательством заместителя председателя Правительства Российской Федерации Д.Н. Чернышенко в 2–3 кварталах 2023 года

Федеральная туристическая межрегиональная схема территориально-пространственного планирования Российской Федерации[2]

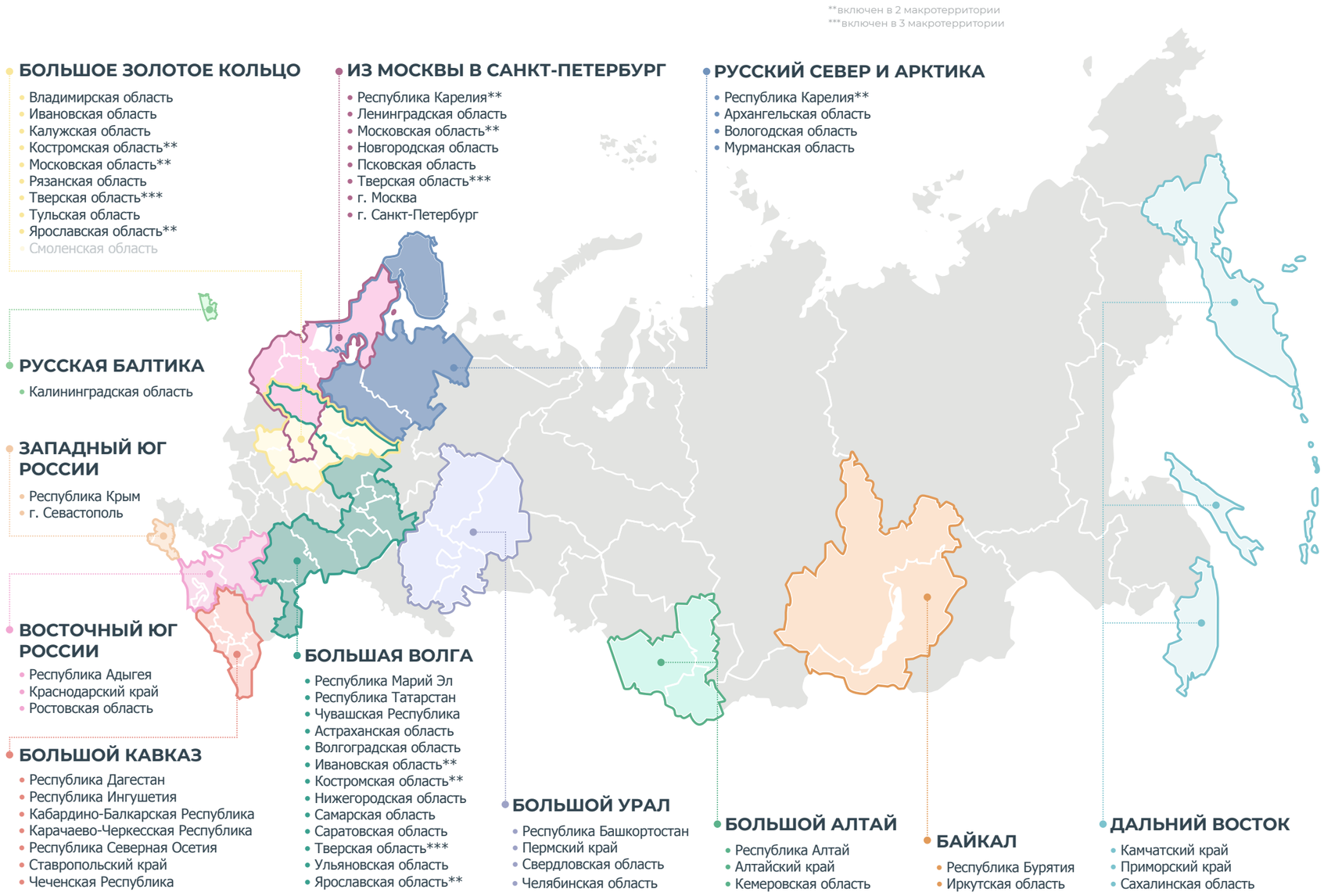
Определяет роль каждого региона в достижении целей и целевых показателей Стратегии

Федеральная туристическая межрегиональная схема территориально-пространственного планирования макротерритории «Байкал»

Схема разрабатывается с привлечением многопрофильных консорциумов разработчиков, обладающих обширной экспертизой в области мастер-планирования и гостиничного консалтинга. Разработка осуществляется за счет средств федеральной субсидии

[2] Разработана в 2022 году, утверждена резолюцией Д.Н. Чернышенко от 29.03.2023

1.1.2. Схема туристических макротерриторий



Что такое туристический мастер-план?

Разработка туристического мастер-плана ведется для территории одного и нескольких субъектов федерации, формирующих макротерриторий, с акцентом на развитие туристических ресурсов (аттракции, маршруты, средства размещения и др.), а также объектов транспортной и инженерной инфраструктуры.

Одна из ключевых целей разработки мастер-планов — оценка и развитие ресурсной базы туризма в соответствии с целевым портретом туриста и прогнозируемым объемом туристического потока на макротерриторию.

В задачи схемы не входит комплексное развитие территории, мероприятия по строительству и модернизации жилищного фонда, социальной инфраструктуры. Мастер-план не является схемой территориального планирования (СТП) и не относится к градостроительной документации в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, но может выступать базой для внесения изменений в существующие документы. Это методический документ — основа для разработки и/или корректировки региональной стратегии развития туризма.

1.1.3. Цели и задачи разработки схемы

Цели проекта

1. Комплексное развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации за счет создания условий для формирования и продвижения качественного туристского продукта, конкурентоспособного на внутреннем и мировом рынках.
2. Повышение вклада туризма в экономику стран, инфраструктурное развитие регионов, увеличение доли туризма в ВВП и создание новых рабочих мест.
3. Разработка комплексной стратегии развития туризма в субъектах и плана развития инфраструктуры под туристические нужды.

Принципы разработки проекта

1. Формирование плана мероприятий по достижению целей национального проекта
2. Выравнивание ограничений федерального финансирования инфраструктурных мероприятий
3. Приоритезация использования существующей или планируемой инфраструктуры, обеспеченной бюджетными средствами

Задачи проекта

- Определение перспективных точек притяжения туристического спроса, потребности в мероприятиях по развитию туристической инфраструктуры в данных точках
- Создание современной туристской инфраструктуры, увеличение емкости качественных КСР, в том числе, в результате реновации существующего гостиничного фонда
- Формирование уникального туристического предложения для каждой бюджетной группы туристов, которое будет способствовать увеличению количества туристических поездок и их частоты
- Формирование текущих и целевых балансов распределения туристического потока по видам туризма, дальности и длительности поездок, средствам передвижения и видам размещения
- Формулирование всесезонного предложения для увеличения среднегодовой загрузки средств размещений
- Оценка количественного вклада макротерритории и каждого региона в достижение целевых показателей развития туризма
- Формирование предложения и мероприятий, способствующих развитию целевых видов туризма и туристических маршрутов, в том числе и для путешествий на автомобиле (автотуризма)
- Определение индикативных показателей объема инвестиций в туристическую отрасль регионов и бюджетных эффектов от реализации данных инвестиций.

1.1.4. Границы разработки проекта

Макротерриторию «Байкал» формируют два региона: Иркутская область и Республика Бурятия

Площадь макротерритории Байкал

1 126 180 км²

В границы проектирования входят регионы на стыке Сибири и Дальнего Востока

Население

3,34 млн человек

Площадь оз. Байкал

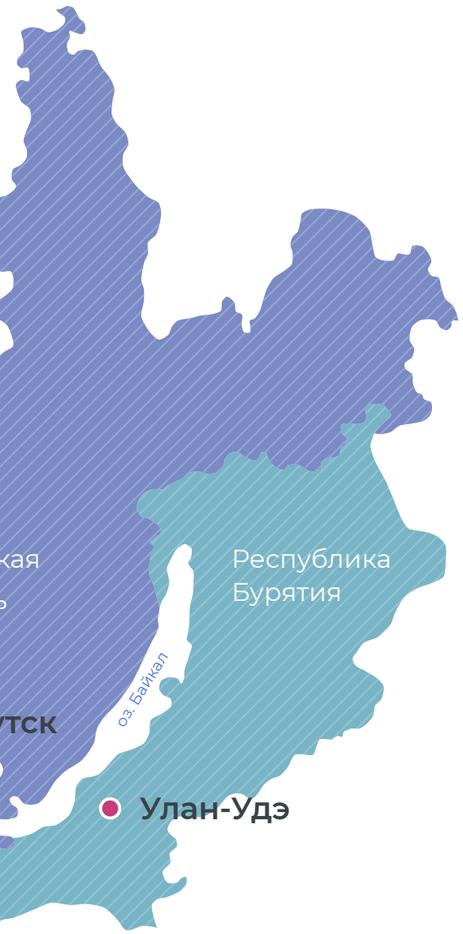
31 722 км²

184 ООПТ общей площадью

55 150 км²

или 4,9% от площади территории





Эффекты по итогам проекта:

Для жителей:

- Модернизация существующих и строительство новых объектов транспортной и коммунально-бытовой инфраструктуры, задействованных в развитии туризма;
- Создание новых рабочих мест в индустрии гостеприимства;
- Повышение качества городской и сельской среды в населённых пунктах, попадающих в ареалы туристического спроса или выполняющих роль туристских хабов.

Для туристов:

- Рост качества туристского сервиса, диверсификация предложения на туристско-экскурсионном рынке, на рынке средств размещения и общественного питания;
- Формирование системы туристических маршрутов, отвечающая запросам представителей разных бюджетных групп;
- Повышение комфорта и безопасности передвижения от точек входа на территорию до мест размещения и объектов туристского показа.

Для бизнеса:

- Новые туристические направления для развития конкурентного туристического предложения (инвестиционные лоты с финансовыми моделями);
- Стратегия развития туризма в регионе, выступающая гарантией предсказуемости развития отрасли и определяющая пространственное распределение ключевых мероприятий;
- Возможность более обоснованно претендовать на финансирование, предоставляемое на конкурсной основе.

Для органов региональной/муниципальной власти:

- Комплексная база знаний о туризме и актуальном состоянии туротрасли в каждом регионе;
- Перечень и приоритизация инфраструктурных мероприятий, согласованных с федеральными органами исполнительной власти и подкрепленные фактической потребностью регионов в инфраструктурном обеспечении;
- Агрегированный перечень доступных федеральных и региональных инструментов финансирования и мер поддержки реализации инвестиционных проектов в туризме.

1.1.5. Этапы разработки проекта и состав работ

Комплексный анализ развития сферы туризма макротерритории

Содержит комплексное исследование туристической отрасли, оценку туристического потока и анализ инфраструктурной обеспеченности макротерритории.

Срок сдачи:

26 сентября 2023 года

1

Этап

Июнь	Июль	Август	Сентябрь
Анализ ресурсной базы туризма	**Анализ туристского потока**	**Формирование видения развития туризма**
• Анализ планов региона по развитию туризма • Анализ инфраструктуры • Определение основных туристских маршрутов и аттракторов	• Оценка турпотока • Проведение анкетирования и глубинных интервью	• Выводы из комплексного анализа • Определение видения и стратегических направлений развития туризма макротерритории

1. **Введение**

1.1. О проекте: границы, цели, задачи и основания

Разработка схемы развития туризма макротерритории

Содержит прогноз туристического потока до 2030 г., предложения по развитию туристической отрасли, предложения по инфраструктурному развитию территории для туристских нужд, границы потенциальных туристических кластеров с оценкой потребности в обеспечивающей инфраструктуре и стоимости реализации, а также дорожную карту турсхемы с определением механизмов реализации.

Срок сдачи:

1 декабря 2023 года

2

Этап

Сентябрь | **Октябрь** | **Ноябрь** | **Декабрь**

Стратегия развития туризма на макро-территории к 2030 году

- Прогноз турпотока до 2030 года
- Предложения по развитию инфраструктуры
- Определение зон развития туризма

Разработка приоритетных проектов

- Разработка не более 2-х приоритетных проектов на регион
- Определение уникальных туристских предложений
- Оценка земельно-имущественных отношений
- Определение технико-экономических показателей приоритетных проектов

Разработка дорожной карты

- Формирование сводного перечня мероприятий в рамках турсхемы
- Оценка прямых и косвенных эффектов от реализации турсхемы
- Финальная презентация итогов работы

1.2.1 Состояние туристической отрасли

- Туризм приносит в экономику макротерритории 2,1% ВДС. Ключевые отрасли экономики макротерритории – добыча полезных ископаемых, обрабатывающее производство.
- Потенциал для увеличения доли ВДС туризма относительно небольшой – в пределах 1-3 пп. Ключевые отрасли экономики демонстрируют устойчивый рост (темп роста за последние три года составил 137%), существенное перераспределение долей возможно только при опережающем темпе развития отрасли туризма на фоне стабилизации прочих секторов.
- Основной объем бюджетного финансирования туризма за последние 5 лет приходился на инженерную и коммунальную инфраструктуру.
- На долю туристкой инфраструктуры пришлось не более 2,3% средств бюджетов всех уровней.
- 24% расходов на финансирование развития туротрасли пришлось на федеральный бюджет, 57% расходов на региональный, 19% — местный и внебюджетные источники.

ВДС туризма[1]

35,4 млрд руб.
1,8% ВРП Иркутская область

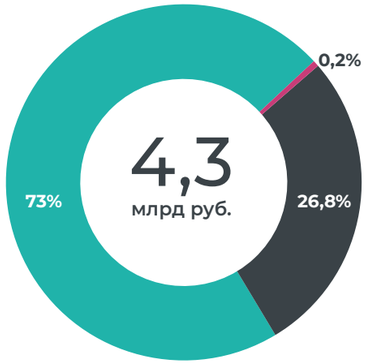


12,3 млрд руб.
3,6% ВРП Республика Бурятия

[1] Источник: Росстат, анализ CMWP

Бюджетное финансирование (2023–2025)[2]

3,127 млрд руб.
областной бюджет



0,01 млрд руб.
местный бюджет

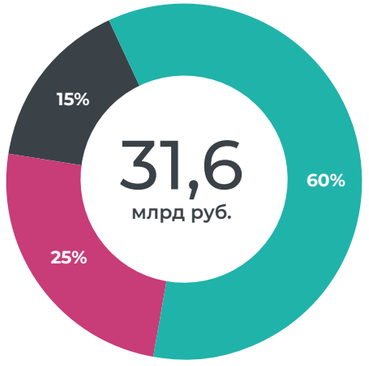
1,148 млрд руб.
федеральный бюджет

[2] Источник: Государственная программа Иркутской области «Экономическое развитие и инновационная экономика», подпрограмма «Развитие внутреннего и въездного туризма в Иркутской области», государственная программа Республики Бурятия «Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия».

Бюджетное финансирование (2019–2023)[3]

4,9 млрд руб.
Туристская инфраструктура

7,8 млрд руб.
Транспортная инфраструктура



18,9 млрд руб.
Инженерная и коммунальная инфраструктура

[3] Источник: Государственные программы Иркутской области «Развитие жилищно-коммунального хозяйства и повышение энергоэффективности Иркутской области», «Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений», «Экономическое развитие и инновационная экономика», подпрограмма «Развитие внутреннего и въездного туризма в Иркутской области». Государственные программы Республики Бурятия «Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства», «Развитие строительного и жилищно-коммунального комплексов Республики Бурятия», «Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия».

1.2.2. Туристский продукт макротерритории

- Несмотря на богатый природный ресурс, культурное и историческое наследие, озеро Байкал есть и будет главным туристским аттрактором территории. С какой бы целью туристы не приезжали в Иркутскую область или Республику Бурятия: с деловой, личной или для отдыха и развлечений, в графике поездки почти всегда находится время для посещения самого большого и глубокого пресноводного озера планеты.
- Познание через контрасты опять же начинается с Байкала: если турист приехал на Байкал зимой, он обязательно захочет повторить свою поездку летом и наоборот.
- Первая поездка открывает туристу, что первое знакомство с Байкалом – это только начало большого и яркого пути исследования быта, культуры, истории и современных традиций жителей двух регионов, окружающих Байкал с двух сторон, расположенных так близко друг от друга и таких разных.
- Макротерриториальный туристский продукт – это комплексная услуга, первый визит, знакомство не столько с регионом, сколько с его возможностями для следующих путешествий: в одиночку, вдвоем или в составе большой компании друзей или семьи.



Туристский продукт

- **Уникальное сочетание природного потенциала Байкала, религиозных практик, культуры, истории, самобытной бурятской и сибирской кухни**
- **Близость к Китаю и общая граница с Монголией – потенциал развития въездного туризма**
- **Центральное расположение на карте РФ – перспективы развития делового туризма – «точка встречи» для делегатов из всех регионов РФ**
- **Высокий потенциал для развития оздоровительного туризма – бальнеологические ресурсы (минеральные воды и грязи), климат и уникальная для России практика восточной медицины**

Ограничения развития

- **Слабая инфраструктурная обеспеченность: отсутствие санитарных остановок, средств размещения требуемого объема и качества, причальных сооружений**
- **Высокая доля «серого» рынка и «диких» туристов**
- **Слабая транспортная доступность удаленных территорий – северные территории Байкала доступны по воде или средствами малой авиации, доступ посредством автомобильного и железнодорожного транспорта не удобен**
- **Низкая информированность туристов о потенциале территории, Байкал – ключевая точка притяжения спроса, которая оттягивает внимание туристов от других локаций**
- **Чрезмерная зарегулированность территории приводит к нанесению ущерба экологии, стимулирует развитие серого рынка и нарушение природоохранного законодательства**

1.2.3. Балансы туристического потока[1]

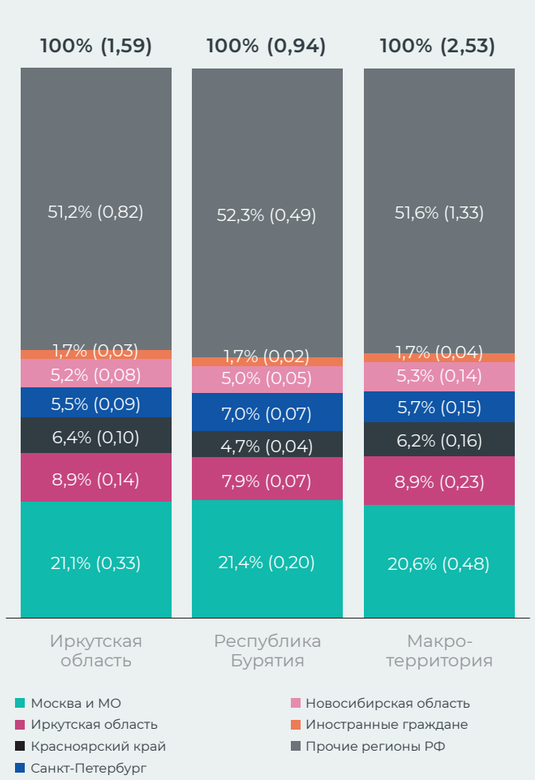
3,34 млн человек численность жителей макротерритории, 2023

2,53 млн поездок в год на макротерриторию, в т. ч.

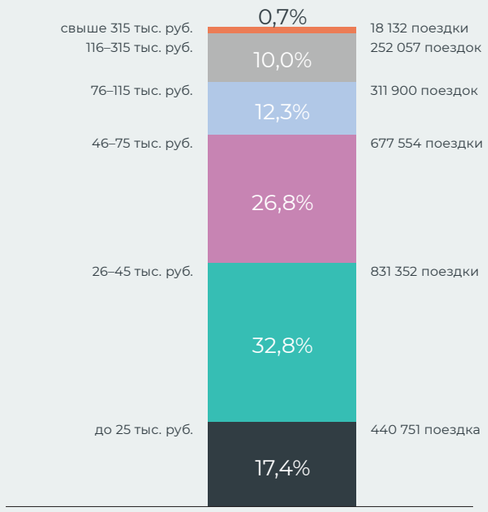
2,49 млн поездок внутренних туристов

0,04 млн поездок въездных туристов

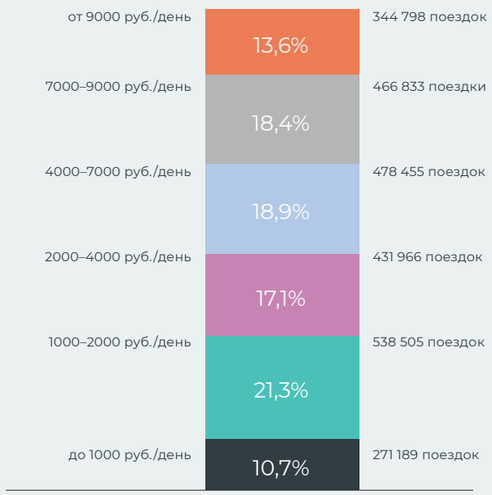
Структура туристического потока по источникам спроса, % (млн поездок)



Распределение по бюджетным группам

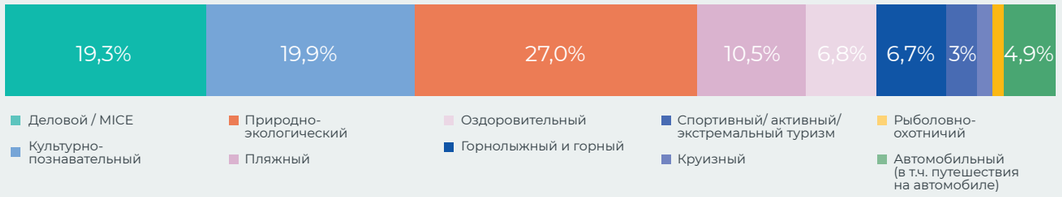


Средние расходы на поездку

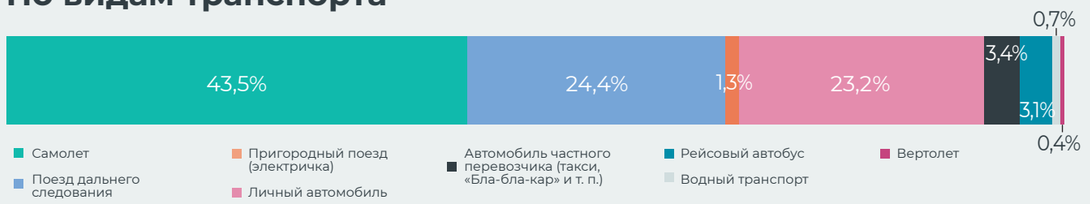


По видам туризма

46,9% туристов предпочитают природно-экологический и культурно-познавательный туризм



По видам транспорта

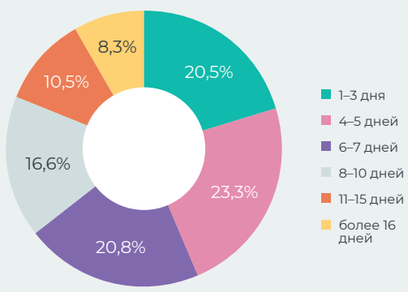


По дальности поездок

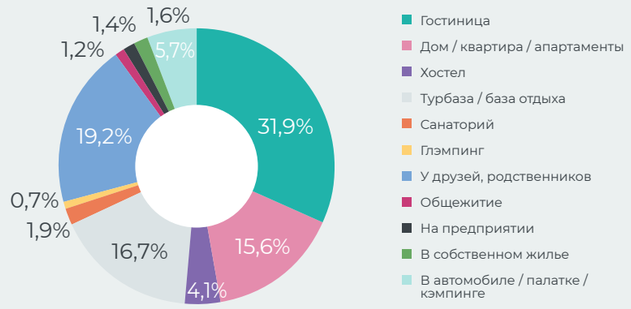


По длительности поездки

43,8% туристов совершают поездки на 1–5 дней

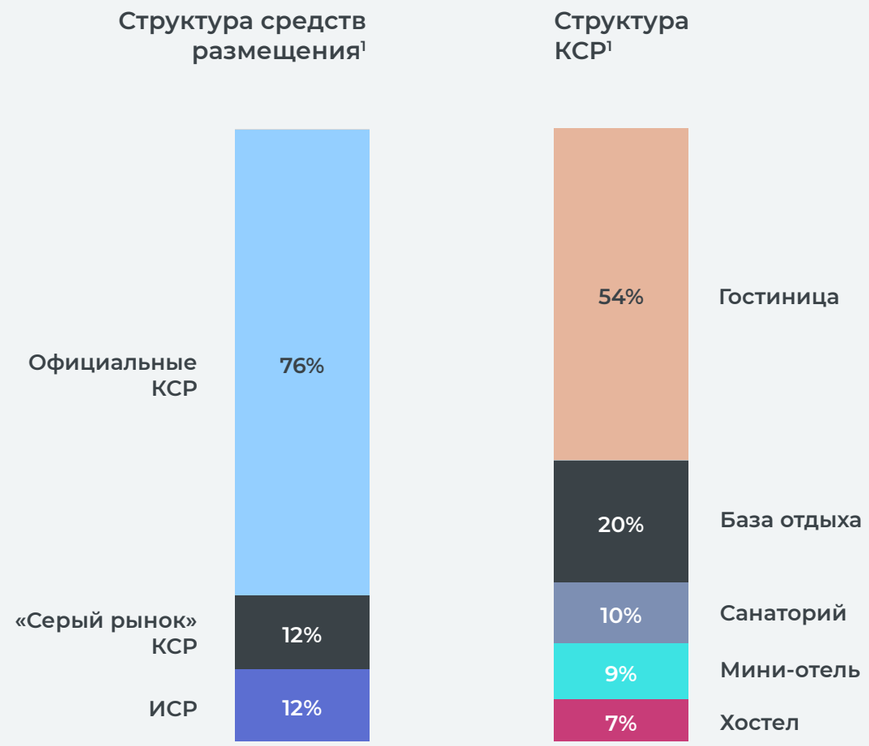


По местам размещения

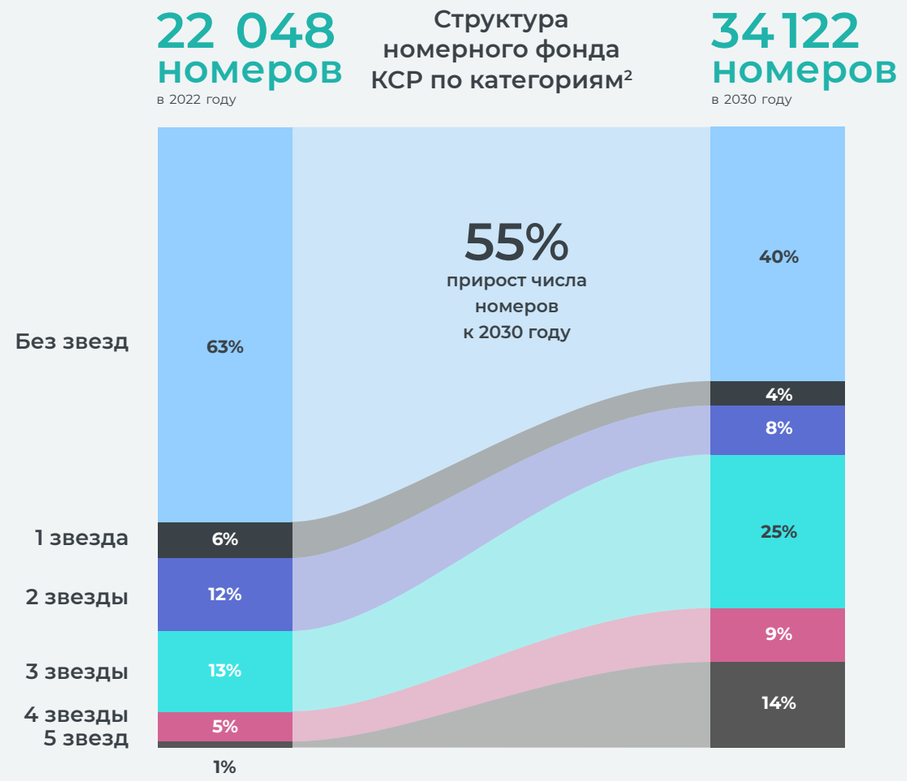


[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP, расчет турпотока

1.2.4. Средства размещения макротерритории



[1] Источник: Реестр классифицированных объектов: гостиницы и иные средства размещения, анализ CMWP.



[2] Источник: Реестр классифицированных объектов: гостиницы и иные средства размещения, анализ CMWP в части объема нового предложения.

948 ед.
Число КСР Макротерритории[3]

3557 руб.
Средняя цена номера[3]

49%
Номеров Классифицировано[1]

31,4%
Загрузка[3]

[3] Источник: Росстат, анализ CMWP.
Подробнее см. расчетный файл «Анализ рынка.xlsx».

- Существующих коллективных средств размещения не достаточно для того, чтобы удовлетворить спрос в пик сезона
- Выраженное влияние фактора сезонности не дает достичь высоких показателей эффективности по итогам года: в пик спроса отели перегружены, в низкий сезон — пустуют, многие работают сезонно
- Высокий сезон — только 5 месяцев в году, оставшиеся 7 месяцев — низкий сезон и межсезонье
- Основной объем предложения — отели с небольшим номерным фондом (20–30 ед.) и минимальной инфраструктурой — ограниченный сегмент спроса, мало возможностей работать с деловым и групповым спросом
- Строительство курортных комплексов с развитой туристской инфраструктурой (деловая, отдых и развлечения) позволит расширить целевую аудиторию и границы высокого сезона
- Санаторно-курортная база устарела, развитие этого сегмента рынка — потенциал для сглаживания фактора сезонности

1.2.5. Аттракторы по видам туризма

Культурно-познавательный / рекреационный туризм

Аттракторы:

- Культурно-познавательные
- Этнокультурные
- Религиозные
- Промышленные
- Гастрономические
- Событийные
- Сельские
- Научно-популярные

Спортивный / активный / экстремальный туризм

Аттракторы:

- Природные (активные)

Природно-экологический туризм

Аттракторы:

- Природные (экологические)

Рыболовно-охотничий туризм

Аттракторы:

- Рыболовно-охотничьи (рыболовные)
- Рыболовно-охотничьи (охотничьи)

Деловой / MICE-туризм

Аттракторы:

- Деловые

Пляжный туризм

Аттракторы:

- Пляжные

Горнолыжный и горный туризм

Аттракторы:

- Горнолыжные

Оздоровительный туризм

Аттракторы:

- Санаторно-курортные
- Медицинские

Автомобильный туризм

Аттракторы:

- Все типы, располагающиеся вдоль автомобильных маршрутов

Круизный туризм

Аттракторы:

- Все типы, располагающиеся вдоль круизных маршрутов

Карта туристических аттракторов макротерритории «Байкал»

Главная туристическая точка притяжения макротерритории — озеро Байкал, вокруг которого расположено большое количество аттракторов различных видов туризма: от пляжного до оздоровительного. Столицы макротерритории — города Иркутск и Улан-Удэ — места сосредоточения аттракторов культурно-познавательного туризма.

Ключевые аттракторы макротерритории — природные и культурно-познавательные. Большой потенциал для развития имеют аттракторы оздоровительного, этнокультурного, сельского и рыболовно-охотничьего туризма.

Большая часть туристических аттракторов Байкала сосредоточена в южной части макротерритории, тогда как на севере популярных среди туристов мест выявлено мало.

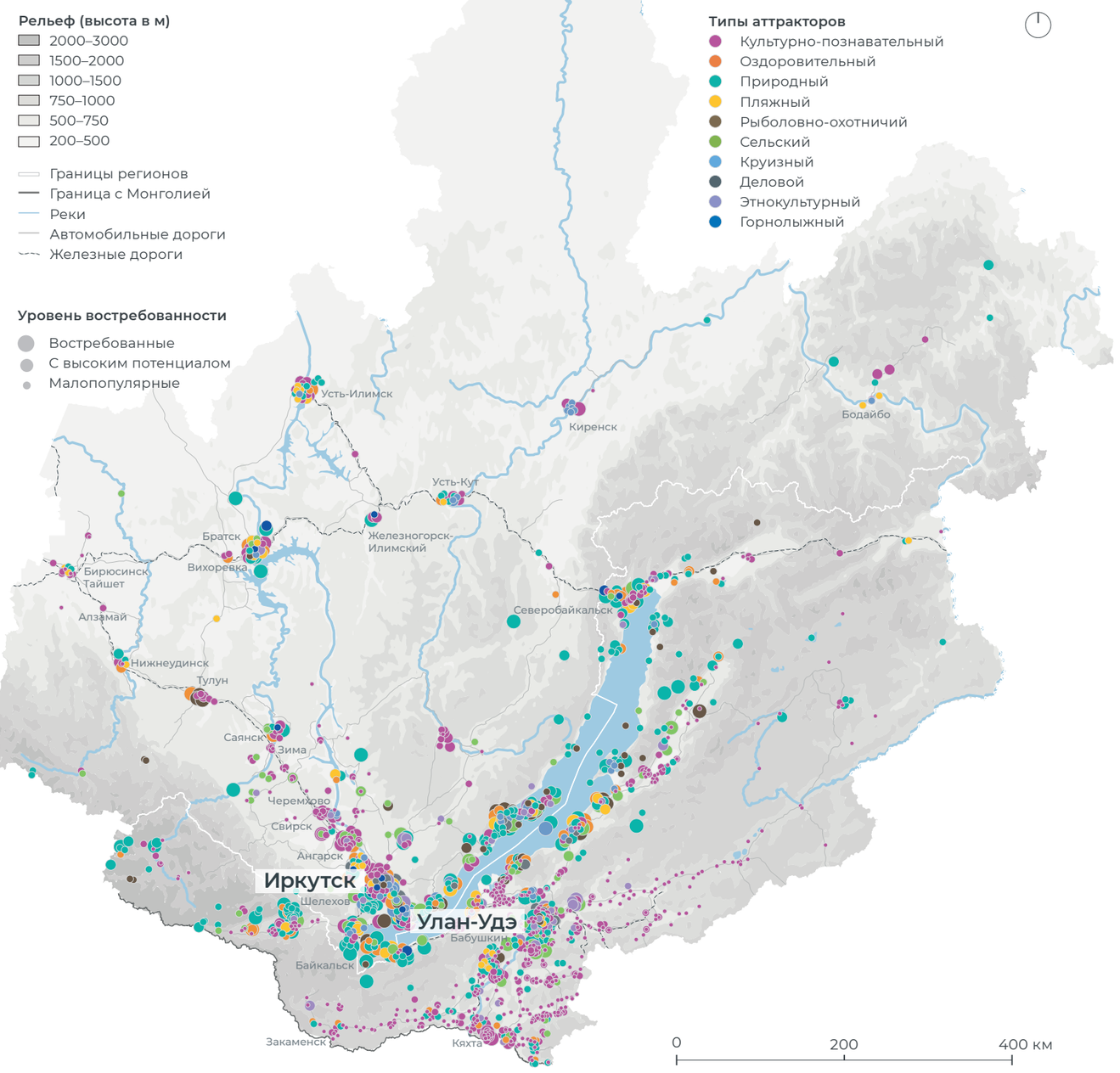
2,6 тыс.
аттракторов расположено на макротерритории

ДОЛЯ НАИБОЛЕЕ ВОСТРЕБОВАННЫХ АТТРАКТОРОВ И АТТРАКТОРОВ РАЗЛИЧНЫХ ТИПОВ С ВЫСОКИМ ПОТЕНЦИАЛОМ









1.2.6. Основные туристические направления

Иркутское

Направление воспринимается как «ворота на Байкал» и транспортный хаб. У туристов пользуются спросом культурно-познавательные аттракторы в Иркутске и агломерации, поездки по Байкальскому тракту и круизы по Ангаре.

Ольхонское

Ключевые группы аттракторов — природные и культурно-познавательные. С Малого моря открываются уникальные виды, летом аттракция предлагает рыбалку, купание и прогулки на катерах, зимой — наблюдение за льдом. Присутствуют духовные объекты — буддистские и шаманистские.

Баргузинское

Территория — одна из самых отдаленных, однако является одной из самых красивых не связанных с Байкалом. Точки притяжения: Баргузинская долина, Баргузинский заповедник, дацаны. Развит сельский туризм.

Кяхтинское

Направление представляет маршрут Великого чайного пути и служит перевалочным пунктом для туристов, путешествующих из Монголии в Россию и наоборот.

Братское

В основном ассоциируется с Братской ГЭС и Братским водохранилищем, которые являются основными туристическими аттракторами, формирующими направление.

Транссибирская магистраль

Территория направления, растянутая вдоль Транссибирской магистрали и федеральной трассы «Сибирь», особенно интересна для путешествующих транзитом, с остановками в туристических поселках с целью посещения культурно-познавательных объектов.

Листвянское

Ключевая особенность — пляж на Байкале и окружающая туристическая инфраструктура. Туристов привлекают круизы и прогулки по Большой байкальской тропе. Направление выбирают точкой старта маршрута по КБЖД. Зимой местные приезжают кататься на горных лыжах.

Южный Байкал

Одно из самых насыщенных разнообразными аттракторами направление: КБЖД, круизы и прогулки на хивусах вдоль побережья, самая теплая вода для пляжного отдыха, крупные и горнолыжные комплексы, экотропы и туристические маршруты в горы.

Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь

Второй транспортный хаб макротерритории. Через него на Байкал въезжают туристы из восточной части страны и те, для кого цель поездки — посещение буддийских святынь, знакомство с культурой Бурятии и этнопоселениями.

Восточный Байкал — Горячинск

Главный интерес направления — лечебно-оздоровительный отдых и термальные источники. Здесь же расположены одна из трех самых хорошо прогреваемых бухт на Байкале и уникальные территории природных заповедников, генерирующие пляжный и природный туристический поток.

Восточный Саян

Одно из значимых направлений санаторно-курортного отдыха: термальные источники, Нилова пустынь, горы Саяны — все это в совокупности с природными аттракторами и этнодеревнями формирует уникальность направления. Здесь расположен второй пропускной пункт в Монголию.

Восточный Байкал — Кабанское

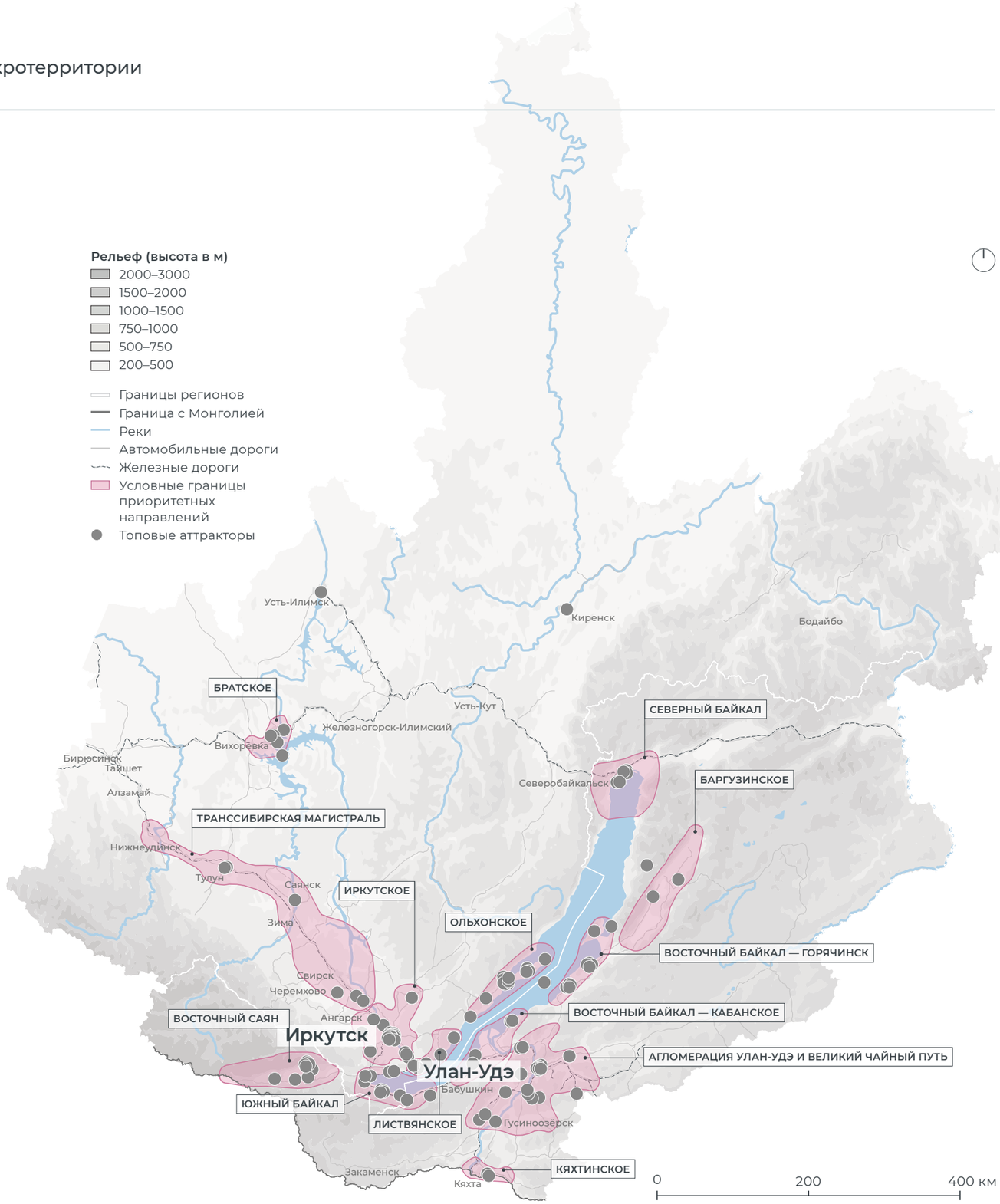
Главная достопримечательность — Баргузинский биосферный заповедник и развивающийся на его территории научно-познавательный и просветительский экотуризм. Здесь же расположен один из самых важных православных объектов в Бурятии — Посольский Спасо-Преображенский монастырь.

Северный Байкал

Направление ассоциируется с природными достопримечательностями, пляжным и активным отдыхом: походы, скалолазание, водные виды спорта.

В результате кластерного анализа на основе пользовательских фотографий, размещенных в социальных сетях, и базы туристических аттракторов были определены условные границы приоритетных направлений.

Приоритетное направление — географический ареал, охватывающий группу территориально и тематически взаимосвязанных объектов туристского показа и объектов туристской инфраструктуры на территории одного или нескольких регионов, выбранный для проработки в составе федеральной туристической межрегиональной схемы с целью учета в планировании развития туризма.



1.2.7. Маршруты

На макротерритории возможны различные виды передвижений по маршрутам: от простых пеших до экзотичных полетов на вертолете или экспедиций на снегоходах по зимнему обледеневшему Байкалу.

Развитие маршрутной сети сильно ограничено из-за плохого качества или отсутствия транспортной инфраструктуры на большей части макротерритории.

Наиболее популярные маршруты — автомобильные и водные, поскольку они связывают востребованные направления и точки притяжения, а также являются доступными по стоимости. Авторские дорогостоящие маршруты организуются в наиболее отдаленные локации.

Самые доступные и популярные маршруты за счет своей простоты и доступности сосредоточены вокруг агломераций Иркутска и Улан-Удэ и по Кругобайкальской железной дороге (КБЖД).

Из-за неравномерного распределения туристического потока одни направления более перегружены, чем другие. Часто на пути могут возникать пробки на дорогах и переправах, а повышенный интерес к территории увеличивает антропогенную нагрузку.

Разгрузить существующие направления можно, перераспределив туристические потоки за счет повышения доступности удаленных и труднодоступных на текущий момент локаций (Север Байкала, Долина Баргузин, Долина Потухших вулканов, Саяны, Байкальский хребет, Братское направление и другие).

534 маршрута
проанализировано
на макротерритории

22
пеших
маршрута

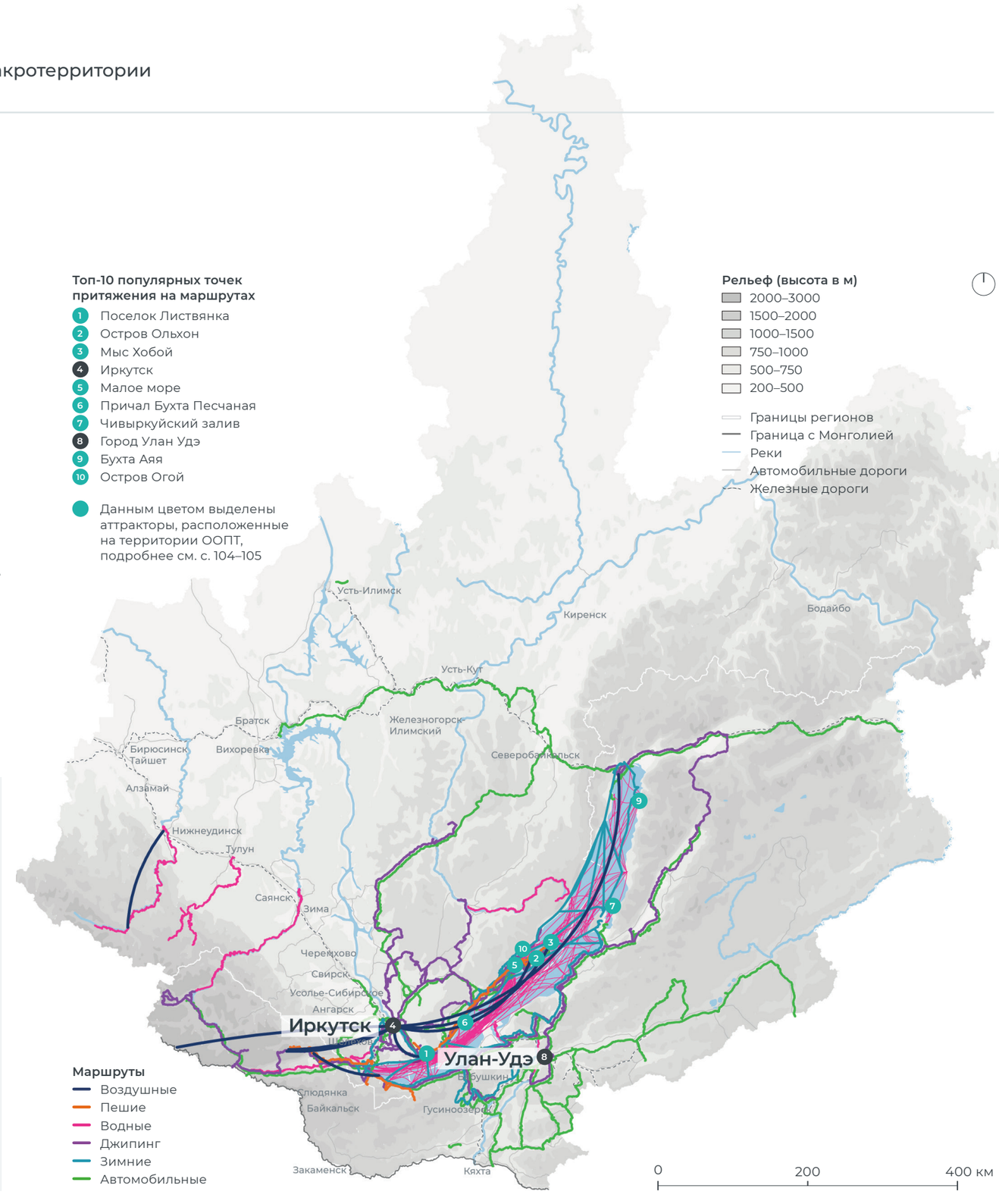
107
водных и круизных
маршрутов

137
автотуристических
маршрутов

5
воздушных
маршрутов

56
джипинг
и снегоходные
маршруты

207
комбинированных маршрутов
(включающие различные
виды перемещений)



Топ-33 маршрутов

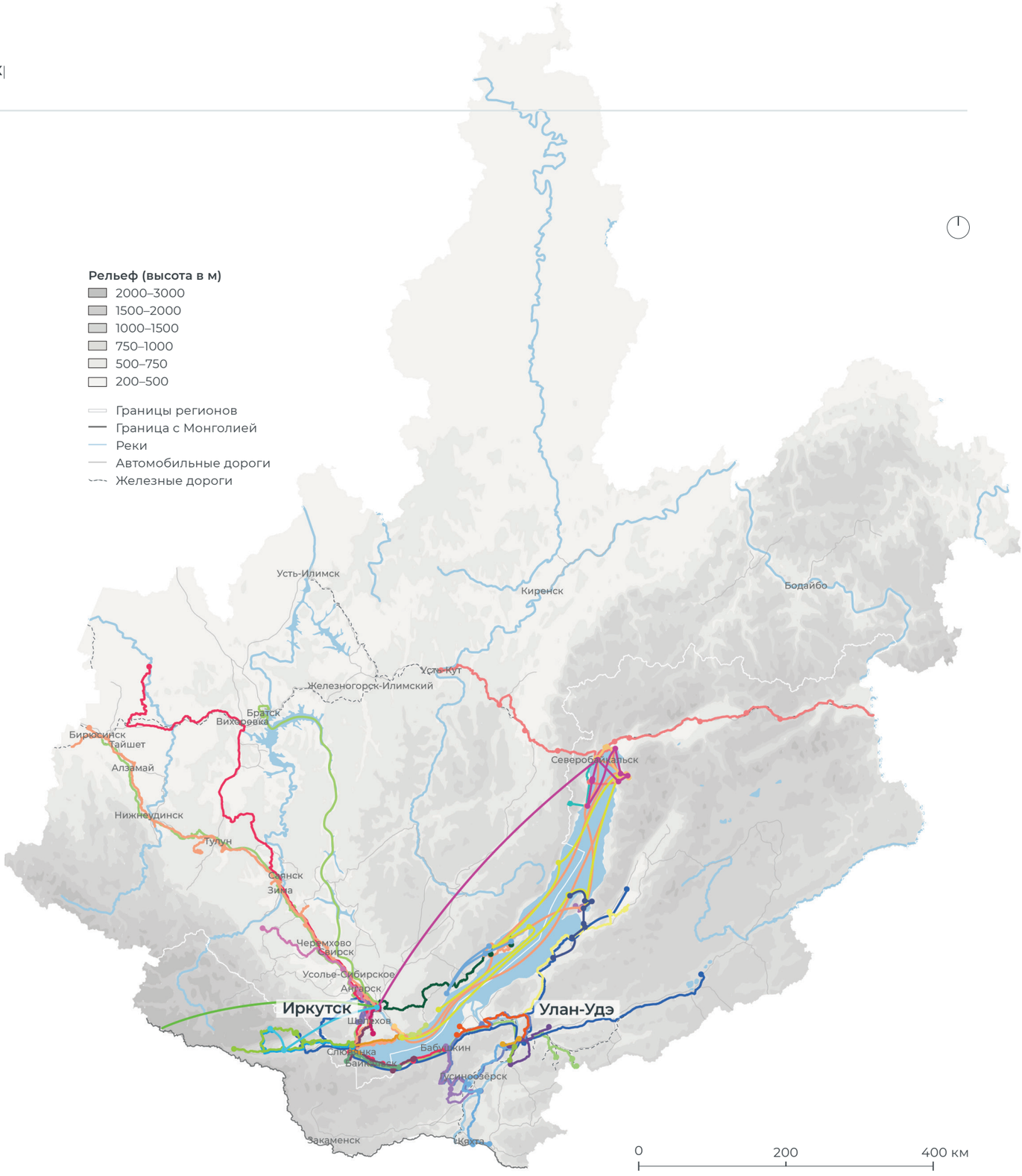
На основе открытых данных туристических операторов федерального и регионального уровня, выделено и проанализирвоанно 534 маршрута. В общий список попали брендовые маршруты, такие как Большая Байкальская тропа, Кругобайкальская железная дорога (КБЖД), Транссибирская магистраль и пр. Также были включены маршруты, выявленные на основе экспертных интервью специалистов туристической области.

На основе 534 маршрутов выявлены наиболее популярные, повторяющиеся и известные туристические маршруты. Топ маршрутов представлен в сводной таблице с указанием трека маршрута, вида транспорта, сезона, вида туризма, целевой аудитории, а также стоимости.

Маршруты из списка топ-33 равномерно распределены по ключевым туристическим направлениям Иркутской области и Республики Бурятия. Чуть меньше половины предполагают передвижение на автомобиле, остальные включают комбинированные способы передвижения — воздушный, морской, пеший и специальный (на вездеходной технике).

Топ-33 маршрутов

1. Духовная столица буддистов России
2. Этнокольцо Бурятии / Старообрядцы Байкала
3. Сплав по Селенге
4. Летний Мунку-Сардык
5. Вертолетный тур по Тункинской долине
6. Поход на Шумак
7. Северный Байкал
8. Сплав на катамаранах на Севере Байкала
9. Чивыркуйский залив
10. Восхождение на Святой нос и сплав в Чивыркуйском заливе
11. Баргузинская долина
12. Чайный путь. Кяхтинская ветвь
13. Кабанский заказник
14. Полет на вертолете в Долину вулканов
15. Древний Иркутск
16. Олхинское плато
17. Сплав по Иркуту в нижней части
18. Байкальский тракт
19. Большая Байкальская тропа
20. Сакральный Байкал. Шаманы, обряды, места силы
21. Воздушная экскурсия над островом Ольхон
22. Южный Байкал
23. Фрирайд на Мамае
24. Кругобайкальская Железная дорога (КБЖД)
25. Братское направление
26. Транссибирская магистраль
27. Снегоходная экспедиция через весь Байкал
28. Круизы по Байкалу
29. Религиозный туризм Бурятии
30. БАМ — от Байкала до океана
31. «Север Байкала» 5*
32. Байкальская сказка (ж/д маршрут)
33. Поход в Страну водопадов
- Чайный путь. Правая ветвь
- Чайный путь. Удунгинский купеческий тракт
- Чайный путь. Южный Байкал



1.2.8. Транспортный каркас

Точки входа макротерритории

Выявлено 48 внешних и 113 внутренних точек входа туристов. Большинство внешних точек — железнодорожные станции. Особо важное значение имеют три точки входа, являющиеся международными аэропортами федерального значения. Внутренние точки входа включают объекты автобусного и водного транспорта, а также 14 аэропортов и посадочных площадок, позволяющих обеспечить внутреннюю связность макротерритории.

Транспортное районирование

Для 75 регионов России воздушный транспорт является основным видом для совершения поездок в Большой Байкал. Проблемой является недостаточное число прямых воздушных маршрутов: жители 59 регионов вынуждены использовать сообщение с пересадкой. Железнодорожное и автомобильное сообщение являются альтернативой, но уступают из-за крайне больших затрат времени на поездку (как правило — несколько дней).

Состояние автодорожной сети

Большая часть автодорог макротерритории не может обеспечить комфортные условия передвижения: только 65 % автодорог имеют асфальтовое покрытие, 61 % региональных дорог находятся в ненормативном состоянии. Проблема перегрузки дорог характерна для ряда участков автодорог федерального значения Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал». В центральной и северной частях Иркутской области присутствуют сезонные ограничения на автодорогах.

Придорожный сервис и покрытие сотовой связью

Макротерритория обеспечена всеми видами придорожного сервиса в пределах основной полосы расселения, тяготеющей к автодорогам федерального значения. На остальной части территории сервис концентрируется преимущественно в крупных населенных пунктах, расстояние между которыми может составлять 50 км и более. Покрытие сотовой связью можно оценить как недостаточное: качество связи зависит от оператора, но вне населенных пунктов сигнал чаще всего неустойчив.

Автобусный транспорт

Автобусный транспорт является основным видом общественного транспорта внутри макротерритории, но межрегиональное сообщение почти не развито. Проблемами автобусного сообщения являются недостаточное количество комфортных зданий автовокзалов на территории регионов, стихийное отправление автобусов из некоторых площадок, слабая прямая связность с туристическими локациями.

Воздушный транспорт

Плотность сети аэропортов и посадочных площадок на макротерритории велика: в настоящее время действует 14 аэропортов и посадочных площадок, принимающих регулярные рейсы, а также 30 посадочных площадки и вертодрома, функционирующие в нерегулярном режиме. Проблемами является отсутствие перевозчиков, готовых выйти на маршруты с низкой рентабельностью, а также необходимость реконструкции аэродромной инфраструктуры.

Железнодорожный транспорт

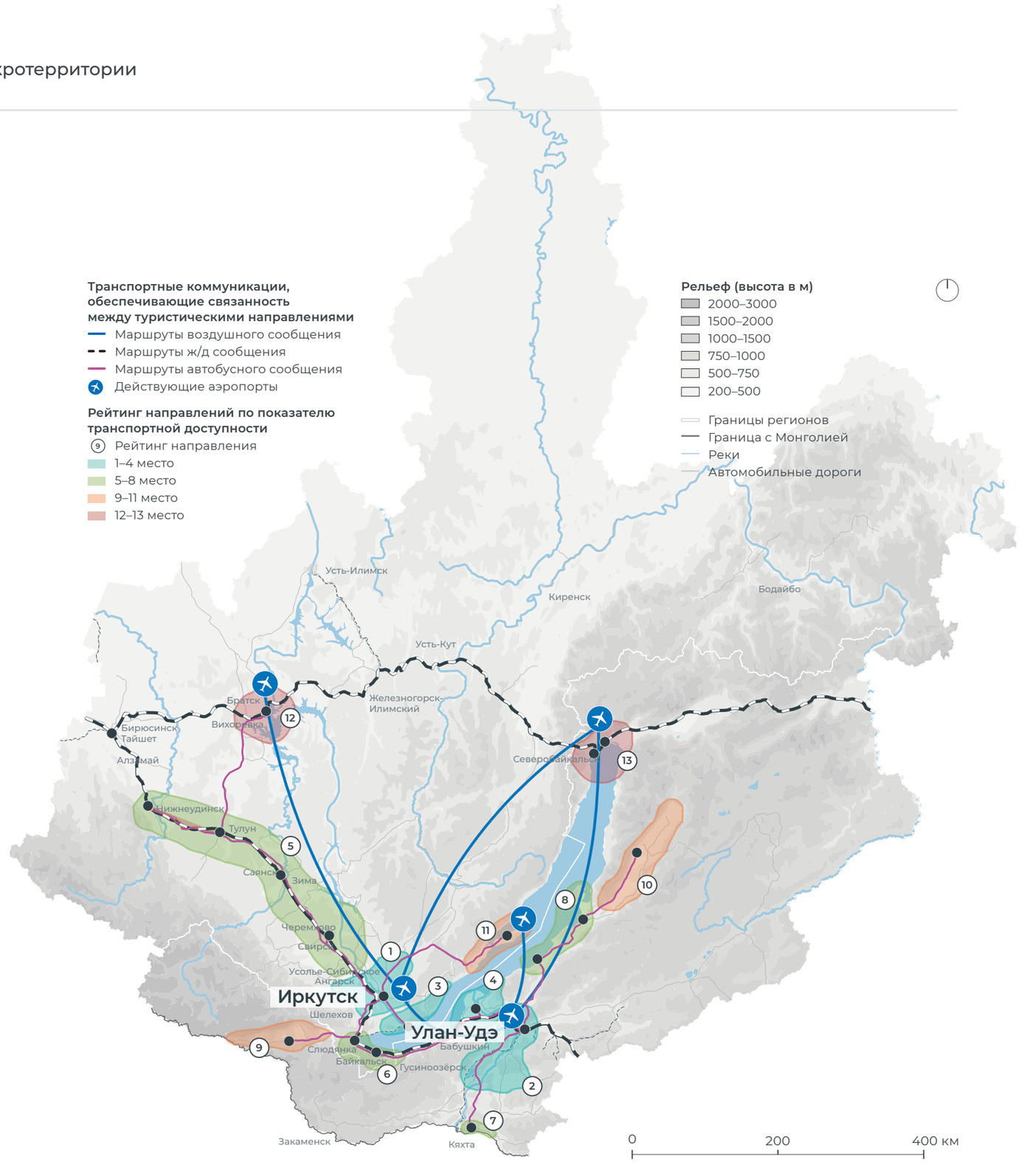
Ж/д транспорт играет важную роль в обеспечении транспортной доступности городов севера макротерритории. Пригородное сообщение сконцентрировано в Иркутске по направлениям в Зиму и Слюдянку, в других местах его задача — обеспечить связность с малыми населенными пунктами. Проблемами является отсутствие скоростного сообщения на современном подвижном составе и дефицит билетов на поезда дальнего сообщения, что связано с высокой долей транзитного сообщения через регион.

Внутренний водный транспорт

Несмотря на плотную сеть водных путей и наличие акватории Байкала, позволяющих организовать широкую маршрутную сеть регулярных и прогулочных рейсов, внутренний водный транспорт пока используется недостаточно. Среди проблем — физический износ причальной инфраструктуры и отсутствие современного оборудования в ее составе, распространенность серого сегмента, не гарантирующего качество и безопасность перевозок, но составляющего конкуренцию благодаря возможностям демпинга.

В результате расчета величины совокупных транспортных затрат каждому из ключевых туристических направлений был присвоен ранг показателя связности с основными точками выхода туристов: Москвой, Иркутском и Улан-Удэ. Среднее значение полученных трех рангов стало итоговым значением для присвоения общей оценки транспортной доступности направления.

Самые высокие показатели связности имеют направления, расположенные наиболее близко к главным транспортным узлам территории (Иркутск и Улан-Удэ) — это Листвянское и Кабанское направления.



1. Источник: расчеты ООО «ЦЭИ».



2. Состояние туристической отрасли макротерритории

2. Состояние туристической отрасли макротерритории

2.1. Существующие туристические продукты макротерритории и регионов 28

2.1.1. Уникальное туристическое предложение макротерритории 28

2.1.2. Уникальное туристическое предложение регионов 30

2.2. Доходы регионов от туризма 32

2.2.1. Доходы регионов от туризма по видам туристической деятельности 32

2.3. Ретроспективный объем бюджетного финансирования инфраструктурных мероприятий в регионах 34

2.3.1. Бюджет регионов на туристическую отрасль 34

2.3.2. Ретроспективный объем бюджетного финансирования инфраструктурных мероприятий в регионах 35

2.4. Тренды и тенденции 42

2.4.1. Потенциал развития туризма с точки зрения бизнеса 42

2.4.2. Мнение туристов о существующем качестве туристического продукта 43

2.1.1. Уникальное туристическое предложение макротерритории

Комплексный туристский продукт макротерритории «Байкал» не сформирован: большинство туристов из прочих регионов РФ (70%)[1] посещают только один регион за поездку. Маршрут, который включал бы сразу два региона, выбирают не более 30% туристов.

Оптимальная длительность тура по одному региону составляет порядка 7-10 дней. Этого времени достаточно, чтобы познакомиться с ключевыми достопримечательностями Байкала и регионов.

Для знакомства с двумя регионами потребуется не менее 10–14 дней — такой тур могут позволить себе не многие (высокая стоимость тура, ограничения по длительности отпуска, физическая и эмоциональная усталость).

Ключевым объектом показа макротерритории является озеро Байкал — основной аттрактор и Иркутской области, и Республики Бурятия.

Самобытные этника и религиозные практики разных культур, объединенные вокруг уникального природного аттрактора — озера Байкал



[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP.

2. Состояние туристической отрасли макротерритории

2.1. Существующие туристические продукты макротерритории и регионов



Первая поездка

Туристам не хватает информации о возможностях региона[1]
Богатый потенциал территории раскрывается уже во время поездки

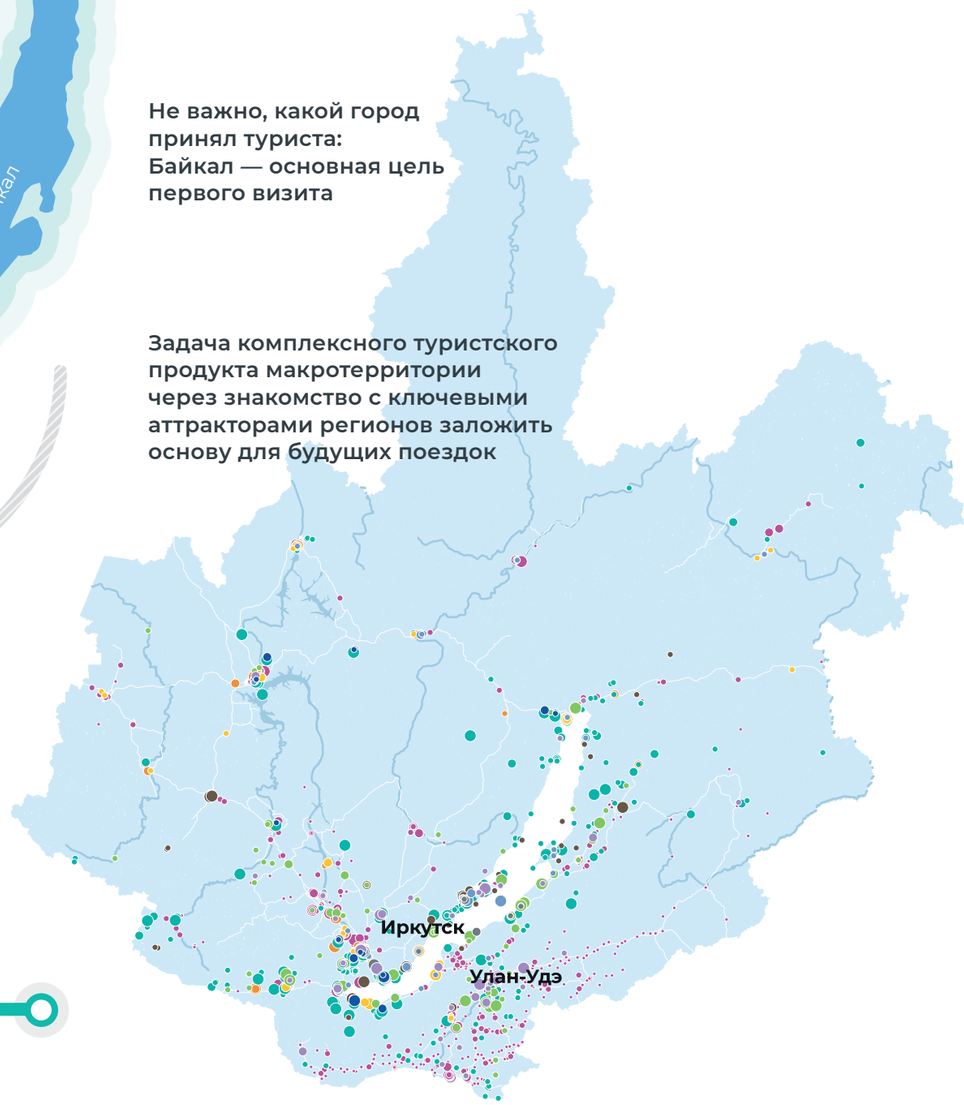
?

Почти для 40% туристов посещение Байкала является исполнением мечты



Не важно, какой город принял туриста:
Байкал — основная цель первого визита

Задача комплексного туристского продукта макротерритории через знакомство с ключевыми аттракторами регионов заложить основу для будущих поездок



Вторая и последующие поездки



Байкал — это только начало пути!

Культура, этнос и религия Иркутской области и республики Бурятия уникальны и достойны отдельного путешествия

[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP.

2.1.2. Уникальное туристическое предложение регионов

Уникальное туристическое предложение: Иркутская область

Ключевые объекты показа, формирующие собирательный образ туристического продукта региона

- Скалистый живописный западный берег Байкала
- Ольхон — центр шаманизма, место силы для общения с духами не только для последователей религии, но и для простых туристов, которые хотят почувствовать уникальную энергетику места
- Сибирская национальная кухня — разнообразие блюд из омуля и другой байкальской рыбы
- Тальцы — уникальный музей деревянного зодчества, событийная площадка и культурный центр
- Мыс Хобой — сердце Байкала — обзорная точка самого широкого места озера
- Гора Соболиная — горнолыжный курорт регионального уровня, центр активных видов отдыха в зимний и летний сезоны
- Исторический центр Иркутска — уникальное сочетание восстановленных деревянных домов, вплетенных в современную городскую ткань города
- Иркутская и Братская ГЭС — основа индустрии, уникальные объекты промышленного туризма
- Байкальский лед — метановые пузырьки в Большом Голоустном

Наиболее популярные туристические продукты и виды активностей[1]

63% всех поездок
за последние 7 лет приходится на летнее время

9% туристов
купались в термальных источниках

3% туристов
охотились

22% туристов
ловили рыбу

58% туристов
гуляли по оборудованным экологическим тропам или по дикой природе

14% туристов
собирали грибы или ягоды

5% туристов
поднимались в гору

21% туристов
посещали во время поездки дацаны, «места силы» и священные места для коренных народов



7 дней
средняя длительность тура

Яркий, динамичный и индустриальный, завораживающий и бережно хранящий историю народов Сибири

[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP.

Таинственная и радушная, самобытная и глубокая, яркая и завораживающая

Уникальное туристическое предложение: Республика Бурятия

Ключевые объекты показа, формирующие собирательный образ туристического продукта региона

- Пологие теплые песчаные побережья, «золотые пески» Байкала
- Центр буддизма России. Иволгинский дацан и многочисленные дацаны республики — объект паломничества и интереса внутренних и иностранных туристов
- Самобытная, ярко выделяющаяся на фоне прочих регионов России Бурятская национальная кухня
- Семейские старообрядцы трепетно хранят традиции предков; реальность происходящего привлекает туристов и позволяет почувствовать связь времен и культур
- Буряты — кочевой народ. Войлочная юрта — традиционное жилище бурят-кочевников, национальные виды спорта, обряды и быт кочевников
- Смесь культур и религий, степей, гор и озер — уникальный колорит
- Архипелаг Ушканьи острова — национальный заповедник и излюбленное лежбище нерп — эндемичного вида тюленей
- Ледяные гроты и торосы — завораживающие зимние пейзажи восточного побережья Байкала



Наиболее популярные туристические продукты и виды активностей[1]

66% всех поездок
за последние 7 лет приходится на летнее время

42% туристов
посещали во время поездки дацаны, «места силы» и священные места для коренных народов

56% туристов
гуляли по оборудованным экологическим тропам или по дикой природе

11% туристов
поднимались в гору

15% туристов
собирали грибы или ягоды

23% туристов
купались в термальных источниках

21% туристов
ловили рыбу

6% туристов
охотились

7 дней
средняя длительность тура

[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP.

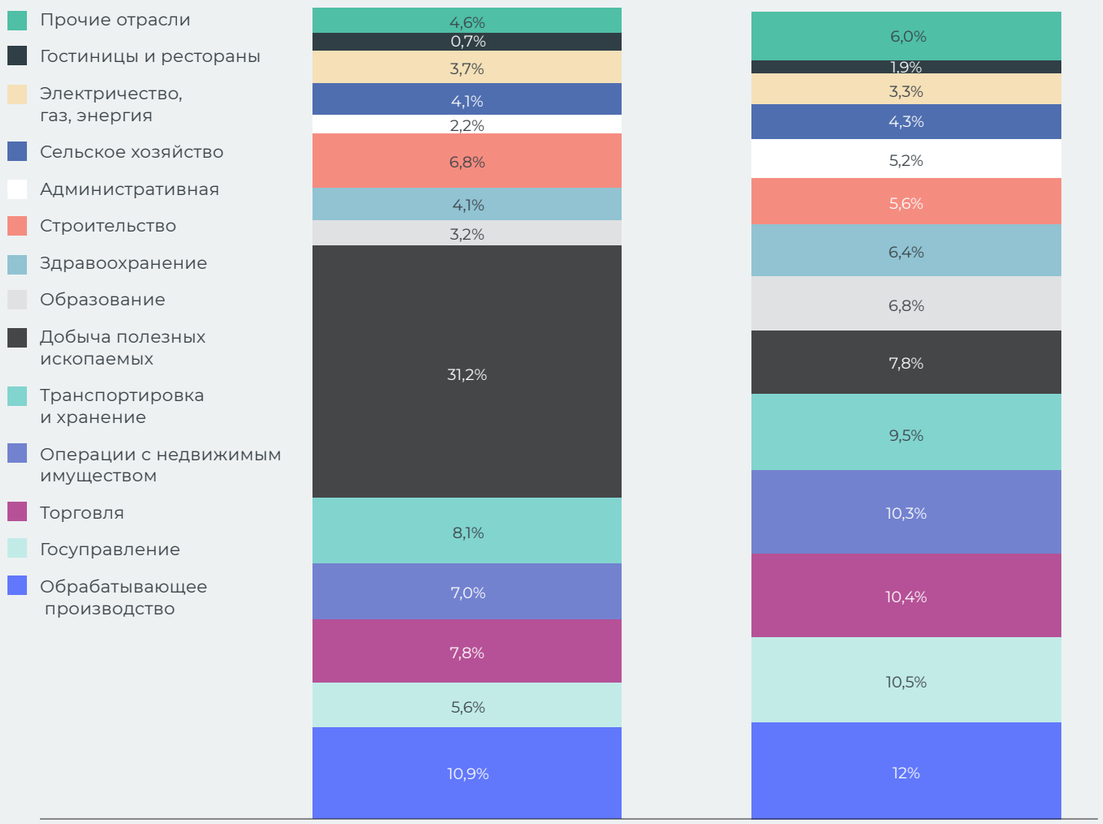
2.2.1. Доходы регионов от туризма по видам туристической деятельности[1]

Структура ВРП по отраслям

Иркутская область

1 924
млрд руб.
ВРП области
в 2021 году

- ВРП области в 2021 году по сравнению с доковидным 2019 годом вырос на 25%
- Ключевая отрасль экономики — добыча полезных ископаемых (31%)
- Деятельность гостиниц и ресторанов составляет незначительную долю в структуре ВРП региона (1%)



Республика Бурятия

342
млрд руб.
ВРП республики
в 2021 году

- ВРП республики в 2021 году по сравнению с доковидным 2019 годом вырос на 20%
- Ключевые отрасли экономики — обрабатывающее производство, торговля и госуправление (12%, 11% и 10% ВРП соответственно)
- Деятельность гостиниц и ресторанов составляет незначительную долю в структуре ВРП региона (2%)

[1] Источник: Росстат, анализ СМИР.
Подробнее см. расчетный файл «Доходы от туризма.xlsx».

ВДС туризма в ВРП[1]

- Транспортные услуги составляют основную долю в структуре ВДС туризма[2] регионов — большое транспортное плечо, высокая доля расходов на логистику внутри регионов (в т.ч. водный транспорт, малая авиация).
- Несмотря на высокую долю «серого рынка» и «дикого туризма», на долю услуг КСР всех типов (в т.ч. санаториев) приходится от 29% (Иркутская область) до 43% (Республика Бурятия) добавленной стоимости туризма. Обеление рынка позволит несколько увеличить долю этого сегмента (вне зависимости от того, где живут туристы, они пользуются транспортом, посещают кафе и рестораны, платят за осмотр достопримечательностей и покупают сувенирную продукцию).
- На услуги турагентств приходится 15–20% ВДС туризма, что связано с особенностями туристского продукта макротерритории. Острый дефицит средств размещения и транспорта (в первую очередь водного), несогласованность расписания общественного транспорта, неподготовленность туристских маршрутов для самодеятельного туризма существенно снижают качество отдыха для туристов, которые самостоятельно планируют поездку, и стимулируют продажи комплексных услуг. По мере развития обслуживающей инфраструктуры доля этого сегмента будет снижаться — самостоятельные путешествия будут становиться доступнее, потребность в услугах посредника будет снижаться.

Иркутская область

35,4
млрд руб.

8% ВРП

ВДС туризма в экономике области



Республика Бурятия

12,3
млрд руб.

3,6% ВРП

ВДС туризма в экономике республики

[1] Подробнее см. расчетный файл «Доходы от туризма.xlsx».

2 Собирательная классификационная группировка видов экономической деятельности «Туризм» на основе ОКВЭД2

2.3.1. Бюджет регионов на туристическую отрасль

Прогноз бюджета регионов на туристическую отрасль учитывает данные о запланированных объемах финансирования мероприятий государственных программ/подпрограмм в области туризма в 2023–2025 годах[1].

[1] Перспективное финансирование подпрограммы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Иркутской области» государственной программы Иркутской области «Экономическое развитие и инновационная экономика» и государственной программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия» рассчитано до 2025 года включительно

3,4 млрд руб.

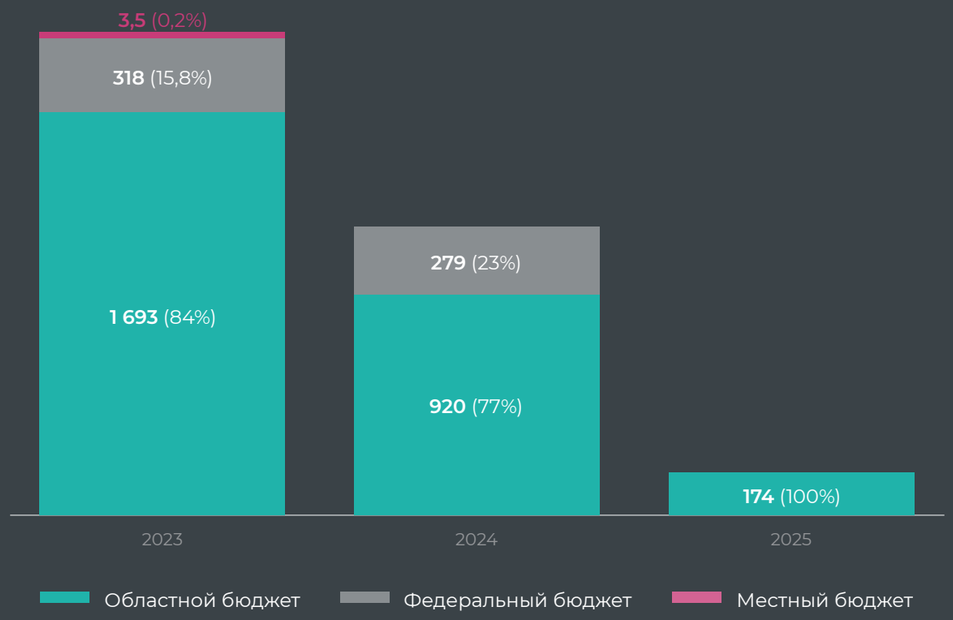
Общий план бюджета на развитие туротрасли в Иркутской области

0,9 млрд руб.

Общий план бюджета на развитие туротрасли в Республике Бурятия

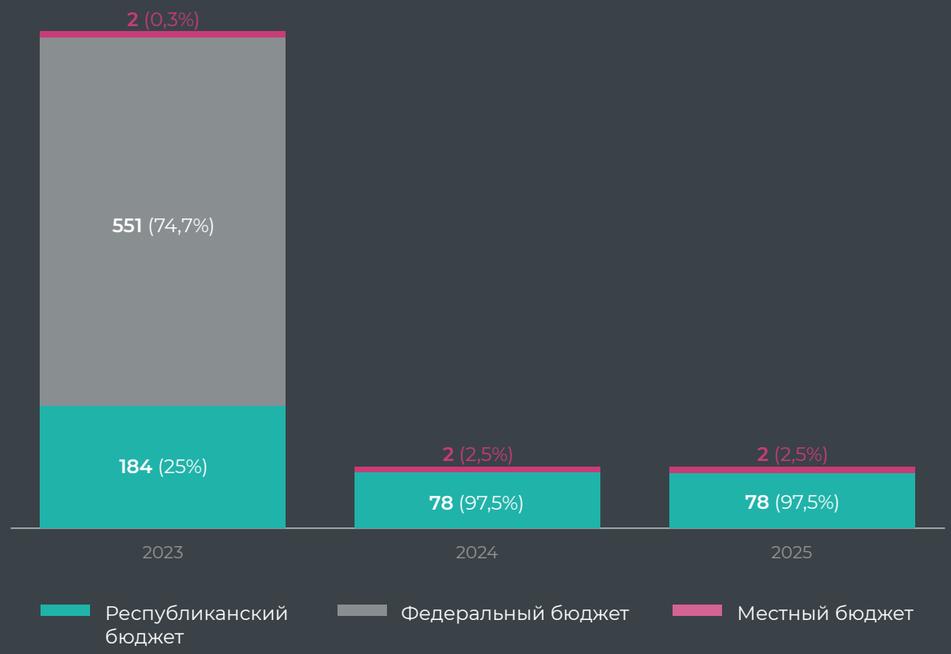
Иркутская область

Финансирование подпрограммы “Развитие внутреннего и въездного туризма в Иркутской области” госпрограммы Иркутской области “Экономическое развитие и инновационная экономика”, млн руб.



Республика Бурятия

Финансирование госпрограммы “Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия”, млн руб.

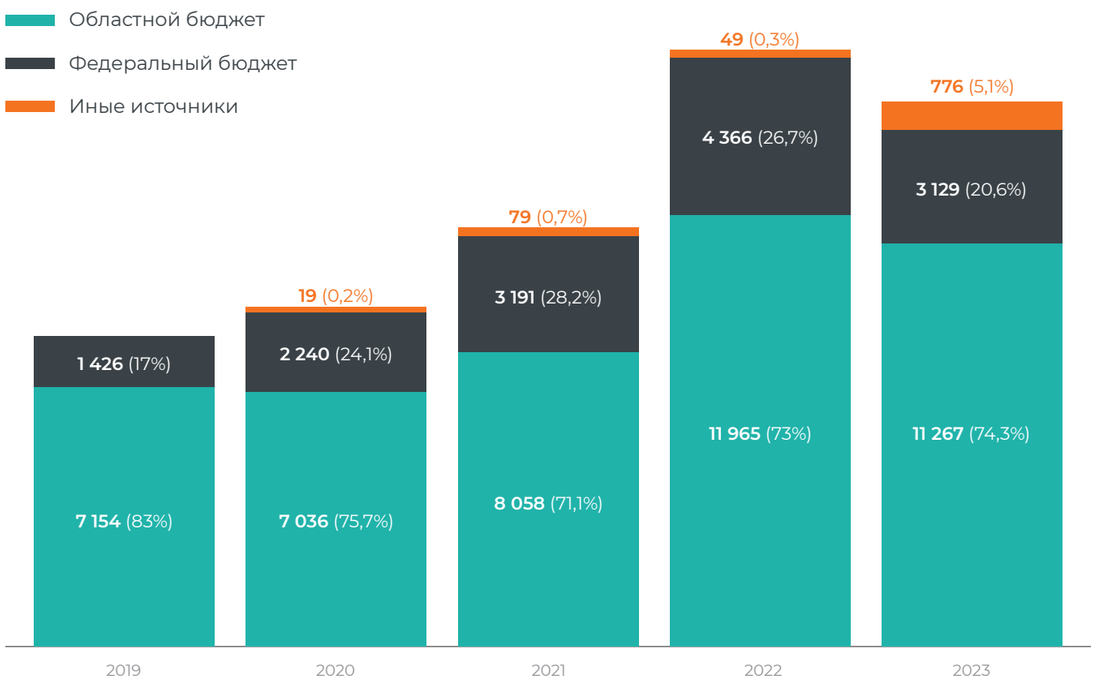


2.3.2. Ретроспективный объем бюджетного финансирования инфраструктурных мероприятий в регионах за последние 5 лет

Инженерная и коммунальная инфраструктура[1]

Иркутская область

Финансирование части госпрограммы Иркутской области “Развитие жилищно-коммунального хозяйства и повышение энергоэффективности Иркутской области”, млн руб.



В анализе госпрограммы «Развитие жилищно-коммунального хозяйства и повышение энергоэффективности Иркутской области» учтены подпрограммы:

- Подпрограмма «Обеспечение реализации государственной политики в сфере жилищно-коммунального хозяйства и энергетики Иркутской области» на 2019–2025 годы
- Подпрограмма «Обеспечение проведения сбалансированной и стабильной политики в области государственного регулирования цен (тарифов)» на 2019–2025 годы
- Подпрограмма «Модернизация объектов коммунальной инфраструктуры Иркутской области» на 2019–2025 годы
- Подпрограмма «Газификация жилищно-коммунального хозяйства, промышленных и иных организаций Иркутской области» на 2019–2025 годы
- Подпрограмма «Чистая вода» на 2019–2025 годы
- Подпрограмма «Энергоэффективность и развитие энергетики на территории Иркутской области» на 2019–2025 годы
- Подпрограмма «Повышение качества водоснабжения Иркутской области» на 2019–2024 годы

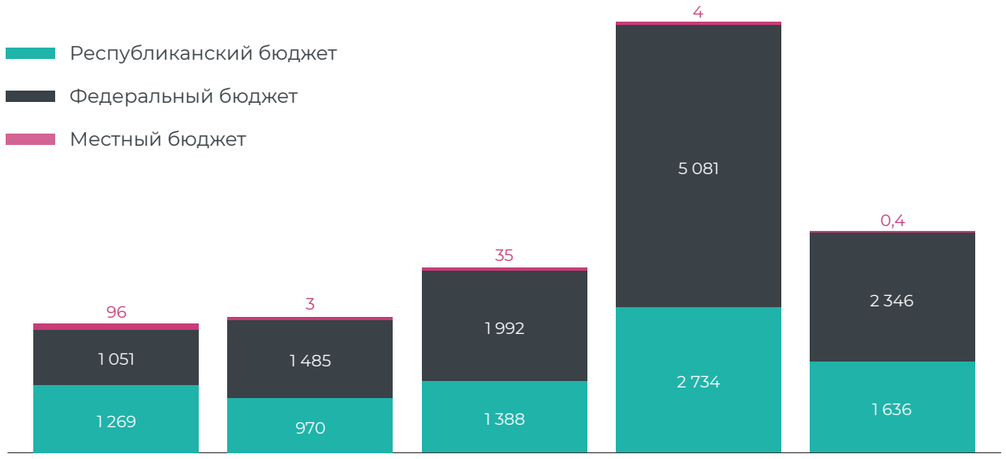
[1] В анализ инженерной и коммунальной инфраструктуры включены подпрограммы государственных программ, относящиеся к газификации, энергетике и энергоэффективности, водоснабжению и повышению его качества

Подпрограммы, относящиеся к инфраструктуре многоквартирных домов, их ремонту, а также переселению жителей многоквартирных домов из аварийного жилья не учитывались

Инженерная и коммунальная инфраструктура[1]

Республика Бурятия

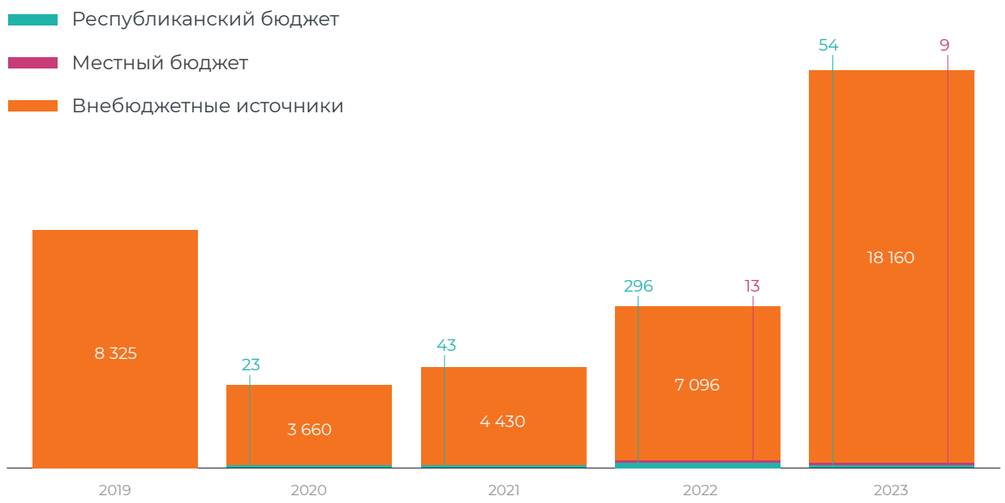
Финансирование части госпрограммы Республики Бурятия “Развитие строительного и жилищно-коммунального комплексов Республики Бурятия”, млн руб.



В анализе госпрограммы «Развитие строительного и жилищно-коммунального комплексов Республики Бурятия» учтены подпрограммы:

- Подпрограмма 2 «Развитие жилищно-коммунального комплекса Республики Бурятия», за исключением задачи №1 «Создание условий для приведения существующего жилищного фонда в соответствие со стандартами качества, обеспечивающими комфортность проживания» и задачи №4 «Содействие благоустройству территорий муниципальных образований в Республике Бурятия»
- Подпрограмма 3 «Повышение устойчивости жилых домов, основных объектов и систем жизнеобеспечения в сейсмических районах Республики Бурятия»
- Подпрограмма 4 «Совершенствование государственного управления строительного и жилищно-коммунального комплексов и создание условий для реализации Государственной программы»
- Подпрограмма 5 «Повышение качества водоснабжения Республики Бурятия»

Финансирование части госпрограммы Республики Бурятия “Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства”, млн руб.



В анализе госпрограммы «Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства» на 2014–2027 годы учтены подпрограммы:

- Подпрограмма 1 «Энергетика Республики Бурятия»
- Подпрограмма 5 «Энергосбережение и повышение энергоэффективности в Республике Бурятия»

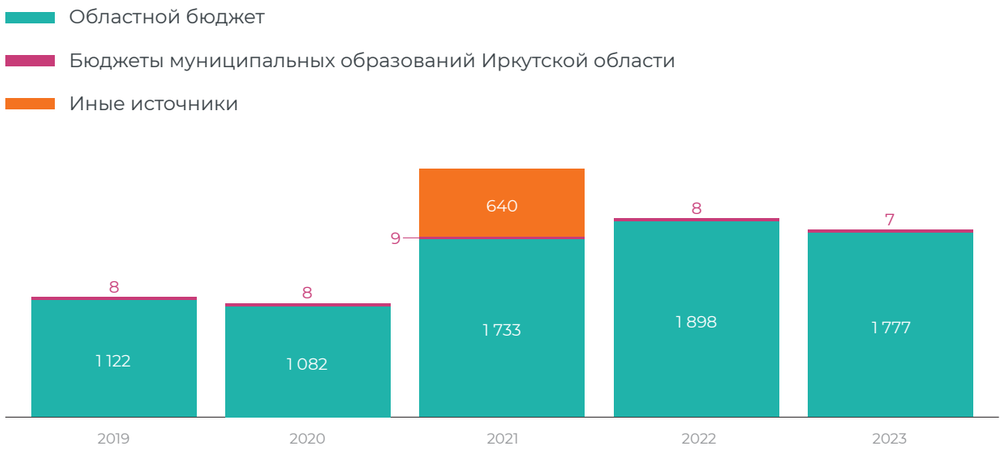
[1] В анализ инженерной и коммунальной инфраструктуры включены подпрограммы государственных программ, относящиеся к газификации, энергетике и энергоэффективности, водоснабжению и повышению его качества

Подпрограммы, относящиеся к инфраструктуре многоквартирных домов, их ремонту, а также переселению жителей многоквартирных домов из аварийного жилья не учитывались

Транспортная инфраструктура

Иркутская область

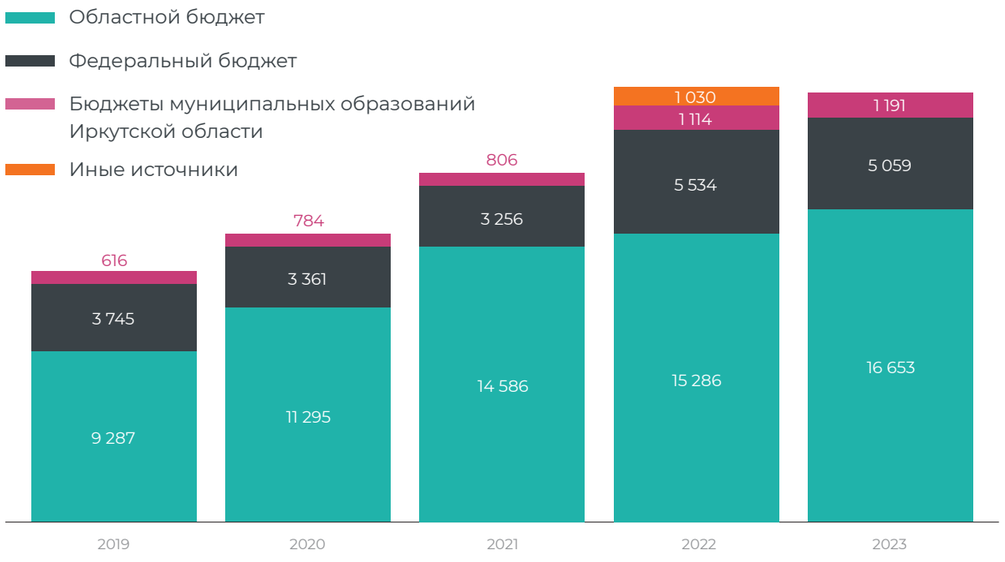
Финансирование части госпрограммы Иркутской области “Развитие транспортного комплекса Иркутской области”, млн руб.



Госпрограмма «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019 - 2025 годы» учтена в полном объеме. Наименование подпрограмм:

- Подпрограмма «Обеспечение реализации государственной политики в сфере управления транспортным комплексом Иркутской области» на 2019–2025 годы
- Подпрограмма «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019–2025 годы

Финансирование гопрограммы “Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений”, млн руб.



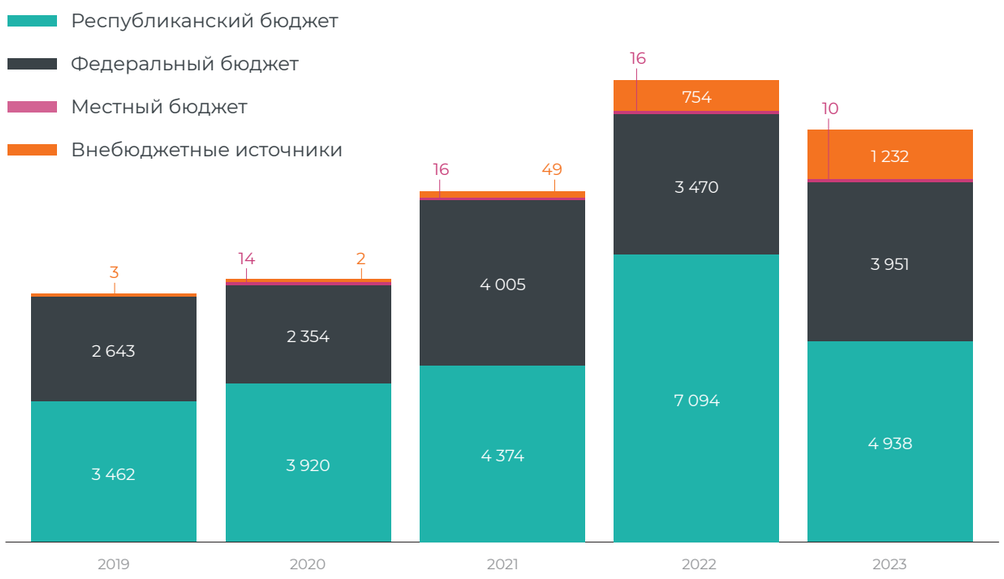
Госпрограмма «Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений» учтена в полном объеме. Наименование подпрограмм:

- Подпрограмма «Дорожное хозяйство» на 2019–2025 годы
- Подпрограмма «Развитие административного центра Иркутской области» на 2019–2024 годы
- Подпрограмма «Развитие сети искусственных сооружений» на 2019–2025 годы
- Обеспечивающая подпрограмма «Обеспечение условий деятельности в сфере строительства и дорожного хозяйства» на 2019–2025 годы

Транспортная инфраструктура

Республика Бурятия

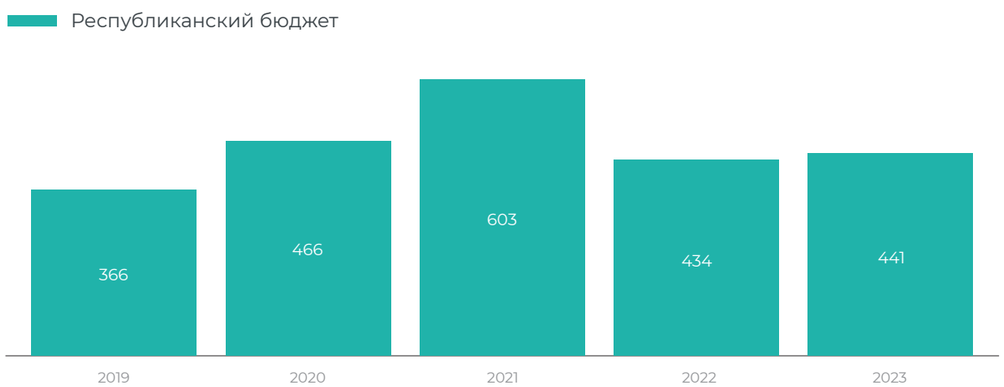
Финансирование госпрограммы Республики Бурятия “Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства”, млн руб.



В анализе госпрограммы «Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства» на 2014–2027 годы учтены подпрограммы:

- Подпрограмма 2 «Транспорт и связь Республики Бурятия»
- Подпрограмма 3 «Дорожное хозяйство Республики Бурятия», в том числе субсидии муниципальным образованиям на дорожную деятельность в рамках федерального проекта «Развитие туристической инфраструктуры» с объемом финансирования 191,7 млн (из федерального бюджета 180,2 млн, из республиканского бюджета — 11,5 млн)
- Подпрограмма 6 «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Бурятия»
- Подпрограмма 7 «Газификация жилищно-коммунального хозяйства, промышленных и иных организаций Республики Бурятия» (предусмотрено 1 мероприятие по строительству автогазозаправочных станций)

Финансирование подпрограммы 4 “Совершенствование государственного управления в сфере транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия” госпрограммы “Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства”, млн руб.



Финансирование подпрограммы 4 «Совершенствование государственного управления в сфере транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия» госпрограммы «Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства» на 2014–2027 годы выделено отдельно в силу невозможности разделения бюджетного финансирования по направлениям инфраструктуры (инженерной, коммунальной и транспортной)

Туристическая инфраструктура

Под туристической инфраструктурой в данном разделе понимается совокупность предприятий, учреждений и организаций, деятельность которых направлена на удовлетворение потребностей людей, участвующих в оздоровлении или отдыхе, а также путей сообщения и транспорта и объектов размещения туристов, обеспечивающих условия стабильного функционирования инфраструктуры

Иркутская область

Финансирование подпрограммы “Развитие внутреннего и въездного туризма в Иркутской области” госпрограммы Иркутской области “Экономическое развитие и инновационная экономика“, млн руб.



Подпрограмма «Развитие внутреннего и въездного туризма в Иркутской области» учтена в полном объеме

Республика Бурятия

Финансирование госпрограммы “Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия”, млн руб.



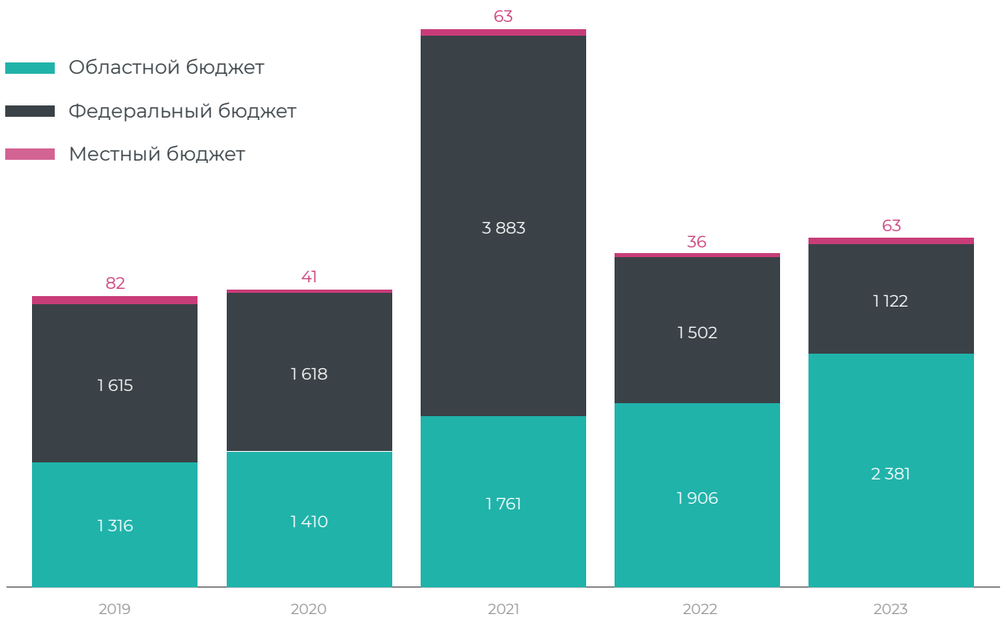
Госпрограмма «Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия» учтена в полном объеме. Наименование подпрограмм:

- Подпрограмма 1 «Создание инфраструктуры туризма»
- Подпрограмма 2 «Развитие туристского рынка и повышение качества туристского продукта»
- Подпрограмма 3 «Продвижение туристского продукта Республики Бурятия на туристском рынке»
- Подпрограмма 4 «Создание организационно-экономических и правовых условий для развития туризма»

Охрана окружающей среды

Иркутская область

Финансирование государственной программы Иркутской области «Охрана окружающей среды на 2019–2025 годы», млн руб.



В анализе государственной программы Иркутской области «Охрана окружающей среды» учтены подпрограммы[1]:

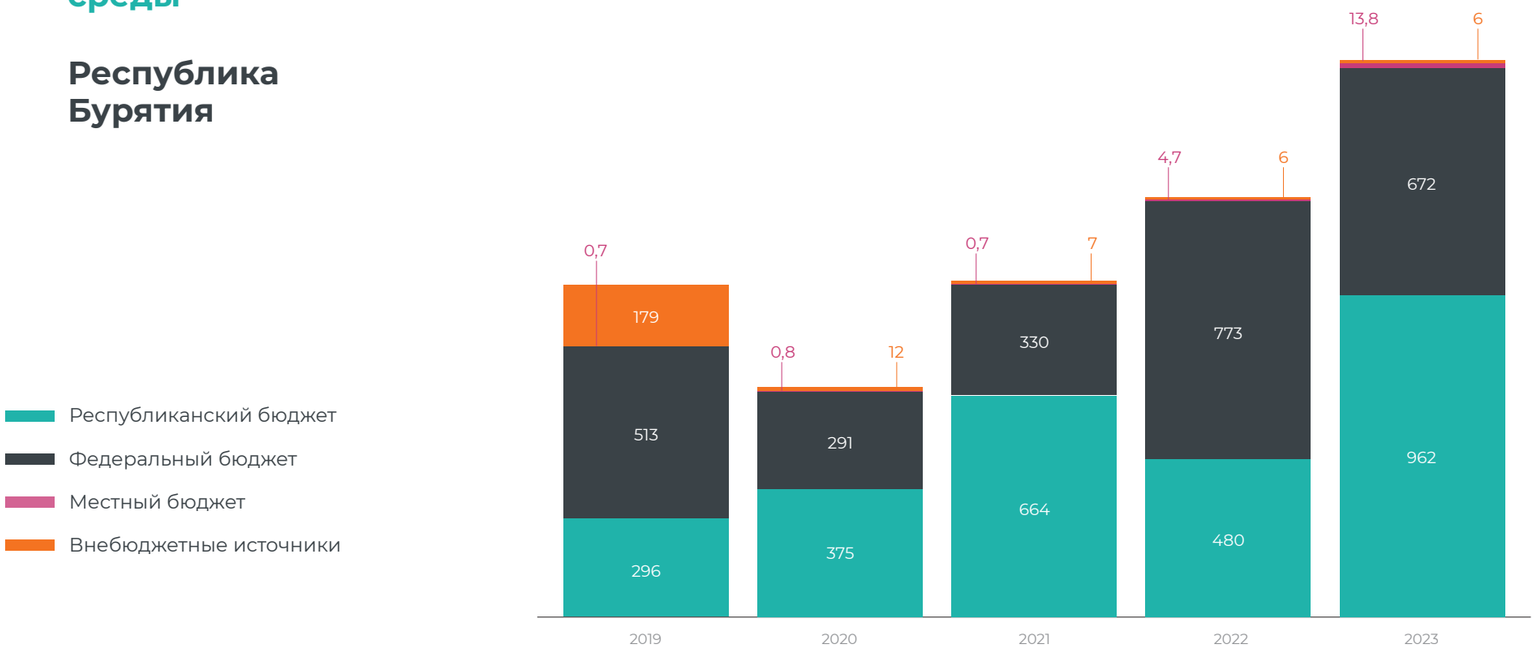
- Подпрограмма 1 «Обеспечение экологической безопасности и охраны природных комплексов и объектов» на 2019–2025 годы.
- Подпрограмма 2 «Отходы производства и потребления» на 2019–2025 годы, в том числе мероприятия в рамках регионального проекта Иркутской области «Комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами»[2]
- Подпрограмма 3 «Развитие водохозяйственного комплекса» на 2019–2025 годы, в том числе мероприятия в рамках регионального проекта «Сохранение озера Байкал» на 2019–2024 годы[2]
- Подпрограмма 5 «Государственное управление в сфере охраны окружающей среды» на 2019–2025 годы (обеспечивающая подпрограмма)
- Подпрограмма 6 «Обеспечение охраны атмосферного воздуха» на 2022–2025 годы
- Подпрограмма 7 «Воспроизводство минерально-сырьевой базы общераспространенных полезных ископаемых и подземных вод в Иркутской области» на 2023–2025 годы

[1] В анализе не учитывалась подпрограмма 4 «Охрана и использование животного мира», так как мероприятия данной подпрограммы не относятся к инфраструктурным мероприятиям
[2] Региональный проект входит в национальный проект «Экология» (2018–2024)

Охрана окружающей среды

Республика Бурятия

Финансирование государственной программы Республики Бурятия «Охрана окружающей среды и рациональное использование природных ресурсов», млн руб.



В анализе государственной программы Республики Бурятия «Охрана окружающей среды и рациональное использование природных ресурсов» учтены подпрограммы:

- Подпрограмма 1 «Развитие и использование минерально-сырьевой базы Республики Бурятия»
- Подпрограмма 2 «Охрана, рациональное использование водных ресурсов и защита от негативного воздействия вод на территории Республики Бурятия», в том числе мероприятия в рамках федерального проекта «Сохранение уникальных водных объектов»[1]
- Подпрограмма 3 «Сохранение биоразнообразия и развитие особо охраняемых природных территорий регионального значения»
- Подпрограмма 4 «Контроль и надзор в сфере животного мира и природопользования»
- Подпрограмма 5 «Охрана окружающей среды в Республике Бурятия», в том числе мероприятия в рамках федерального проекта «Сохранение озера Байкал»[1]
- Подпрограмма 6. «Совершенствование государственного управления в сфере охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов»
- Подпрограмма 7 «Региональная программа в области обращения с отходами, в том числе с твердыми коммунальными отходами», в том числе мероприятия в рамках федерального проекта «Чистая страна»[1]
- Подпрограмма 8 «Охрана атмосферного воздуха»

[1] Федеральный проект входит в национальный проект «Экология» (2018–2024)

2.4.1. Потенциал развития туризма с точки зрения бизнеса

Ключевые выводы по итогам интервью с участниками рынка

Перспективы территории

- Уникальные природа, культура и религия — возможность сформировать комплексный туристский продукт, интересный как для внутреннего, так и для международного рынка
- Близость к Китаю (одному из ключевых рынков въездного туризма) и общая граница с Монголией:
  - Европейская культура и искусство вызывают высокий интерес у граждан этих стран
  - Поклонение ламе Даша-Доржо Итигэлову, религиозные практики буддизма и шаманизма
  - Обширные природные территории с хорошей экологией
  - Короткое транспортное плечо (выгодно сказывается на стоимости тура)
  - Отсутствие разницы в часовых поясах
- Центральное расположение на карте Российской Федерации — перспективы развития рынка делового туризма — «точка встречи» для делегатов из всех регионов РФ
- Регион обладает высоким потенциалом для развития оздоровительного туризма — бальнеологические ресурсы (минеральные воды и грязи), климат и уникальная для России практика восточной медицины — при соответствующем уровне развития инфраструктуры будут способствовать расширению границ высокого сезона и выделению макротерритории на рынке внутреннего и въездного туризма
- Высокий потенциал развития детского туризма на межрегиональном и международном уровне (с интеграцией детей стран Азии)

Ограничения развития

- Крайне низкая обеспеченность объектами обслуживающей инфраструктуры оказывает выраженное негативное влияние на развитие туризма:
  - Санитарные остановки (острый недостаток, низкое качество существующих точек, нет гарантий работы в сезон) — ограничения для самодеятельного и организованного туризма, особенно — детского
  - Средства размещения — мало гостиниц, которые соответствуют современным требованиям качества, мало гостиниц с номерным фондом, который позволил бы принимать группы (запросы на деловые мероприятия, детские туры, спортивные мероприятия и т.п.)
  - Транспорт — недостаток транспортных средств требуемой вместимости и качества (автобусы, катера, автомобили), высокая стоимость услуг такси и частных извозчиков, низкое качество услуг (в т.ч. высокая доля «серого рынка» извоза)
  - Высокая стоимость билетов на самолет и ограничения маршрутной сети работающих в регионе авиакомпаний. Крайне низкое качество причальных сооружений существенно ограничивает развитие водных маршутов
- Одностороннее и несистемное регулирование использования территории вблизи озера Байкал блокирует реализацию большинства инвестиционных проектов и, в конечном итоге, наносит ущерб экологии, фактически стимулируя развитие серого туристического сегмента и нарушение природоохранного законодательства. То есть в настоящее время акцент сделан на вопросе защиты окружающей среды без учета необходимости инфраструктурных преобразований, в результате чего действующие нормативы или неисполнимы, или создают избыточную экономическую нагрузку и социальную напряженность в регионе

Высокий потенциал развития в значительной степени сдерживается низким уровнем развития рынка

2.4.2. Мнение туристов о существующем качестве туристического продукта[1]

Степень удовлетворенности поездкой и пожелания по улучшению туристического продукта

Направления по улучшению	Степень важности для туриста	
	Иркутская область	Республика Бурятия
Снизить стоимость билетов	Очень высокая	Высокая
Снизить стоимость отелей	Очень высокая	Высокая
Добавить возможности перекусить недорого	Высокая	Высокая
Больше распространять информацию о регионе	Высокая	Высокая
Создать возможность добраться до интересных удаленных мест	Высокая	Высокая
Улучшить качество дорог внутри региона	Высокая	Высокая
Снизить стоимость туров, экскурсий	Высокая	Средняя
Оборудовать пляжи (туалеты, раздевалки)	Средняя	Средняя
Улучшить дороги в этот регион	Средняя	Ниже среднего
Провести благоустройство городов	Средняя	Ниже среднего
Улучшить качество отелей	Ниже среднего	Средняя
Улучшить качество сотовой связи	Ниже среднего	Средняя
Улучшить вывоз мусора в туристических местах, на пляжах	Ниже среднего	Средняя
Оборудовать на природе пешеходные маршруты, экотропы (указатели, туалеты, урны и т.п.)	Ниже среднего	Ниже среднего
Улучшить навигацию (указатели, таблички и т.п.)	Ниже среднего	Ниже среднего
Улучшить инфраструктуру для отдыха с детьми (площадки, игровые клубы)	Ниже среднего	Ниже среднего
Добавить разнообразия маршрутов (пешеходных, водных, автомобильных, вертолетных)	Ниже среднего	Ниже среднего
Улучшить качество туров, экскурсий	Ниже среднего	Низкая
Увеличить количество отелей	Ниже среднего	Низкая
Улучшить общественный транспорт	Ниже среднего	Ниже среднего
Создать площадки для кемпингов	Низкая	Низкая
Сделать прямые рейсы из вашего города	Низкая	Низкая
Построить аквапарк / крытые бассейны или термальные комплексы	Низкая	Низкая
Следить за тишиной в туристических зонах ночью	Низкая	Низкая
Улучшить качество ресторанов	Низкая	Низкая
Повысить безопасность (надежность транспорта, угроза диких животных и т.п.)	Низкая	Низкая
Увеличить количество магазинов	Низкая	Низкая
Сделать транспортные развязки, чтобы уменьшить пробки	Низкая	Низкая
Улучшить качество санаториев, СПА-центров	Очень низкая	Очень низкая
Разработать круизные маршруты по этому и/или соседним регионам	Очень низкая	Очень низкая
Сделать/добавить водные/теплоходные маршруты в этот регион	Очень низкая	Очень низкая

96% туристов обоих регионов остались довольны своей поездкой

70% из них отмечают, что остались «очень довольны».

9,5% туристов обоих регионов не стали бы ничего менять — их полностью устраивает существующий продукт

Очень высокая
30–35% респондентов отметили проблему

Высокая
25–30% респондентов отметили проблему

Средняя
20–25% респондентов отметили проблему

Ниже среднего
15–20% респондентов отметили проблему

Низкая
10–15% респондентов отметили проблему

Очень низкая
до 10% респондентов отметили проблему

1 Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP



3. Оценка туристического потока

3. Оценка туристического потока

3.1. Оценка туристического потока на макротерритории 46

3.1.1. Методика оценки внутреннего туристического потока на макротерритории 46
3.1.2. Оценка внутреннего туристического потока 50
3.1.3. Оценка выездного туристического потока 52
3.1.4. Оценка въездного туристического потока 53

3.2. Виды туризма на макротерритории 54

3.2.1. Виды туризма 54
3.2.2. Распределение туристического потока по видам туризма 55

3.3. Существующий портрет туриста 56

3.3.1. Туристы — жители макротерритории 56
3.3.2. Туристы — жители прочих регионов РФ 62
3.3.3. Автотуристы (жители макротерритории и прочих регионов РФ 68
3.3.4 Въездные туристы (иностранные граждане) 74

3.4. Существующие балансы распределения туристического потока 76

3.4.1. Балансы распределения туристического потока 76

3.1.1. Методика оценки внутреннего туристического потока на макротерритории

Турист — ночующий посетитель, прибывающий в регион с различными, в том числе, туристскими целями — соответственно, методика расчета потока туристов должна быть основана на подсчете числа размещенных лиц во всех типах средств временного размещения, доступных туристам:

- **Коллективные средства размещения (КСР):**
  - Официальный рынок
  - «Серый» рынок
- **Индивидуальные средства размещения (ИСР)**
- **Палатки, собственный автомобиль — «дикий туризм»**
- **Жилье друзей и/или родственников**

Турпоток определяется через число размещенных лиц во всех средствах временного размещения, доступных туристам (въездной и внутренний потоки)

Расчет турпротока проводится в два этапа.

- **Этап №1:** сбор данных для анализа, определение экспертных коэффициентов, применяемых для «досчета» турпотока, отраженного в официальной статистике;
- **Этап №2:** расчет турпотока по составляющим.

Этап №1: **Сбор данных для анализа**

Источниками данных для расчета туристского потока выступают:

- **Федеральная служба государственной статистики: информация о результатах деятельности коллективных средств размещения, полученная на основании заполняемых участниками рынка форм № 1-КСР:**
  - Количество КСР;
  - Количество номеров;
  - Количество мест;
  - Количество ночевок;
  - Количество размещенных лиц;
  - Загрузка по местам (расчетный показатель);
  - Средняя длительность пребывания (расчетный показатель).
- **РОИВ (министерство по туризму и иные ведомства, отвечающие за развитие туризма в регионе): информация о результатах деятельности коллективных средств размещения, полученная ими на основании мониторинга, проводимого силами региона:**
  - Количество КСР;
  - Количество ИСР (гостевые дома);
  - Количество номеров;
  - Любая иная информация, имеющаяся в наличии (не обязательно, но может быть использована в ходе анализа рынка и формировании экспертных оценок).
- **Сервисы онлайн-бронирования отелей и иных средств временного размещения, в т.ч. жилья посуточно:**
  - Данные по числу доступных к посуточному бронированию индивидуальных средств размещения и жилья.
- **Количественные исследования портрета потребителя туристских услуг региона:**
  - Структура туристских групп по численности и составу;
  - Доля туристов, которые предпочитают путешествовать «дикарем» — ночуют в палатках или в личных авто;
  - Доля туристов, которые предпочитают останавливаться у друзей и родственников.
- **Экспертные оценки различных показателей, необходимых для расчета величины туристского потока:**
  - Коэффициент двойной загрузки номера для расчета загрузки номерного фонда КСР по номерам (на основании данных ЕМИСС можно определить только загрузку КСР по койко-местам);
  - Структура рынка ИСР в целом по году с учетом фактора сезонности;
  - Загрузка ИСР;
  - Средняя численность групп туристов, которые предпочитают останавливаться в ИСР.

Этап №2:
Расчет турпотока по составляющим — коллективные средства размещения (в т.ч. “серый рынок”)

Основой для расчета числа туристов, выбирающих для размещения различные типы КСР, является показатель по числу размещенных лиц, публикуемый ЕМИСС.

Однако, турист, выбирая место ночевки, не знает, какой отель (пансионат, турбазу и т.п.) он выбирает – работающий официально и отчитывающийся по форме 1-КСР, или работающий «в серую». Соответственно, информация о части потока туристов остается в «серой зоне», так как не описывается показателями ЕМИСС.

Два варианта выявления объема «серого рынка»:

Вариант 1: Если РОИВ осуществляют самостоятельный мониторинг рынка КСР и может предоставить его результаты для анализа, проводится сравнение числа номеров по данным ЕМИСС и числа номеров по данным мониторинга. Расхождение между указанными величинами характеризует примерный объем «серого рынка».

Это – зона риска (средней степени), так как методика мониторинга не стандартизирована и периодичность его проведения не регулярна. Есть риск формирования ошибочных и/или искаженных/неполных данных.

Вариант 2: Если РОИВ не осуществляют самостоятельный мониторинг рынка КСР, допущение о доли «серого рынка» делается экспертно на основании экспертных консультаций с представителями РОИВ, участниками рынка туризма региона, собственного понимания Эксперта о возможной доле «серого рынка» с учетом имеющихся у него данных по опыту регионов РФ со схожими характеристиками развития рынка туризма.

Это – зона риска (высокой степени), так как оценочные суждения участников рынка не подкреплены данными статистики.

Для того, чтобы определить число размещенных лиц в номерном фонде «серого рынка», делается допущение о том, что эти два сегмента рынка КСР схожи по своим показателям, и на 1 номер «серого рынка» приходится то же количество размещенных лиц, что и на 1 номер «официального» номерного фонда.

Перемножив эти два показателя мы получаем число размещенных лиц на «сером рынке» КСР.

Сумма числа размещенных лиц в официальном и «сером» субрынках дает величину туристов, размещающихся в КСР региона.

Источник данных	Показатель	Алгоритм расчета / № строки
ЕМИСС	Число размещенных лиц в КСР, чел.	1
ЕМИСС	Количество номеров в КСР, ед.	2
Регион	Количество номеров в КСР, ед.	3
Расчетное значение	Число размещенных лиц в КСР в расчете на 1 номер, чел.	4 = 1/2
Расчетное значение	Количество номеров неофициальных КСР, ед.	5 = 3-2
Экспертная оценка / Расчетное значение	Доля номеров неофициальных КСР, % от числа номеров по данным региона*	6 = 5/3
Расчетное значение	Число размещенных лиц в неофициальных КСР, чел.	7 = 4*5
Расчетное значение	**Число размещенных лиц в КСР и неофициальных КСР, ед.**	**8 = 1+7**

* для ретроспективного расчета величины турпотока в случае, если данных по числу номеров от региона в ретроспективе нет.

Расчет турпотока по составляющим — индивидуальные средства размещения

Для того, чтобы привлечь клиентов, собственники ИСР пользуются услугами online сервисов бронирования – Ostrovok, Avito, ЦИАН и т.п. Число предложений посуточной аренды квартир, коттеджей, апартаментов характеризует минимальное[1] число объектов ИСР, доступных туристам на момент проведения исследования.

Для того, чтобы сделать предположение о доле числа ИСР относительно числа КСР в целом по году, Эксперт должен предположить как будет меняться эта доля в разные сезоны года. Это – зона риска (средней степени), так как отсутствует утвержденная методика экстраполяции; требуется глубокое понимание влияния фактора сезонности на показатели рынка.

Другой зоной риска является расчет загрузки ИСР на рынке. В качестве базы для расчетов выступает загрузка КСР (определенная на основании величины загрузки по койко-местам и экспертной оценки коэффициента двойной загрузки номера. Это – зона риска (низкой степени), так как экспертные оценки величины коэффициента двойной загрузки номера могут расходиться в зависимости от рынка и от опыта/оценки эксперта.

Требуется также оценка Эксперта и по средней численности групп туристов, которые выбирают размещение в ИСР. Это – также зона риска (низкой степени), так как единой методики таких оценок не существует, опираться можно на результаты опросов.

Определив число ИСР на рынке, загрузку ИСР и среднюю численность группы туристов, которые выбирают ИСР, можно определить число размещенных в ИСР лиц – число туристов, проживающих в этом сегменте рынка средств размещения.

Источник данных	Показатель	Алгоритм расчета / № строки
Расчетное значение	Объем рынка ИСР, ед.	1
Расчетное значение	Количество наличных в ИСР[2] в год, ед.	2 = 1 * 365
Расчетное значение	Загрузка КСР по номерам	3
Экспертная оценка	Поправочный коэффициент на загрузку рынка ИСР, пп. к загрузке КСР	4
Расчетное значение	Загрузка ИСР, % от числа наличных юнитов	5 = 3+4
Расчетное значение	Число проданных номеров ИСР, ед.	6 = 2*5
Экспертная оценка	Средняя численность группы туристов, размещенных в ИСР, чел./номер	7
Расчетное значение	Кол-во ночевок в ИСР, ед.	8 = 6*7
ЕМИСС	Средняя продолжительность пребывания, дней[3]	9
Расчетное значение	**Число размещенных лиц в ИСР, чел.**	**10 = 8/9**

Расчет турпотока по составляющим — «дикий туризм», размещение у друзей и/или родственников

Результаты количественных исследований свидетельствуют о том, что некоторая (иногда достаточно большая) доля туристов выбирает в качестве места ночевки жилье друзей и/или родственников.

По результатам анализа ответов респондентов можно определить предпочтения туристов, пребывающих в регион, по средствам размещения: какова доля туристов, которые выбирают «дикий туризм», и туристов, которые размещаются у друзей и/или родственников. Если доля первых относительно невелика даже в регионах с низкой долей числа качественных средств размещения, то доля туристов, которые останавливаются у друзей и родственников, по данным опросов, может достигать 20–30% от общего объема спроса.

Итоговые значения, принимаемые к расчетам, определяются Экспертом с учетом его опыта и глубокого понимания особенностей анализируемого рынка. Это — зона риска (низкой степени), так как даже самые качественные опросы дают только приблизительную картину, а для получения достоверного результата нужно кратно расширять выборку респондентов.

Источник данных	Показатель	Алгоритм расчета / № строки
Расчетное значение	Число размещенных лиц в КСР и ИСР, чел.	1
Экспертная оценка	Доля «диких» туристов, % от числа размещенных лиц в КСР и ИСР*	2
Расчетное значение	**Число «диких» туристов, чел.**	**3 = 1*2**
Экспертная оценка	Доля туристов, размещенных у друзей и родственников, % от числа размещенных лиц в КСР и ИСР[4]	4
Расчетное значение	**Число туристов, размещенных у друзей и родственников, чел.**	**5 = 1*4**

[1] На неразвитых рынках высока доля бронирований ИСР напрямую, через «сарафанное радио», минуя онлайн-сервисы. Определить долю таких продаж невозможно, данные по этому сегменту рынка не учитываются.

[2] Для целей настоящего расчета предполагаем, что любой объект ИСР – это один номер.

[3] Средняя длительность пребывания рассчитывается по данным ЕМИСС и используется для определения числа уникальных туристов сформировавших расчетное число ночевок.

[4] Базой для расчетов выбрано общее число туристов, которые размещены в КСР и ИСР, так как респонденты, которые давали ответы по предпочитаемым средствам размещения, могли выбрать из всех вариантов ответов, в т.ч. и ИСР

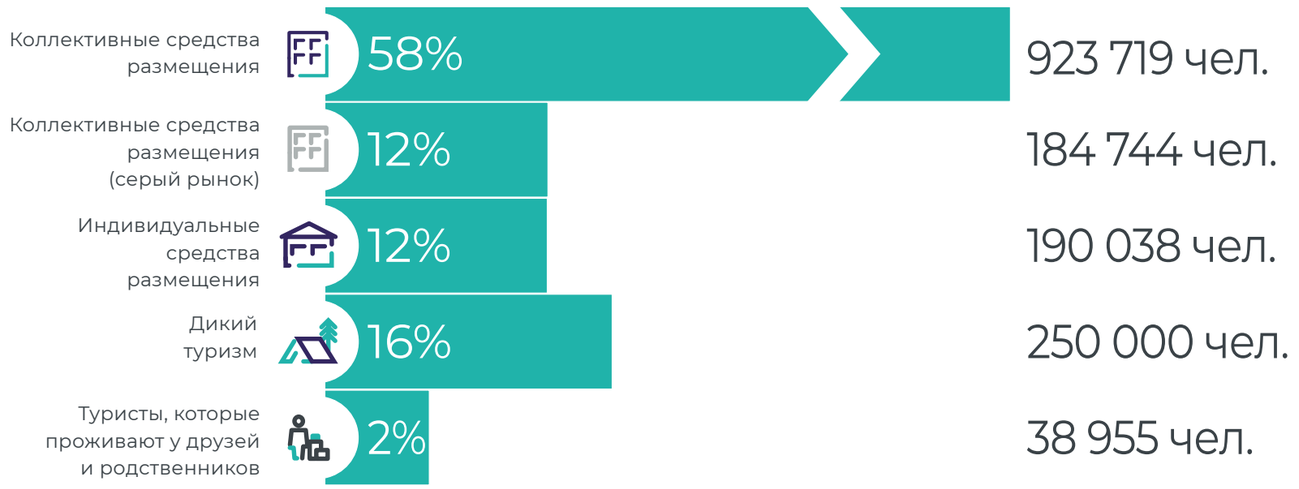


[1] Совокупный туристический поток макротерритории (граждане РФ и иностранные граждане)

3.1.2. Оценка внутреннего туристического потока, 2022 г.[1]

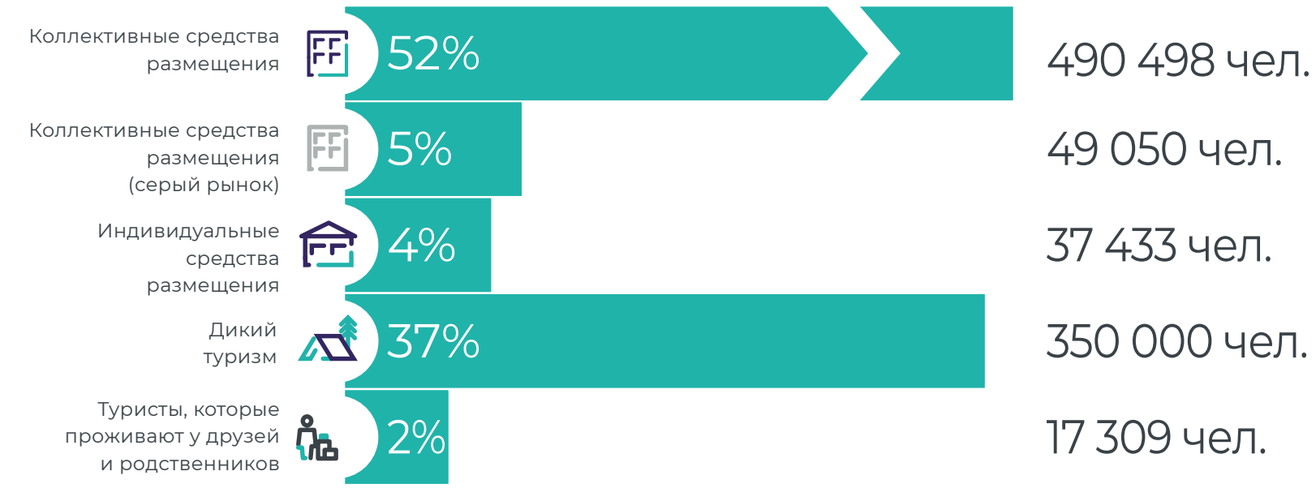
Иркутская область:

1 587 456 чел.



Республика бурятия:

944 290 чел.

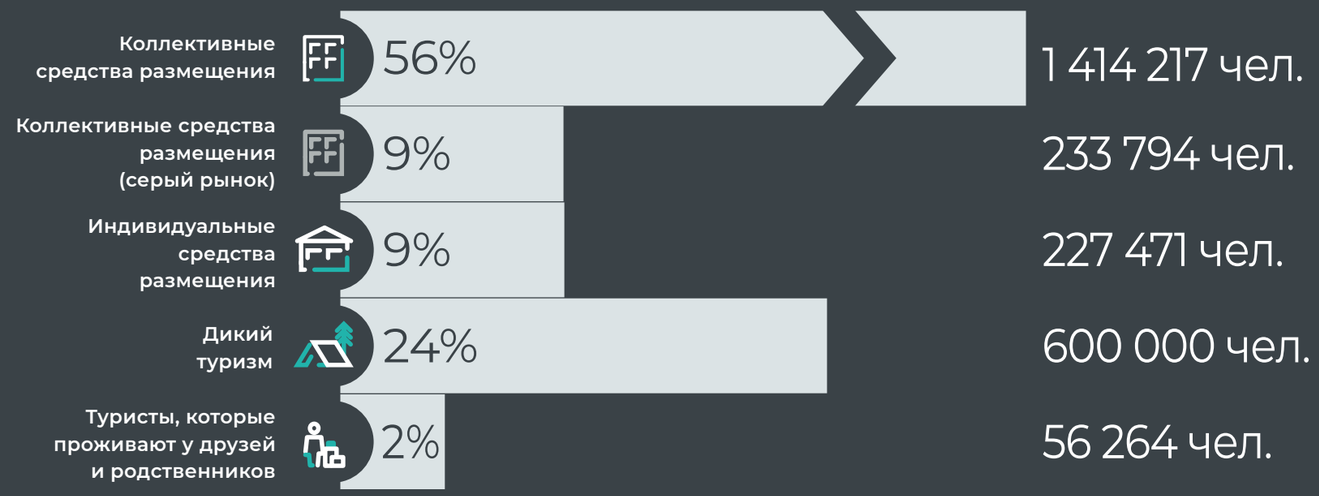




[1] Источник: Росстат, данные регионов, анализ CMWP
Расчет туристского потока на 2022 год и формирование балансов туристского потока представлены в расчетном файле «Модель расчета турпотока - ИО и РБ .xlsx».

3.1. Оценка туристического потока на макротерритории

Общий турпоток: 2 531 746 чел.



Развитие рынка туризма макротерритории приведет не только к изменению портрета потребителя, но и к росту туристического потока — создание инфраструктуры для отдыха и развлечений на берегу Байкала, а также оборудованных туристических троп на особо охраняемых природных территориях, востребованных у туристов, — первоочередная задача по формированию и сохранению экологического равновесия.

Новое строительство объектов туристской инфраструктуры, несмотря на формирование дополнительного спроса на размещение, направлено на снижение антропогенной нагрузки (за счет концентрации туристов в оборудованных местах, предназначенных для отдыха и развлечений).

- 56% туристического потока макротерритории официально фиксируется органами государственной статистики (туристы, которые размещаются в официальных КСР).
- Долю «серого рынка» достоверно выявить невозможно; предполагается, что, как минимум, 35% туристического потока попадает в «серую зону» — это туристы, которые размещаются в нелегальных КСР, приезжают отдыхать на машине и ночуют в палатках или останавливаются у своих друзей или родственников.
- Еще 9% туристического потока сформировано туристами, которые остановились в ИСР. Доля нелегальных ИСР не известна, однако, предполагается, что она близка к 90–95% от числа ИСР, соответственно, почти весь турпоток, который размещается в ИСР также попадает в «серую зону».
- Всего около 44% туристического потока так или иначе скрыто от органов официальной статистики: налоги от продажи услуг размещения и питания этой доли туристов не поступают в бюджет; нагрузка, которую оказывают туристы «серой зоны» на инфраструктуру, не учитывается или учитывается, основываясь на приблизительных экспертных оценках.
- Доля «диких туристов» составляет почти четверть от туристского потока на макротерриторию. В основном, это жители Иркутской области, Республики Бурятия, а также близлежащих регионов, которые семьями выезжают на выходные и праздники отдыхать на побережья Байкала, рек и озер макротерритории. Туристы едут на машинах и, за неимением оборудованных мест отдыха, а также в связи с отсутствием достаточного объема доступного по цене предложения, размещаются в палатках там, где такая стоянка кажется им наиболее удобной. Эти места стоянок не оборудованы санитарными пунктами и местами для сбора мусора. Местность вокруг таких стихийных «палаточных лагерей» загрязняется кострищами и вытаптывается «дикими туристами» и их домашними животными.

3.1.3. Оценка выездного туристического потока[1]

Иркутская область и Республика Бурятия

- В 2022 году в туры по России и странам мира ездило 3,3% от общего числа жителей макротерритории (активное население макротерритории)[2].
- В 2019 году (доковидный период) доля активного населения была ниже — всего 2,6% от общего числа. Рост показателя в 2022 году обусловлен существенным приростом числа поездок по России (в 2,9 раза) на фоне сокращения числа зарубежных туров (-56%).
- Ключевые направляющие рынки заграничных поездок — Турция, Таиланд, Египет и Объединенные Арабские Эмираты (пляжный отдых).
- Число поездок с целью пляжного отдыха сократилось по сравнению с 2019 годом на 27% — рост курса доллара, визовые, транспортные и иные санкционные ограничения привели к удорожанию поездок для россиян, что и простимулировало отмеченное выше сокращение выездных поездок и рост числа путешествий по России.
- Основной вклад в прирост общего числа выездных поездок в 2022 году по сравнению с 2019 годом внесли иркутяне (+137%). Число выездных поездок в Республике Бурятия в 2022 году все еще ниже, чем в допандемийный год (84% от значения 2019 года).
- Жители Бурятии чаще выезжают на море (27% всех поездок), чем иркутяне (19% всех поездок), но в процентах от общего числа жителей региона доля активных жителей Бурятии (1,4%) существенно ниже, чем доля активных жителей Иркутской области (4,1%) — сказывается в целом более низкий уровень располагаемых доходов населения.

77%

потока макротерритории

Туры по России

20%

потока макротерритории

Туры с целью пляжного отдыха в Турцию, Таиланд, Египет и Объединенные Арабские Эмираты

3%

потока макротерритории

Туры во все остальные страны мира[2]

<1%

населения макротерритории

Ездят отдыхать за границу, что ниже среднего по России уровня (3,3% от общей численности населения)



Республика Бурятия

13 732 чел.

12% выездного потока макротерритории

Иркутская область

97 113 чел.

88% выездного потока макротерритории



[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP
[2] Источник: Статистический бюллетень Бурстата, статистический бюллетень Иркутскстата, анализ CMWP

3.1.4. Оценка въездного туристического потока[1]

Иркутская область и Республика Бурятия

- Въездной туристский поток на макротерриторию «Байкал» в 2022 году по сравнению с доковидным 2019 годом сократился в 8 раз.
- В доковидный период Китай формировал 57% всего въездного потока; к 2022 году из-за пандемии COVID-19 доля Китая снизилась до 10%. Ограничения сняты в начале 2023 года, восстановление рынка ожидается в 2024-2025 гг.
- Доля туристов из Монголии в общем потоке выросла с 7% до 37%, но в натуральном выражении поток снизился на 34%. Восстановление рынка возможно за счет развития туристской инфраструктуры массового туризма (этот сегмент рынка высоко чувствителен к цене).





3.2.1. Виды туризма



Культурно-познавательный

- Посещение музеев, выставок, знакомство с архитектурой, памятными местами и т.п.
- Посещение религиозных объектов без связи с религиозными практиками
- Посещение этнодеревень, стойбищ и т.п.
- Посещение населенных пунктов с целью ознакомления с городской средой, традициями, бытом. Шопинг и т.п.
- Посещение предприятий питания с локальной кухней/ гастрономические и винные туры
- Посещение культурных мероприятий



Деловой / MICE

- Командировки, деловые мероприятия всех уровней, корпоративные поездки с целью сплочения команды



Рыболовно-охотничий

- Основная цель поездки – охота или рыбалка



Оздоровительный

- Путешествие с целью оздоровления на базе санаторно-курортных организаций, медицинских центров, Medical SPA отелей



Горнолыжный и горный

Примечание: относится к сезонным и всесезонным горным курортам

- Катание на лыжах/сноуборде, зимние виды активного отдыха и развлечений
- Прогулки по эко-тропам в горах, посещение смотровых площадок
- Зимние, летние и всесезонные виды отдыха и развлечений на горнолыжном курорте



Спортивный/ активный/ экстремальный туризм

- Прохождение спортивных маршрутов, подразумевающее соревновательный элемент
- Водно-спортивные виды активностей, трекинг, хайкинг, альпинизм и т.п.



Природно-экологический

- Посещение «диких» и живописных природных мест, в т.ч. ООПТ с целью наблюдения за природой
- Сельский туризм



Автомобильный (в т.ч. путешествия на автомобиле)

- Путешествие на автомобиле с остановками на пути следования в местах отдыха и развлечений как формат отдыха
- К этом виду туризма отнесены в т.ч. поездки на автомобиле, как способе добраться до основного места отдыха



Круизный

- Путешествия на водных судах по туристским маршрутам с осуществлением минимум 1 ночевки на судне

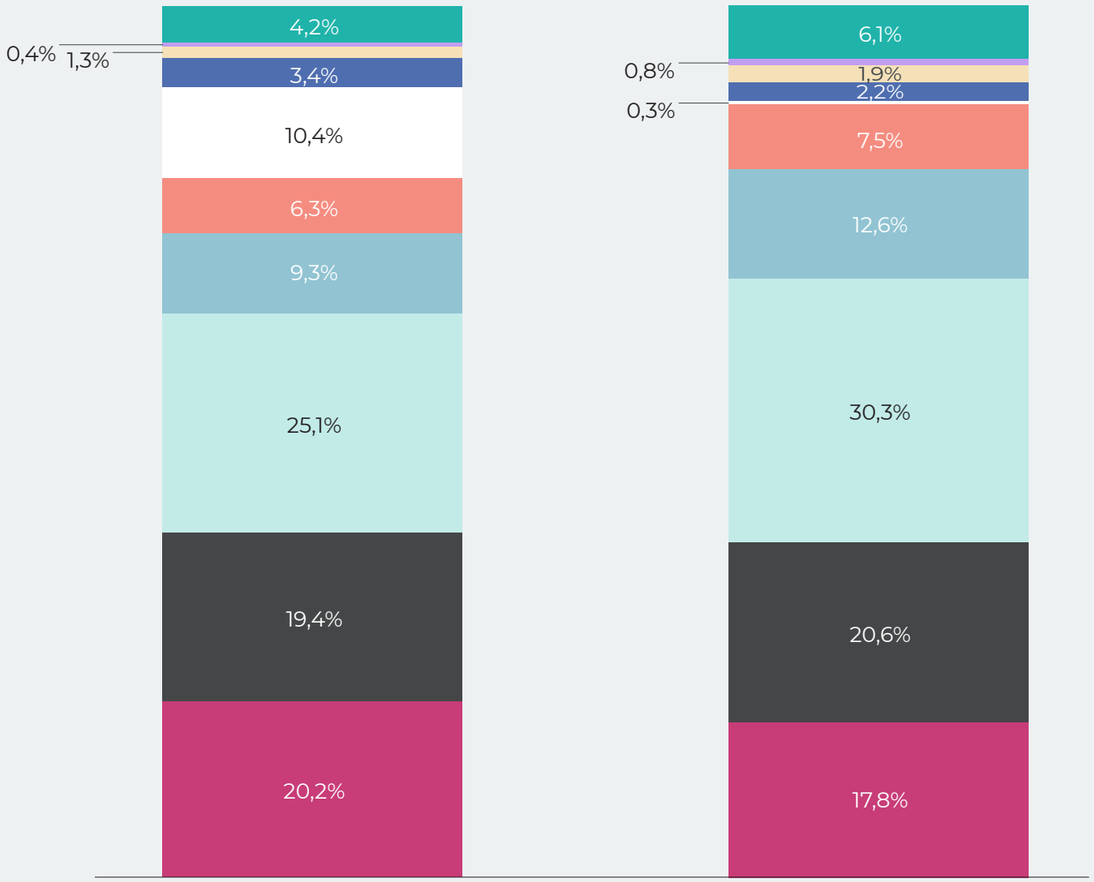


Пляжный

- Поездки с основной целью отдыха на «открытой воде» – море, озере, реке. Могут быть совмещены с посещением экскурсий, занятием активными видами отдыха

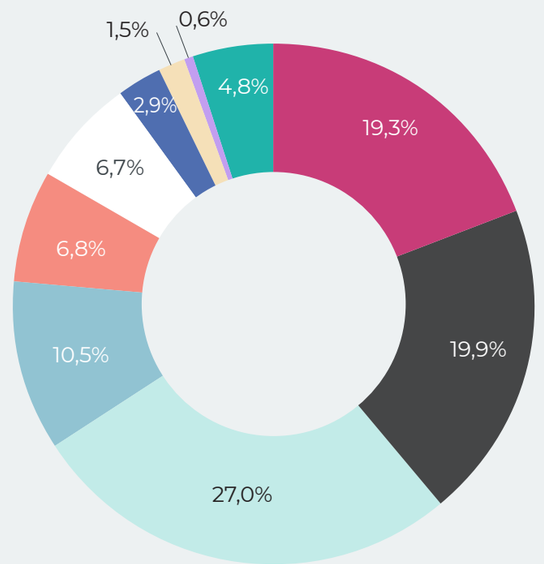
3.2.2. Распределение туристического потока по видам туризма[1]

Иркутская область



Республика Бурятия

Макротерритория



- Деловой / MICE
- Культурно-познавательный
- Природно-экологический
- Пляжный
- Оздоровительный
- Горнолыжный и горный
- Спортивный / активный / экстремальный туризм
- Круизный
- Рыболовный-охотничий
- Автомобильный (в т.ч. путешествия на автомобиле)

[1] Источник: Росстат, данные регионов, анализ CMWP

Расчет туристского потока на 2022 год и формирование балансов туристского потока (в т.ч. по видам туризма) представлены в расчетном файле «Модель расчета турпотока - ИО и РБ .xlsx».

3.3.1. Туристы — жители макротерритории[1]



82%
Отдых



9%
Личные, семейные дела

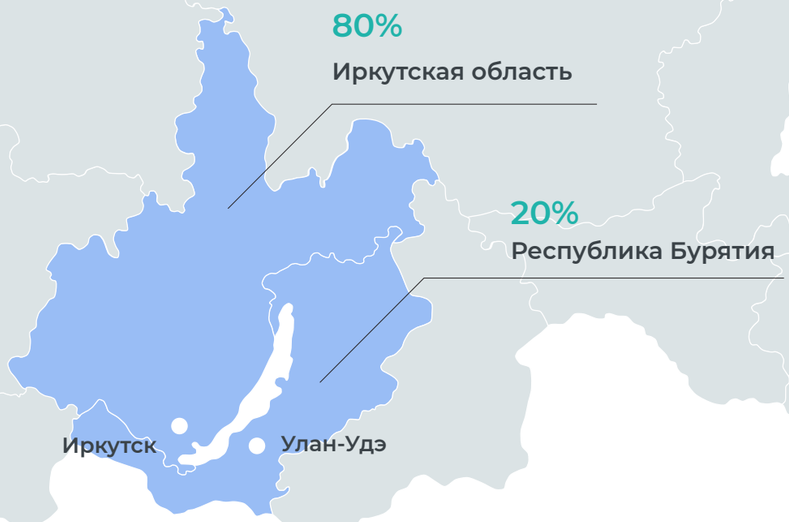


9%
Деловые цели

Жен.	69%
18–25	18%
26–30	8%
31–35	23%
36–40	18%
41–50	20%
51+	13%



Муж.	31%
18–25	18%
26–30	4%
31–35	10%
36–40	18%
41–50	27%
51+	23%



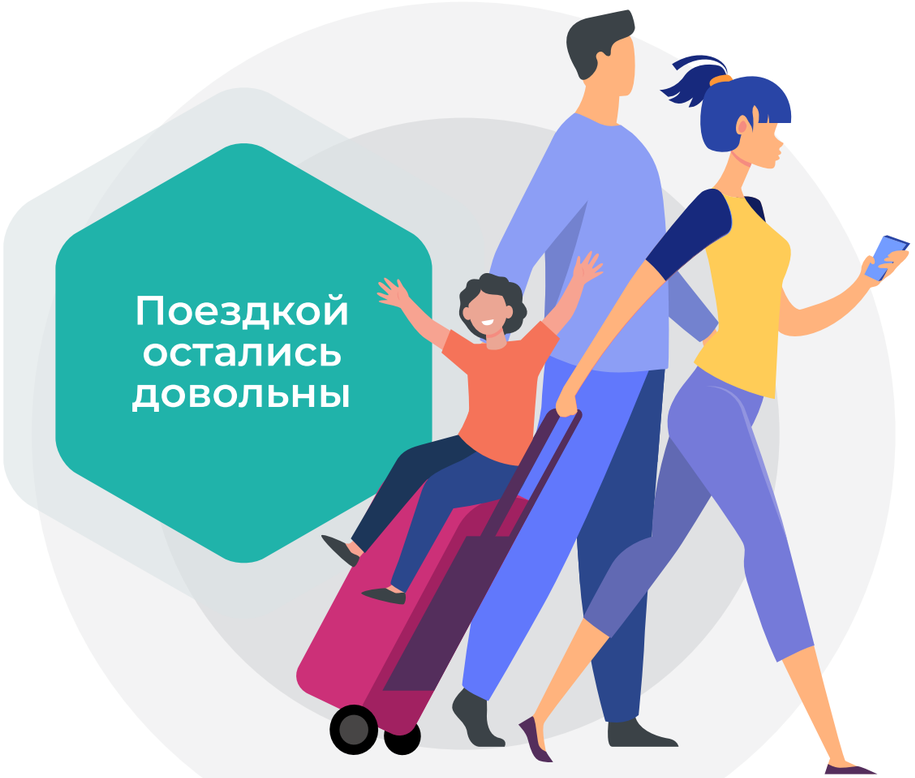
[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP. Подробнее см. расчетный файл «Портрет туриста.xlsx».

Женщина
30-35 лет
Из Иркутска

Ежемесячный доход
до 30 тыс. руб.

На поездку почти ничего не потратила – в пределах 5 тыс. руб.

Чаще всего ездит в июле отдыхать на 1-3 дня



Поездкой остались довольны

Ездит большой компанией: или с компанией подруг, или с мужем и детьми

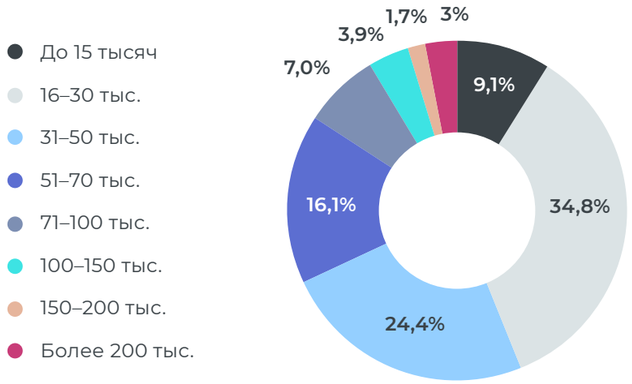
Чаще всего бывает в Листвянке, на Ольхоне, на курорте Аршан

Хотела бы отдыхать на более оборудованных пляжах (туалеты, раздевалки), улучшить вывоз мусора в туристических местах и на пляжах, снизить стоимость отелей, общепита и экскурсий, улучшить качество дорог

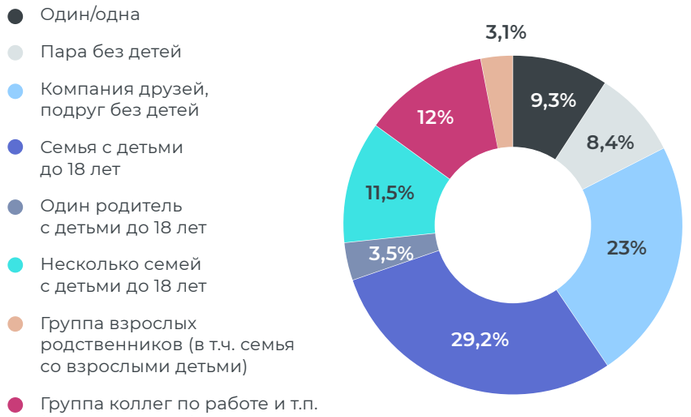
Загорала на пляже и купалась, любовалась пейзажами, гуляла по экологическим тропам, ела свежую рыбу

Остановилась в арендованном доме или на турбазе

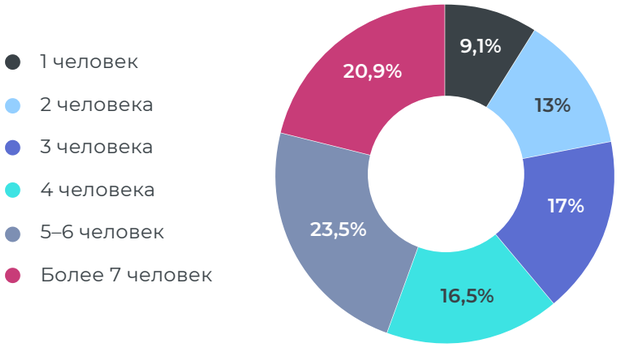
Уровень доходов в рублях на 1 человека в месяц



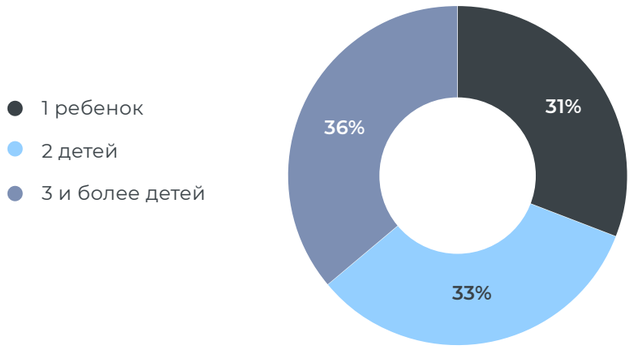
Состав группы



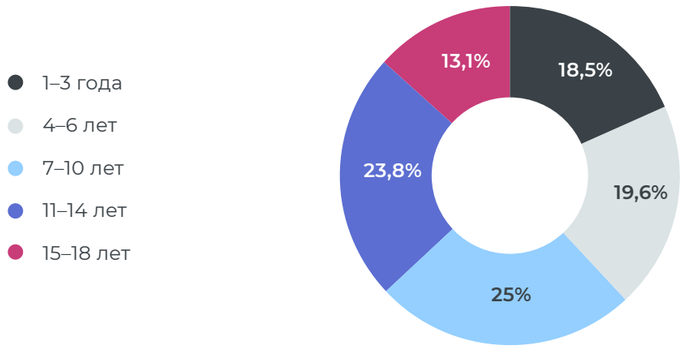
Численность группы



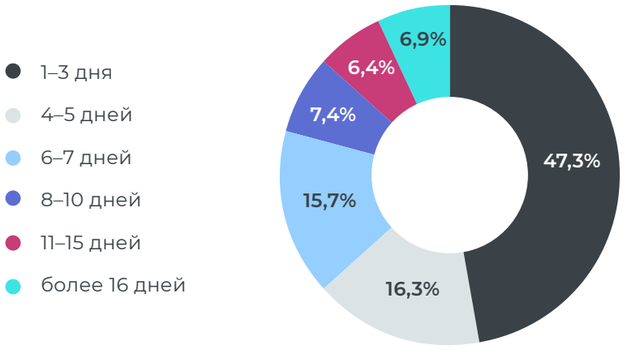
Число детей в группе



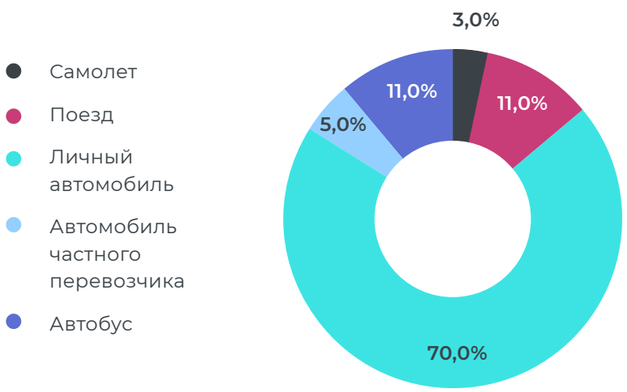
Возраст детей в группе, если турист путешествует с детьми



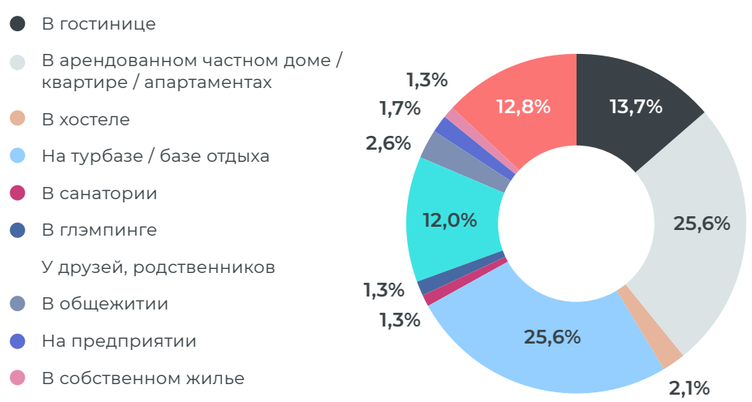
Длительность поездки



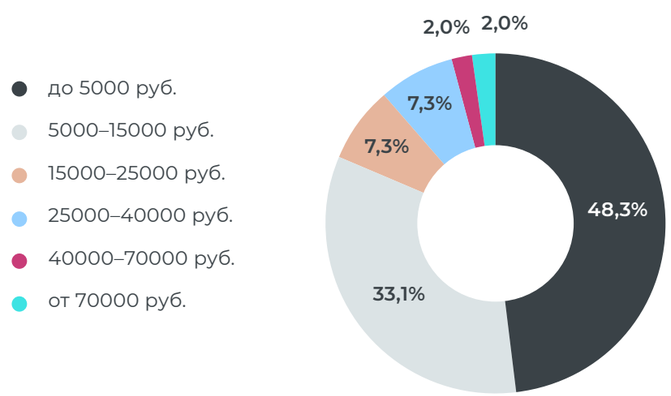
Предпочтения по транспорту



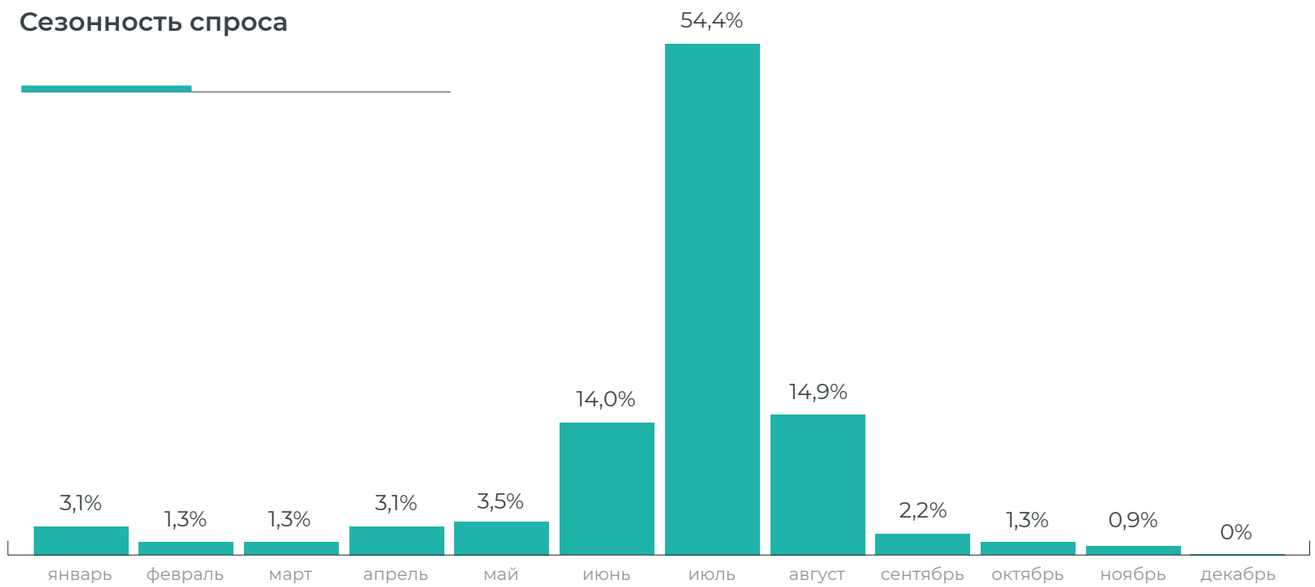
Предпочтения по средствам размещения



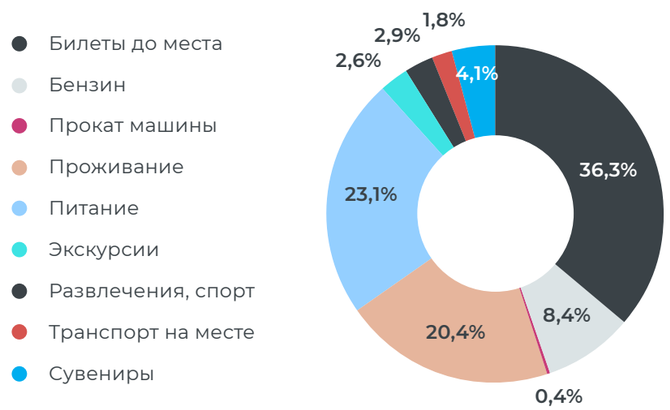
Размер расходов на туриста



Сезонность спроса



Структура трат



ТОП-3 популярных видов туризма



45,0% Природно-экологический



25,5% Культурно-познавательный

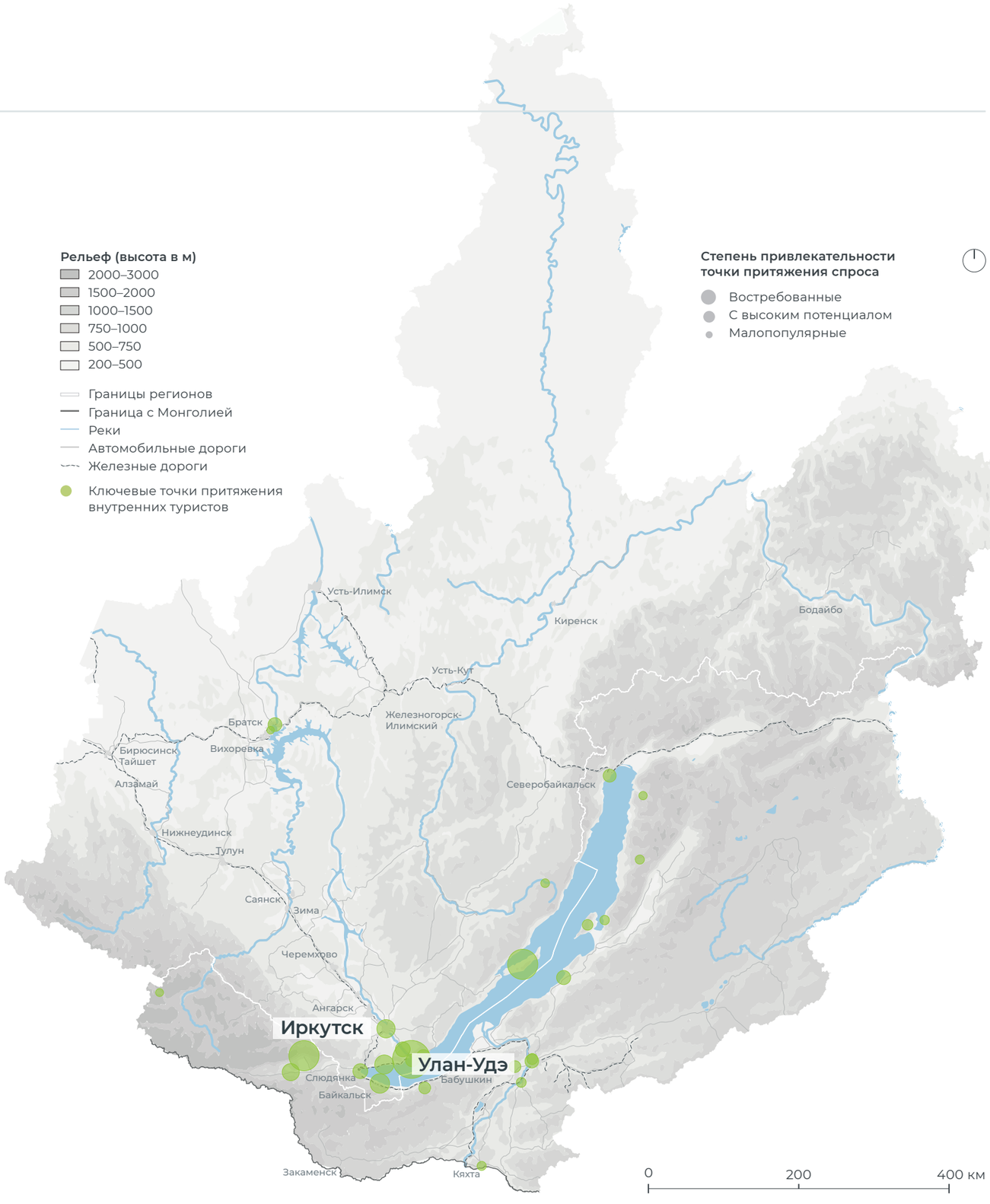


14,3% Пляжный

Прочие — 15,2%

Ключевые виды активности

- Любовались пейзажами **57,0%**
- Гуляли по оборудованным прогулочным тропам на природе **27,4%**
- Гуляли в дикой природе **30,9%**
- Загорали и купались **53,0%**
- Ели свежую рыбу **20,9%**



Пожелания по улучшению туристического продукта

Что туристы хотели бы изменить	Степень важности	Доля ответов
оборудовать пляжи (туалеты, раздевалки)	Очень высокая	40,0%
улучшить качество дорог внутри региона	Очень высокая	36,1%
снизить стоимость отелей	Очень высокая	35,7%
добавить возможности недорого перекусить	Очень высокая	33,9%
улучшить вывоз мусора в туристических местах, на пляжах	Очень высокая	31,7%
улучшить дороги в регион	Очень высокая	30,9%
снизить цены на экскурсии	Высокая	28,7%
улучшить качество сотовой связи	Высокая	27,0%
снизить стоимость туров, экскурсий	Высокая	27,0%
построить аквапарк / крытые бассейны или термальные комплексы	Высокая	26,5%
снизить стоимость билетов	Высокая	25,2%
создать возможность добраться до интересных удаленных мест	Средняя	24,3%
улучшить инфраструктуру для отдыха с детьми (площадки, игровые клубы)	Средняя	23,0%
больше распространять информацию о регионе	Средняя	21,7%
оборудовать пешеходные маршруты, экотропы (сделать указатели, туалеты, урны и т.п.)	Средняя	20,9%
улучшить качество отелей	Ниже среднего	18,7%
улучшить навигацию (указатели, таблички и т.п.)	Ниже среднего	18,3%
создать площадки для кемпингов	Ниже среднего	17,4%
добавить разнообразия маршрутов (пешеходных, водных, автомобильных, вертолетных)	Ниже среднего	16,5%
улучшить общественный транспорт	Ниже среднего	15,2%
сделать транспортные развязки, чтобы уменьшить пробки	Ниже среднего	15,2%
следить за тишиной в туристических зонах по ночам	Низкая	14,3%
улучшить качество ресторанов	Низкая	13,5%
провести благоустройство городов	Низкая	13,5%
улучшить качество санаториев, СПА-центров	Низкая	13,0%
улучшить качество туров, экскурсий	Низкая	12,2%
увеличить количество магазинов	Низкая	11,7%
улучшить безопасность в туристических местах (надежность транспорта, угроза диких животных и т.п.)	Низкая	10,0%
увеличить количество отелей	Низкая	10,0%
сделать прямые рейсы из городов, с которыми отсуствует прямое авиасообщение	Очень низкая	6,1%
сделать/добавить водные/теплоходные маршруты	Очень низкая	6,1%
разработать круизные маршруты по этому и/или соседним регионам	Очень низкая	4,3%
увеличить количество ресторанов	Очень низкая	1,3%
ничего, все и так хорошо		5,2%

Степень удовлетворенности поездкой



Примечание: ни один из респондентов не отметил вариант ответа «Совсем не понравилось».

Очень высокая

30–35% респондентов отметили проблему

Высокая

25–30% респондентов отметили проблему

Средняя

20–25% респондентов отметили проблему

Ниже среднего

15–20% респондентов отметили проблему

Низкая

10–15% респондентов отметили проблему

Очень низкая

до 10% респондентов отметили проблему

3.3.2. Туристы — жители прочих регионов РФ[1]



61%
Отдых



17%
Личные, семейные дела



22%
Деловые цели

Жен.	56%
18–25	10%
26–30	12%
31–35	14%
36–40	16%
41–50	28%
51+	20%



Муж.	44%
18–25	13%
26–30	14%
31–35	21%
36–40	20%
41–50	19%
51+	13%



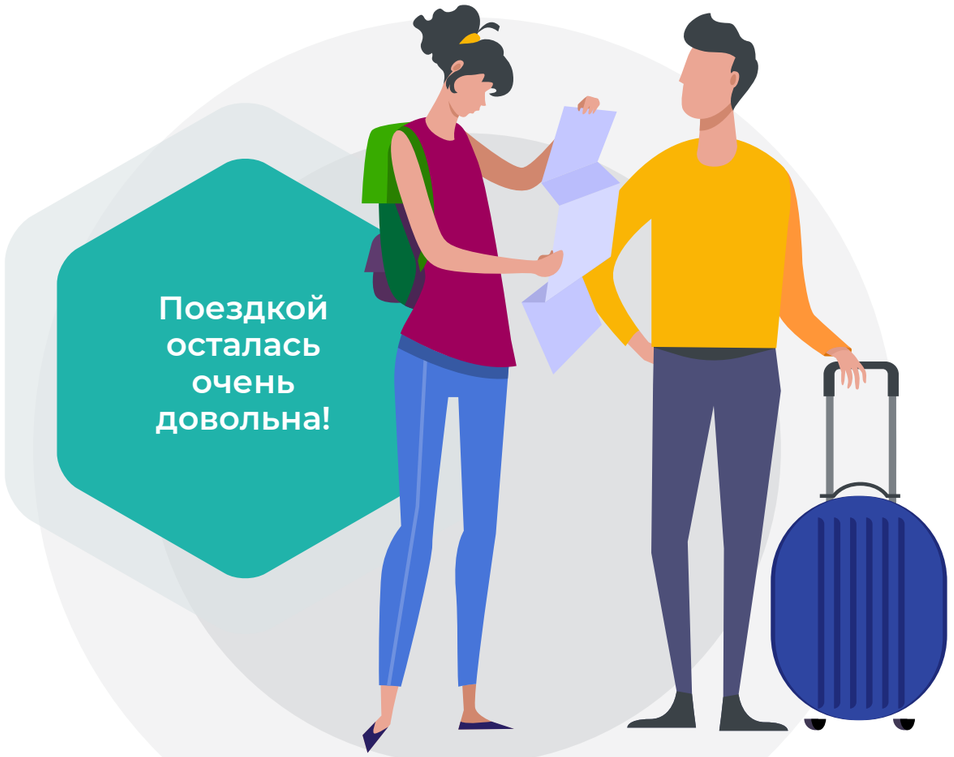
[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP.
Подробнее см. расчетный файл «Портрет туриста.xlsx».

Женщина
40-50 лет
Из Москвы

Ежемесячный доход
30-50 тыс. руб.

На поездку потратила ≈ 50 тыс. руб.

Приехала отдыхать летом на 5-7 дней



Поездкой осталась очень довольна!

Хотела бы снизить стоимость тура, жалуется, что до поездки было мало информации о возможностях региона, хотела бы, чтобы удаленные интересные места были более доступны

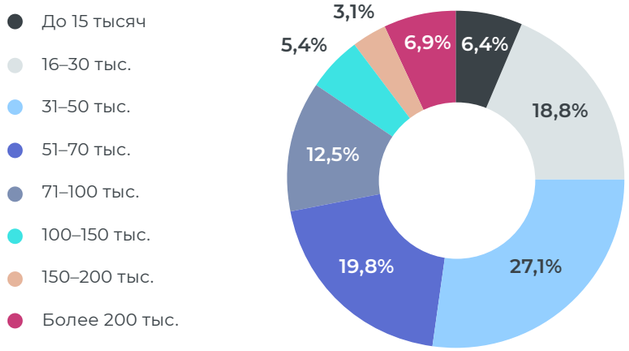
Гуляла по центру Иркутска, была в Листвянке и на Ольхоне, любовалась пейзажами, наслаждалась дикой природой, посещала национальные парки, музеи, ела свежую рыбу

С подругой или спутником, но без детей

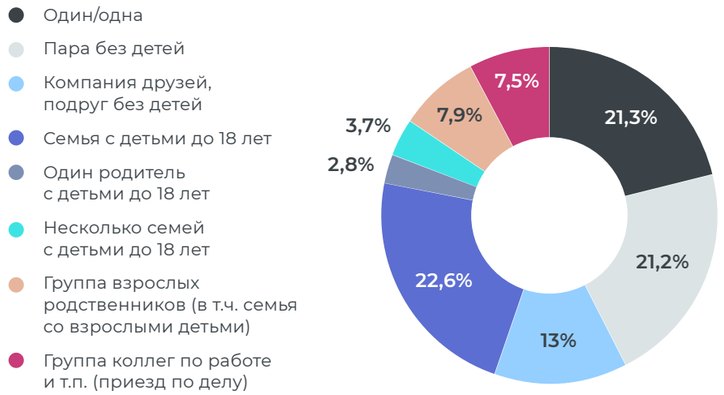
Прилетела в Иркутск

Остановилась в гостинице

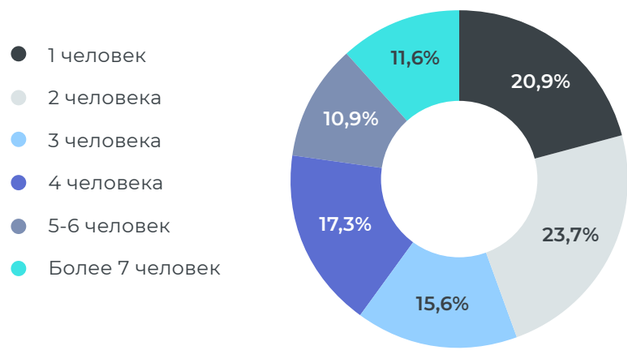
Уровень доходов в рублях на 1 человека в месяц



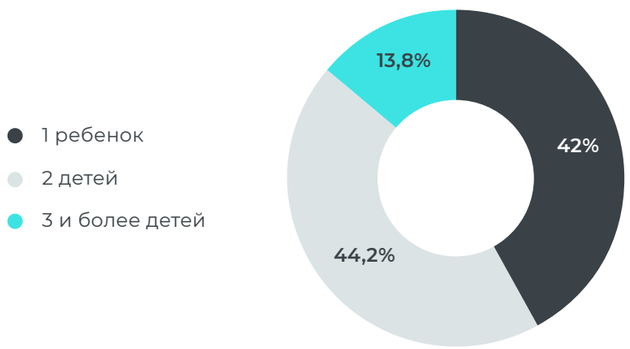
Состав группы



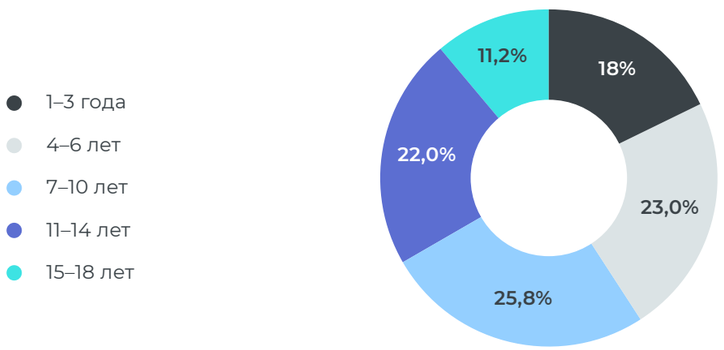
Численность группы



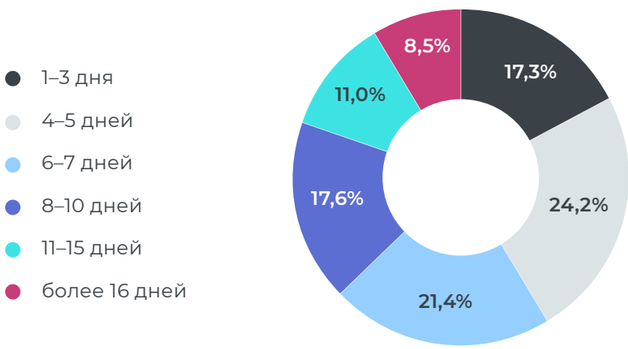
Число детей в группе



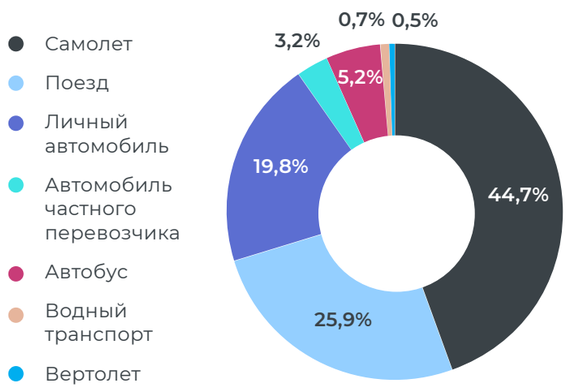
Возраст детей в группе, если турист путешествует с детьми



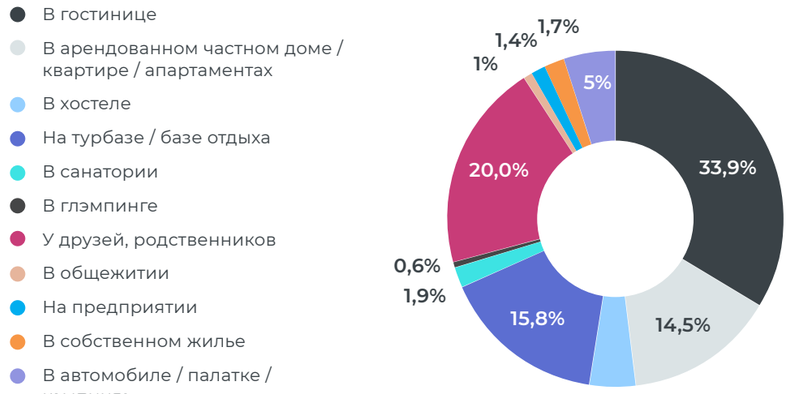
Длительность поездки



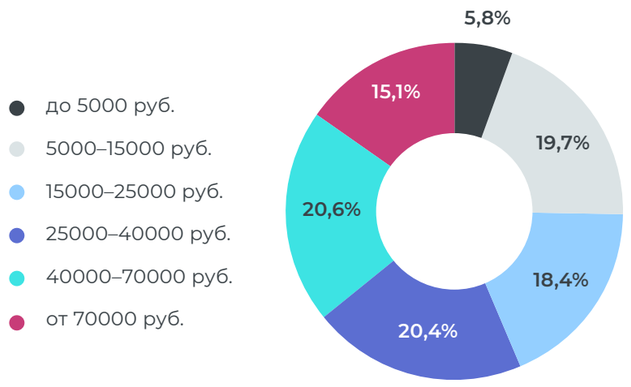
Предпочтения по транспорту



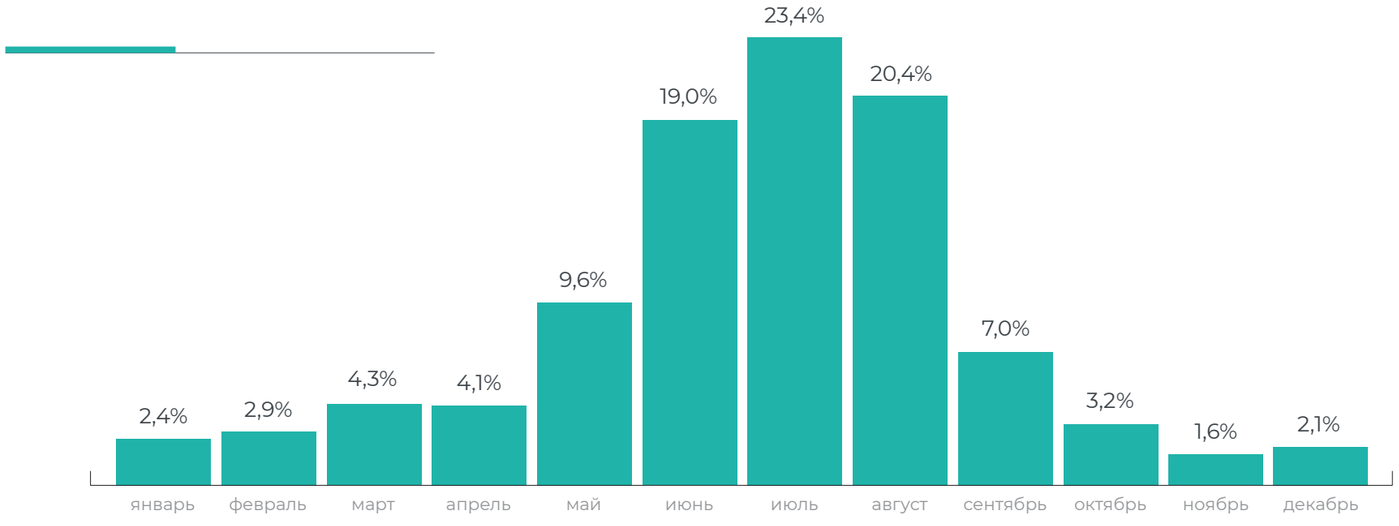
Предпочтения по средствам размещения



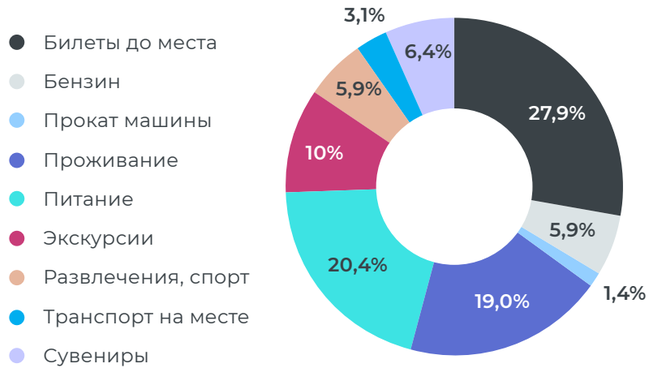
Размер расходов на туриста



Сезонность спроса



Структура трат



ТОП-3 популярных видов туризма



36,8% Природно-экологический



35,4% Культурно-познавательный

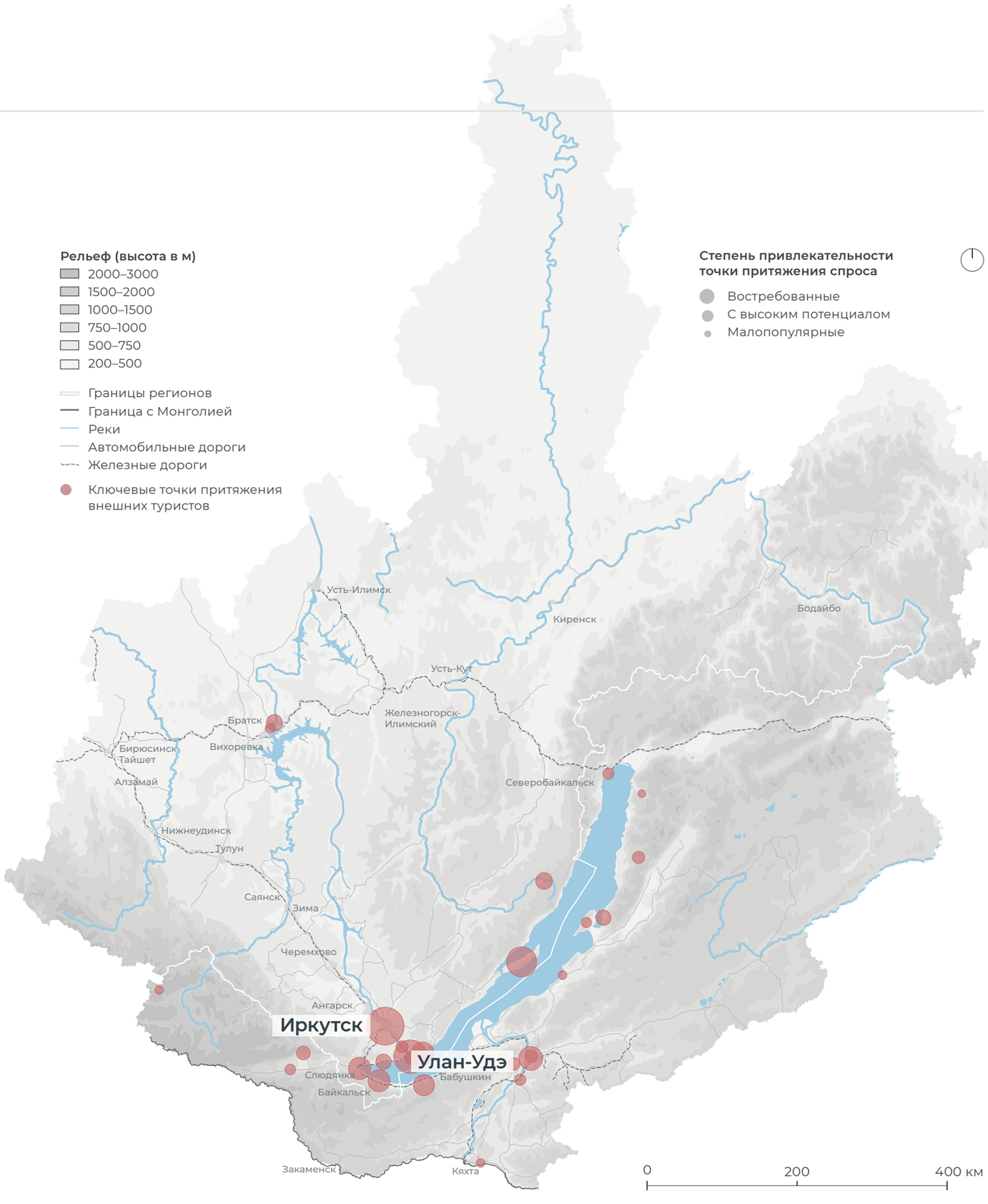


9,0% Спортивный/ активный/ экстремальный туризм

Прочие — 18,8%

Ключевые виды активности

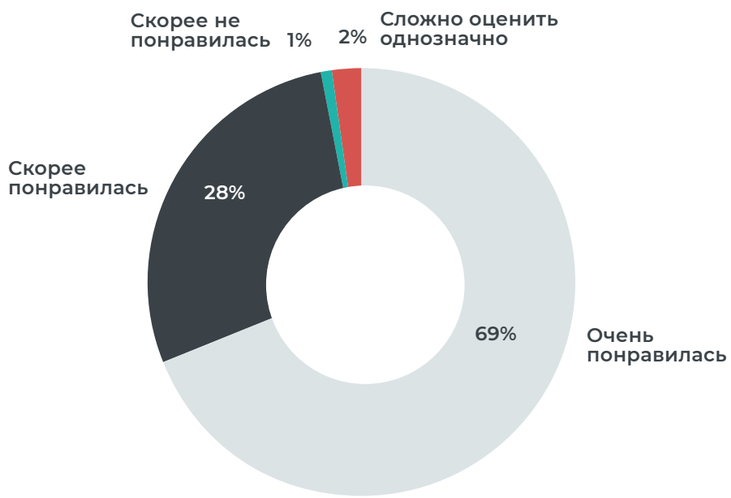
- Смотрели новые города (Иркутск, Улан-Удэ) **34,9%**
- Любовались пейзажами **54,9%**
- Гуляли по оборудованным прогулочным тропам на природе **26,4%**
- Гуляли в дикой природе **35,1%**
- Загорали и купались **30,5%**
- Посещали национальнные парки/заповедники **22,4%**



Пожелания по улучшению туристического продукта

Что туристы хотели бы изменить	Степень важности	Доля ответов
снизить стоимость билетов	Очень высокая	32,8%
больше распространять информацию о регионе	Очень высокая	31,5%
снизить стоимость отелей	Очень высокая	30,5%
создать возможность добраться до интересных удаленных мест	Высокая	29,4%
снизить цены на экскурсии	Высокая	29,0%
добавить возможности недорого перекусить	Высокая	28,9%
улучшить качество дорог внутри региона	Высокая	25,6%
снизить стоимость туров, экскурсий	Высокая	25,5%
оборудовать пляжи (туалеты, раздевалки)	Средняя	23,2%
улучшить дороги в регион	Средняя	21,1%
улучшить качество сотовой связи	Средняя	20,7%
улучшить качество отелей	Средняя	20,5%
провести благоустройство городов	Средняя	20,1%
улучшить навигацию (указатели, таблички и т.п.)	Ниже среднего	19,8%
оборудовать пешеходные маршруты, экотропы (сделать указатели, туалеты, урны и т.п.)	Ниже среднего	19,4%
улучшить вывоз мусора в туристических местах, на пляжах	Ниже среднего	18,8%
добавить разнообразия маршрутов (пешеходных, водных, автомобильных, вертолетных)	Ниже среднего	18,2%
улучшить инфраструктуру для отдыха с детьми (площадки, игровые клубы)	Ниже среднего	16,4%
улучшить общественный транспорт	Ниже среднего	16,2%
увеличить количество отелей	Ниже среднего	16,0%
сделать прямые рейсы из городов, с которыми отсутствует прямое авиасообщение	Ниже среднего	16,0%
улучшить качество туров, экскурсий	Ниже среднего	15,6%
построить аквапарк / крытые бассейны или термальные комплексы	Низкая	13,6%
создать площадки для кемпингов	Низкая	15,3%
следить за тишиной в туристических зонах ночью	Низкая	13,5%
улучшить безопасность в туристических местах (надежность транспорта, угроза диких животных и т.п.)	Низкая	13,3%
улучшить качество ресторанов	Низкая	12,5%
увеличить количество магазинов	Низкая	11,9%
сделать транспортные развязки, чтобы уменьшить пробки	Низкая	10,9%
улучшить качество санаториев, СПА-центров	Низкая	10,7%
разработать круизные маршруты по этому и/или соседним регионам	Низкая	10,6%
сделать/добавить водные/теплоходные маршруты	Очень низкая	8,3%
увеличить количество ресторанов	Очень низкая	1,2%
ничего, все и так хорошо		9,8%

Степень удовлетворенности поездкой



Примечание: ни один из респондентов не отметил вариант ответа «Совсем не понравилось».

Очень высокая

30–35% респондентов отметили проблему

Высокая

25–30% респондентов отметили проблему

Средняя

20–25% респондентов отметили проблему

Ниже среднего

15–20% респондентов отметили проблему

Низкая

10–15% респондентов отметили проблему

Очень низкая

до 10% респондентов отметили проблему

3.3.3. Автотуристы (жители макротерритории и прочих регионов РФ)[1]



74%

Отдых



20%

Личные, семейные дела



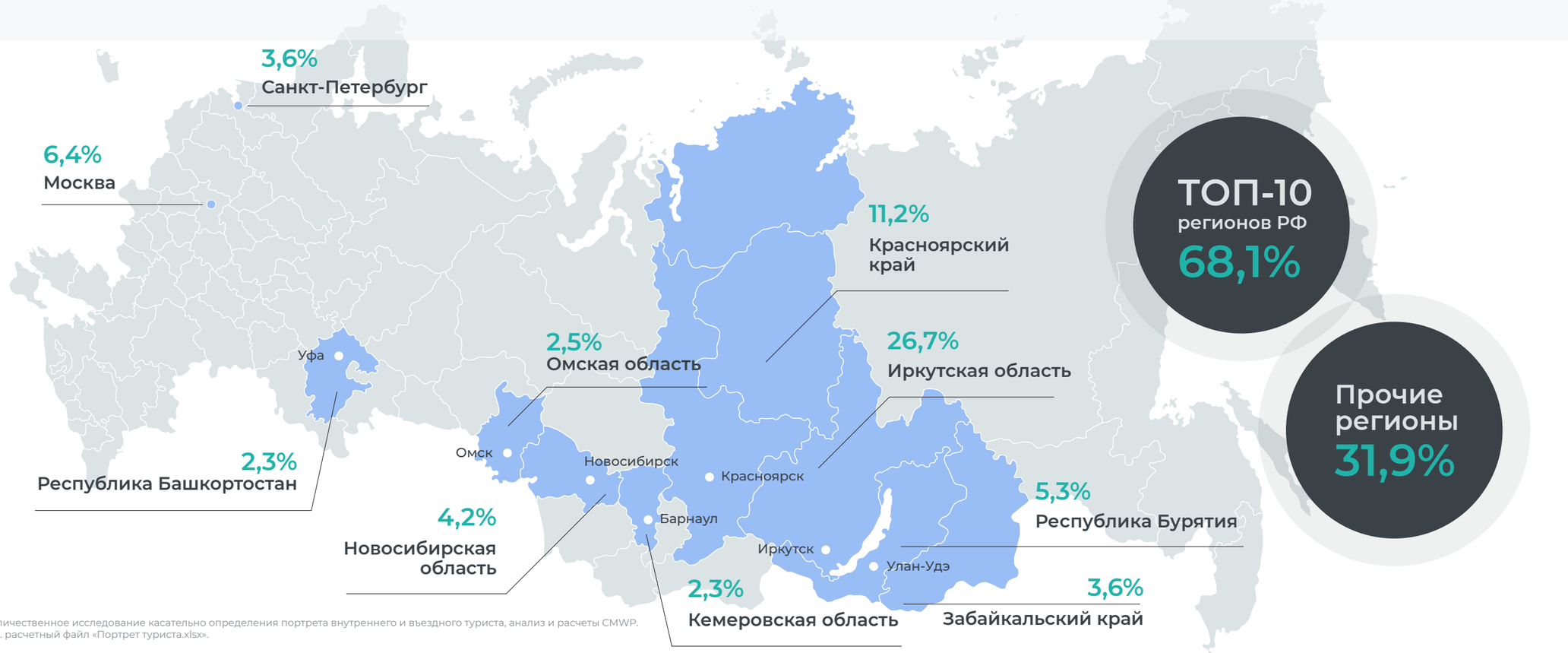
6%

Деловые цели

Жен.	65%
18–25	13%
26–30	12%
31–35	20%
36–40	25%
41–50	18%
51+	12%



Муж.	35%
18–25	10%
26–30	3%
31–35	14%
36–40	17%
41–50	29%
51+	27%



[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP. Подробнее см. расчетный файл «Портрет туриста.xlsx».

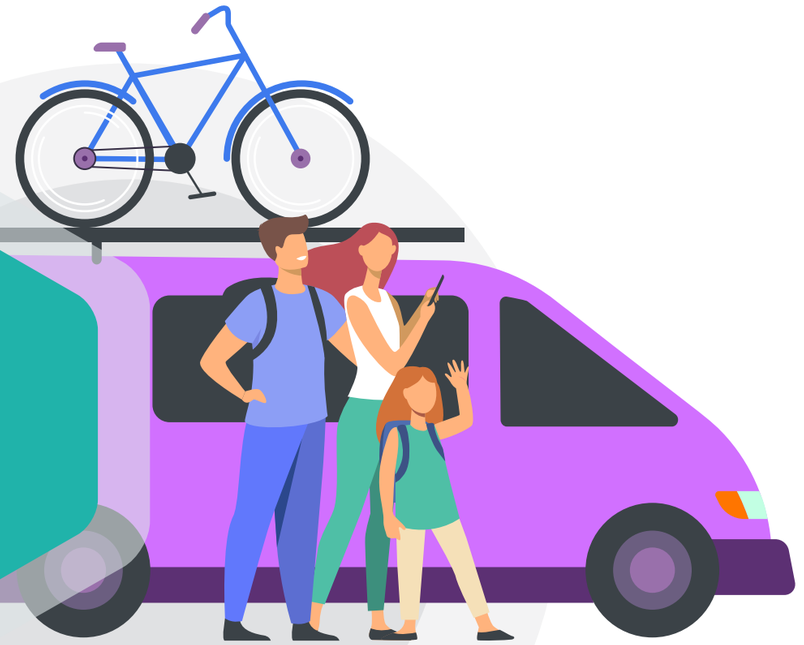
Женщина
35-40 лет
из Иркутской
области

Ежемесячный
доход
до 30 тыс. руб.

На поездку
потратила
до 15 тыс. руб.

Ездит отдыхать,
в основном,
в июле
на 1-3 дня

Поездкой
осталась
очень
довольна!



Приехала с
семьей
с детьми
7-14 лет

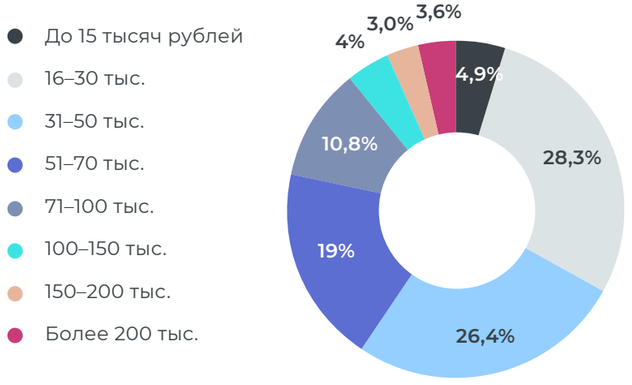
Приехала на
автомобиле, потому
что это дает свободу
в планировании
и возможность
добраться в
труднодоступные
места

Остановилась
у друзей или
родственников

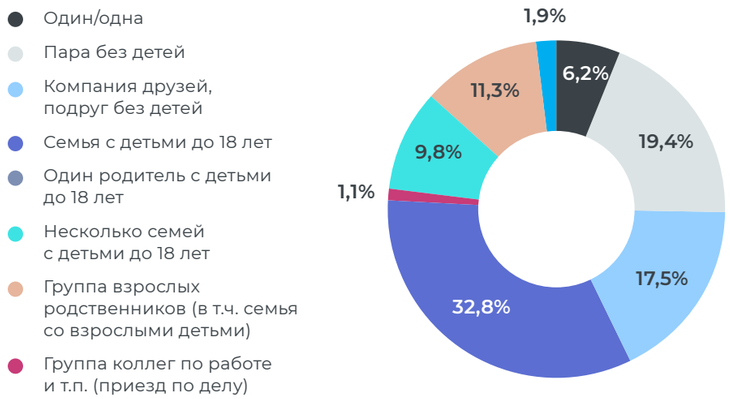
Любовалась пейзажами, загорала и купалась, смотрела новые города, гуляла в дикой природе, ела и ловила свежую рыбу, посещала исторические центры Иркутска и Улан-Удэ, была в Листвянке и на Ольхоне

Хотела бы улучшить качество дорог, добавить возможности недорого перекусить, снизить стоимость отелей, создать площадки для кемпингов, жалуется на нехватку информации о регионе

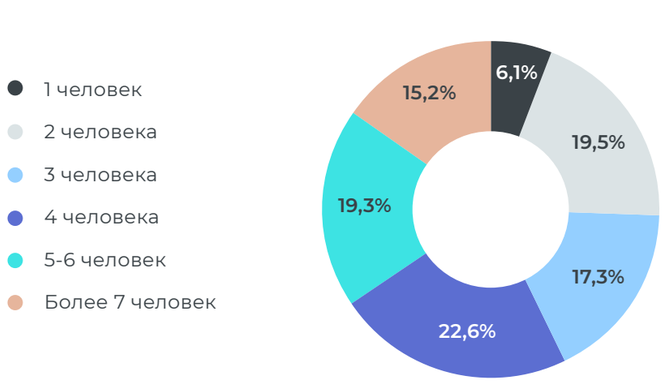
Уровень доходов в рублях на 1 человека в месяц



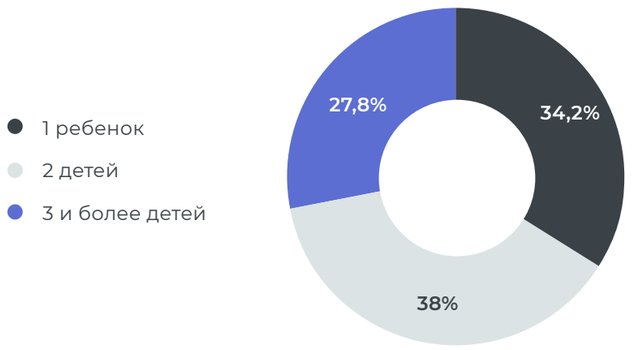
Состав группы



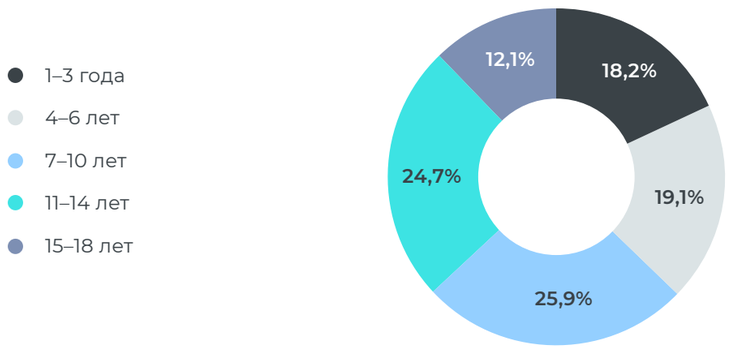
Численность группы



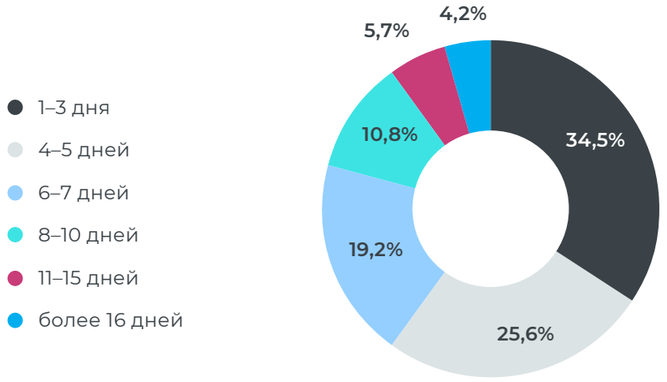
Число детей в группе



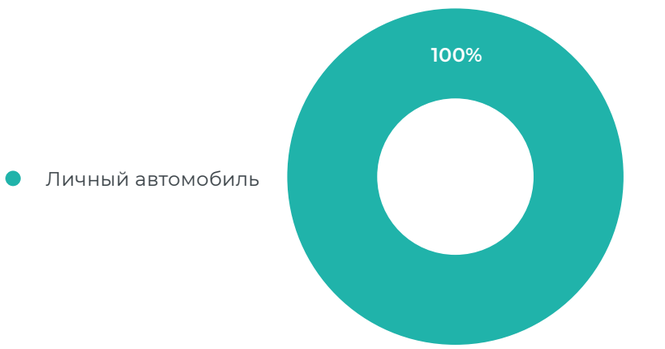
Возраст детей в группе, если турист путешествует с детьми



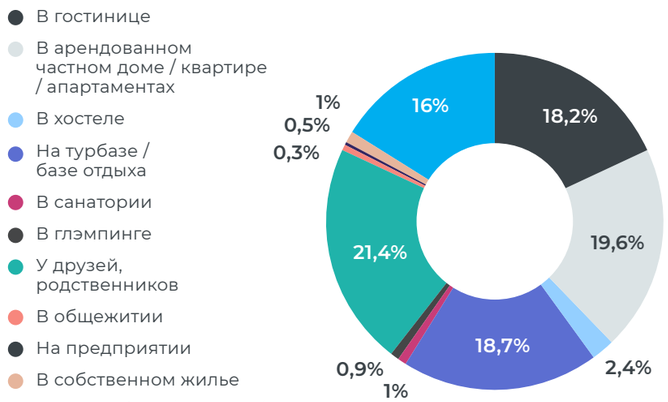
Длительность поездки



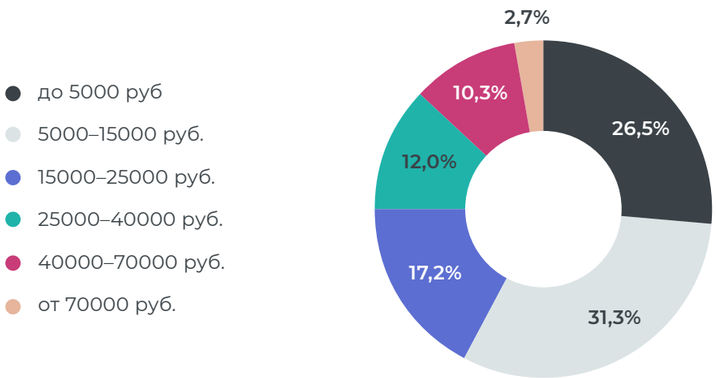
Предпочтения по транспорту



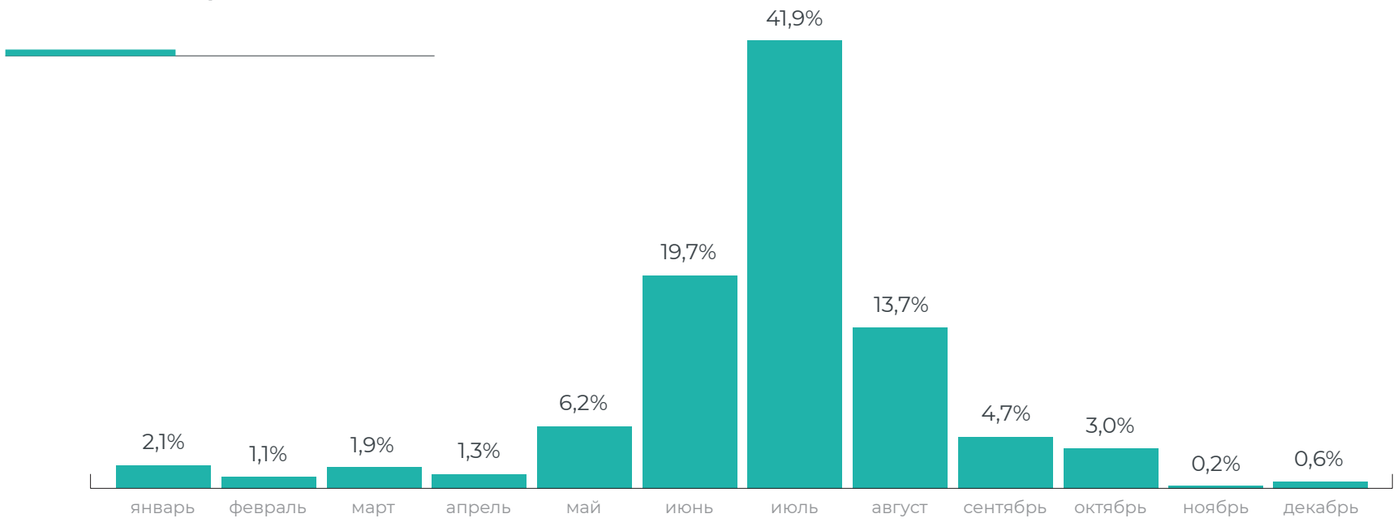
Предпочтения по средствам размещения



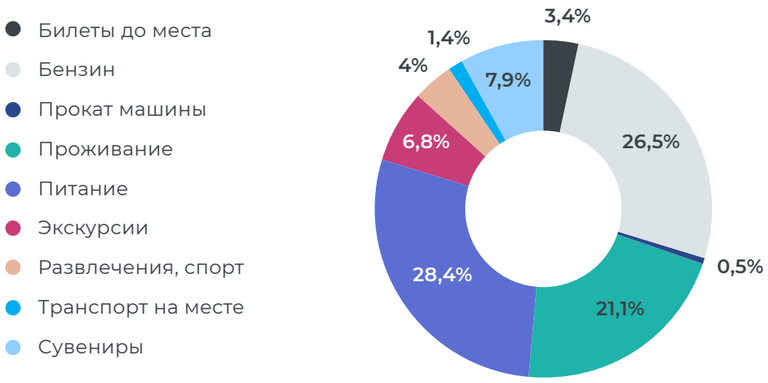
Размер расходов на туриста



Сезонность спроса



Структура трат



ТОП-3 популярных видов туризма



40,6% Природно-экологический



32,7% Культурно-познавательный

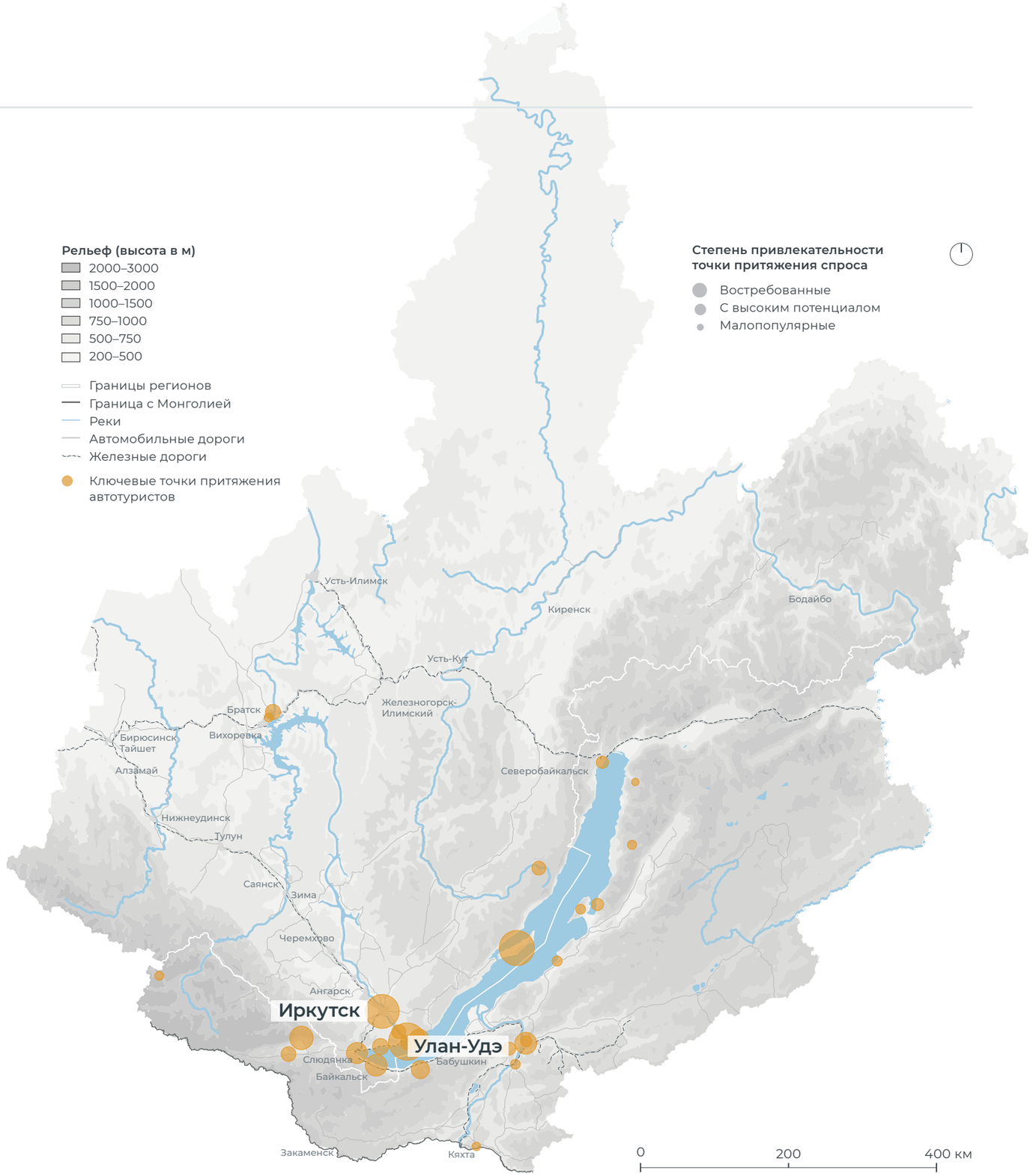


9,5% Пляжный

Прочие — 17,2%

Ключевые виды активности

- Любовались пейзажами **66,8%**
- Загорали и купались **49,9%**
- Гуляли в дикой природе **38,7%**
- Ели свежую рыбу **35,1%**
- Смотрели новые города (Иркутск, Улан-Удэ) **34,0%**
- Гуляли по оборудованным прогулочным тропам на природе **31,7%**



Пожелания по улучшению туристического продукта

Что туристы хотели бы изменить	Степень важности	Доля ответов
добавить возможности недорого перекусить	Очень высокая	37,2%
больше распространять информацию о регионе	Очень высокая	34,0%
снизить стоимость отелей	Очень высокая	33,6%
оборудовать пляжи (туалеты, раздевалки)	Очень высокая	33,2%
улучшить качество дорог внутри региона	Очень высокая	31,7%
улучшить дороги в регион	Высокая	29,0%
создать возможность добраться до интересных удаленных мест	Высокая	28,5%
улучшить вывоз мусора в туристических местах, на пляжах	Высокая	28,3%
снизить цены на экскурсии	Высокая	27,3%
улучшить качество сотовой связи	Высокая	26,8%
снизить стоимость туров, экскурсий	Высокая	25,8%
улучшить навигацию (указатели, таблички и т.п.)	Высокая	25,2%
создать площадки для кемпингов	Средняя	23,3%
снизить стоимость билетов	Средняя	22,4%
оборудовать пешеходные маршруты, экотропы (сделать указатели, туалеты, урны и т.п.)	Средняя	22,2%
улучшить качество отелей	Средняя	20,1%
улучшить инфраструктуру для отдыха с детьми (площадки, игровые клубы)	Средняя	20,1%
провести благоустройство городов	Ниже среднего	19,2%
добавить разнообразия маршрутов (пешеходных, водных, автомобильных, вертолетных)	Ниже среднего	18,8%
построить аквапарк / крытые бассейны или термальные комплексы	Ниже среднего	18,8%
следить за тишиной в туристических зонах ночью	Низкая	14,0%
сделать транспортные развязки, чтобы уменьшить пробки	Низкая	13,7%
улучшить качество туров, экскурсий	Низкая	12,5%
улучшить качество ресторанов	Низкая	12,1%
улучшить безопасность в туристических местах (надежность транспорта, угроза диких животных и т.п.)	Низкая	12,1%
увеличить количество отелей	Низкая	11,6%
увеличить количество магазинов	Низкая	11,6%
улучшить качество санаториев, СПА-центров	Низкая	11,4%
сделать прямые рейсы из городов, с которыми отсутствует прямое авиасообщение	Низкая	10,6%
улучшить общественный транспорт	Очень низкая	9,3%
разработать круизные маршруты по этому и/или соседним регионам	Очень низкая	9,1%
сделать/добавить водные/теплоходные маршруты	Очень низкая	7,2%
увеличить количество ресторанов	Очень низкая	1,7%
ничего, все и так хорошо		5,7%

Степень удовлетворенности поездкой



Примечание: ни один из респондентов не отметил вариант ответа «Совсем не понравилось».

Очень высокая

30–35% респондентов отметили проблему

Высокая

25–30% респондентов отметили проблему

Средняя

20–25% респондентов отметили проблему

Ниже среднего

15–20% респондентов отметили проблему

Низкая

10–15% респондентов отметили проблему

Очень низкая

до 10% респондентов отметили проблему

3.3.4. Въездные туристы (иностранные граждане)



55%

Отдых



10%

Личные, семейные дела

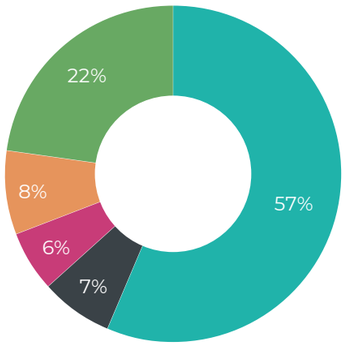


35%

Деловые цели

ТОП-3 стран — источников прибытий (туристов, чел.)[1]

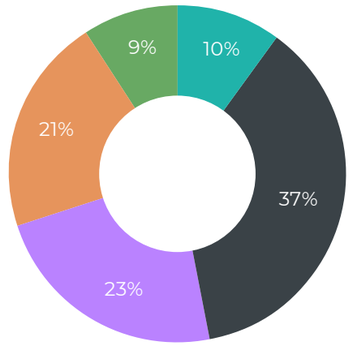
2019 год



- Китай — **183 796**
- Монголия — **22 090**
- Германия — **20 573**
- Другие дружественные страны — **25 082**
- Другие недружественные страны — **73 107**

ВСЕГО: **324 648**

2022 год



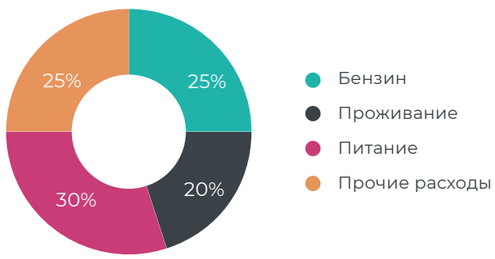
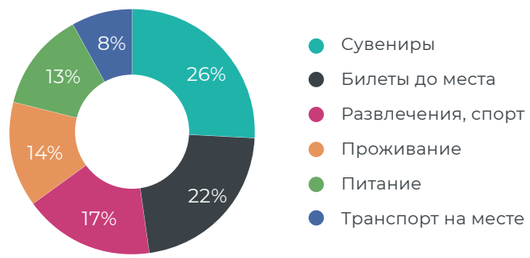
- Китай — **3 968**
- Монголия — **14 538**
- Узбекистан — **9 019**
- Другие дружественные страны — **8 460**
- Другие недружественные страны — **3 654**

ВСЕГО: **39 639**

- Въездной туристический поток на макротерриторию из дружественных стран 2022 году сократился в 6 раз по сравнению с доковидным 2019 годом. Основная причина — крайне низкие темпы восстановления потока из Китая.
- Сокращение потока из недружественных стран более существенное — в 25 раз.
- Несмотря на рост доли турпотока из соседней Монголии, в натуральном выражении число туристов по итогам 2022 года все еще ниже, чем в доковидный период. В ближайшие годы ожидается восстановление этого сегмента с небольшим поступательным ростом.
- На момент проведения исследования ключевые рынки въездного туризма — Китай, Узбекистан и Монголия.
- На долю туристов из Узбекистана приходится 23% всех иностранных прибытий на макротерриторию (95% из них — в Иркутскую область), однако, мы полагаем, что граждане Узбекистана прибывают с рабочими целями и не демонстрируют туристского поведения. Для целей настоящего исследования Узбекистан не рассматривается как ключевой рынок въездного туризма.
- Ключевой спрос с учетом текущей и прогнозируемой геополитической обстановки на среднесрочную перспективу прогнозируется со стороны граждан Китая и Монголии.
- Продвижение российско-китайско-монгольского международного туристического бренда «Великий чайный путь» является приоритетом для трёх стран и будет способствовать развитию туристического обмена.

[1] Источник: Статистический бюллетень Бурстата, статистический бюллетень Иркутскстата, анализ CMWP

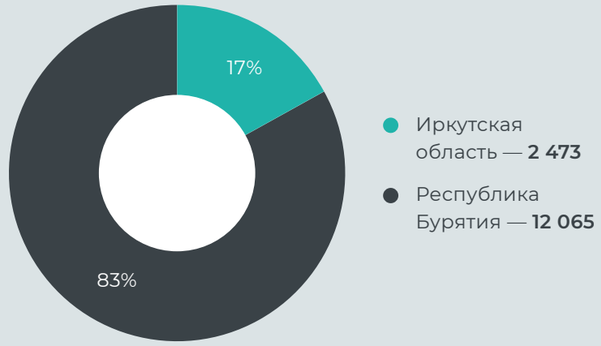
Портрет въездного туриста (иностранные граждане)

	Туристы из Монголии[2]	Туристы из Китая[2]
Ключевая цель поездки	Личные (поездка за покупками)	Отдых и развлечения
Ключевые виды туризма (ТОП-3)	Паломнический, культурно-познавательный, природно-экологический	Культурно-познавательный, природно-экологический, гастрономический
Ключевой вид транспорта	Личный автомобиль	Самолет
Состав группы	Разнится от цели поездки (в одиночку, пара без детей или с детьми)	Пара без детей (35%) или с детьми до 18 лет (36%)
Средний возраст	от 30 до 50 лет	от 35 до 45 лет
Формат поездки	В зависимости от цели поездки. Все поездки с личными целями - организуются самостоятельно, поездки с целью оздоровления и лечения - также организуются самостоятельно. Покупка комплексного тура не характерна для этих туристов в силу низкой платежеспособности, кроме того услуги туроператоров Республики Бурятии и Иркутской области нацелены на обслуживание туристов из других регионов России (более удаленных и менее чувствительных к цене)	Как правило, выбирают путешествие организованными группами даже тогда, когда в регионе прибытия есть все условия для осуществления самодеятельного туризма. В данном случае выбор организованных поездок усугубляется наличием языкового барьера, и наличием культурных отличий.
Длительность поездки	1–3 дня	5–7 дней
Ключевые точки притяжения спроса	Иволгинский дацан, Улан-Удэ, Иркутск	Байкал, Ольхон, Большая Байкальская тропа, КБЖД, национальные парки и заповедники
Структура трат		

[2] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP.

Регионы прибытия на макротерриторию[2]

Граждане Монголии (туристов), 2022



Граждане Китая (туристов), 2022



3.4.1. Балансы распределения туристического потока[1]

По видам транспорта



- Ключевой вид транспорта для туристов на макротерритории — самолет. В Республике Бурятия доля туристов, выбравших самолет, на 6 пп ниже, чем в Иркутской области. Причина — аэропорт Улан-Удэ имеет низкую связность с территориями Европейской России: по состоянию на 2023 г., выполняются полеты лишь по 10 маршрутам за пределы макротерритории. Расширение числа рейсов и географии полетов — зона роста для Республики Бурятия.
- Доля туристов, которые для своего путешествия выбрали автомобиль, в среднем по макротерритории составила 23%. Отчасти такая высокая доля обусловлена тем, что жители двух регионов активно ездят по макротерритории на автомобиле с целью отдыха и оздоровления.
- Рейсовые автобусы и пригородные поезда также используются внутренними туристами и незначительной долей туристов из соседних регионов (межрегиональная транспортная связь очень низкая).

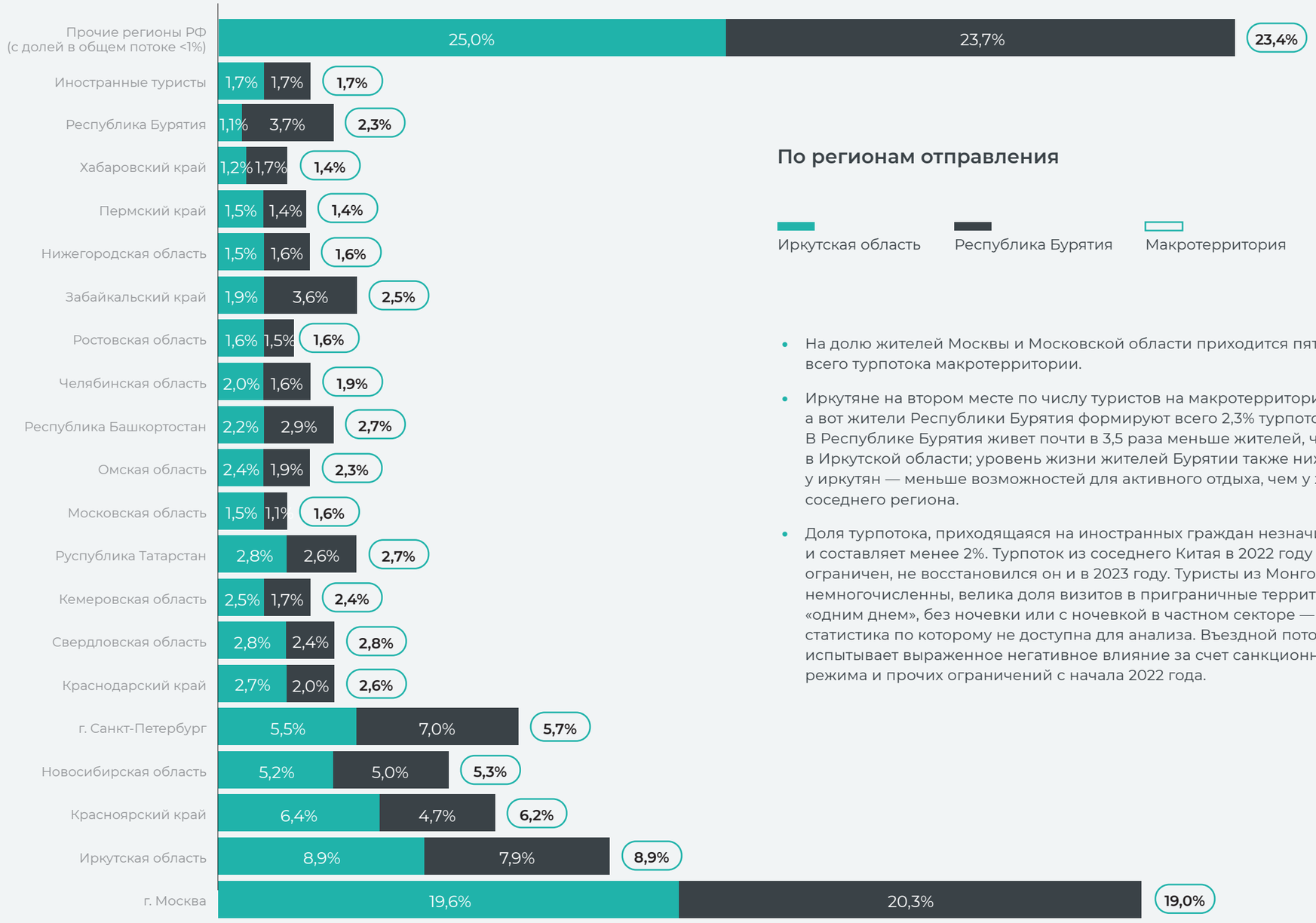
По бюджетным группам



- Основная доля туристов макротерритории – туристы со средним доходом на 1 человека в месяц на уровне 30-50 тыс. рублей. Высокая доля туристов с ежемесячным доходом ниже 30 тыс. руб. в месяц, опять-таки, обусловлена высокой долей внутренних туристов в общем турпотоке макротерритории. Низкая доля туристов с уровнем доходов более 100 тыс. руб. в месяц обусловлена незначительной долей предложения для отдыха и развлечений в верхнем ценовом сегменте. На долю номерного фонда категории 5* приходится всего 1% общего объема номеров макротерритории.

[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP.

Расчет туристского потока на 2022 год и формирование балансов туристского потока представлены в расчетном файле «Модель расчета турпотока - ИО и РБ .xlsx».



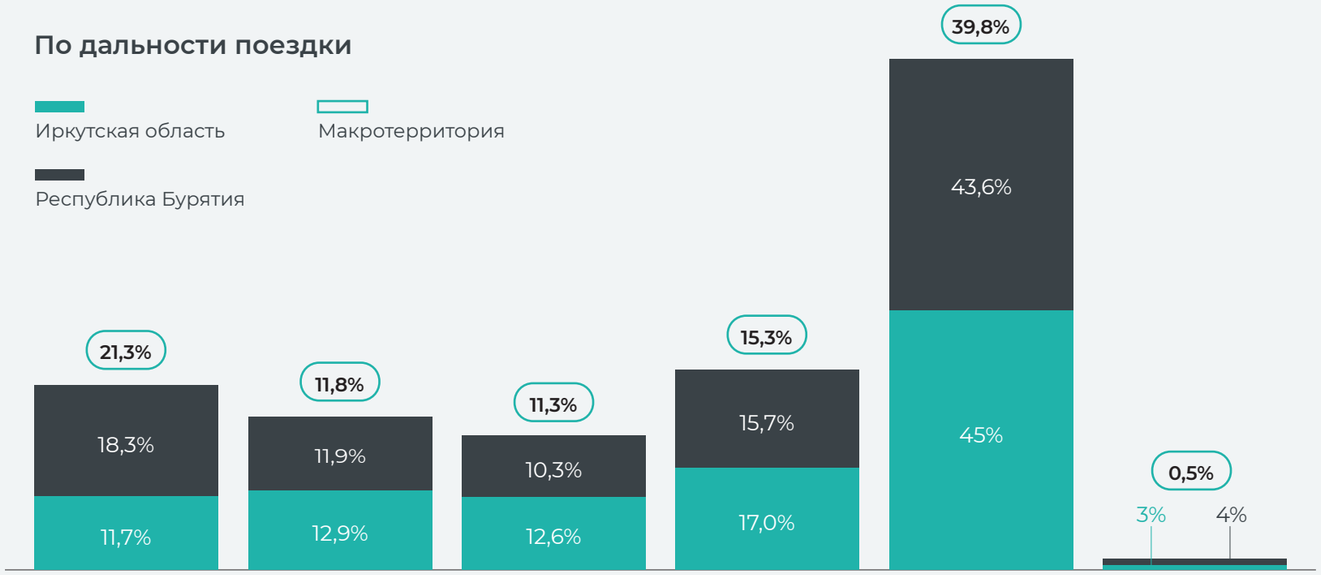
По регионам отправления

Иркутская область | Республика Бурятия | Макротерритория

- На долю жителей Москвы и Московской области приходится пятая часть всего турпотока макротерритории.
- Иркутяне на втором месте по числу туристов на макротерритории, а вот жители Республики Бурятия формируют всего 2,3% турпотока. В Республике Бурятия живет почти в 3,5 раза меньше жителей, чем в Иркутской области; уровень жизни жителей Бурятии также ниже, чем у иркутян — меньше возможностей для активного отдыха, чем у жителей соседнего региона.
- Доля турпотока, приходящаяся на иностранных граждан незначительна и составляет менее 2%. Турпоток из соседнего Китая в 2022 году был ограничен, не восстановился он и в 2023 году. Туристы из Монголии немногочисленны, велика доля визитов в приграничные территории «одним днем», без ночевки или с ночевкой в частном секторе — статистика по которому не доступна для анализа. Въездной поток испытывает выраженное негативное влияние за счет санкционного режима и прочих ограничений с начала 2022 года.

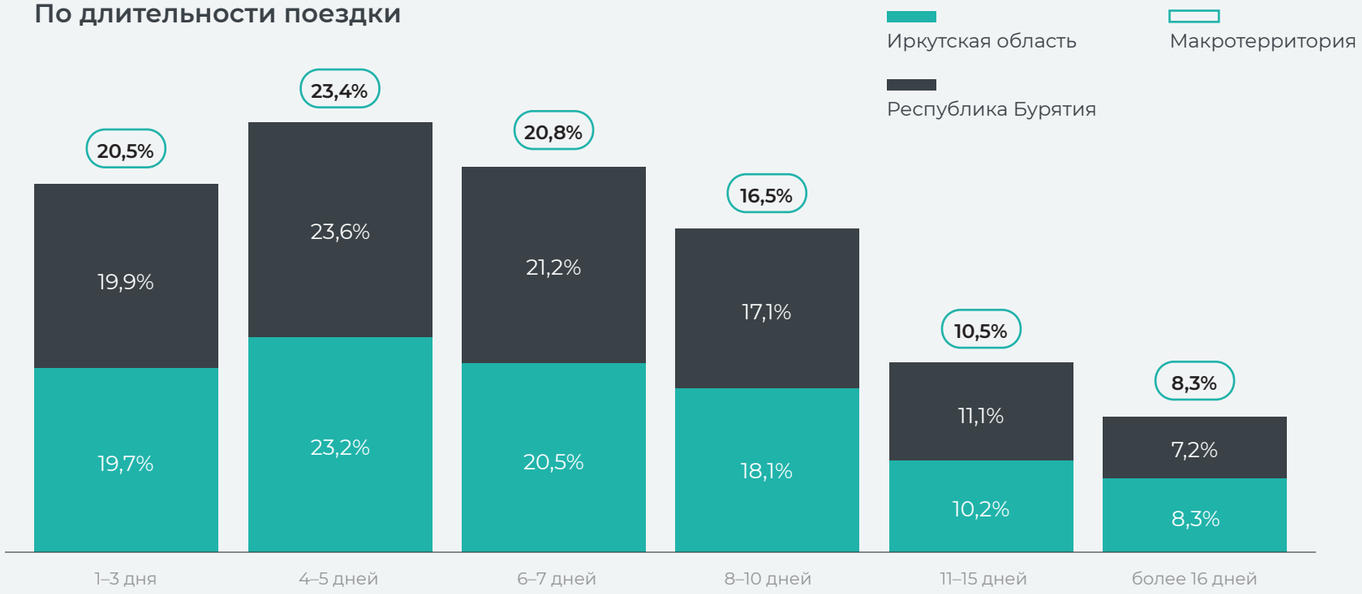
3.4. Существующие балансы распределения туристического потока

По дальности поездки



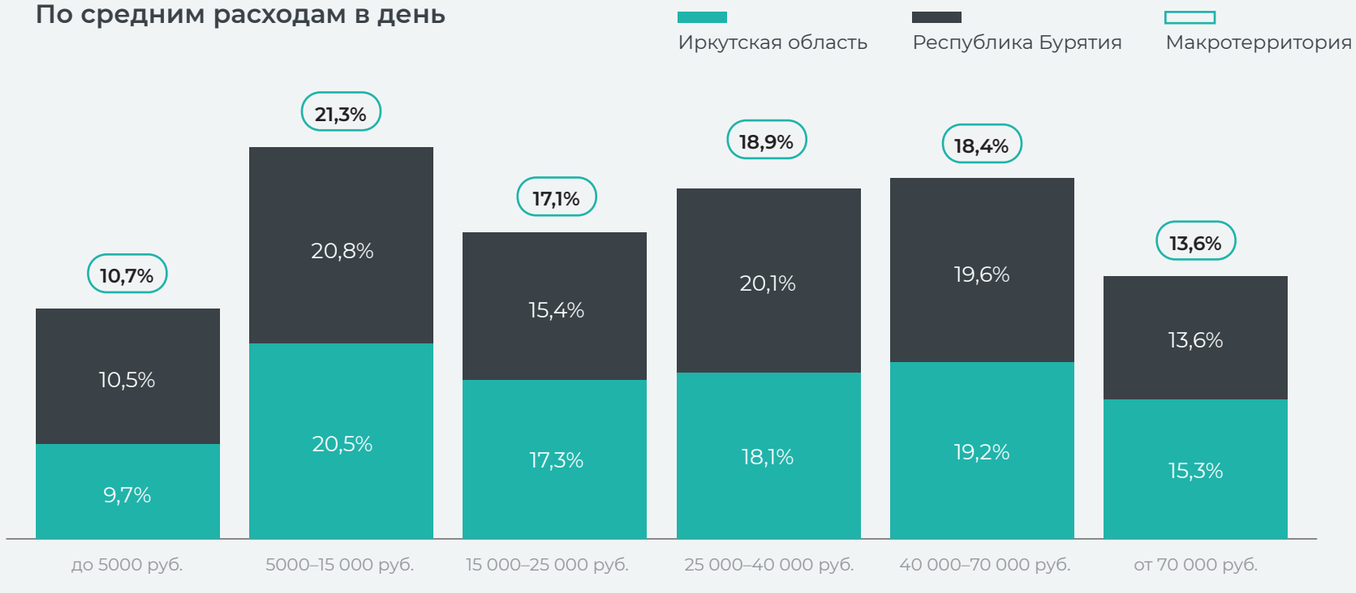
- Жители Москвы и Московской области и Санкт-Петербурга и Ленинградской области традиционно формируют основной спрос на услуги отдыха и рекреации по всей России. Регионы-соседи — традиционно второй по долевому отношению в общей структуре источник спроса: за счет короткого транспортного плеча возникает возможность экономить на транспорте. Учитывая, что до 30% в структуре всех расходов туристов составляют расходы на транспорт — это существенная экономия, которая стимулирует частые поездки из соседних регионов.

По длительности поездки



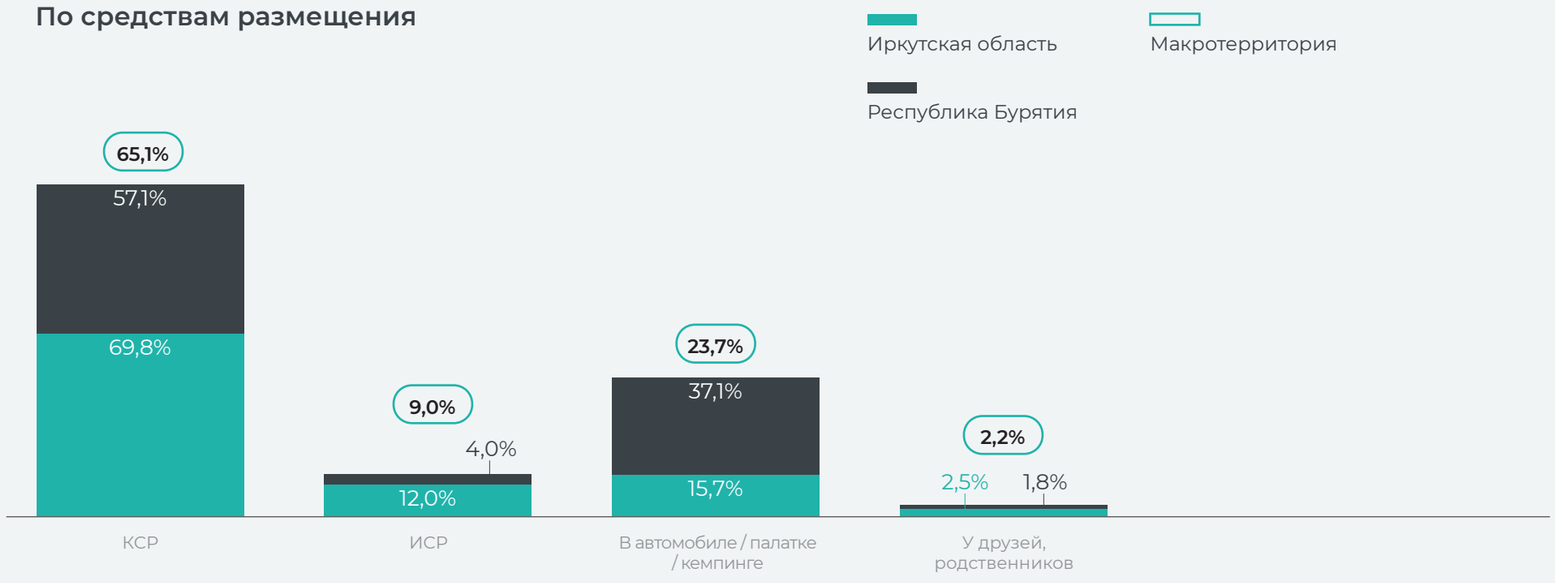
- Структура туристического потока по длительности поездки относительно равномерная. На долю коротких поездок на 1–3 дня приходится столько же поездок, сколько и на недельные поездки. Одна из причин — относительно высокая (до 20%) доля поездок с деловыми целями, а также межрегиональный обмен — жители макротерритории часто ездят отдыхать на выходные и короткие праздники.
- Доля поездок на срок более 16 дней составила порядка 8% от общего числа — это достаточно большой показатель, который свидетельствует о наличии на территории достаточного количества туристических аттракторов для формирования длительных по времени туров (в т.ч. пеших и автомобильных по территориям ООПТ).

По средним расходам в день



- Структура турпотока по средним расходам в день и в Иркутской области и в Республике Бурятия примерно одинаковая, существенной разницы нет. Отмечаем, что оба региона характеризуются недостатком туристской инфраструктуры и высоким фактором сезонности: в пик спроса цены на услуги растут (размещение, питание, транспорт по территории, услуги гидов и экскурсоводов и т.п.), в низкий сезон — существенно снижаются.

По средствам размещения



- Всего около трети туристов макротерритории для размещения выбрали гостиницы — это подтверждает тезис о нехватке средств размещения в высокий сезон и сезонного же существенного роста цен. Оба этих фактора провоцируют туристов к поискам альтернативных средств размещения. Яркий пример — зимний сезон в городе Байкальск, когда туристам, которые хотят отдохнуть на курорте «Гора Соболиная», не хватает мест в отелях города. По отзывам участников рынка, в пиковые дни спроса основной поток туристов размещается в частных жилых домах и квартирах. Весь этот поток, естественно, находится в «серой зоне». Аналогично и туристы, которые хотят сэкономить и которым не хватает других средств размещения, выбирают квартиры и дома друзей и родственников.

4. Анализ ресурсной базы туризма



4. Анализ ресурсной базы туризма

4.1.	Транспортная инфраструктура	82
4.2.	Точки притяжения спроса (существующие туристические аттракторы)	98
4.3.	Туристические маршруты	170
4.4.	Автотуристические маршруты	192
4.5.	Средства размещения	220
4.6.	Выводы о качестве и достаточности туристической инфраструктуры	238

4.1.1. Транспортное районирование территории



4. Анализ ресурсной базы туризма

4.1. Транспортная инфраструктура

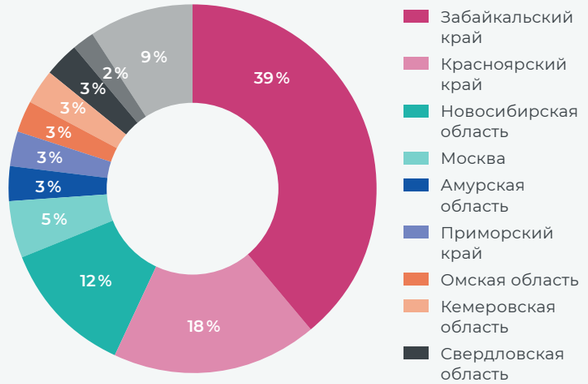
Макротерритория «Байкал» имеет прямое воздушное сообщение с 22 субъектами РФ, прямое железнодорожное сообщение с 37 субъектами РФ. При этом общий пассажиропоток на воздушном транспорте (2,83 млн чел.)[1] почти в 2,5 раза превышает поток на железнодорожном транспорте (1,15 млн чел.)[2].

Для подавляющей доли регионов РФ (84 %) связность с макротерриторией «Байкал» осуществляется преимущественно воздушным транспортом. При этом прямое воздушное сообщение развито недостаточно: из Европейской России оно выполняется только из Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Уфы, Екатеринбурга и Сочи.

В прямом железнодорожном сообщении с макротерриторией более 5000 чел. в год перевозятся лишь из нескольких регионов, удаленных не более чем на 3000 км от Иркутска или Улан-Удэ и расположенных в зоне тяготения Транссибирской магистрали.

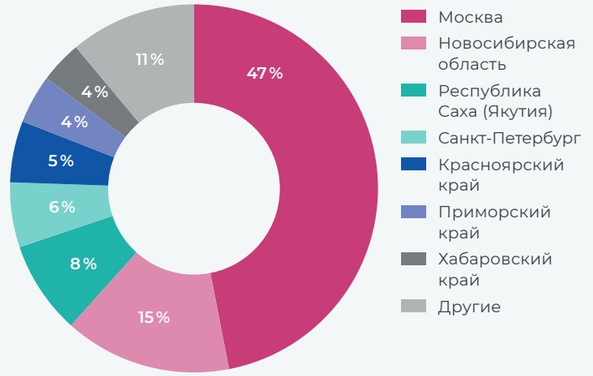
Зона комфортной доступности на автомобильном транспорте (не более 2 дней в пути в одну сторону) охватывает территории лишь трех регионов — Забайкальского края, Красноярского края и Республики Хакасия. Межрегиональное автобусное сообщение почти не развито и представлено лишь несколькими рейсами в сутки в направлении Красноярска и Читы.

РЕГИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ С МАКРОТЕРРИТОРИЕЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ, 2022 Г.



1. Источник: ОАО «РЖД».

РЕГИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ С МАКРОТЕРРИТОРИЕЙ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ, 2022 Г.



2. Источник: АО «ТКП».

ТИПОЛОГИЯ РЕГИОНОВ ПО ПРЕОБЛАДАЮЩЕМУ ВИДУ ТРАНСПОРТА ДЛЯ СОВЕРШЕНИЯ ПОЕЗДОК НА МАКРОТЕРРИТОРИЮ

16 регионов
(18 %) с преобладанием прямого сообщения на воздушном транспорте

11 регионов
(12 %) с преобладанием прямого железнодорожного сообщения

59 регионов
(66 %) с преобладанием воздушного сообщения с пересадкой в аэропортах Москвы, Санкт-Петербурга или Новосибирска

1 регион
(Республика Хакасия) с преобладанием железнодорожного сообщения с пересадкой на станциях Красноярск или Ачинск

Выводы

Для 75 регионов России воздушный транспорт является основным видом для совершения поездок на макротерриторию. Проблемой является недостаточное число прямых воздушных маршрутов: жители 59 регионов вынуждены использовать сообщение с пересадкой. Железнодорожное и автомобильное сообщение являются альтернативой, но уступают из-за крайне больших затрат времени на поездку (как правило — несколько дней).

1. Источник: АО «ТКП».
2. Источник: ОАО «РЖД».

4.1.2. Определение внешних точек входа турпотока на макротерриторию по видам транспорта

На макротерритории выявлено 48 внешних точек входа туристов, большинство из которых (30 точек или 63 %) являются железнодорожными станциями, обеспечивающими связность туристических направлений со многими территориями страны: Дальний Восток, Сибирь, Урал и Центральная Россия.

Пять точек входа являются аэропортами, из которых три имеют статус международных аэропортов федерального значения: Иркутск, Улан-Удэ и Братск.

Три точки входа являются пограничными пунктами пропуска, из которых два — автомобильные (Монды и Кяхта), один — железнодорожный (Наушки). Эти точки расположены на территории Республики Бурятия и обеспечивают связность территории с Монголией.

Пять точек входа являются автовокзалами, маршрутная сеть которых представлена межрегиональным сообщением. Они имеют наименьшее значение с точки зрения входящего пассажиропотока из-за крайне небольшого числа рейсов — ежедневное сообщение (1 рейс в сутки) Красноярска с городами северо-запада Иркутской области, а также несколько рейсов в сутки из Забайкальского края в Улан-Удэ.

Также набор точек входа представлен пятью автодорогами, по которым туристы прибывают из других регионов России. Одна (автодорога Р-255 «Сибирь») обеспечивает связность с Красноярским краем и большинством других регионов страны, две автодороги — с Забайкальским краем, еще две (А-340 и А-333) — с Монголией. На севере и северо-востоке межрегиональное автомобильное сообщение представлено только нерегулярной связью по зимникам.



ВНЕШНИЕ ТОЧКИ ВХОДА МАКРОТЕРРИТОРИИ (БЕЗ УЧЕТА АВТОДОРОГ)

30 железнодорожных станций

5 аэропортов

5 автовокзалов

3 пограничных пункта пропуска

5 автодорог



Выводы

Наблюдается территориальная диспропорция в обеспеченности направлений внешними точками входа. Ими наиболее обеспечены Транссибирское направление и Южный Байкал (по 9 точек), но в Листвянском, Ольхонском, Горячинском, Баргузинском их нет. В Кяхтинском направлении и Восточном Саяне они представлены пограничными пунктами пропуска. Это обуславливает необходимость развития интермодального сообщения на территории.

1. Туристическое направление - выделенная в ходе анализа территория предоставления туристического продукта. Подробнее о туристических направлениях на с. 132.

4.1.3. Определение внутренних точек входа турпотока в регион по видам транспорта

На макротерритории выявлено 113 внутренних точек входа туристов, большинство из которых являются портами или пристанями (36 точек или 32 %) и автовокзалами (32 точки или 28 %).

Автобусный транспорт является основным видом общественного транспорта, обеспечивающим связность туристических направлений друг с другом. Пункты отправления междугородных автобусов расположены в большинстве центров муниципальных образований, за исключением территорий с очень низкой плотностью автодорог (Таксимо, Бодайбо, Мама).

Внутренний водный транспорт имеет низкую регулярность сообщения, но возможность швартовки судов сохраняется во многих прибрежных точках озера Байкал, а также в населенных пунктах, расположенных на крупных реках, — Ангаре, Лене, Витиме, Селенге.

В пределах макротерритории расположено 14 аэропортов и посадочных площадок, из которых выполняется или выполнялось ранее сообщение с Иркутском и/или Улан-Удэ. Воздушный транспорт имеет важное значение для обеспечения связности отдаленных северных территорий с основной полосой расселения вдоль Транссибирской магистрали.

Железнодорожные станции представлены двумя точками: станция «Байкал» КБЖД, откуда регулярное сообщение выполняется только со Слюдянкой, и станция «Загустай» Гусиноозерск, связанная ночным сообщением с Иркутском и Улан-Удэ 15 дней в месяц.

Набор внутренних точек входа представлен также 29 автодорогами, по которым туристы перемещаются между направлениями макротерритории, а также в Киренск, Багдарин, Закаменск и другие населенные пункты.

ВНУТРЕННИЕ ТОЧКИ ВХОДА МАКРОТЕРРИТОРИИ (БЕЗ УЧЕТА АВТОДОРОГ)

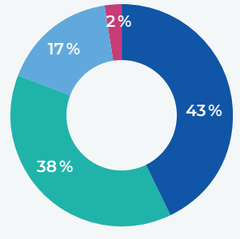
36 портов/пристаней

32 автовокзала

14 аэропортов / посадочных площадок

2 ж/д станции

29 автодорог



Выводы

Наличие внутренних точек входа позволяет включить направления в единую транспортную систему. Основную роль в обеспечении связности территорий выполняет автобусное сообщение. В перспективе есть потенциал расширения влияния воздушного и водного транспорта. Внутренними точками особенно насыщены направления, расположенные на Транссибирской магистрали, а также Горячинское и Листвянское за счет наличия пристаней.



4.1.4. Воздушный транспорт

Сеть аэропортов и посадочных площадок[1]

3
международных аэропорта федерального значения

7
аэропортов, входящих в государственный реестр аэродромов РФ

4
посадочные площадки с наличием регулярных перевозок

10
посадочных площадок с отсутствием регулярных перевозок

20
вертодромов, принимающих нерегулярные пассажирские рейсы

За постсоветский период произошло существенное сокращение сети посадочных площадок на территории обоих регионов. В 1980-х гг. перевозки из Иркутска выполнялись по более чем 30 внутренним направлениям, из Улан-Удэ — не менее 20 внутренних направлений, на которых использовались воздушные суда типов Ан-24, Ил-14 и Ан-2.

Был закрыт 31 аэропорт, принимавший эти типы воздушных судов, в том числе располагавшиеся в туристических направлениях:

- Листвянский: а/п Бугульдейка,
- Ольхонский: а/п Еланцы, Онгурен,
- Восточный Байкал — Горячинск: а/п Горячинск, Давша,
- Кяхтинский: а/п Кяхта, Кудара-Сомон.

Кроме того, были закрыты важные для туристического обслуживания аэропорты Закаменск и Ока по маршрутам дополнительных туристических направлений (Ока стала вертолетной площадкой).

Выводы

Для макротерритории воздушный транспорт имеет особое значение и обеспечивает не только внешнюю связность, Иркутской области и Республики Бурятия с отдаленными территориями, но и внутреннюю. Сейчас воздушный транспорт используется на направлениях, где он является безальтернативным. При восстановлении посадочных площадок и регулярных рейсов существенно увеличится доступность таких направлений, как Баргузинское и Восточный Саян, появится возможность создать туристические полеты в наиболее труднодоступные аттракции (например, в заповедные территории горных районов).



1. Источник: АО «ТКП», расчеты ООО «ЦЭИ».

Внутренняя маршрутная сеть[1]

14
маршрутов внутри макротерритории с пассажиропотоком свыше 5 тыс. чел. в год

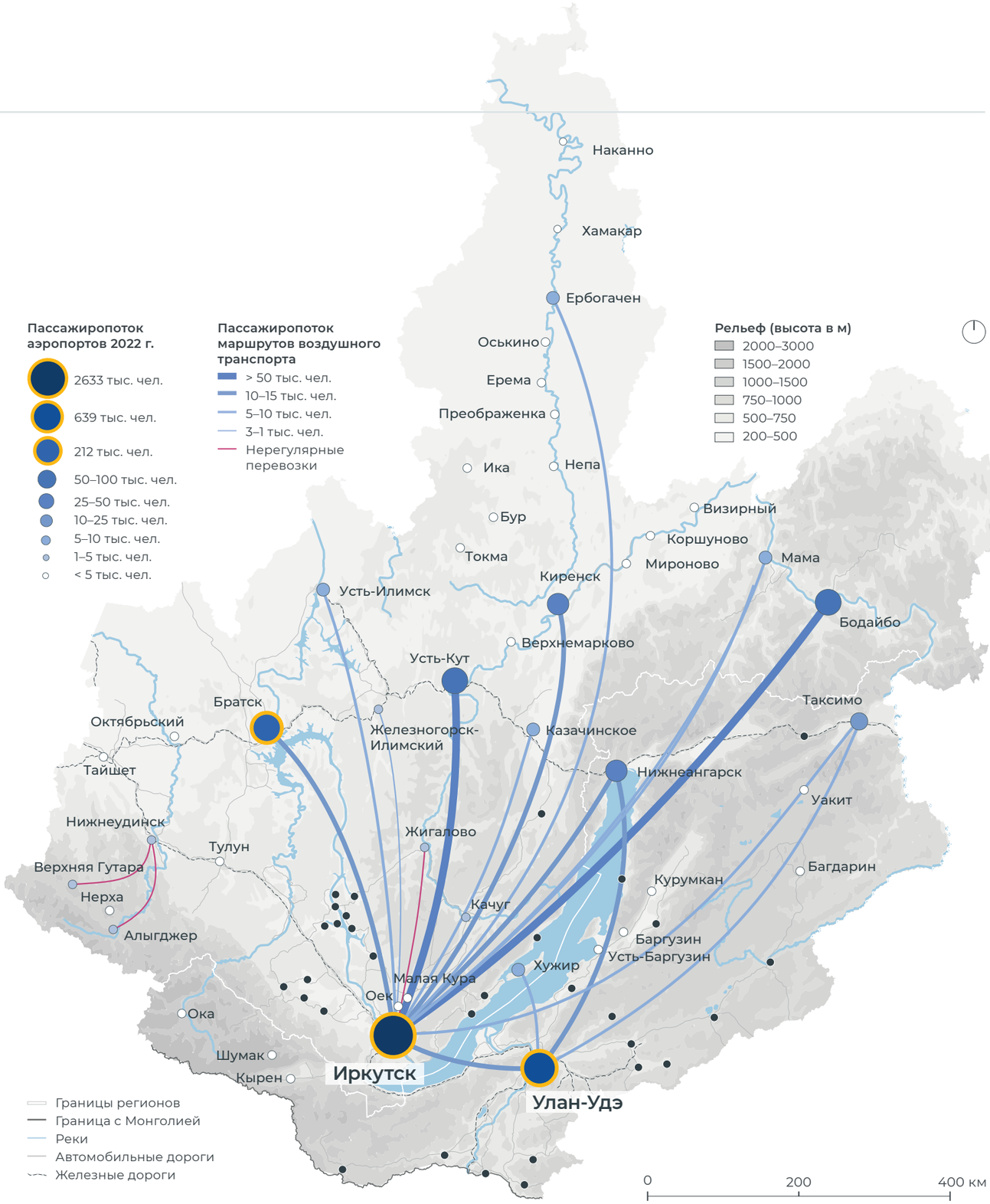
5000 чел./год
пассажиропоток внутреннего воздушного транспорта макротерритории

Основная роль внутренней авиации: обеспечение связности региональных центров с населенными пунктами, изолированными от наземной транспортной инфраструктуры (Ербогачен, Бодайбо, Мама), а также со сверхотдаленными крупными населенными пунктами (Братск, Усть-Илимск, Нижнеангарск и др. — более 10 часов в пути).

Единственным «туристическим» регулярным маршрутом является Улан-Удэ — Хужир, перевозки по которому растут быстрыми темпами: в 2021 г. — 2,1 тыс. чел., в 2022 г. — 6,5 тыс. чел. Большое влияние оказывает предоставление субсидий в рамках ПП РФ № 1242, благодаря которому стоимость проезда в одном направлении составляет около 1400 руб. Данный маршрут обеспечивает надежную связность с Братским и Северобайкальским направлениями.

Республика Бурятия заинтересована в том, чтобы найти перевозчика, который выйдет на внутренние маршруты в Усть-Баргузин, Курумкан и Кырен. В 2021 г. регулярные перевозки на них выполнялись а/к «СиЛА», но были прекращены из-за низкой доходности.

Маршрут	Ежедневное сообщение	Пассажиропоток, тыс. чел. (2022 г.)
Иркутск — Бодайбо	+	78,2
Иркутск — Усть-Кут	+	68,7
Иркутск — Киренск		24,3
Иркутск — Улан-Удэ	+	19,7
Иркутск — Братск	+	17,0
Улан-Удэ — Нижнеангарск		15,4
Иркутск — Нижнеангарск		13,7
Улан-Удэ — Таксимо		9,8
Иркутск — Мама		8,7
Иркутск — Таксимо		7,4
Иркутск — Казачинское		7,0
Иркутск — Усть-Илимск		6,9
Улан-Удэ — Хужир	+	6,5
Иркутск — Ербогачен		6,1



Выводы

Несмотря на наличие развитой внутренней маршрутной сети, частота сообщения на многих маршрутах невелика и провозные емкости воздушного транспорта в первую очередь рассчитаны на местных жителей через механизмы субсидирования перевозок. Проблемами являются поиск перевозчиков, готовых выйти на маршруты с низкой рентабельностью, необходимость реконструкции аэродромной инфраструктуры, а также устаревание флота, для которого в ближайшие годы будет тяжело найти замену.

1. Источник: АО «ТКП», расчеты ООО «ЦЭИ».

Планы аэропортов федерального значения по модернизации инфраструктуры

Международный аэропорт Иркутск

Сильные стороны

- Наличие ВПП[1] размером 3565 × 45 м позволяет принимать все наиболее распространенные типы ВС[2] (А321, В738, В777, А330 и любые более легкие)
- Наличие 70 стоянок, что существенно больше по сравнению с другими крупными аэропортами страны

Слабые стороны

- Пропускная способность пассажирского терминала — 800 чел. в час на ВВЛ[3] и 400 чел. в час на МВЛ[4]. Это соответствует возможности комфортного обслуживания не более 2,5 млн пассажиров в год. В 2022 г. пассажиропоток на внутренних линиях составил 2,442 млн чел.: аэропорт работает на пределе пропускной способности

Возможности

- Строительство модульного быстровозводимого пассажирского терминала, в котором будут размещаться зона прилета, зона выдачи багажа и зона ожидания для трансферных пассажиров
- Строительство многоуровневого паркинга рядом с пассажирским терминалом
- Реконструкция действующей ВПП[1]; обсуждается возможность строительства новой ВПП[1] на территории действующего аэродрома

Международный аэропорт Байкал

Сильные стороны

- Наличие ВПП[1] размером 3400 × 45 м, введена в эксплуатацию после проведения реконструкции в 2018 г. Позволяет принимать все наиболее распространенные типы ВС[2] (А321, В738, В767 и любые более легкие)
- Пропускная способность пассажирского терминала — 450 пасс. в час на ВВЛ[3] и 250 пасс. в час на МВЛ. В пересчете на год пропускная способность аэровокзала в 2,3 раза превышает фактический пассажиропоток по результатам 2022 г.

Слабые стороны

- На территории аэродрома располагается только 7 стоянок для среднемагистральных воздушных судов
- Пропускная способность ВПП[1] аэропорта составляет не более шести взлетно-посадочных операций в час, что ограничивает число доступных слотов для авиакомпаний

Возможности

- Строительство нового аэровокзального комплекса ВВЛ[3] площадью 6600 м^2. Пропускная способность возрастет на величину до 700 тыс. пассажиров в год
- Расширение перрона на 40 тыс. м^2 и увеличение числа стоянок до 15 единиц для среднемагистральных и широкофюзеляжных судов

Международный аэропорт Братск

Сильные стороны

- Наличие ВПП[1] размером 3160 × 60 м. Позволяет принимать все наиболее распространенные типы ВС[2] (А321, В738, В767, В777 и любые более легкие) без ограничений по взлетной массе
- Пропускная способность пассажирского терминала — 250 пасс. в час на ВВЛ[3]. В пересчете на год пропускная способность аэровокзала в 3,5 раза превышает фактический пассажиропоток по результатам 2022 г.

Слабые стороны

- Максимальная суточная интенсивность движения ВС[2] составляет 26 взлетов-посадок. Но это в два раза превышает фактическую среднесуточную интенсивность в летний сезон 2022 г. (14 ВПО[5]) и зимний сезон 2022/2023 гг. (12 ВПО). Максимальная интенсивность движения ВС в час — 4 ВПО

Возможности

- В 2023–2024 гг. будут проведены работы по реконструкции ВПП[1] и аэродромной инфраструктуры (перрон, рулежные дорожки, светосигнальное оборудование, будут построены аварийно-спасательная станция, площадка для обработки ВС[2] противообледенительной жидкостью, очистные сооружения и др.). Общая стоимость работ оценивается в 2,2 млрд руб.

1. ВПП - взлетно-посадочная полоса
2. ВС - воздушное судно
3. ВВЛ - внутренние воздушные линии
4. МВЛ - местные воздушные линии
5. ВПО - взлетно-посадочная операция

SWOT-анализ

Сильные стороны

- Иркутск является одним из крупнейших узловых аэропортов Сибири и Дальнего Востока: существенное расширение региональной маршрутной сети произошло благодаря развитию хабовой программы авиакомпанией S7.
- Из Иркутска регулярно выполняются международные рейсы, в том числе в Пекин, Улан-Батор и Бангкок.
- Аэропорт Улан-Удэ обладает резервами пропускной способности как аэродрома, так и пассажирского терминала.
- Аэропорты Иркутска и Улан-Удэ расположены близко к центру города, что позволяет сократить общее время в пути на туристическую поездку.
- Оба региона макротерритории участвуют в программе увеличения числа субсидируемых региональных маршрутов (в соответствии с постановлениями Правительства РФ № 1242 и 1172), при этом аэропорт Улан-Удэ получает преимущество за счет расположения в ДФО[1].

Слабые стороны

- Пассажирский терминал аэропорта Иркутск работает на пределе пропускной способности: существующие мощности позволяют комфортно обслуживать не более 2,5 млн чел. при фактическом пассажиропотоке 2,632 млн в 2022 г.
- Аэропорт Улан-Удэ имеет низкую связность с территориями Европейской России: по состоянию на 2023 г., выполняются полеты лишь по 10 маршрутам за пределы макротерритории.
- Средний тариф на перелет туда-обратно из Европейской части России превышает 33 тыс. руб. на человека, что в 2,2 раза превышает средние затраты на перелет из Москвы, Санкт-Петербурга и других крупных городов в туристические дестинации Европейской России (Казань, Сочи, Минеральные Воды и др.).
- Наблюдается дефицит билетов на субсидированных рейсах малой авиации из-за низкой частоты сообщения и вместимости воздушных судов. Большая часть билетов выкупается местными жителями.

Возможности

- Существуют планы по расширению пассажирских терминалов аэропортов Иркутск и Улан-Удэ, что приведет к увеличению их пропускной способности (для аэропорта Иркутск в качестве приоритетного варианта рассматривается строительство нового модульного терминала).
- Одним из фокусов развития авиакомпании S7 Airlines станет увеличение хабового потенциала аэропорта Иркутск. Возможности увеличения провозных емкостей в аэропортах Домодедово (Москва) и Толмачево (Новосибирск) ограничены, поэтому авиакомпания ищет новые точки роста.
- Существуют планы по увеличению интенсивности использования существующих посадочных площадок на макротерритории и росту их количества. В первую очередь это касается вертолетных площадок, а также пассажирских терминалов из быстровозводимых конструкций.

Угрозы

- Растущие затраты авиакомпаний по причине удорожания топлива и технического обслуживания могут привести к росту тарифов для пассажиров.
- Риск сокращения объемов субсидирования во внутренних воздушных перевозках (как на межрегиональных, так и внутрирегиональных маршрутах). Это может привести к сокращению частоты сообщения и закрытию некоторых маршрутов.
- На внутренних маршрутах используются ВС[2] типов Ан-24, Let L-410, ресурс которых в ближайшее время может быть исчерпан, а импортозамещенные аналоги появятся в России только в отдаленной перспективе.

1. ВС - воздушное судно
2. ДФО - Дальневосточный федеральный округ

4.1.5. Железнодорожный транспорт

Характеристика инфраструктуры и пассажирского сообщения

73
станции, на которых совершают остановку поезда дальнего следования, следующие по маршрутам за пределы макротерритории

37
станций, на которых останавливаются поезда дальнего следования только внутренних для макротерритории маршрутов: Иркутск — Северобайкальск, Иркутск — Улан-Удэ, Иркутск — Наушки, Вихоревка — Усть-Илимск

Каркас железнодорожной сети формируют две линии: Транссибирская магистраль (Тайшет — Иркутск — Улан-Удэ — граница с Забайкальским краем) и БАМ (Тайшет — Братск — Северобайкальск — Таксимо).

Пассажирское сообщение также существует на трех ответвлениях:

- КБЖД (Кругобайкальская железная дорога) — только пригородное сообщение,
- Улан-Удэ — Наушки (путь в Монголию),
- Хребтовая — Усть-Илимск.

Наибольшей доступностью железнодорожным транспортом обладают крупные населенные пункты направления «Транссибирская магистраль»: Зима, Черемхово, Усолье-Сибирское (более 5 пар поездов в сутки), а также населенные пункты БАМ на участке от Тайшета до Северобайкальска, которые слабо обеспечены автодорожной сетью. Населенные пункты Южного Байкала уступают по показателю частоты сообщения с внешними для макротерритории регионами.

Пригородное сообщение представлено на большинстве участков. Ускоренное сообщение существует только на одном маршруте — Иркутск — Зима (ежедневное, 4–4,5 часа в пути).



Выводы

Через станции Иркутск и Улан-Удэ обычно проходит 6–8 пассажирских поездов дальнего следования в сутки, поддерживающие их связность с городами Транссибирской магистрали. Важную роль железнодорожный транспорт играет для обеспечения транспортной доступности городов севера макротерритории (в т.ч. Братского и Северобайкальского направлений), где воздушное сообщение в имеющихся аэропортах по своим объемам сильно уступает сообщению региональных центров. Пригородное железнодорожное сообщение в основном сконцентрировано в Иркутске по направлениям в Зиму и Слюдянку. В других направлениях его задача — обеспечить связность с малыми населенными пунктами, расположенными вдоль железнодорожных линий.

SWOT-анализ

Сильные стороны

- Транссибирская магистраль и БАМ являются электрифицированными на всем протяжении в пределах макротерритории, а также двухпутными (за исключением участка Усть-Кут (ст. Лена) — Таксимо). Это благоприятно влияет на среднюю маршрутную скорость пассажирских поездов
- Прямое сообщение между Иркутском и крупными городами Северного Байкала, а также Братском, Усть-Кутом и Усть-Илимском, при этом железнодорожный транспорт является наиболее надежным способом перемещения из-за ненормативного состояния многих автодорог севера макротерритории. Летом движение по маршруту между Иркутском и крупными городами осуществляется ежедневно, зимой (с октября по апрель) — раз в два дня
- Плотная сеть пригородного железнодорожного сообщения, в том числе на Южном Байкале, где сконцентрированы многие туристические объекты

Слабые стороны

- Низкий пространственный охват дальних железнодорожных перевозок из макротерритории: из Кемерово и Абакана (близкие к Байкалу города) отсутствуют прямые поезда, а Северный Байкал не имеет прямых маршрутов с основными городами Дальнего Востока — Читой, Благовещенском, Хабаровском
- Высокая загруженность магистральных железных дорог грузовыми поездами. Отсутствуют возможности для существенного увеличения пассажирского сообщения
- Отсутствие скоростных маршрутов дальнего дневного сообщения на поездах типа «Ласточка». Большинство поездок в пределах макротерритории совершается на проходящих поездах дальнего следования, часто ночных
- Кругобайкальская железная дорога (КБЖД) функционирует изолированно от пассажирских маршрутов Транссибирской магистрали. Отсутствует возможность запуска прямых быстрых поездов из Иркутска в Порт Байкал, так как требуется смена направления движения на станции Слюдянка, а сама КБЖД является неэлектрифицированной линией
- Дефицит билетов в пиковые сезоны и дни, так как большинство поездов является проходящим транзитом через макротерриторию

Возможности

- Потенциал расширения сети круизных туристических поездов, в том числе из-за рубежа (Улан-Батор, Пекин), а также из городов Урала, Сибири и Дальнего Востока (туры длительностью 1–2 недели)
- Запланировано проведение мероприятий по реконструкции БАМ для увеличения пропускной способности, что положительно отразится на увеличении связности пассажирскими поездами с разными территориями страны, особенно с Сибирью и Дальним Востоком
- Возможность увеличения объемов пассажирского движения на КБЖД. Проведен ремонт остановочных пунктов, разъезды находятся в удовлетворительном состоянии

Угрозы

- Значительный рост транзитного грузового потока в направлении портов Дальневосточного бассейна. Это может негативно отразиться на увеличении числа пассажирских маршрутов, так как дополнительные мощности будут отданы грузовому движению

4.1.6. Внутренний водный транспорт

Сеть портов, причалов. Маршрутная сеть[1]

4
порта, принимающие регулярные рейсы внутреннего водного транспорта: Иркутск, Листвянка, Братск, Усть-Кут

21
причал, принимающий регулярные рейсы, преимущественно сконцентрированные на реках Ангара (участок Иркутск — Братск) и Лена (Усть-Кут — Киренск — Пеледуй)

7
портов, не принимающих регулярные пассажирские рейсы, в том числе Улан-Удэ, Северобайкальск, Нижнеангарск, Усть-Баргузин, а также Порт Байкал (только паромное сообщение из Листвянки)

более 20
причалов без регулярного пассажирского сообщения, с частным извозом и возможностью швартовки. Сосредоточены у южного берега Байкала (Байкальск, Слюдянка, Утулик, Бабушкин, Танхой и др.)

Перевозки обеспечены Восточно-Сибирским речным пароходством (выполняющим пять регулярных маршрутов, а также паромное сообщение в четырех пунктах и экскурсионные рейсы) и Ленским речным пароходством (перевозки по маршруту Усть-Кут — Пеледуй). Основная функция — обеспечение транспортной доступности прибрежных населенных пунктов, изолированных от наземной транспортной сети.

Круизное сообщение осуществляет круизная компания «Водоходъ», раз в четыре дня выполняющая шестидневный круиз по маршруту Иркутск — Тальцы — Листвянка — Хужир — Иркутск.

Выводы

Водный транспорт макротерритории выполняет две роли: социальное обеспечение труднодоступных территорий (сообщение Иркутск — Братск, Усть-Кут — Пеледуй и др.) и круизное сообщение в пределах Южного Байкала. Основными проблемами расширения зоны охвата являются низкая подготовленность причальной инфраструктуры и высокая степень ее износа, отсутствие электрозаправочных станций для судов, распространенность неофициальных («серых») перевозок с низким уровнем качества и безопасности. При условии подготовки инфраструктуры, проведения дноуглубительных работ (в том числе на некоторых реках, например, Селенге) существует потенциал расширения сети круизных маршрутов, в том числе на Северный Байкал, где сейчас они отсутствуют.



1. Источник: расчеты ООО «ЦЭИ».

SWOT-анализ

Сильные стороны

- Водный транспорт является безальтернативным для обеспечения доступа во многие населенные пункты макротерритории. В первую очередь это касается территорий севера, где недостаточна плотность автодорожной сети.
- Перевозки водным транспортом обладают высоким уровнем туристической привлекательности по отношению к остальным видам транспорта, и в особенности это касается Байкальского региона с учетом красоты окружающих ландшафтов.
- Наличие круизных маршрутов, отвечающих современным требованиям пассажиров. Из портов Листвянка и Хужир с высокой частотой отправляются прогулочные суда разных перевозчиков. Есть практика организации комплексной туристической круизной программы компанией «Водоходъ».
- В период ледохода и ледостава применяются судна на воздушной подушке (хивус), что позволяет расширить временные рамки использования водного транспорта для обеспечения доступности туристических локаций.

Слабые стороны

- Низкий уровень развития портовой и причальной инфраструктуры. Общий уровень износа причалов оценивается в 80–90 %, многие находятся в заброшенном состоянии и не используются. Отсутствуют пункты электрозаправки судов, пункты сервисного обслуживания, санитарной обработки и пр.
- Значительно распространен «серый» сегмент, что негативно отражается на безопасности и стабильности перевозок. Во многих туристических местах отсутствует возможность заранее забронировать место на прогулочных судах и регулярных маршрутах.
- Ограничена возможность создания протяженных круизных маршрутов по реке Ангара, «переброски» судов между различными бассейнами из-за двух крупных ГЭС (Иркутской и Братской).
- Перевозки водным транспортом в значительной мере зависят от фактических погодных условий. Этот фактор влияет на возможность переноса/отмены рейсов, что негативно отражается на планировании туристических программ.
- Пропускная способность паромной переправы на остров Ольхон ограничена, что становится причиной длительного ожидания автомобилистов, транспортных заторов, негативно отражается с точки зрения экологии.
- Стоимость круизов крайне высокая по причине использования особых типов судов (в том числе на воздушной подушке), существенных расходов на поиск мест для размещения туристов и иных факторов.
- На маршрутах в акватории озера Байкал не используются скоростные суда (такие как Метеор и Валдай 45Р, которые хорошо зарекомендовали себя в туристических кластерах других территорий страны.

Возможности

- Увеличение связности водным транспортом в пределах Байкальской макротерритории существенно расширит возможности для перемещения туристов. Особенно это касается связности Южного и Северного Байкала и с территориями Республики Бурятия, особенно Баргузинским районом.
- По аналогии с трассировками социальных маршрутов на реках Ангара и Лена может быть организовано круизное сообщение с внедрением экскурсионного обслуживания.

Угрозы

- Риск сокращения числа объектов причальной инфраструктуры и протяженности внутренних водных путей в надлежащем состоянии из-за недостаточного финансирования. Необходимо поддержание сети водных путей с гарантированными габаритами и со знаками судоходности, а также углубление акваторий причалов.

4.1.7. Автобусная инфраструктура

Маршрутная сеть, охват макротерритории

На макротерритории «Байкал» по состоянию на 2023 г. выполняется:

- более 120 междугородних маршрутов, из которых 61 имеют начальным пунктом отправления Иркутск, 57 — Улан-Удэ, и еще два связывают Братск с Тулуном и Красноярском;
- почти 3400 пар рейсов в неделю на междугородных маршрутах, при этом у Иркутска и Улан-Удэ примерно равные доли по числу отправлений — 52% и 48% соответственно.

Почти весь объем междугородного сообщения выполняется из региональных центров Иркутск и Улан-Удэ.

В Иркутской области высокая интенсивность сообщения (не менее 20 пар рейсов в сутки) достигнута на следующих участках:

- Иркутск — Черемхово — Зима,
- Иркутск — Баяндай,
- Иркутск — Слюдянка — Байкальск.

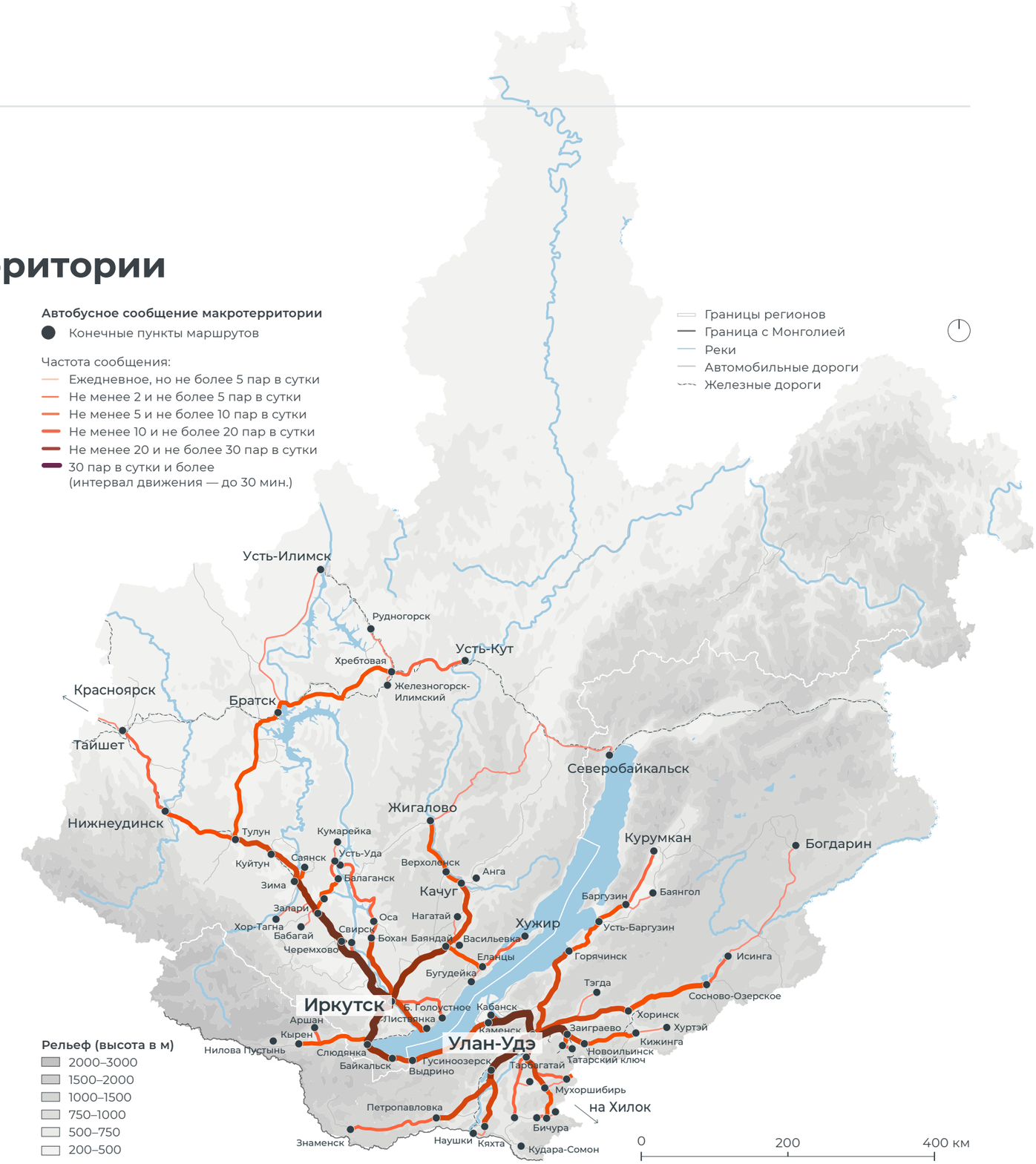
В Республике Бурятия по этому параметру выделяются:

- Улан-Удэ — Кабанск / Каменск,
- Улан-Удэ — Гусиноозерск,
- Улан-Удэ — Заиграево,
- Улан-Удэ — Тарбагатай.

Низкая связность автобусным транспортом характерна для направлений Иркутск — Северобайкальск, Иркутск — Усть-Илимск и Улан-Удэ — Багдарин, что в первую очередь связано с низким качеством автодорожной сети. При этом в Северобайкальск и Усть-Илимск можно добраться на альтернативных видах транспорта (воздушный, железнодорожный), а для Багдарина автобусное сообщение не имеет альтернативы.

До остальных центров муниципальных образований отправляется обычно не менее трех пар рейсов в сутки.

До пандемии COVID-19 действовало автобусное сообщение из Улан-Удэ по международным маршрутам в Улан-Батор (1–2 рейса в сутки) и Сухэ-Батор (1 рейс в сутки). Существует потенциал восстановления этих маршрутов в связи с тем, что они обеспечивают более быстрый и дешевый доступ в Монголию по сравнению с железнодорожным сообщением, которое восстановлено на маршруте Иркутск — Улан-Батор.



Выводы

Автобусное сообщение обеспечивает связность тех направлений, где отсутствуют железная дорога и действующие аэропорты. Сейчас все туристические направления им охвачены; в наибольшей степени — Транссибирское, Горячинское, Кяхтинское, Листвянское, Братское и Восточный Саян, при этом Иркутск и Улан-Удэ являются хабовыми пунктами маршрутной сети. Параллельно с регулярным сообщением от автовокзалов существуют несогласованные перевозки (в том числе по туристическим направлениям, например на Ольхон) из неофициальных пунктов отправления, имеющие низкую безопасность и надежность (стабильность выполнения рейсов).

SWOT-анализ

Сильные стороны

- Налажено регулярное автобусное сообщение из региональных центров до всех крупных населенных пунктов, даже если они располагаются на расстояниях свыше 400–500 км от Иркутска или Улан-Удэ, например в Братск, Усть-Илимск, Кырен, Курумкан.
- На базе ж/д вокзалов Иркутска и Улан-Удэ созданы ТПУ, включающие междугородные автобусные маршруты, но охват маршрутной сети автобусных перевозок пока еще незначителен.
- Разработано приложение «Автовокзал Онлайн» специально для автобусных перевозок в обоих регионах макротерритории. Используя его, пассажир может ознакомиться с расписанием нужных рейсов и приобрести билет.

Слабые стороны

- Несмотря на обширную маршрутную сеть, связь крупных городов с туристическими локациями слабая, необходимы пересадки. Например, отсутствует прямое сообщение между Улан-Удэ и Иволгинским дацаном — необходима пересадка в Иволгинске.
- Во многих населенных пунктах с туристическими аттракциями отсутствуют оборудованные автовокзалы, автостанции, кассовые пункты, например в Гремячинске, Усть-Баргузине, Байкальске, Хужире и др.
- В Иркутске и Улан-Удэ главные автовокзалы значительно отдалены от ж/д вокзалов и аэропортов, а также от исторических центров городов, что затрудняет интермодальное сообщение.
- «Серый» сегмент занимает значительную долю: несогласованные отправления происходят от остановок у Центрального рынка Иркутска, от парковок рядом с автовокзалом Селенга в Улан-Удэ и др.

Возможности

- Близость китайского рынка техники и запчастей может упростить задачу поддержания автобусной техники в исправном состоянии, а также создать условия для закупки современного подвижного состава, отвечающего требованиям комфортной перевозки пассажиров на дальние расстояния.

Угрозы

- Ограниченное выделение бюджетных средств на благоустройство автовокзалов и автостанций, дальнейшее ухудшение условий пребывания пассажиров в них.
- Устаревание подвижного состава, отсутствие средств у перевозчиков на его обновление.

4.1.8. Выводы о транспортном районировании, точках входа макротерритории

Транспортное районирование

Определено, что воздушный транспорт имеет наибольший потенциал для большинства туристов, совершающих поездку на макротерриторию «Байкал». Транспортно-географическое положение макротерритории и узловое положение аэропорта Иркутск в маршрутной сети внутренних авиалиний являются основными факторами, влияющими на структуру входящего потока в разрезе видов транспорта. В то же время железнодорожный и автомобильный виды транспорта сохраняют важное значение для обеспечения связности с близлежащими крупными городами Сибири и Дальнего Востока, из которых отсутствует или выполняется в малых объемах (1–2 пары рейсов в неделю) прямое воздушное сообщение с Иркутском и/или Улан-Удэ, например с Абаканом, Кемерово, Новокузнецком, Томском и др. Межрегиональное автобусное сообщение за пределы макротерритории в силу протяженных дистанций таких маршрутов является эпизодическим или выполняется в очень малых объемах. Например, в Красноярск отправляется только одна пара рейсов в сутки. Обеспечение межрегиональной доступности макротерритории может быть выполнено в первую очередь за счет корректировки маршрутной сети и увеличения провозных емкостей на отдельных маршрутах.

Точки входа макротерритории

Туристические направления в различной мере обеспечены точками входа туристического потока, а сами точки отличаются друг от друга по потенциалу, состоянию инфраструктуры, и некоторые из них в нерегулярном режиме используются для пассажирского сообщения (особенно это касается посадочных площадок макротерритории). Большинство точек входа приходится на Южнобайкальское (20 точек) и Транссибирское (15 точек) направления, что связано с прохождением через них полимагистрали, сформированной Транссибирской железной дорогой, автодорогами Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал». Им существенно уступают такие направления, как Кяхтинское (3 точки), Баргузинское (4 точки), Ольхонское (4 точки), Восточный Саян (4 точки) — в них большинство точек входа приходится на пункты прибытия и отправления междугородных автобусов. Внутренние точки входа в горизонте мастер-плана макротерритории сохранят важное значение для обеспечения взаимной связности туристических направлений, в первую очередь это касается вовлечения посадочных площадок и пристаней в систему регулярного пассажирского сообщения.

4.1.9. Выводы об общем состоянии транспортной инфраструктуры, о выявленных дефицитах пропускной и/или провозной способности, качестве подвижного состава, о достаточности существующих планов по расширению и модернизации транспортной инфраструктуры

Автобусный транспорт

Автобусный транспорт является основным видом общественного транспорта внутри макротерритории, но межрегиональное сообщение почти не развито.

Основной объем сообщения концентрируется в агломерациях Иркутска и Улан-Удэ, а также по направлениям в Зиму, Жигалово, Кырен, Горячинск, Хоринск, Бичуру, Кяхту.

Проблемой является рассредоточенность пунктов отправления автобусов в Иркутске (3 точки) и Улан-Удэ (4 точки), что может запутать прибывающих туристов.

Часть автодорог, являющиеся важным элементом транспортного каркаса для обслуживания туристов, функционируют в режиме перегрузки: это в первую очередь относится к автодорогам федерального значения Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал», автодорогам из Иркутска в направлении Листвянки, остров Ольхон. Существующая пропускная способность автодорог федерального значения — 14 тыс. автомобилей в сутки из-за технической категории II и наличия только двух полос движения. Этого недостаточно по причине большой доли местного траффика. Автобусный транспорт как наиболее гибкий к изменению спроса не имеет дефицитов провозной способности и имеет потенциал к увеличению числа маршрутов и рейсов. В межрегиональном сообщении автобусный транспорт почти не используется в силу значительных расстояний и наличия альтернативных, более комфортных видов транспорта.

Воздушный транспорт

Плотность сети аэропортов и посадочных площадок на макротерритории велика: в настоящее время действует 14 аэропортов и посадочных площадок, принимающих регулярные рейсы, а также 30 посадочных площадок и вертодромов, функционирующих в нерегулярном режиме.

Основная роль воздушного транспорта — обеспечение связностью труднодоступных мест, для которых авиация является безальтернативной. Вторая важная функция — обеспечение быстрого доступа из южных ареалов региона (Иркутск, Улан-Удэ) в северные (Братск, Северобайкальск, Усть-Кут, Усть-Илимск и др.).

Основным ограничением для воздушного сообщения является недостаток пропускной способности аэропорта Иркутск: по результатам 2022 г. фактический пассажиропоток превысил нормативный на 5,3 %. Ограничены провозные емкости на многих внутренних маршрутах воздушного транспорта. Существует дефицит билетов, так как большинство мест приобретается местными жителями по социальным тарифам. На внутренних направлениях используется устаревающий флот, который в ближайшей перспективе с трудом может быть заменен на импортозамещенные аналоги. Но межрегиональное воздушное сообщение увеличивается быстрыми темпами в связи с активным участием регионов в программе субсидирования региональных маршрутов и ростом хабового потенциала аэропорта Иркутск.

Железнодорожный транспорт

Через станции Иркутск и Улан-Удэ обычно проходит 6–8 пассажирских поездов дальнего следования в сутки, поддерживающие связность столиц регионов с городами Транссибирской магистрали.

Железнодорожный транспорт имеет запас провозных емкостей, особенно в зимний и межсезонные периоды, но ввод новых поездов, особенно скоростных, ограничен из-за растущих объемов движения грузовых поездов в направлении портов Дальневосточного бассейна. Через станции Иркутск и Улан-Удэ в сутки проходит до восьми пассажирских поездов дальнего следования, которые обеспечивают их связность с городами Транссибирской магистрали — Читой, Красноярском, Новосибирском и др. Важную роль железнодорожный транспорт играет для севера макротерритории, где воздушное сообщение по объемам уступает сообщению из региональных центров. Основные провозные емкости пригородного железнодорожного сообщения сконцентрированы на Южном Байкале и на Транссибирском направлении. Подвижной состав испытывает обновление, частота сообщения отвечает потребностям пассажиров. В дальнейшем требуются оптимизация маршрутной сети и расписания движения, в том числе согласование движения поездов на Транссибирской и Кругобайкальской железных дорогах и обеспечение связности пригородным сообщением Южного Байкала и Кабанского направления.

Внутренний водный транспорт

Несмотря на плотную сеть водных путей и наличие акватории озера Байкал, позволяющего организовать широкую маршрутную сеть, внутренний водный транспорт используется недостаточно.

Существующие рейсы призваны обеспечить доступность малых населенных пунктов, расположенных вдоль рек Ангары и Лены и позволяют жителям Иркутска ездить к аттракторам Южного Байкала.

Водный транспорт имеет запас провозной способности на социальных маршрутах Иркутск — Братск и Усть-Кут — Киренск — Визирный, а на туристических ограничен внешними факторами — погодными и климатическими условиями, состоянием причальной инфраструктуры, темпами поступления современного флота. Маршрутная сеть и объемы сообщения имеют потенциал к росту благодаря плотной сети водных путей. Основными проблемами остаются высокий уровень износа причалов (80–90 %), при этом многие находятся в заброшенном состоянии и не используются, отсутствие пунктов электрической зарядки судов, распространение теневых перевозок с низкой безопасностью и стабильностью сообщения. После решения указанных проблем появится возможность обеспечения растущего спроса водными перевозками, в том числе восстановление действовавших ранее маршрутов из Иркутска и Улан-Удэ в Горячинск, Байкальск и в другие пункты, насыщенные туристическими аттракциями.

4.2.1. Аттракторы по видам туризма

Культурно-познавательный / рекреационный туризм

Аттракторы:

- Культурно-познавательные
- Этнокультурные
- Религиозные
- Промышленные
- Гастрономические
- Событийные
- Сельские
- Научно-популярные

Спортивный / активный / экстремальный туризм

Аттракторы:

- Природные (активные)

Природно-экологический туризм

Аттракторы:

- Природные (экологические)

Оздоровительный туризм

Аттракторы:

- Санаторно-курортные
- Медицинские

Пляжный туризм

Аттракторы:

- Пляжные

Горнолыжный и горный туризм

Аттракторы:

- Горнолыжные

Деловой / MICE-туризм

Аттракторы:

- Деловые

Рыболовно-охотничий туризм

Аттракторы:

- Рыболовно-охотничьи (рыболовные)
- Рыболовно-охотничьи (охотничьи)

Круизный туризм

Аттракторы:

- Все типы, располагающиеся вдоль круизных маршрутов

Автомобильный туризм (путешествие на автомобиле)

Аттракторы:

- Все типы, располагающиеся вдоль автомобильных маршрутов

2,6 тыс.
аттракторов расположено на макротерритории

ДОЛЯ НАИБОЛЕЕ ВОСТРЕБОВАННЫХ АТТРАКТОРОВ И АТТРАКТОРОВ РАЗЛИЧНЫХ ТИПОВ С ВЫСОКИМ ПОТЕНЦИАЛОМ





1. Подробнее об уровнях востребованности аттракторов см. на с. 82.

4.2.2. Карта туристических аттракторов макротерритории Байкал

Главным туристическим аттрактором макротерритории является озеро Байкал, вокруг которого расположено большое количество аттракторов, относящихся к различным видам туризма: от пляжного до лечебно-оздоровительного. Столицы макротерритории — города Иркутск и Улан-Удэ — места сосредоточения аттракторов культурно-познавательного туризма.

Ключевые виды туризма макротерритории (не столько по количеству аттракторов, сколько по их значимости для туриста) — природно-экологический и культурно-познавательный.

Большой потенциал для развития имеют недооцененные в настоящее время, но имеющие богатую ресурсную базу — лечебно-оздоровительный, этнокультурный и сельский туризм. Благодаря видовому разнообразию животных и большой площади водоемов и охотничьих угодий одним из распространенных видов туризма является рыболовно-охотничий туризм.

Пляжный туризм, несмотря на крупнейшее пресноводное озеро в мире и значительное число выявленных аттракторов, не занимает лидирующих позиций. Вода в озере прогревается до температуры, подходящей для плавания, только к концу лета. Байкал как место для пляжного отдыха не может конкурировать с ключевыми пляжными направлениями России.

Большая часть туристических аттракторов Байкала сосредоточена в южной части макротерритории, тогда как на севере популярных среди туристов мест выявлено мало. Удаленные от Байкала территории теряют привлекательность из-за сложной логистики и отсутствия уникального предложения, которое стоило бы нескольких дней в пути (для въездного туриста, который потратил несколько часов, добираясь до территории, и ограничен во времени и средствах).

Сильные стороны

- Уникальная территория с разнообразными природными ландшафтами, флорой и фауной
- Богатое культурно-историческое наследие, религиозные практики шаманизма и буддизма, плотно переплетающиеся с бытом жителей регионов макротерритории
- Наличие местных народов с сохранившимся бытом и культурой
- Узнаваемый бренд, позволяющий выделиться на фоне конкурентов из других регионов страны
- Наличие объектов и кандидатов ЮНЕСКО культурного и природного значения
- Наличие ООПТ федерального значения

Слабые стороны

- Сложная транспортная доступность для туристов из европейской части России (дорогие авиабилеты, долгое путешествие на ж/д транспорте)
- Высокое влияние фактора сезонности. В межсезонье, во время ледостава и ледохода Байкал недоступен для туристов
- Наиболее перспективные территории имеют существенные ограничения по развитию рекреационной деятельности, что провоцирует «дикий» и нелегальный туризм, оказывает выраженное негативное влияние на экологическую обстановку региона
- Низкая обеспеченность объектами туристской инфраструктуры
- Территориальный дисбаланс туристского предложения — ориентация только на Байкал



4.2.3. Типы аттракторов, оцениваемые объекты, источники данных

Объекты, входящие в оценку	Источники данных о характеристиках (сайты, ГИС-ресурсы, базы данных и т. д.)
Культурно-познавательные аттракторы	
Города, музеи, театры, памятники и мемориалы, культурные ландшафты, археологические объекты, дворцы культуры, музеи-усадьбы, объекты архитектурного наследия	• Список ЮНЕСКО, предварительный список ЮНЕСКО • Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций
Этнокультурные аттракторы	
Этнопарки, этнокомплексы, этнографические музеи, этнопоселения, этнокультурные фестивали, места силы	• Данные об этнокультурных объектах из открытых источников • Экспертная оценка этнокультурных объектов • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций
Религиозные аттракторы	
Дацаны, пагоды, сакральные места, православные храмы и монастыри, мечети, синагоги, костелы, кирхи	• Список ЮНЕСКО, предварительный список ЮНЕСКО • Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации • Экспертная оценка религиозных и этнокультурных объектов • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций
Промышленные аттракторы	
Предприятия, принимающие посетителей с целью ознакомления с производственным процессом	• Перечень предприятий, сотрудничающих с проектом по развитию национального промышленного туризма «Промтуризм» от Агентства стратегических инициатив • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций

Объекты, входящие в оценку	Источники данных о характеристиках (сайты, ГИС-ресурсы, базы данных и т. д.)
Гастрономические аттракторы	
Рестораны, рынки, локальная кухня	• Рейтинг ресторанной премии WhereToEat • Экспертная оценка наличия национальной кухни • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций
Событийные аттракторы	
Фестивали, праздники, шоу, выставки, тематические события	• Порталы правительственных организаций, регулирующих культурную деятельность Республики Бурятия и Иркутской Области • Данные от региональных администраций
Научно-популярные аттракторы	
Краеведческие и научно-просветительские музеи, обсерватории, археологические раскопки и другие научно-познавательные объекты	• Список ЮНЕСКО, предварительный список ЮНЕСКО • Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций
Природные (экологические и активные) аттракторы	
Горы, мысы, горные хребты, реки, озера, другие водные объекты, вулканы, пещеры, водопады, лесопарки, ООПТ, минеральные источники и другие природные объекты, привлекательные для экологического и активного туризма	• Список ЮНЕСКО, предварительный список ЮНЕСКО • Реестр ООПТ Минприроды России • Типология природных аттракторов по данным Географического факультета МГУ • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций

Объекты, входящие в оценку	Источники данных о характеристиках (сайты, ГИС-ресурсы, базы данных и т. д.)
Сельские аттракторы	
Села, поселки, деревни	• Данные Ассоциации самых красивых деревень и городков России • Экспертная оценка сельских и этнографических объектов • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций
Пляжные аттракторы	
Пляжи рек, озер, водохранилищ	• Федеральный перечень туристских объектов • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций
Санаторно-курортные аттракторы	
Термальные источники, соленые озера, минеральные источники, лечебные грязи, центры традиционных методов лечения, санатории, дома и базы отдыха, осуществляющие лечебно-оздоровительную деятельность. Объекты могут быть как привязаны к природным бальнеологическим ресурсам, так и находиться в отдалении	• Сайты организаций (санаториев, курортов, туристических баз, баз отдыха и т. д.) • Интернет-портал Санатории-России.РФ • Государственный реестр курортного фонда РФ • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций
Медицинские аттракторы	
Медицинские учреждения	• Сайты медицинских организаций • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций

Объекты, входящие в оценку	Источники данных о характеристиках (сайты, ГИС-ресурсы, базы данных и т. д.)
Горнолыжные аттракторы	
Горнолыжные трассы и комплексы	• Федеральный перечень туристских объектов • Интернет-портал ski.ru • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций
Деловые аттракторы	
Конгресс-центры, экспоцентры, выставочные комплексы и другие площадки для деловых мероприятий, отели, предлагающие услуги для делового туризма (конференц-залы, организация групповых экскурсий и т. д.)	• Данные фонда Росконгресс (roscongress.org) • Данные Российского союза выставок и ярмарок — РСВЯ (ruef.ru) • Интернет-порталы expomap.ru и eventcatalog.ru • Сайты организаций (отели) • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций
Рыболовно-охотничьи (рыболовные) аттракторы	
Места для рыбалки на озерах, реках, прудах, рыболовные базы	• Интернет-портал рыболовного туризма eklev.ru • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций
Рыболовно-охотничьи (охотничьи) аттракторы	
Охотничьи базы, базы отдыха, специализирующиеся на предоставлении услуг охотникам	• Данные геопортала охотничьего хозяйства России huntmap.ru • Выгрузка пространственных данных из открытых картографических баз • Данные от региональных администраций

4.2.4. Приоритизация туристических аттракторов по регионам и макротерритории

Методика расчета общего индекса привлекательности и по типам аттракторов

Определение уровня аттрактора

Уровень аттрактора — условный оценочный показатель, характеризующий востребованность точки притяжения среди туристов, значение которого определяется с помощью нескольких критериев. Основой для оценки служила общая значимость или статус аттрактора. Для каждого типа рассматриваемых точек притяжения туристов была определена значимость на основании характеристик, свойственных для данного типа аттракторов.

К значимости аттрактора добавлялась его популярность. Популярность определялась на основании количества фотографий туристов, сделанных возле объекта или на его территории, а также на основании количества пользовательских оценок на платформах открытых картографических сервисов. Популярность точки притяжения определялась относительно других точек внутри группы аттракторов.

Значимость, количество фотографий и количество оценок приводились к относительным значениям от 0 до 1, где 1 соответствует наивысший результат. Для каждого типа аттракторов устанавливались максимальные пределы, значения выше которых приравнивались к 1. Предельные значения устанавливались для исключения выбросов аттракторов со слишком высокими значениями показателей, например город Иркутск или озеро Байкал. По сумме трех показателей производилось ранжирование аттракторов и распределение их по уровням.

По результатам распределения точки притяжения туристов были разделены на три уровня востребованности, где уровень 3 — наиболее востребованные, уровень 2 — с высоким потенциалом, уровень 1 — малопопулярные. К точкам притяжения уровня 3 относятся наиболее значимые и популярные туристические места Байкала — такие аттракторы и локации, ради посещения которых туристы в целом приезжают в Иркутскую область и Республику Бурятия, или такие аттракторы, которые туристы посещают в первую очередь.

К уровню 2 относятся менее значимые и востребованные на данный момент локации, имеющие хороший потенциал с точки зрения туристического интереса при улучшении узнаваемости, доступности, обеспеченности туристической инфраструктурой и других факторов. К точкам уровня 2 туристы не едут целенаправленно, однако могут изменить ради них свой маршрут.

Уровень 1 говорит о невысокой востребованности аттрактора. На такие точки притяжения туристы будут обращать внимание только если они будут находиться неподалеку от более привлекательных аттракторов. Однако большое скопление точек низкого уровня в одном месте может определять относительно высокий потенциал локации с точки зрения туриста.

Уровень аттрактора

Точка притяжения по одному из видов туризма

- **Значимость или статус объекта**
- **Количество фотографий, сделанных возле объекта**
- **Количество оценок в геоинформационных системах**

Уровень востребованности туристического аттрактора

- **Востребованные**
- **С высоким потенциалом**
- **Малопопулярные**

Значимость аттрактора

Природные аттракторы

Ранжирование в зависимости от категории

- ЮНЕСКО или кандидат ЮНЕСКО
- Федеральные заповедники и национальные парки, отдельные историко-культурные объекты федерального статуса, немыслимые без природного окружения
- Значимые аттракторы для прилегающих территорий
- Природные парки, федеральные заказники, историко-культурные комплексы, уникальные для макротерритории объекты
- Ключевые природные аттракторы на уровне субъекта, в том числе памятники природы регионального значения

Культурно-познавательные аттракторы

Ранжирование в зависимости от категории

- ЮНЕСКО или кандидат ЮНЕСКО
- ОКН федерального значения
- ОКН регионального значения
- ОКН местного значения
- Без статуса

Промышленные аттракторы

Попадание в перечень предприятий, сотрудничающих с проектом по развитию национального промышленного туризма «Промтуризм» от Агентства стратегических инициатив

Событийные аттракторы

Ранжирование в зависимости от категории

- Международное мероприятие
- Национальное мероприятие
- Региональное мероприятие

Этнокультурные аттракторы

Интерес аттрактора с этнокультурной точки зрения, экспертная оценка

- Оценка репрезентативности. Широта отображения материальной и нематериальной культуры
- Оценка аутентичности. Соответствие услуги аспектам материальной и нематериальной культурам, которые они отображают
- Оценка связи с сообществом. Активность участия представителей этноса в деятельности организации

Деловые аттракторы

Вместимость конференц-залов

Качество дополнительных услуг, необходимых для этого вида туризма

Дополнительный учет экспоцентров

Звездность коллективного средства размещения

Средняя цена за номер на человека

Сельские аттракторы

Присутствие в списке ассоциации «Самые красивые деревни и городки России»

Наличие точки притяжения помимо деревенских домов самих по себе / экскурсионной программы / возможность освоить ремесло

Проживание самобытных этносов

Живописность пейзажей

Религиозные аттракторы

Ранжирование в зависимости от категории

- ЮНЕСКО или кандидат ЮНЕСКО
- ОКН федерального значения
- ОКН регионального значения
- ОКН местного значения
- Без статуса

Наличие сакральных объектов

Гастрономические аттракторы

Ресторан местной кухни

Попадание ресторана в список премии «WhereToEat»

Санаторно-курортные аттракторы

Количество профилей лечения

Качество дополнительных услуг

Средняя цена за номер на человека

Горнолыжные аттракторы

Высота горнолыжных трасс

Перепад высот

Сложность, длина и разнообразие трасс

Длительность сезона

Пляжные аттракторы

Принадлежность пляжа к озеру Байкал

Принадлежность пляжа к другим популярным водоемам (Братское море, Гусиное озеро)

Температура воды для пляжей на озере Байкал

Охотничьи аттракторы

Количество охотничьих видов животных, обитающих вблизи от охотничьей базы

Качество дополнительных услуг

Стоимость проживания в сутки на охотничьей или туристической базе

Рыболовные аттракторы

Число видов рыб в водоеме

Ценность видов рыб

Рейтинг рыболовного тура на порталах рыболовов

Стоимость рыболовного тура

Наиболее привлекательные аттракторы Байкала



№	Название аттрактора
1	Археологический комплекс «Мальта»
2	Байкальская рыбалка
3	Колесо обозрения «Око Байкала»[1]
4	Нерпинарий в Листвянке[1]
5	Мыс Бурхан[1]
6	Бухта Песчаная
7	База отдыха для охотников и рыболовов «Тофаларский кордон»
8	Фестиваль «Джаз на Байкале», апрель
9	Рынок Листвянки[1]
10	Поселок Большие Коты[1]
11	Поселок Ангасольская[1]
12	Село Нарын-Ацагат
13	Село Большой Куналей
14	Улус (Село) Барагхан
15	Улус (Село) Харгана
16	Поселок Усть-Ордынский
17	Село Шаманка
18	Поселок Байкал (порт)[1]
19	Поселок Бугульдейка
20	Парк-отель «Бурдугуз»
21	Гостиница «Звезда»
22	Гостиница «Иркутск Сити Центр»
23	Гостиница «Ангара»
24	Гостиница «Европа»
25	Гостиница «Иркутск»
26	Саянский марал (Мараловая ферма)[2]
27	Гостиница «Мэргэн Батор»
28	«Байкал Плаза»
29	Гостиница «Бурятия»
30	Спасо-Преображенский храм
31	Дом-музей Волконских
32	Михаило-Архангельская Харлампиевская церковь
33	Дом-музей Трубецких

№	Название аттрактора
34	Этнографический музей народов Забайкалья
35	Кругобайкальская железная дорога (КБЖД)[1]
36	Комплекс зданий Восточно-Сибирского отдела Русского географического общества
37	Русско-Азиатский банк
38	Монумент И. В. Поджио
39	Собор Богоявления Господня
40	Знаменский женский епархиальный монастырь
41	Музей-усадьба В. П. Сукачева
42	Посольский Спасо-Преображенский мужской монастырь
43	Свято-Троицкий Селенгинский мужской монастырь
44	Свято-Одигитриевский кафедральный собор
45	Бельская сторожевая башня
46	Церковь Сретения Господня в Бельском
47	Историко-ландшафтный памятник, связанный с пребыванием декабристов на поселении в селах Урик и Усть-Куда в период 1839–1859 гг.
48	Церковь Троицы Живоначальной
49	Здание гражданской больницы
50	Церковь Спаса Нерукотворного Образа
51	Римско-католическая церковь
52	Бывшее здание банка Общества взаимного кредита
53	Музей пожарной охраны города Иркутска и Иркутской области (Здание Пожарной части)
54	Собор Троицы Живоначальной в Кяхте
55	Собор Воскресения Христова в Кяхте

4.2. Точки притяжения спроса (существующие туристические аттракции)

№	Название аттрактора
56	Здание бывшего гостиного двора в Кяхте
57	Здание гостиных рядов в Кяхте
58	Гусиноозерский дацан
59	Музей декабристов в Новоселенгинске
60	Братский острог
61	Ряды торговые купца Курбатова
62	Гостиные ряды в Улан-Удэ
63	Пассажирский колесный пароход «Благовещенск» проект № 737, последний построенный для СССР
64	«Гора Соболиная»
65	Бальнеологическая курортная местность «Вышка»
66	Смотровая площадка «Байкальский серпантин»
67	Экопарк «Озера на Снежной»
68	Колесо обозрения «Кругозор»
69	Бульвар Гагарина
70	Иркутский академический драматический театр им. Н. П. Охлопкова
71	Памятник Бабр
72	Иркутский областной государственный музыкальный театр имени Н. М. Загурского
73	Московские ворота
74	Выставочный центр «Сибэкспоцентр»
75	Архитектурно-этнографический музей Тальцы
76	Байкальский музей[1]
77	Причал Листвянка[1]
78	Дацан Ринпоче Багша
79	Парк-отель «Белый соболь»
80	Курорт «Соболинка»
81	Озеро Гусиное
82	Братское море

№	Название аттрактора
83	Село Десятниково
84	Горячий открытый бассейн в Ильинке[3]
85	Улан-Удэ
86	Село Турка
87	Село Горячинск
88	Поселок Нижнеангарск
89	Памятник В. И. Ленину
90	Баргузинский государственный природный биосферный заповедник[4]
91	Исторический центр Иркутска
92	Байкальский государственный природный биосферный заповедник[5]
93	Прибайкальский национальный парк[1]
94	Забайкальский национальный парк[6]
95	Поселок Листвянка[1]
96	Гора Омулевая
97	Полуостров Святой Нос[6]
98	Иволгинский дацан
99	Казанская церковь
100	«Истлэнд»[1]
101	Курорт «Нилова пустынь»[2]
102	Санаторий «Курорт Ангара»
103	Ледокол «Ангара»
104	Санаторий «Электра»
105	Поселок Новый Энхэлук
106	Санаторий «Русь»
107	Курорт «Горячинск»
108	Санаторий «Эдельвейс»[2]
109	Каскад водопадов на реке Кынгарга[2]
110	База отдыха «Лукоморье»
111	Рыболовная база в Половинной
112	Иркутский дацан
113	Рыболовная база в Листвянке

№	Название аттрактора
114	Рыболовная база в Большом Голоустном[1]
115	Обзорная площадка Лысая гора
116	Дом отдыха «Зуун-Хагун»[1]
117	Рыболовная база в Камышах[1]
118	Рыболовная база в Сарме[1]
119	Рыболовная база в Сахюрте[1]
120	13 столбов Сэргэ[1]
121	Рыболовная база в Максимихе
122	Санаторий «Саяны»[2]
123	Турбаза «Казачка Ия»
124	Гранатовый пляж
125	Санаторий «Кедр»
126	Санаторий «Усолье»
127	Иркутский областной краеведческий музей им. Н. Н. Муравьева-Амурского Отдел истории
128	Турбаза «Байкальские дюны»[1]
129	Пляж возле ледокола Ангара
130	Причал Ракета
131	Камень Черского[1]
132	База отдыха «Соболек»
133	Турбаза «Энхэлук»
134	База отдыха «Ветер Странствий»[1]
135	Паромная переправа «МРС — остров Ольхон»[1]
136	Хужирский краеведческий музей имени Н. М. Ревякина[1]
137	Мыс Богатырь[1]
138	Пристань поселка Хужир[1]
139	Санаторий «Подлеморье»
140	Иркутская слобода, 130-й квартал
141	Озеро Байкал
142	Санаторий «Аршан»[2]
143	Тункинский национальный парк[2]

№	Название аттрактора
144	Остров Ольхон[1]
145	Бурятский государственный театр оперы и балета
146	Село Максимиха
147	База «Наратэй»
148	Турбаза «Казачка Ия»
149	База «Солнечная»
150	Усадьба Никиты Бенчарова[1]
151	База «Жемчужина Ольхона»
152	База «Байкальские медведи»
153	Курорт Гарга
154	Турбаза «Зурбаган»
155	Турбаза «Радуга»
156	Пляж Байкальск
157	Пристань Тальцы
158	Пляж Северобайкальск
159	Пристань Московские ворота
160	Пляж Листвянка
161	Пляж Горячинск
162	Пляж Мандархан
163	Пляж Култушная
164	Пляж Нижнеангарск
165	Ангарск
166	Поселок Хужир[1]
167	Братск
168	Иркутск
169	Слюдянка
170	Село Тарбагатай
171	Село Сахюрта[1]
172	Поселок Аршан[2]
173	Поселок Узуры[1]
174	Поселок Тальцы
175	Река Ангара

Примечание:
точкам притяжения присвоены номера в таблице, имеющие исключительно порядковое значение.

1. Прибайкальский национальный парк.
2. Тункинский национальный парк.
3. Памятник природы Питателевский источник.
4. Баргузинский государственный природный биосферный заповедник.
5. Байкальский государственный природный биосферный заповедник.
6. Забайкальский национальный парк.

4.2.5. Транспортная доступность туристических аттракторов

ДОСТУПНОСТЬ ВОСТРЕБОВАННЫХ АТТРАКТОРОВ И АТТРАКТОРОВ С ВЫСОКИМ ПОТЕНЦИАЛОМ



Анализ транспортной доступности был проведен в геоинформационной системе. Метод основан на построении изохрон доступности аттракторов по автомобильным дорогам от точек входа на макротерриторию. Изохроны рассчитывались исходя из средней скорости движения автомобиля 60 км/ч. 2-часовая изохрона была выбрана исходя из наиболее комфортного времени поездки к туристическому аттрактору с возможностью вернуться обратно в тот же день.

Большая часть наиболее востребованных аттракторов и аттракторов с высоким потенциалом на макротерритории расположена внутри 2-часовой изохроны доступности. За пределами 2-часовой доступности находится около 20% таких аттракторов. В Иркутской области в одном часе езды от точек входа расположено 75% аттракторов, в Республике Бурятия — 58%. Это связано с тем, что аттракторы в Республике Бурятия более равномерно распределены по территории.

Наиболее востребованные аттракторы за пределами 2-часовой транспортной доступности от точек входа

Иркутская область

- Прибайкальский национальный парк
- Остров Ольхон
- Малое море
- Мыс Бурхан
- 13 столбов Сэргэ
- Мраморный карьер
- Залив Куркутский
- Остров Огой
- Тажеранская степь
- Патомский кратер

Республика Бурятия

- Байкальский заповедник
- Курорт Горячинск
- Скала Черепаха
- Забайкальский национальный парк
- Пик Любви
- Полуостров Святой Нос
- Баргузинский заповедник
- Источник Кучигер
- Источники Хакусы
- Баргузинский дацан



4.2.6. Узнаваемость туристических аттракторов

Популярность аттракторов определялась по совокупности оценок пользователей в открытых картографических системах и количества фотографий, сделанных возле аттракторов. Дополнительно методами цифровой антропологии производилась оценка наиболее востребованных аттракторов на упоминаемость в социальных медиа и туристических порталах. При оценке популярности учитывался тип аттрактора. Разные типы аттракторов напрямую не сравнивались.

Наиболее фотографируемыми, оцениваемыми и упоминаемыми аттракторами Байкала являются природные территории и объекты. Безусловными лидерами являются озеро Байкал и остров Ольхон. Также популярными являются Прибайкальский и Тункинский национальные парки, Баргузинский государственный природный биосферный заповедник, полуостров Святой Нос, река Ангара.

Среди культурно-познавательных аттракторов в первую очередь выделяются Иволгинский дацан, исторические центры Иркутска и Улан-Удэ, архитектурно-этнографический музей «Тальцы», Кругобайкальская железная дорога.

Популярным видом отдыха на макротерритории является лечебно-оздоровительный, а наиболее узнаваемые аттракторы — санатории Аршан, Электра, Саяны, Кедр, Нилова Пустынь, бальнеологическая курортная местность «Вышка», горячий открытый бассейн в Ильинке, горячий источник в Гоуджеките, курорт Горячинск.

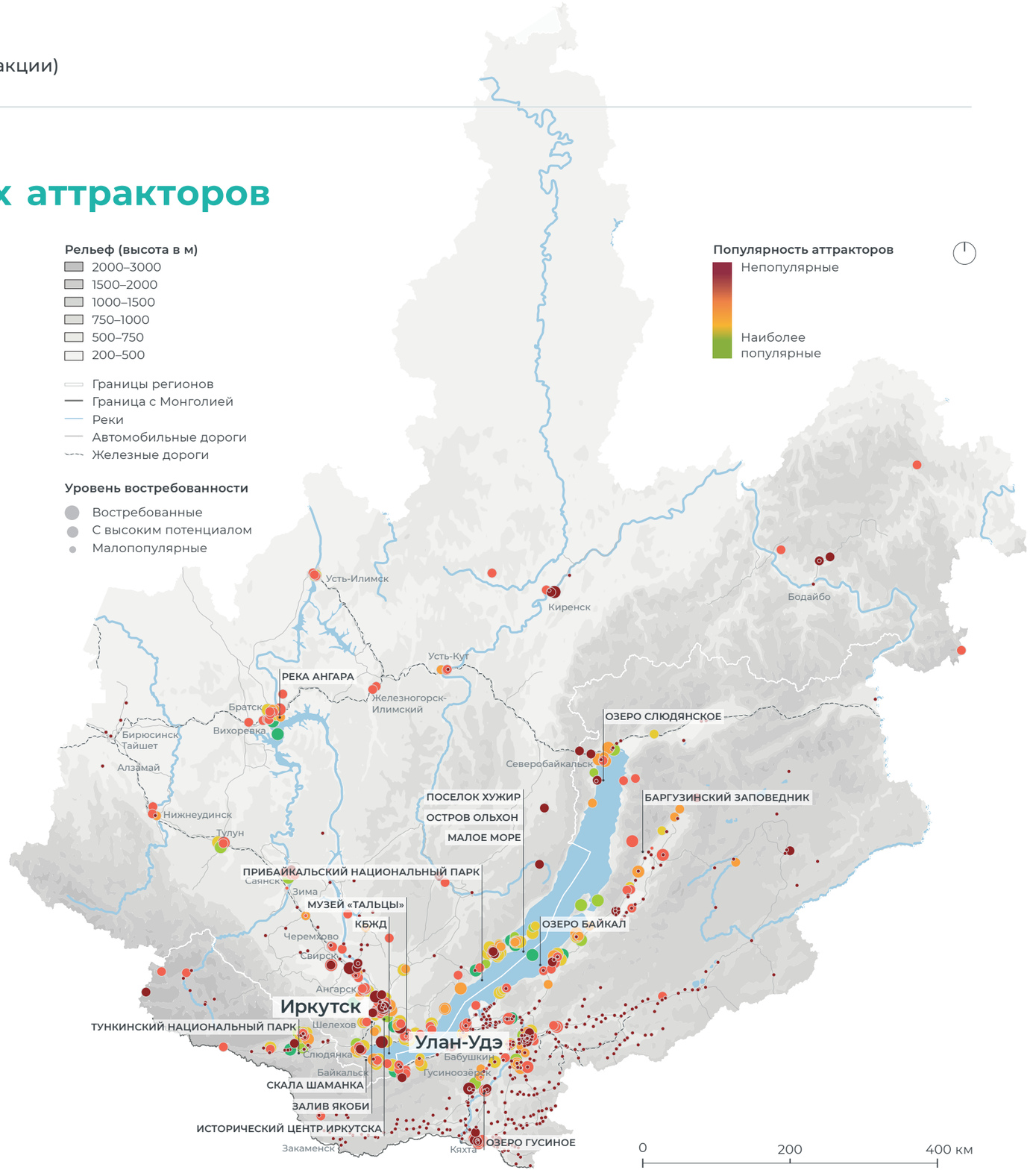
Среди аттракторов других типов популярными являются горнолыжный комплекс «Гора Соболиная», пляжи в Горячинске, Байкальске и Култушной, выставочный центр «Сибэкспоцентр».

Наиболее упоминаемые аттракторы

Кол-во упоминаний	
768 493	Озеро Байкал
76 957	Остров Ольхон
7385	КБЖД
6983	Иволгинский дацан
6258	Поселок Хужир
5973	Музей «Тальцы»
5883	Залив Якоби
5863	Баргузинский заповедник
5774	Иркутск
5652	Скала Шаманка

Наиболее фотографируемые аттракторы

Кол-во размещений	
50 730	Озеро Байкал
33 245	Прибайкальский национальный парк
17 142	Иркутск
14 777	Остров Ольхон
13 779	Малое море
8607	Тункинский национальный парк
8491	Улан-Удэ
6292	Река Ангара
3246	Озеро Гусиное
2803	Озеро Слюдянское



4.2.7. Состояние туристических аттракторов

Методика оценки состояния туристических аттракторов

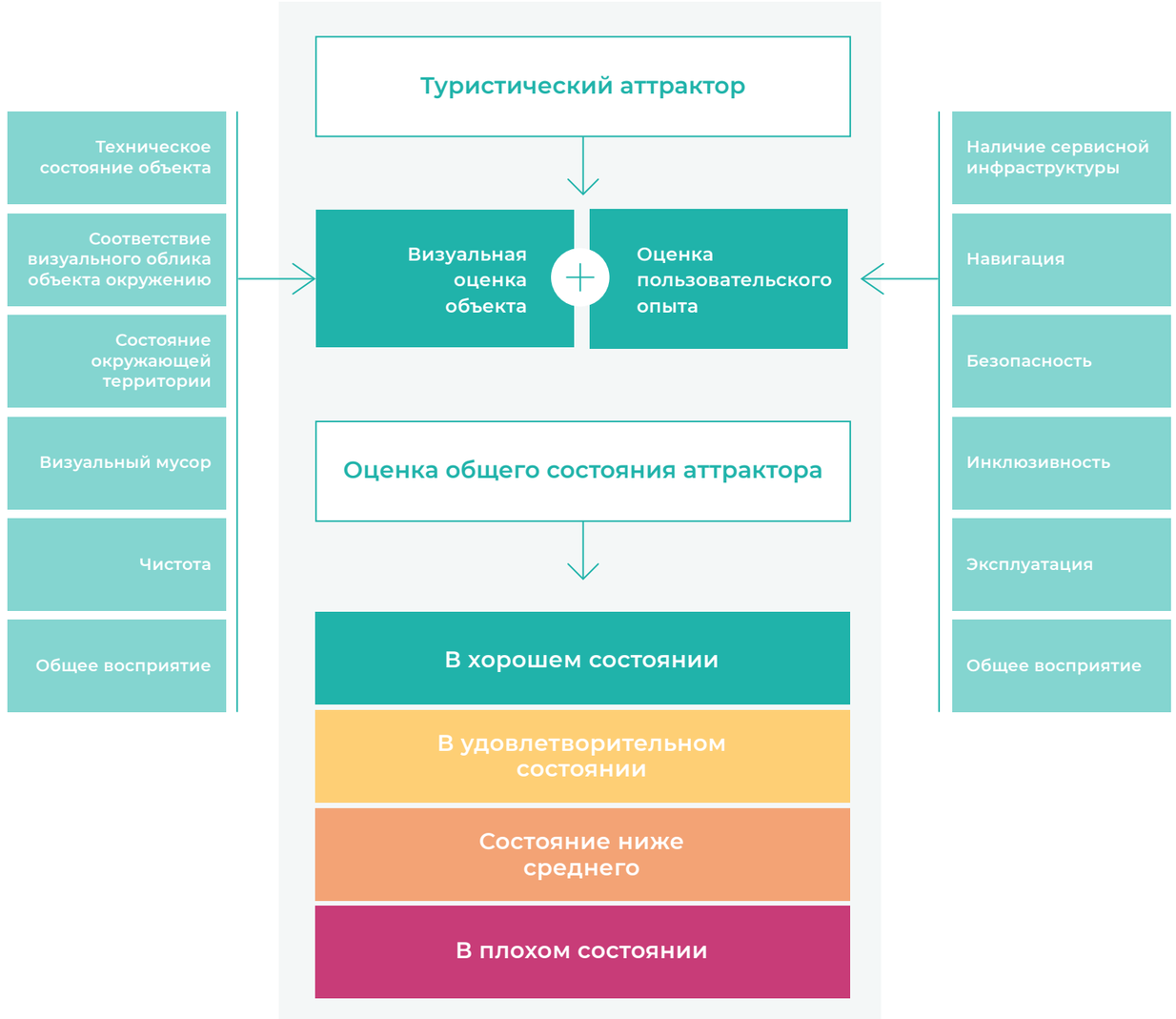
Оценка состояния туристических аттракторов макротерритории производилась экспертно методами натурного наблюдения, анализа фотоматериалов и отзывов в открытых источниках и на картографических платформах. Оценивалось состояние только наиболее востребованных аттракторов, которые были определены по результатам расчета индекса привлекательности аттракторов.

Оценка осуществлялась по двенадцати критериям, разделенным на две группы: визуальное состояние объекта и пользовательский опыт. Визуальная оценка аттракторов основана на анализе самого объекта и окружающей территории, степени изношенности, визуального сочетания объекта и окружения, рекламного мусора, чистоты вокруг и общего восприятия. Оценка пользовательского опыта основана на анализе сопутствующей туристической инфраструктуры, наличия и разнообразия сервисов, качества навигации, безопасности, доступности для всех категорий граждан и общего эмоционального ощущения от посещения объекта или территории.

Каждый критерий имеет балльную систему, в которой большее количество баллов соответствует низкой оценке, а меньшее — высокой. Совокупность баллов по всем критериям определяет итоговую общую оценку.

По результатам оценки общего состояния аттрактор может попасть в одну из четырех категорий. Если аттрактор в хорошем состоянии, то туристический опыт его использования максимально удовлетворительный и объекту, вероятно, не требуется никаких дополнительных мероприятий по улучшению или они требуются на минимальном уровне. Если аттрактор в удовлетворительном состоянии, то турист, вероятно, останется в целом удовлетворен опытом его использования, но объекту могут требоваться незначительные или средние мероприятия по улучшению. Если состояние аттрактора ниже среднего, то пользовательский опыт будет скорее неудовлетворительным, а объекту требуются средние или серьезные мероприятия по улучшению. Если аттрактор находится в плохом состоянии, то опыт его использования будет, скорее всего, негативным, а объекту требуются серьезные мероприятия по улучшению.

К мероприятиям по улучшению визуальной привлекательности аттракторов могут относиться мероприятия разного масштаба — от реконструкции объекта с капитальным ремонтом и благоустройством территории до организации уборки территории с внедрением системы раздельного сбора мусора. Мероприятия по улучшению пользовательского опыта предполагают развитие сервисной инфраструктуры, формирование безопасной и доступной среды, в том числе для маломобильных групп населения, организацию удобной навигации, в том числе для иностранных туристов, включенность местного сообщества в обслуживание туристического объекта или территории.



4.2.8. Оценка общего состояния туристических аттракторов



По результатам оценки общего состояния 154 аттракторов было выявлено, что только около 40 % находится в хорошем (11 %) или удовлетворительном (28,6 %) состоянии. Оценка визуального состояния (61 % хороших и удовлетворительных) объектов в целом чаще положительная, чем оценка пользовательского опыта (48,7 %).

Оценка общего состояния аттракторов в двух регионах в целом сравнима, с небольшим преимуществом Республики Бурятия (14,9 % хороших оценок) перед Иркутской областью (9 %). При этом в Иркутской области пользовательский опыт оценивается более положительно (55 % хороших и удовлетворительных оценок), чем в Республике Бурятия (39 %). Визуальное состояние объектов в Республике Бурятия лучше оценивается (68,5 % хороших и удовлетворительных оценок), чем в Иркутской области (57 %).

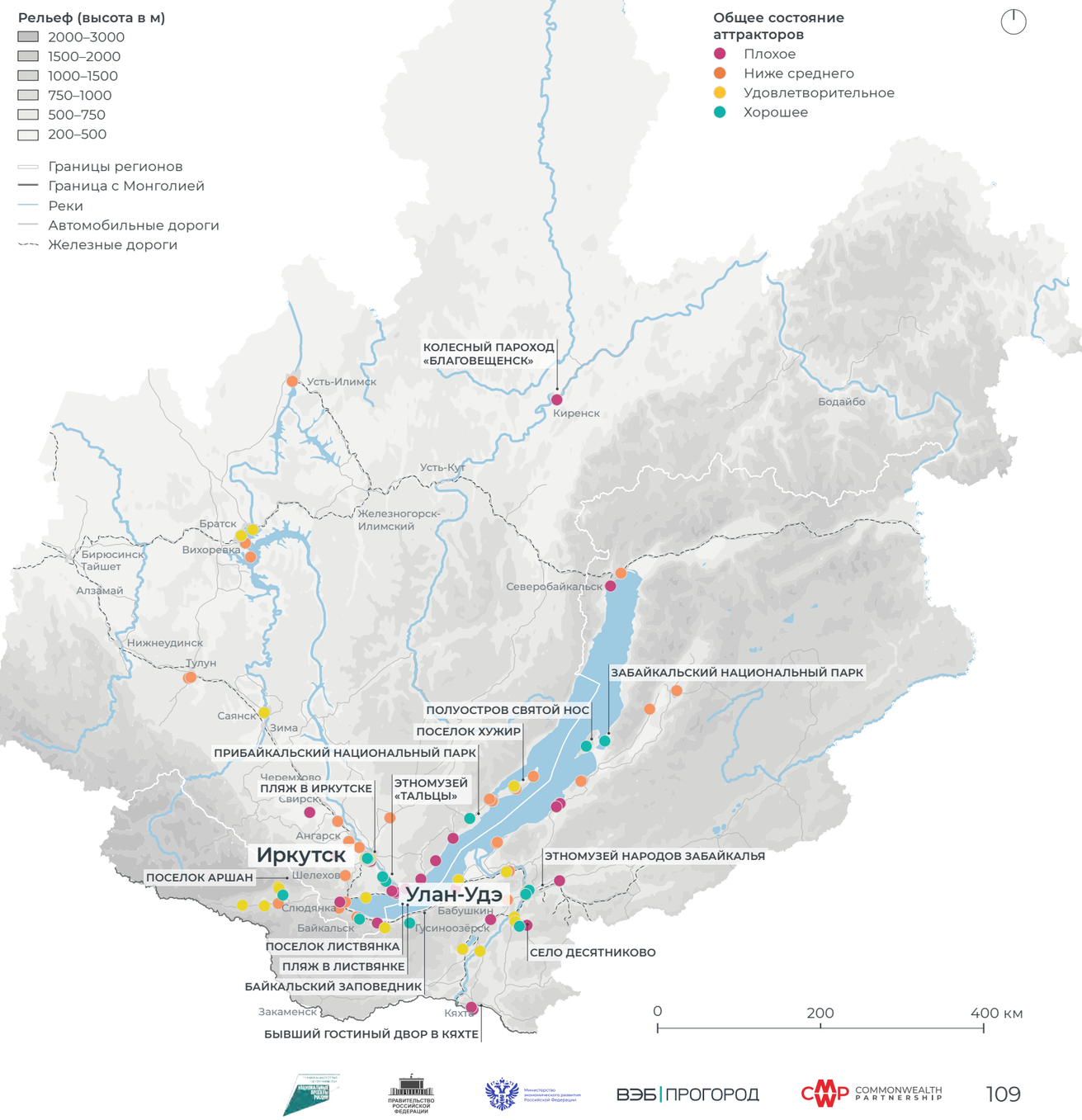
Такое распределение оценок во многом связано с расположением и типом ключевых аттракторов на территории регионов. В Иркутской области туристическая инфраструктура и сервис развиты лучше и размещены ближе к аттракторам, а сами аттракторы чаще расположены в городах. В Республике Бурятия аттракторы более рассредоточены по региону, находятся на большем удалении от крупных городов и чаще являются природными, поэтому в них менее развита туристическая инфраструктура, а пользовательский опыт более низкого качества. С другой стороны, аттракторы поддерживаются в более хорошем состоянии, что говорит о большей вовлеченности сообществ в сохранение своих достопримечательностей.

Аттракторы в лучшем состоянии

- Забайкальский национальный парк
- Байкальский заповедник
- Полуостров Святой Нос
- Этномузей народов Забайкалья
- Село Десятниково
- Прибайкальский национальный парк
- Этномузей «Тальцы»

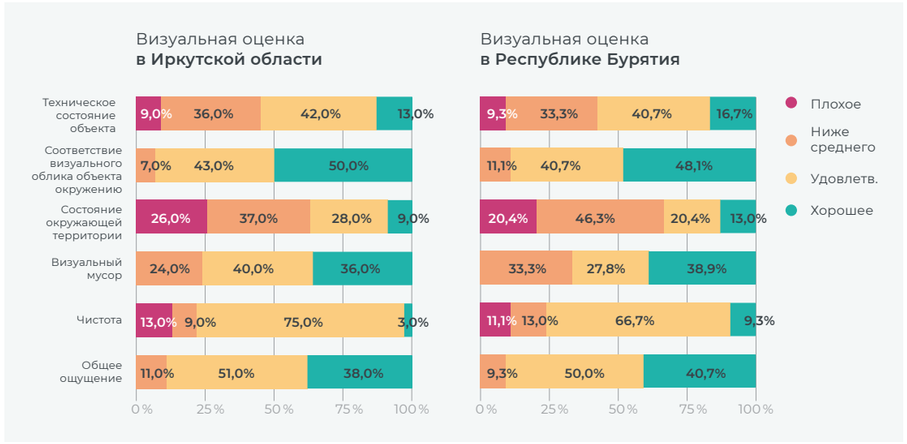
Аттракторы в худшем состоянии

- Колесный пароход «Благовещенск»
- Бывший гостиный двор в Кяхте
- Поселок Хужир
- Поселок Листвянка
- Пляж в Листвянке
- Пляж в Иркутске
- Поселок Аршан



4.2.9. Оценка визуального состояния туристических аттракторов

Параметры оценки визуального состояния объектов



Визуальное состояние аттракторов оценивалось по следующим характеристикам.

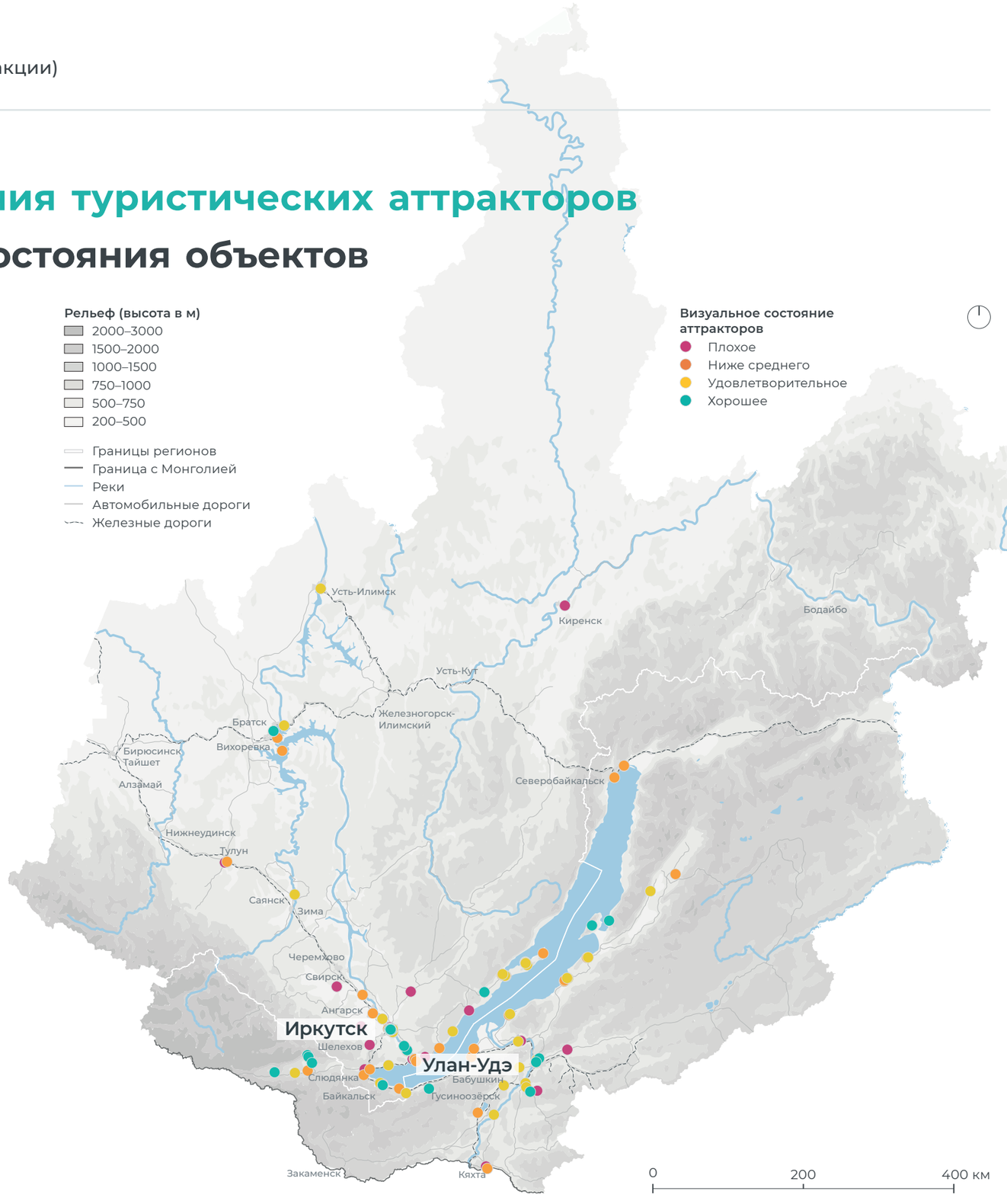
- Техническое состояние — степень изношенности и устаревания объекта.
- Соответствие визуального облика объекта окружению — визуальная нейтральность и непротиворечивость среде.
- Состояние окружающей территории — визуальная современность, качество и комплексность благоустройства рядом.
- Визуальная замусоренность — количество рекламных конструкций и их непротиворечивость визуальному облику объекта.
- Чистота — отсутствие бытовых и строительных отходов рядом с объектом и организованность вывоза отходов.
- Дополнительно оценивалось общее впечатление от аттрактора.

Визуальное состояние части объектов на макротерритории неудовлетворительное (39 %), что может существенно влиять на развитие туризма.

Около 20 % объектов находится в хорошем состоянии и не требует работ по обновлению. 80 % объектов требует проведения мероприятий по улучшению разной степени сложности и масштаба. 41 % объектов требуется минимальная очистка и обновление, 30 % — точечная реконструкция и модернизация, 9 % — масштабная реконструкция.

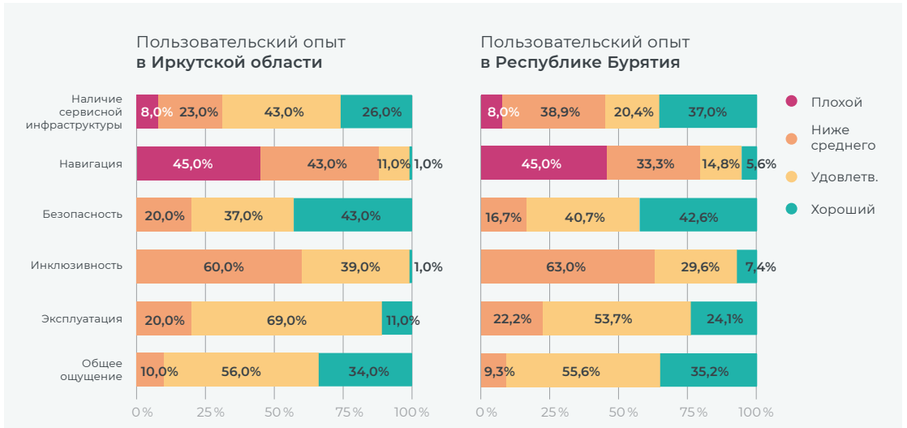
В Иркутской области и Республике Бурятия ситуация похожая для объектов, находящихся в хорошем и плохом состоянии. Объектов в удовлетворительном состоянии по отношению к объектам с состоянием ниже среднего в Бурятии почти на 10 % больше, чем в Иркутской области. Это связано с более равномерным распределением усилий по поддержанию визуального состояния среди всех объектов республики, в то время как в Иркутской области больше усилий концентрируется на наиболее популярных аттракторах.

Положительнее всего оценивается соответствие визуального объекта окружению (50 % положительных оценок), отсутствие визуального мусора (37 %) и, как следствие, общее положительное впечатление (39 %). Следующий по оценкам показатель — чистота (72 % удовлетворительных оценок) и техническое состояние объектов (41 % в удовлетворительном состоянии). Хуже всего ситуация обстоит с благоустройством: на 40 % объектов состояние окружения плохое, ниже среднего, а на 24 % — плохое.



4.2.10. Оценка пользовательского опыта туристов

Параметры оценки пользовательского опыта



Опыт взаимодействия с аттрактором оценивался по следующим характеристикам.

- Сервисная инфраструктура — наличие и полнота набора вблизи от аттрактора.
- Навигация — количество, разнообразие, качество выполнения и единый стиль, соответствующий окружению.
- Безопасность — наличие ограждений, службы безопасности, видеонаблюдения, освещения и общее восприятие эмоциональной и физической безопасности.
- Инклюзивность — доступность аттрактора для маломобильных групп населения и других групп с особыми потребностями.
- Эксплуатация аттрактора и его территории — наличие системы развития территории вовлеченными пользователями.
- Дополнительно оценивалось общее впечатление от аттрактора.

Оценка пользовательского опыта взаимодействия с аттракторами на макротерритории неудовлетворительная у 53 % объектов и может существенно влиять на развитие туризма.

Менее 10 % объектов предоставляют хороший пользовательский опыт от использования. 90 % объектов требует мероприятий по улучшению. 40 % объектов требуются небольшие улучшения, 34 % — точечная модернизация, 17 % — масштабная работа по улучшению условий пребывания.

В Иркутской области и Республике Бурятия схожие оценки пользовательского опыта для объектов, находящихся в хорошем и плохом состоянии. Объектов в удовлетворительном состоянии по отношению к объектам с состоянием ниже среднего в Бурятии почти на 20 % меньше, чем в Иркутской области. В Иркутской области большая часть аттракторов расположена рядом с крупными городами или группами точек с большим количеством туристической инфраструктуры, навигацией, возможностей для маломобильных групп населения и т. д. В Республике Бурятия множество аттракторов расположено в сельской местности и на природных территориях, где сложнее организовать туристический сервис, навигацию и инфраструктуру.

Положительнее всего с точки зрения пользовательского опыта оцениваются безопасность (43 % положительных оценок), общее впечатление (34 %) и наличие инфраструктуры (30 %). Хуже всего оцениваются навигация и инклюзивность — 2,6 % и 3,2 % хороших оценок соответственно.



4.2.11. Группа аттракторов культурно-познавательного туризма[1]

1889
аттракторов выявлено на макротерритории

60
наиболее востребованных аттракторов

351
аттрактор с высоким потенциалом

Макротерритория связана с культурно-историческим наследием бурятской культуры, культуры коренных народов Севера, Монгольской империи и племен хунну. С точки зрения культурно-познавательного туризма макротерритория «Байкал» — это археологические раскопки и петроглифы, история освоения Сибири, купеческие традиции, ссылки декабристов и другие политические ссылки.

Здесь расположены исторические города, среди которых Иркутск, Улан-Удэ, Киренск, Кяхта и другие, интересные своей архитектурой, музеями и памятниками. Большой интерес для туристов представляет индустриальное наследие макротерритории в таких городах, как Братск и Северобайкальск. На событийных площадках регионов проводятся мероприятия международного и федерального уровня, например международный фестиваль «Джаз на Байкале» или Международный этнокультурный фестиваль «Ердынские игры».

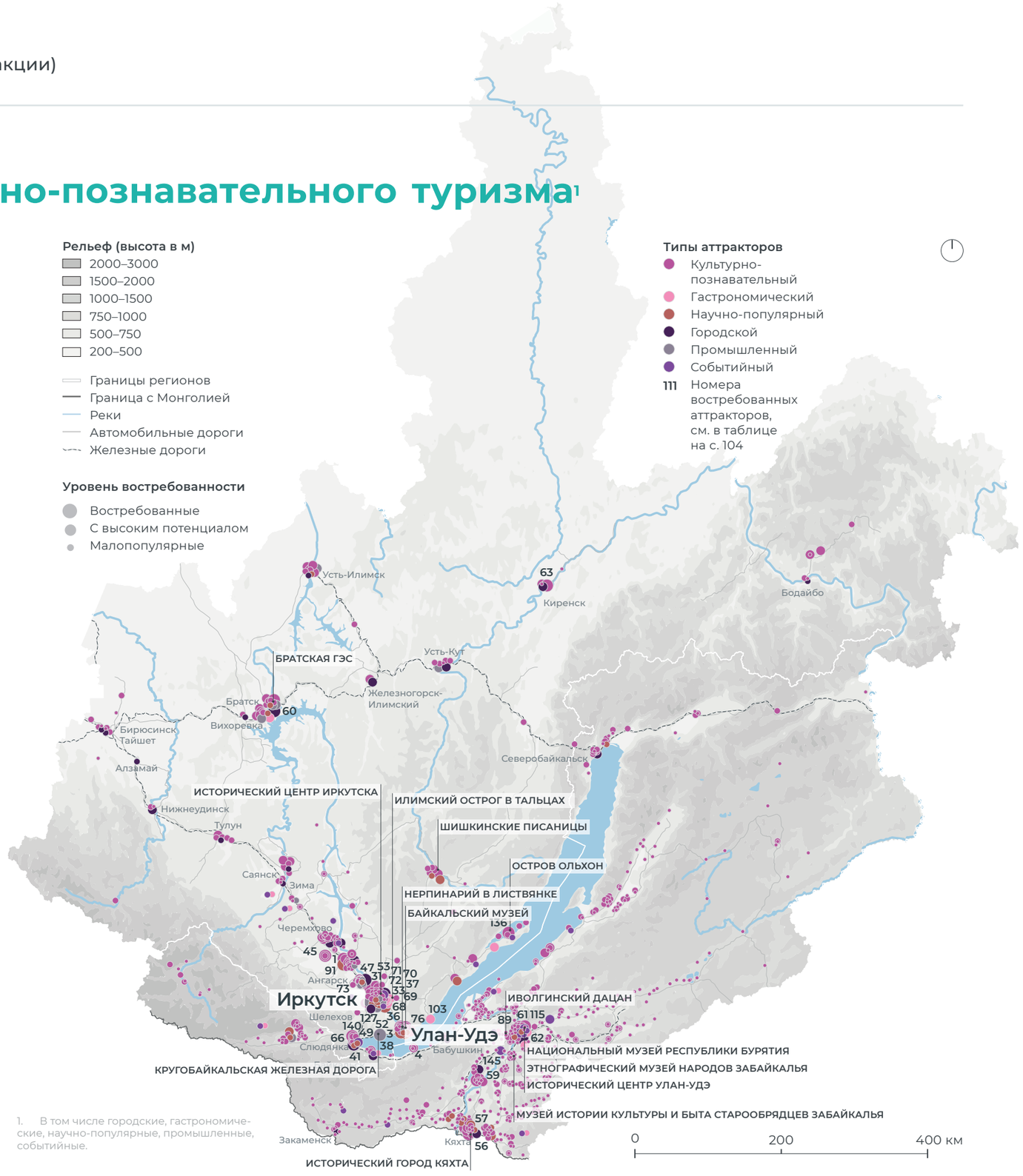
В Иркутской области аттракторы культурно-познавательного туризма расположены относительно компактно, а в Республике Бурятия они более рассредоточены по территории (большое количество ОКН, которые отнесены нами к аттракторам). Выделяются аттракторы, формирующие собственный туристический поток, такие как музей «Тальцы» или КБЖД. В основном они расположены в южной части макротерритории в транспортной доступности от точек входа.

Сильные стороны

- Уникальное сочетание разных культур
- Большая часть востребованных аттракторов расположена рядом с основными транспортными узлами
- Оба региона предлагают большое разнообразие объектов культурно-познавательного туризма
- Аттракторы расположены в относительной близости друг к другу и могут быть посещены за короткое время

Слабые стороны

- Вторичность интереса относительно основного аттрактора, озера Байкал, для большинства туристов
- Байкал и Ольхон — хорошо известные бренды территории, на их фоне другим локальным брендам сложно выделиться
- Часть потенциально востребованных аттракторов удалена от основных точек входа
- Недостаток туристической инфраструктуры у аттракторов, расположенных вне региональных столиц



1. В том числе городские, гастрономические, научно-популярные, промышленные, событийные.

Иркутская область



869 аттракторов выявлено в Иркутской области

46 наиболее востребованных аттракторов

265 аттракторов с высоким потенциалом

Аттракторы в основном сконцентрированы в столице и рядом с Иркутском, вдоль Транссибирской магистрали, в Братске, Листвянке и Байкальске.

Ключевой аттрактор культурно-познавательного туризма региона — Иркутск, исторический центр которого является объектом-кандидатом в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, а одно из главных мест притяжения в городе — деревянная архитектура 130-го квартала. Регион имеет богатое индустриальное наследие: КБЖД, Братская и Усть-Илимская ГЭС, Тыретский солерудник, Мраморный карьер и др. В Листвянке находятся нерпинарий, Байкальский музей, Байкальская астрофизическая обсерватория. Интерес для туристов представляют археологические находки региона, такие как Шишкинские писаницы или археологический комплекс «Мальта».

Гастротуризм представлен в Иркутске блюдами локальной сибирской и бурятской кухни; несколько ресторанов входят в рейтинг премии WhereToEat. Большой популярностью у туристов пользуется рынок Листвянки.

Ключевые аттракторы

- Исторический центр Иркутска
- Братская ГЭС
- Архитектурно-этнографический музей «Тальцы»
- Кругобайкальская железная дорога
- Байкальский музей
- Нерпинарий в Листвянке
- Шишкинские писаницы
- Остров Ольхон

Сильные стороны

- Культурно-историческое наследие мирового уровня
- Уникальные промышленные объекты, которые могут самостоятельно формировать спрос
- Многие востребованные аттракторы расположены близко друг к другу, что создает возможность их посещения за одну поездку

Слабые стороны

- В большей части туристических направлений мало культурно-познавательных аттракторов
- Большая часть аттракторов имеет невысокую узнаваемость и играет второстепенную роль в туристском продукте региона
- Часть аттракторов с высоким потенциалом недоступна для массового туриста

Республика Бурятия



1020 аттракторов выявлено в Республике Бурятия

14 наиболее востребованных аттракторов

86 аттракторов с высоким потенциалом

Ключевой особенностью региона является этническая культура Республики Бурятия, привлекающая своей экзотичностью. Регион также интересен богатым историческим наследием и религией, связанными с буддизмом (дацаны), торговым путем из Китая — Великим чайным путем, наследием политических ссылок декабристов, старообрядцев и др.

Туристы интересуются бурятской традиционной культурой, посещают этнографический музей народов Забайкалья. Столица республики Улан-Удэ привлекает меньше туристов, чем Иркутск и его деревянные кварталы, однако имеет высокий туристический потенциал за счет схожей структуры исторической части города и исторической архитектуры.

Индустриальное наследие региона в первую очередь связано со строительством БАМа, с историей которого туристы могут ознакомиться в Северобайкальске.

В регионе большое количество археологических находок (петроглифы Саян, хуннские поселения и могильники), работает крупная радиоастрофизическая обсерватория «Бадары», что обуславливает высокий потенциал научно-познавательного туризма.

Ключевые аттракторы

- Исторический центр Улан-Удэ
- Исторический город Кяхта
- Музей декабристов в Новоселенгинске
- Иволгинский дацан
- Музей старообрядцев Забайкалья
- Национальный музей Республики Бурятия
- Этнографический музей народов Забайкалья

Сильные стороны

- Разнообразное туристическое предложение: от археологических раскопок древних времен до купеческих усадеб XIX века
- Бурятская национальная культура (музеи, фестивали, гастрономия, буддийская архитектура)
- Один из центров старообрядчества в России

Слабые стороны

- Низкая известность уникальных этнических, бурятских, старообрядческих аттракторов за пределами макротерритории
- Часть аттракторов недоступна для массового туриста
- Низкое качество туристических услуг и отсутствие туристической инфраструктуры ограничивают доступность аттракторов

Выводы по макротерритории

- Аттракторы отличаются разнообразием и интересны туристам как с высоким, так и с низким бюджетом, одиночным туристам и семьям с детьми. Это наиболее ярко видно в Республике Бурятия, где культурно-познавательный туризм имеет потенциал стать основным благодаря разнообразию аттракторов и их распространению по территориям, отдаленным от Байкала.
- Большинство аттракторов сконцентрировано возле крупных городов и расположено в двухчасовой транспортной доступности от точек входа. Это снижает затраты туристов на транспорт и делает культурно-познавательные аттракторы доступными для всех бюджетных групп.
- Озеро Байкал — наиболее узнаваемый аттрактор, и множество потенциально интересных объектов макротерритории остается в его тени. Однако при правильном позиционировании культурно-познавательные объекты могут быть успешно включены в комплексный туристический продукт для всех сегментов спроса — от бюджетного туриста до туриста, не ограниченного в средствах и ценящего в первую очередь новизну и уникальность предложения. Это актуально и для Иркутской области, и для Республики Бурятия, несмотря на то что в республике потенциал для развития туристического продукта, не связанного с Байкалом, выше (санаторно-курортные объекты, дацаны и этнические объекты, горы и национальные парки).

4.2.12. Этнокультурные аттракторы[1]

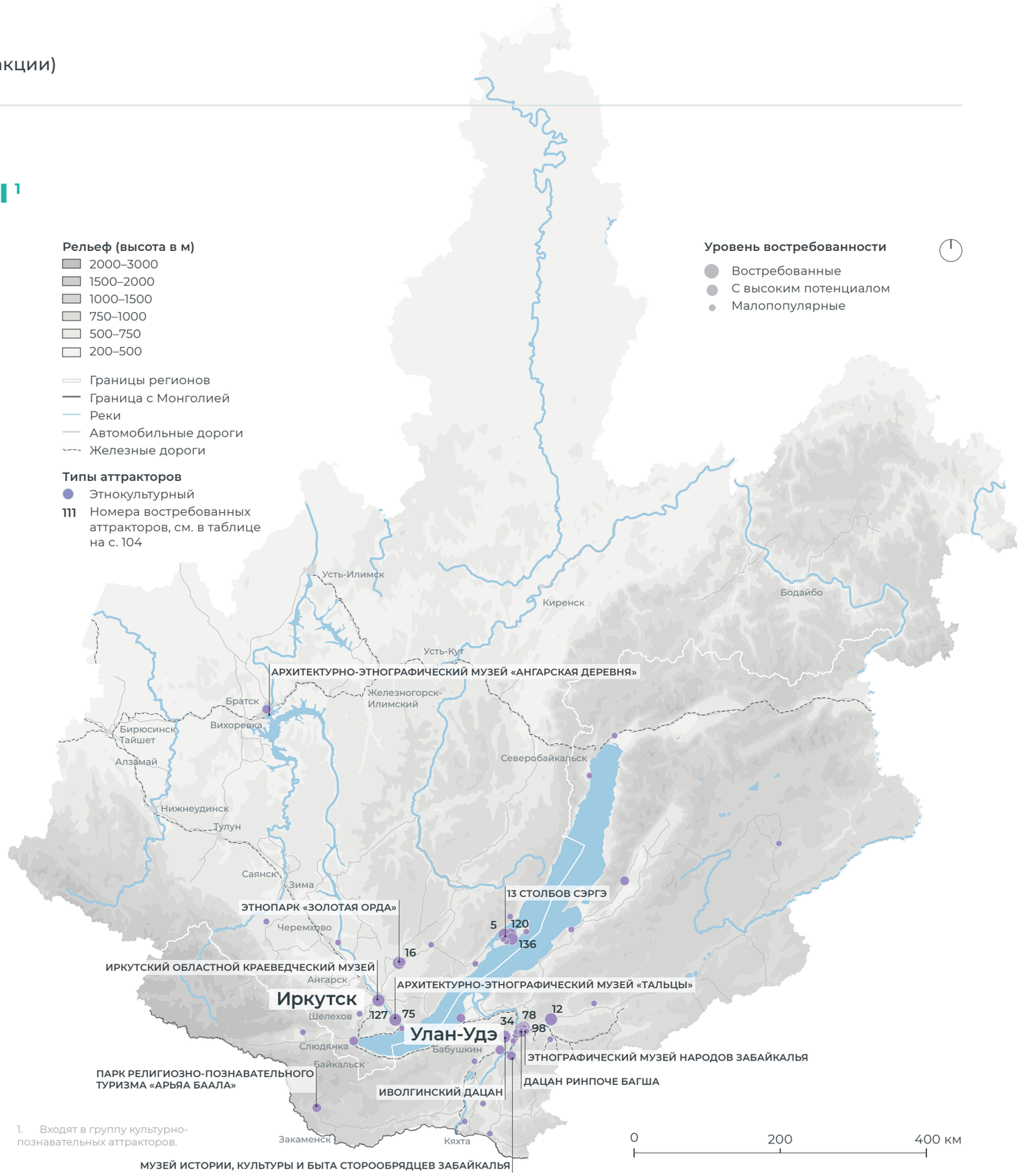
41
аттрактор выявлен на макротерритории

7
наиболее востребованных аттракторов

11
аттракторов с высоким потенциалом

Байкал выделяется на рынке внутреннего и международного туризма большим разнообразием культуры этнических групп, жизненный уклад и история которых вызывают высокий интерес со стороны туристов. На макротерритории доступны для посещения этнографические музеи, живописные этнопоселения и этнокомплексы, этнопарки; буддийские и шаманские сакральные места, тесно связанные с традиционной культурой. Туристы могут изучить историю и традиции местных народов, таких как буряты, эвенки, семейские и другие, и познакомиться с культурным наследием Монгольской империи и народов хунну. Среди наиболее интересных этнокультурных аттракторов выделяются этнографический музей народов Забайкалья, архитектурно-этнографический музей «Ангарская деревня», архитектурно-этнографический музей «Тальцы», этнопарк «Золотая Орда».

Большая часть этнокультурных аттракторов макротерритории находится в Республике Бурятия. Наиболее интересные сосредоточены рядом с городом Улан-Удэ. В Иркутской области наиболее интересная территория, связанная с этнокультурным туризмом, — остров Ольхон.



Сильные стороны

- Богатое и разнообразное этнокультурное наследие, «живые» традиционные обряды
- Глубокая интеграция религиозных и культовых практик в повседневную жизнь местных жителей
- Большинство аттракторов расположено в двухчасовой транспортной доступности от точек входа

Слабые стороны

- Низкая популярность этнокультурных путешествий
- Группы аттракторов расположены далеко друг от друга и не связаны в единую маршрутную сеть
- Недостаток туристической инфраструктуры у аттракторов, отдаленных от региональных столиц

1. Входят в группу культурно-познавательных аттракторов.

Иркутская область



13 аттракторов выявлено в Иркутской области

4 наиболее востребованных аттрактора

2 аттрактора с высоким потенциалом

Ключевой аттрактор региона — архитектурно-этнографический музей «Тальцы», где туристы могут познакомиться с традициями и бытом коренных народностей Прибайкалья (бурятов, эвенков, тофаларов) и первых русских переселенцев Сибири. Несколько популярных этнографических музеев расположено в Иркутске, Братске и Хужире.

Этнотуризм в регионе тесно связан с шаманизмом и религиозными практиками. Ключевая точка притяжения туристов, интересующихся шаманизмом, — остров Ольхон.

Усть-Ордынский Бурятский округ интересен бурятской историей, культурой и религией. Другая точка притяжения бурятской культуры в регионе — этнопарк «Золотая Орда». Туристы могут ознакомиться с традиционной культурой народов Иркутской области в местах их проживания: эвенков (северные районы), тофаларов (историко-культурный район Тофалария), этнической группы немцев — пихтинских голендров (Пихтинск и другие села Заларинского района).

Ключевые аттракторы

- Архитектурно-этнографический музей «Тальцы»
- 13 столбов Сэргэ
- Иркутский областной краеведческий музей
- Этнопарк «Золотая Орда»
- Архитектурно-этнографический музей «Ангарская деревня»

Сильные стороны

- Разнообразие этнических культур коренных народов и наследие первых русских переселенцев
- Наличие крупного и хорошо известного этнографического музея
- Хорошая транспортная доступность большинства интересных аттракторов

Слабые стороны

- Слабая представленность культуры малых народов и самобытных этносов в туристическом предложении
- Аттракторы не связаны между собой в единую маршрутную сеть
- Некоторые районы проживания этнических групп, потенциально интересных для туристов, труднодоступны

Республика Бурятия



28 аттракторов выявлено в Республике Бурятия

3 наиболее востребованных аттрактора

9 аттракторов с высоким потенциалом

Бурятская культура тесно связана с религиозными практиками буддизма и шаманизма. Ключевые аттракторы — дацаны, буддистские храмовые комплексы (Иволгинский, Баргузинский, Ацагатский).

Крупнейший музей — этнографический музей народов Забайкалья. Аттракторы, связанные с бурятской культурой, концентрируются возле Улан-Удэ. Туристов привлекают северные и степные этнообъекты, с которыми ассоциируется регион, этнофестивали («Голос кочевника», «Ночь Ехора», фестиваль по разбиванию хребтовой кости и др.), национальная кухня.

На севере республики есть аттракторы, связанные с эвенкийской культурой. В южной части региона проживают представители этноконфессиональной группы старообрядцев — семейские. Основные точки интереса — села Тарбагатай и Десятниково.

Культурное пространство и устное творчество семейских Забайкалья — в списке нематериального наследия ЮНЕСКО.

Ключевые аттракторы

- Иволгинский дацан
- Этнографический музей народов Забайкалья
- Дацан Ринпоче Багша
- Парк религиозно-познавательного туризма «Арьяа Баала»
- Музей истории, культуры и быта старообрядцев Забайкалья

Сильные стороны

- Уникальная бурятская культура, тесно связанная с буддизмом и шаманизмом
- Концентрация основных аттракторов возле столицы региона
- Один из центров старообрядческой культуры в стране

Слабые стороны

- Некоторые аттракторы находятся на отдалении от основных точек входа
- Низкая осведомленность туристов о некоторых потенциально интересных направлениях
- Малое внимание к наследию хуннов и Монгольской империи

Выводы по макротерритории

- Байкал — одна из самых привлекательных макротерриторий этнокультурного туризма на внутреннем и внешнем туристических рынках. Этнотуризм является одним из ключевых факторов привлечения высокобюджетных иностранных туристов.
- Большое разнообразие этнокультурного туристического предложения, а также сочетание этнокультурного туристического опыта с природным и религиозным способно привлечь широкий спектр целевой аудитории.
- Ряд востребованных и потенциально интересных аттракторов удалены от точек входа и зон локализации туристов и требуют улучшения транспортной доступности для раскрытия туристического потенциала.
- Этнокультурные аттракторы доступны всесезонно, туристическая активность зависит в том числе от национальных или религиозных праздников.

4.2.13. Религиозные аттракторы[1]

161
аттрактор выявлен на макротерритории

22
наиболее востребованных аттрактора

21
аттрактор с высоким потенциалом

Ключевая особенность макротерритории — объекты буддизма и шаманизма, привлекающие путешественников со всей страны и из-за рубежа. Туристы отправляются к религиозным аттракторам Байкала как с целью паломничества или участия в обрядах, так и с целью получить дополнительный опыт от поездки.

Религиозные аттракторы тесно связаны с природными. За пределами городов развиты экотропы, совмещающие природные точки притяжения с религиозным — сакральными объектами буддизма и шаманизма.

Шаманские практики более распространены в Иркутской области, основным центром шаманизма является остров Ольхон.

Буддистские аттракторы расположены в основном в Республике Бурятия. Ключевой точкой паломничества буддистов является Иволгинский дацан. В дацанах республики находится множество сакральных объектов, привлекающих паломников.

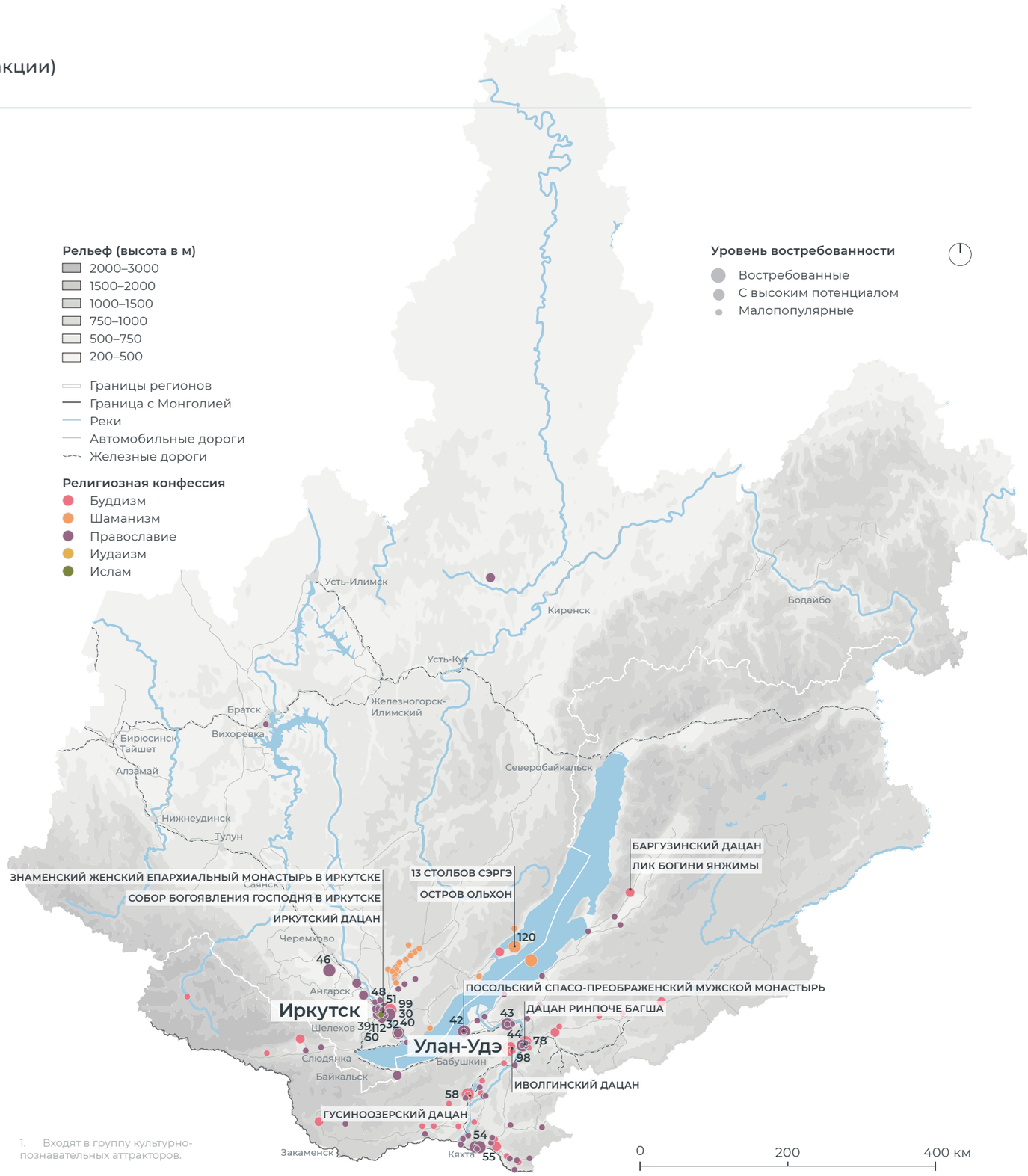
Для православных паломников макротерритория не так интересна: несмотря на большое количество исторических храмов и монастырей, в них нет мощей или других религиозных реликвий.

Сильные стороны

- Большинство основных аттракторов религиозного туризма находится в двухчасовой транспортной доступности от главных точек входа
- Сочетание сразу нескольких крупных религиозных течений на макротерритории
- Крупнейший центр буддизма в России и один из наиболее значимых центров буддизма в мире

Слабые стороны

- Некоторые уникальные объекты труднодоступны, например монумент Арьяа Баала
- Недостаток туристической инфраструктуры возле потенциально интересных объектов
- Туристический интерес распределен между аттракторами неравномерно, часть потенциально интересных аттракторов малопосещаема из-за отдаленности от точек входа



1. Входят в группу культурно-познавательных аттракторов.

Иркутская область



71
аттрактор выявлен в Иркутской области

13
наиболее востребованных аттракторов

12
аттракторов с высоким потенциалом

Иркутскую область туристы с религиозными целями посещают преимущественно для знакомства с шаманизмом на острове Ольхон. Остров известен среди туристов как сакральное место или место силы и является аттрактором федерального уровня. Помимо Ольхона на территории региона расположено большое количество мест совершения шаманских религиозных обрядов. Шаманизм в регионе преимущественно бурятский, также представлен эвенкийский шаманизм.

В Иркутской области расположены исторические монастыри и храмы православной и других христианских конфессий. Самые популярные аттракторы находятся в Иркутске. Туристам они интересны скорее с точки зрения архитектуры, связанной с историей первых сибирских переселенцев.

В регионе есть буддистские объекты, но интерес к ним гораздо ниже, чем в Республике Бурятия. Ключевые аттракторы — Иркутский дацан и Ступа Просветления на острове Огой. В Иркутске расположены мечеть и синагога, но они привлекают только региональных туристов.

Ключевые аттракторы

- 13 столбов Сэргэ
- Остров Ольхон
- Иркутский дацан
- Собор Богоявления Господня в Иркутске
- Знаменский женский епархиальный монастырь в Иркутске

Сильные стороны

- Центр шаманизма федерального уровня
- Основные аттракторы расположены в столице региона
- Наличие аттракторов пяти разных религий

Слабые стороны

- Сложная логистика к ключевому аттрактору шаманизма — острову Ольхон
- Отсутствие сакральных объектов и точек притяжения христианского паломничества
- Недостаток туристической инфраструктуры и сервиса возле ряда аттракторов

Республика Бурятия



90
аттракторов выявлено в Республике Бурятия

9
наиболее востребованных аттракторов

9
аттракторов с высоким потенциалом

Религиозная компонента имеет значительно большее значение в бурятском Прибайкалье по сравнению с иркутским. Дацаны являются одними из главных точек притяжения для туристов как в городах и курортах (Улан-Удэ, Аршан), так и в местах с низким уровнем туристической посещаемости. Республика Бурятия — один из немногих регионов буддизма в России, где представлено большое количество объектов архитектуры данного религиозного направления.

Главный центр буддизма в России — Иволгинский дацан. Активно посещаются Ацагатский, Баргузинский и другие дацаны и места для проведения ретритов (духовных практик). В дацанах республики находится множество сакральных объектов, притягивающих паломников, например нетленное тело Хамбо-ламы Итигэлова в Иволгинском дацане или лик богини Янжимы в Баргузинском дацане. Часто туристы посещают буддистские аттракторы ради популярных практик — йоги и медитации.

В регионе расположены православные объекты, интересные туристам в первую очередь в культурно-познавательных целях. Действуют старообрядческие храмы общины семейских.

Ключевые аттракторы

- Иволгинский дацан
- Баргузинский Дацан, Лик богини Янжимы
- Дацан Ринпоче Багша
- Гусиноозерский дацан
- Посольский Спасо-Преображенский мужской монастырь

Сильные стороны

- Место буддистского паломничества федерального и мирового уровня
- Ключевой аттрактор буддизма расположен в часовой транспортной доступности от Улан-Удэ

Слабые стороны

- Часть объектов значительно удалена от основной точки входа
- Недостаток туристической инфраструктуры и сервиса у аттракторов, удаленных от региональной столицы

Выводы по макротерритории

- На макротерритории находятся аттракторы пяти религий. Аттракторы шаманизма и буддизма имеют федеральный уровень востребованности, прочие — региональный.
- Востребованные религиозные аттракторы Иркутской области сосредоточены в основном в Иркутске, за исключением острова Ольхон. В Республике Бурятия религиозные аттракторы рассредоточены, однако ключевые находятся вблизи Улан-Удэ.
- Религиозные аттракторы доступны туристам всесезонно. Массовое паломничество привязано к религиозным событиям.
- Большинство востребованных религиозных аттракторов находится в двухчасовой транспортной доступности от точек входа. Для раскрытия потенциала наиболее отдаленных востребованных аттракторов, таких как Баргузинский дацан, необходимо модернизировать дорожную инфраструктуру и услуги логистики.
- Места на Байкале считаются священными не только в России, но и в таких странах, как Монголия и Китай, что обеспечивает дополнительный поток иностранных туристов.
- Несмотря на высокие темпы роста паломнического потока на макротерриторию, туристическая инфраструктура и сервис вокруг аттракторов остаются плохо развитыми.

4.2.14. Сельские туристические аттракторы[1]

77
аттракторов выявлено на макротерритории

24
наиболее востребованных аттрактора

17
аттракторов с высоким потенциалом

Деревни, в которых сохранились архитектурная среда, старинные деревянные жилые постройки и самобытная атмосфера традиционного жизненного уклада, не меняющегося столетиями, являются важным культурным достоянием макротерритории. Помимо знакомства с уникальным сельским бытом, турист получает возможность насладиться живописными ландшафтами, окружающими большинство сел и деревень макротерритории[2].

Среди наиболее интересных для посещения мест выделяются Десятниково, Посольское, Тарбагатай, Большой Куналей, Тальцы, Хужир. Туристическая привлекательность сел связана с проживанием коренных народов и этноконфессиональных групп. Села, жители которых заинтересованы не только в сохранении, но и в популяризации сохраняемой культуры, привлекают туристов различными тематическими мероприятиями, экскурсиями и мастер-классами. История ряда сел и деревень на Байкале связана с переселением декабристов. Восемь поселений входят в перечень самых красивых деревень и городков России.

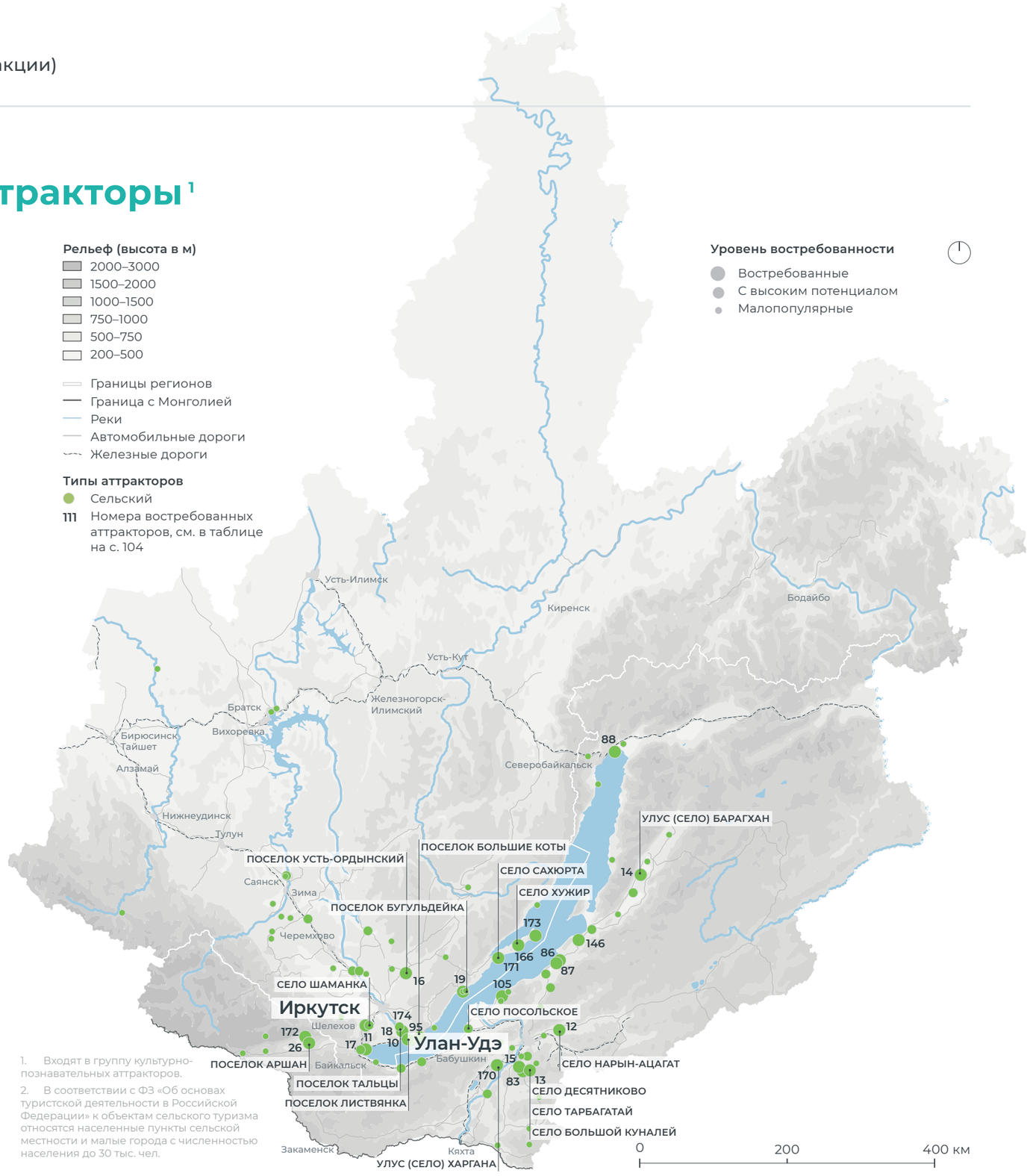
Объекты сельского туризма в большей степени сосредоточены вокруг Байкала, в Тункинской и Баргузинской долинах и вблизи Улан-Удэ. Туристический продукт многообразен — села различаются с точки зрения как природных, так и культурно-исторических особенностей.

Сильные стороны

- Большое разнообразие сельских аттракторов с точки зрения природного и культурно-исторического окружения
- Сочетание сельского и этнического колорита
- Большое разнообразие и живописность природных ландшафтов, повышающие эстетическую ценность сельских аттракторов

Слабые стороны

- Сельские экскурсии и туры слабо востребованы на фоне прочих аттракторов, направление играет второстепенную роль в туристическом продукте
- Недостаток инфраструктуры отдыха и развлечений ограничивают привлекательность сел как объектов туристического показа
- Труднодоступность удаленных деревень, потенциально интересных для туристов
- Несформированный сельский туристический продукт, низкая узнаваемость аттракторов



1. Входят в группу культурно-познавательных аттракторов.
2. В соответствии с ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» к объектам сельского туризма относятся населенные пункты сельской местности и малые города с численностью населения до 30 тыс. чел.

Иркутская область



38 аттракторов выявлено в Иркутской области

11 наиболее востребованных аттракторов

9 аттракторов с высоким потенциалом

Наиболее востребованные малые населенные пункты Иркутской области привлекательны для туристов наличием крупных аттракторов на своей территории. Например, архитектурно-этнографический музей в Тальцах, нерпинарий и другие объекты в Листвянке, остров Ольхон в Хужире. В регионе развиваются туристические деревни, например Спасская слобода или Отрадная — построенные с нуля агротуристические комплексы. Часть населенных пунктов тесно связана с курортным отдыхом, в них расположены туристические базы и дома отдыха (Сахюрта, Большое Голоустное и др.).

В регионе туристы могут ознакомиться с традиционной культурой и бытом бурят (села Усть-Ордынского Бурятского округа) и эвенков (села Качугского, Нижнеудинского, Катангского и других районов). В селах Иркутской области проживают представители уникальных этносов, таких как пихтинские голендры и тофалары.

В целом можно отметить относительно невысокую заинтересованность туристов в сельских территориях Иркутской области.

Ключевые аттракторы

- Поселок Большие Коты
- Поселок Усть-Ордынский
- Село Шаманка
- Поселок Листвянка
- Поселок Хужир
- Село Сахюрта
- Поселок Тальцы
- Поселок Бугульдейка

Сильные стороны

- Наличие в селах востребованных туристических аттракторов различных типов
- Развитие туристических деревень и агротуристических объектов
- Большинство востребованных аттракторов расположено в пределах двухчасовой транспортной доступности

Слабые стороны

- Низкая востребованность сельского туризма в регионе
- Отсутствие туристической инфраструктуры в большинстве сел и деревень
- Удаленность ряда потенциально интересных сел от основных точек входа

Республика Бурятия



39 аттракторов выявлено в Республике Бурятия

13 наиболее востребованных аттракторов

8 аттракторов с высоким потенциалом

Малые населенные пункты Республики Бурятия отличаются разнообразием культурно-познавательных, этнокультурных, религиозных, природных и оздоровительных точек притяжения. Во многих селах находится сразу несколько типов аттракторов. Это позволяет туристам совмещать несколько видов отдыха.

Посещение сел в Республике Бурятия имеет более этнокультурную окраску. Туристы могут ознакомиться с традициями и культурой бурятов, эвенков, семейских старообрядцев. Для посещения доступны исторические православные храмы и монастыри, буддистские дацаны.

Есть точки притяжения, связанные с проживанием декабристов (Новоселенгинский музей декабристов). Часто села расположены в уникальных природных местах и имеют выдающийся культурный ландшафт.

В республике расположено восемь деревень из списка самых красивых деревень России. Это небольшие поселения, в которых сохраняется сельский уклад жизни, обладающие выдающимся историко-культурным и природным наследием. Например, село Ацагат, где расположен туристический комплекс «Степной кочевник».

Ключевые аттракторы

- Село Десятниково
- Село Тарбагатай
- Улус (Село) Харгана
- Село Посольское
- Улус (Село) Барагхан
- Поселок Аршан
- Село Ацагат
- Село Большой Куналей

Сильные стороны

- Разнообразие типов аттракторов в селах
- Многие наиболее интересные поселения легкодоступны
- Музеи, экскурсии и иная дополнительная активность помимо сельского быта

Слабые стороны

- Некоторые интересные села труднодоступны из-за удаленности от точек входа
- Отсутствие туристической инфраструктуры в большинстве сел
- Низкая привлекательность сельских аттракторов среди туристов ввиду конкуренции с озером Байкал

Выводы по макротерритории

- Культурно-историческое, этническое и природное разнообразие сельских аттракторов, а также разнообразие видов отдыха, таких как культурно-познавательный, этнокультурный, санаторно-курортный, природный в сочетании с сельским позволяет значительно расширять спектр потенциальной целевой аудитории.
- Во многих селах и деревнях отсутствует туристическая инфраструктура, что сильно ограничивает туристический спрос, особенно в отдаленных населенных пунктах.
- Большинство востребованных аттракторов расположено в двухчасовой транспортной доступности от точек входа. Часть аттракторов схожего уровня находится на отдалении. Села могут служить хабами для туристов, путешествующих к другим типам аттракторов, поэтому необходимо модернизировать транспортную инфраструктуру, в первую очередь к поселениям, расположенным рядом с крупными аттракторами других видов туризма (например, Аршан, Баргузин, Выдрино).
- Сельские аттракторы привлекательны скорее в летний сезон, а в остальные практически не востребованы из-за особенностей сельского быта. При развитии туристической инфраструктуры могут служить туристическими хабами для приезжающих за зимними видами отдыха: лед Байкала, охота, рыбалка, горнолыжные курорты и т.д.

4.2.15. Природные аттракторы

264
аттрактора выявлено на макротерритории

19
наиболее востребованных аттракторов

49
аттракторов с высоким потенциалом

Природный туризм является одним из самых популярных видов отдыха на макротерритории. Этому способствуют хороший узнаваемый бренд территории, наличие большого количества ООПТ, уникального озера Байкал и прилегающих природных территорий, входящих в список Всемирного наследия ЮНЕСКО. Регионы характеризуются высоким уровнем природного разнообразия: встречаются горы, потухшие вулканы, степи, равнины, горные реки с водопадами. Здесь обитают уникальные животные (например, байкальская нерпа) и цветут эндемичные растения (например, краснокнижная фиалка иркутская). Природные аттракторы притягивают туристов не только в летний, но и в зимний сезон, особенную привлекательность имеет замерзающее озеро Байкал. При этом в межсезонье потенциал природного отдыха снижен.

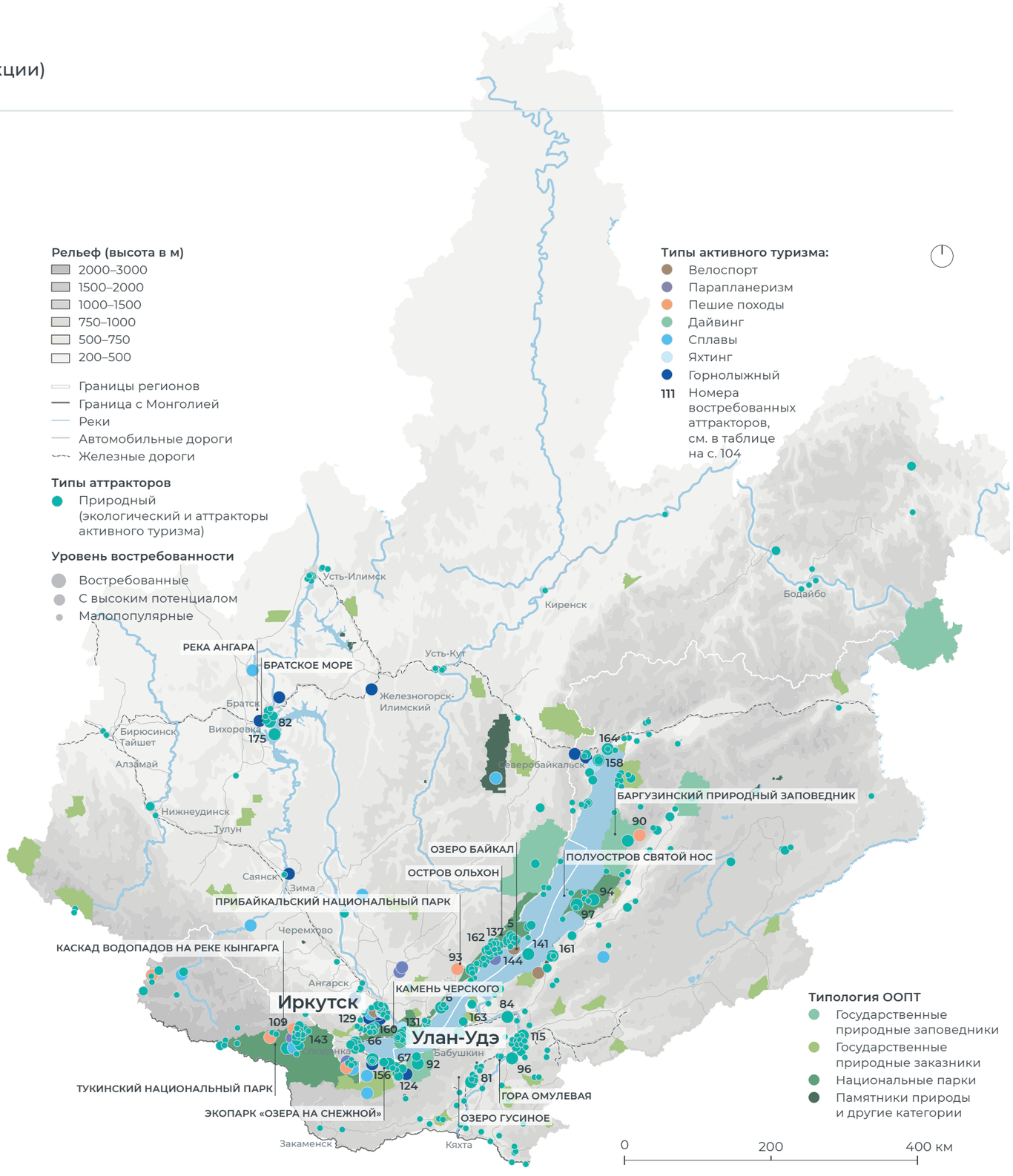
Для устойчивого развития экотуризма в национальных парках и заповедниках макротерритории обустроены экотропы различной сложности, смотровые площадки, проводятся занятия по экологическому просвещению. Ключевой потенциальный экомаршрут — Большая Байкальская тропа вокруг озера Байкал. Активный туризм развивается в формате различных по сложности сплавов по рекам, пеших походов, горных восхождений, дайвинга, в том числе подледного, яхтинга, катаний на горнолыжных курортах.

Сильные стороны

- Уникальное озеро Байкал и прилегающие территории — природные аттракторы мирового уровня, входящие в список всемирного наследия ЮНЕСКО
- Большое разнообразие природных аттракторов
- Наличие эндемичных растений и животных
- Передовой опыт работы многих ООПТ на стыке сохранения природы и привлечения туристов

Слабые стороны

- Многие аттракторы плохо оборудованы для комфортного доступа и пребывания туристов, а маршруты часто требуют специальной физической подготовки
- Экологическая уязвимость территорий, накладывающая ограничение на перспективы роста туристического потока
- Часть востребованных аттракторов расположена на труднодоступных территориях, без автомобильной доступности
- Большое количество диких туристов на ООПТ



Иркутская область



114 аттракторов выявлено в Иркутской области

10 наиболее востребованных аттракторов

27 аттракторов с высоким потенциалом

Ключевой аттрактор региона — озеро Байкал и связанные с ним природные территории (Прибайкальский национальный парк, Байкало-Ленский заповедник), которые образуют объект ЮНЕСКО. Интерес туристов направлен на характерные пейзажи, окружающие озеро, рыбалку на Байкале и Ангаре, походы в горы (скальник «Иркутские столбы» и Прибайкальский национальный парк), посещение водопадов. Один из главных аттракторов — остров Ольхон, который также сильно связан с этнокультурным и религиозным туризмом.

Байкал популярен среди туристов и в летний, и в зимний сезон. Зимой туристов привлекает байкальский лед. Лед интересен как сам по себе (в том числе катание на коньках по озеру, ледяные гроты, ледяная баня и т.д.), так и в качестве новой видовой перспективы на природные достопримечательности.

Активный отдых в регионе ассоциируется с водным гребным транспортом, сплавами, горнолыжным и лыжным спортом. Наиболее востребованный природный маршрут пролегает вдоль побережья озера Байкал.

Ключевые аттракторы

- Братское море
- **Прибайкальский национальный парк**[1]
- **Камень Черского**
- Озеро Байкал
- **Остров Ольхон**
- Река Ангара
- Экопарк «Озера на Снежной»

Сильные стороны

- Остров Ольхон — наиболее узнаваемый аттрактор региона (помимо озера Байкал), генерирующий значительный туристический поток
- Двухчасовая транспортная доступность от основных точек входа многих интересных аттракторов
- Природные маршруты разной сложности

Слабые стороны

- Дефицит туристической инфраструктуры на посещаемых природных объектах
- Ряд интересных объектов удален от основных точек входа и часто недоступен на наземном транспорте
- Ограничения на посещение некоторых территорий

Республика Бурятия



152 аттрактора выявлено в Республике Бурятия

10 наиболее востребованных аттракторов

23 аттрактора с высоким потенциалом

Несмотря на то, что Байкал в восприятии туристов в большей степени ассоциируется с Иркутской областью, он так же остается основным объектом туристского притяжения и для Республики Бурятия. Побережье озера на стороне Республики Бурятия гораздо менее освоено отдыхающими, чем в Иркутской области. Путешественниками оно отмечается как более нетронутое, «незатоптанное» туристами. Вместе с Баргузинским и Байкальским государственными природными биосферными заповедниками и государственным природным заказником «Фролихинский» образуют объект всемирного наследия ЮНЕСКО.

Другой ключевой территорией экотуризма является Тункинский национальный парк, на территории которого расположены горы Восточного Саяна с высочайшей вершиной Мунку-Сардык, горные реки, водопады и минеральные источники.

Выделяются такие аттракторы, как полуостров Святой Нос и Ушканьи острова, где можно увидеть лежбище байкальских нерп, долина вулканов (падь Хи-Гол), священное место гора Омулевая и др.

Активный отдых в регионе ассоциируется у туристов с горным туризмом, конным спортом, парусным спортом.

Ключевые аттракторы

- **Баргузинский природный заповедник**
- Гора Омулевая
- **Полуостров Святой Нос**
- **Каскад водопадов на реке Кынгарга**
- Озеро Байкал
- **Тункинский национальный парк**
- Озеро Гусиное

Сильные стороны

- Устойчивая ассоциация с чистой природой и «нетронутым» Байкалом
- Разнообразие природных аттракторов, большое количество ООПТ и национальных парков в разных частях республики
- Связь природных аттракторов и религиозных практик

Слабые стороны

- Слабая обеспеченность туристической инфраструктурой природных объектов
- Труднодоступные интересные аттракторы
- Ограничения на посещение некоторых территорий

Выводы по макротерритории

- Природные объекты — основная причина посещения макротерритории, туристы высоко ценят нетронутую природу Байкала.
- Озеро Байкал — ключевой туристический аттрактор макротерритории и один из наиболее узнаваемых на национальном и мировом уровнях.
- Большое разнообразие типов природных аттракторов позволяет удовлетворить интерес различных групп пользователей.
- Лишь часть востребованных аттракторов расположена в двухчасовой транспортной доступности от точек входа. Многие интересные аттракторы находятся на отдалении, труднодоступны или доступны только по воздуху или воде. Наличие большого числа ограничений на использование природных территорий, оказывающих сдерживающее влияние на развитие туризма. Необходимо развивать инфраструктуру вокруг природных точек, благоустраивать экотропы, улучшать логистику.
- Демократичность маршрутов (различная протяженность, низкая сложность для людей с небольшим опытом и с детьми, безопасность во время плохой погоды) и возможность совместить природный и другие виды отдыха (пляжи, горячие источники, гостевые дома и бани) делают макротерриторию привлекательной для всех сегментов целевой аудитории, в том числе семей с детьми.

1. Данным цветом выделены аттракторы, расположенные на территории ООПТ.

4.2.16. Горнолыжные аттракторы

14
аттракторов выявлено на макротерритории

2
наиболее востребованных аттрактора

4
аттрактора с высоким потенциалом

На макротерритории расположено несколько объектов для катания на горных лыжах и сноуборде. Самый известный из них — «Гора Соболиная», горнолыжный курорт регионального значения. «Гора Мамай» ценится за уникальные климатические особенности и высокое качество снега, аттрактор известен за пределами региона, в основном у туристов, увлекающихся фрирайдом и катанием на снегоходах. Остальные горнолыжные локации интересны преимущественно жителям регионов. Для макротерритории характерны холодные снежные зимы. Горнолыжный сезон длится с ноября по апрель. Большинство аттракторов сосредоточено в южной части макротерритории.

Курорт «Гора Соболиная» является наиболее обеспеченным с точки зрения туристической инфраструктуры объектом, однако в пик сезона существующей инфраструктуры не хватает; практически все жилье Байкальска сдается в аренду туристам, желающим отдохнуть на склонах курорта. Все прочие горнолыжные аттракторы на макротерритории представляют собой оборудованные склоны для катания с минимальным набором инфраструктуры.

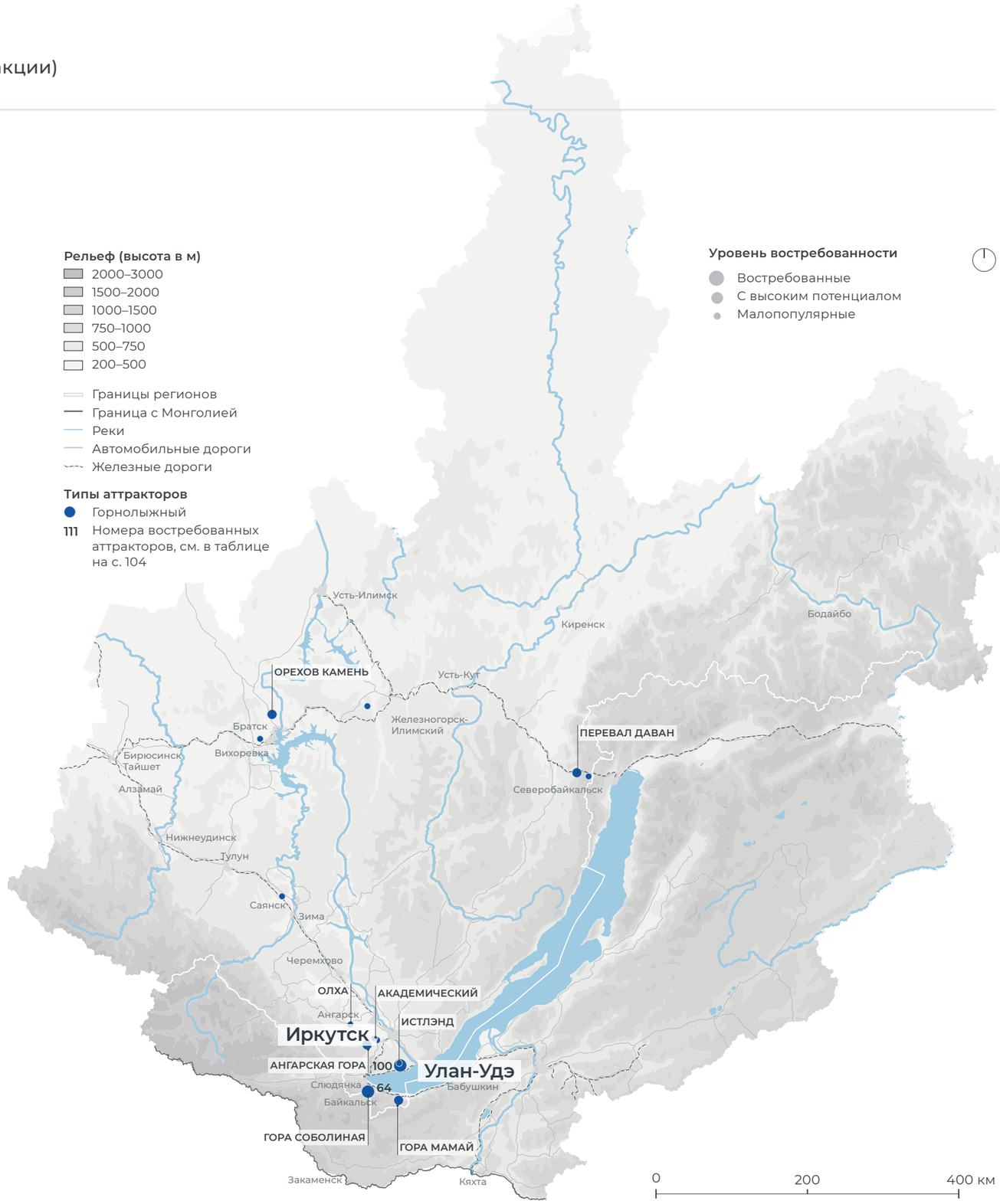
Большая часть горнолыжных аттракторов находится на территории Иркутской области. В Республике Бурятия обустроенных горнолыжных трасс очень мало — только на севере Байкала.

Сильные стороны

- Длинный сезон для катания в масштабе горнолыжных курортов страны
- Большой объем и высокое качество снега
- Уникальные условия для фрирайда на горе Мамай
- Расположение ключевых объектов рядом с озером Байкал и видовые горнолыжные трассы
- Высокий интерес жителей регионов (в основном иркутян) и жителей соседних регионов создает высокий потенциал развития направления

Слабые стороны

- Сравнительно невысокие горы, высота и протяженность трасс существенно уступают параметрам горнолыжных курортов федерального уровня. Потенциал развития аттракторов ограничен региональным и межрегиональным уровнем
- Только один аттрактор может быть отнесен к категории «курорт», все прочие объекты испытывают высокий дефицит туристической инфраструктуры



4.2. Точки притяжения спроса (существующие туристические аттракции)

Иркутская область



11 аттракторов выявлено в Иркутской области

2 наиболее востребованных аттрактора

2 аттрактора с высоким потенциалом

Один из крупнейших горнолыжных аттракторов, расположенных за Уралом, — «Гора Соболиная». Курорт выделяется за счет благоприятного климата и расположения на берегу Байкала, благодаря чему туристам доступно катание с видом на озеро. Это не компенсирует незначительную высоту гор и протяженность трасс, но может быть дополнительным фактором притяжения спроса и инструментом маркетинга. На курорте оборудовано 15 трасс протяженностью около 14 км. Максимальная протяженность трассы — 2,1 км с перепадом высот в 450 м. «Гора Соболиная» является полноценным курортом, предлагающим основные виды туристической инфраструктуры горнолыжных курортов (размещение, питание, услуги отдыха и развлечений, сервис для катающихся на лыжах и сноубордах). При соответствующих инвестициях в развитие курорт получит статус всесезонного и будет привлекать спрос в течение всего года.

Другие горнолыжные аттракторы больше ориентированы на жителей региона. Наиболее популярный из них — «Истлэнд» в Листвянке. В Иркутске и Братске также расположены склоны для катания, но их параметры существенно уступают параметрам описанных выше аттракторов.

Ключевые аттракторы

- Гора Соболиная
- Истлэнд
- Орехов Камень
- Олха
- Ангарская гора
- Академический

Сильные стороны

- «Гора Соболиная» — один из крупнейших горнолыжных курортов за Уралом
- Близость к точкам входа, хорошая транспортная доступность для одного из ключевых источников спроса — жителей Иркутска
- Высокий интерес жителей макротерритории и жителей соседних регионов, что обеспечивает направлению большой потенциал
- Доступность трасс «Горы Соболиная» для новичков

Слабые стороны

- Несоответствие объема инфраструктуры существующему спросу
- Недостаток туристической инфраструктуры на аттракторах
- Высота и протяженность гор не позволяют сформировать курорт федерального уровня

Республика Бурятия



3 аттрактора выявлено в Республике Бурятия

2 аттрактора с высоким потенциалом

Горнолыжный потенциал Республики Бурятия главным образом сосредоточен на одном аттракторе — горе Мамай. Это один из центров притяжения горнолыжного фрирайда и любителей снегоходов в стране. Мамай привлекает разнообразным рельефом, очень высоким качеством и объемом снега, спокойной лавинной обстановкой, стабильной ясной погодой и ранним началом сезона (конец октября — начало ноября). Перепад высот здесь достигает 800 м, а длина спусков 1–3 км. Главный недостаток — отсутствие туристической инфраструктуры.

К слабым сторонам можно отнести относительно небольшой перепад высот, ограниченность района катания и отсутствие туристической инфраструктуры.

Другое популярное место для фрирайда — горный перевал Даван на севере Байкала. Перепад высот здесь достигает 1 км, а длина спусков 6–7 км. Вблизи от Давана находятся термальные источники, что увеличивает потенциальную привлекательность склона как объекта туристского притяжения при соответствующих инвестициях в его развитие.

Ключевые аттракторы

- Гора Мамай
- Перевал Даван

Сильные стороны

- Трехчасовая транспортная доступность горы Мамай от Улан-Удэ
- Близость горы Мамай к развитому горнолыжному курорту «Гора Соболиная» — перспективность синергии
- Отличные условия для фрирайда на Мамае и Даване
- Привлекательность горы Мамай для туристов с высоким бюджетом (эксклюзивное предложение, отсутствие массового туриста)

Слабые стороны

- Отсутствие полноценных горнолыжных курортов и туристической инфраструктуры
- Сравнительно небольшая территория для катания на горе Мамай
- Ограниченное предложение — фрирайд и катание на снегоходах

Выводы по макротерритории

- Горнолыжный сезон на макротерритории один из самых длинных на территории РФ, что позволяет значительно расширить границы высокого сезона. Туристов также привлекают комфортная средняя температура, высокое качество и объем снега, уникальное расположение на побережье Байкала.
- В дополнение к катанию на лыжах/сноуборде туристам интересна различная зимняя активность на Байкале, что позволит сформировать предложение для более широкого сегмента спроса.
- 4–6-часовая транспортная доступность курорта «Гора Соболиная» и горы Мамай от региональных столиц может уменьшиться до 2–3-часовой при модернизации транспортной инфраструктуры и улучшении логистики, что повысит привлекательность курорта для целевой группы (рост количества посещений в сезон).
- Разнообразие перспективных предложений для различных групп пользователей: местные жители с низким бюджетом, туристы со средним бюджетом, приезжающие на гору Соболиная, туристы с высоким бюджетом, предпочитающие фрирайд и катание на снегоходах на горе Мамай.
- Для привлечения средне- и высокобюджетных туристов необходимы модернизация гостиничной инфраструктуры и развитие сервиса.

4.2.17. Пляжные аттракторы

64
аттрактора выявлено на макротерритории

10
наиболее востребованных аттракторов

23
аттрактора с высоким потенциалом

Макротерритория находится в зоне резко континентального климата. Этот тип климата характеризуется очень жарким летом с температурой воздуха до +40 °С. Однако лето достаточно короткое, поэтому вода в водоемах не успевает сильно прогреться. Максимальная дневная температура поверхности озера Байкал в июле–августе достигает +17–19 °С. В мелководных районах и заливах температура может доходить до +20–23 °С. Эти факторы обуславливают довольно короткий период отдыха на воде, не более двух месяцев.

Самые привлекательные пляжи находятся на побережье Байкала, например в Листвянке, Байкальске, на Малом море, Ольхоне, бухте Песчаной, Большом Голоустном, Горячинске, Култушной и др. Популярными для купания местами являются также Братское водохранилище, река Ангара и Гусиное озеро, но ими пользуются в основном местные жители.

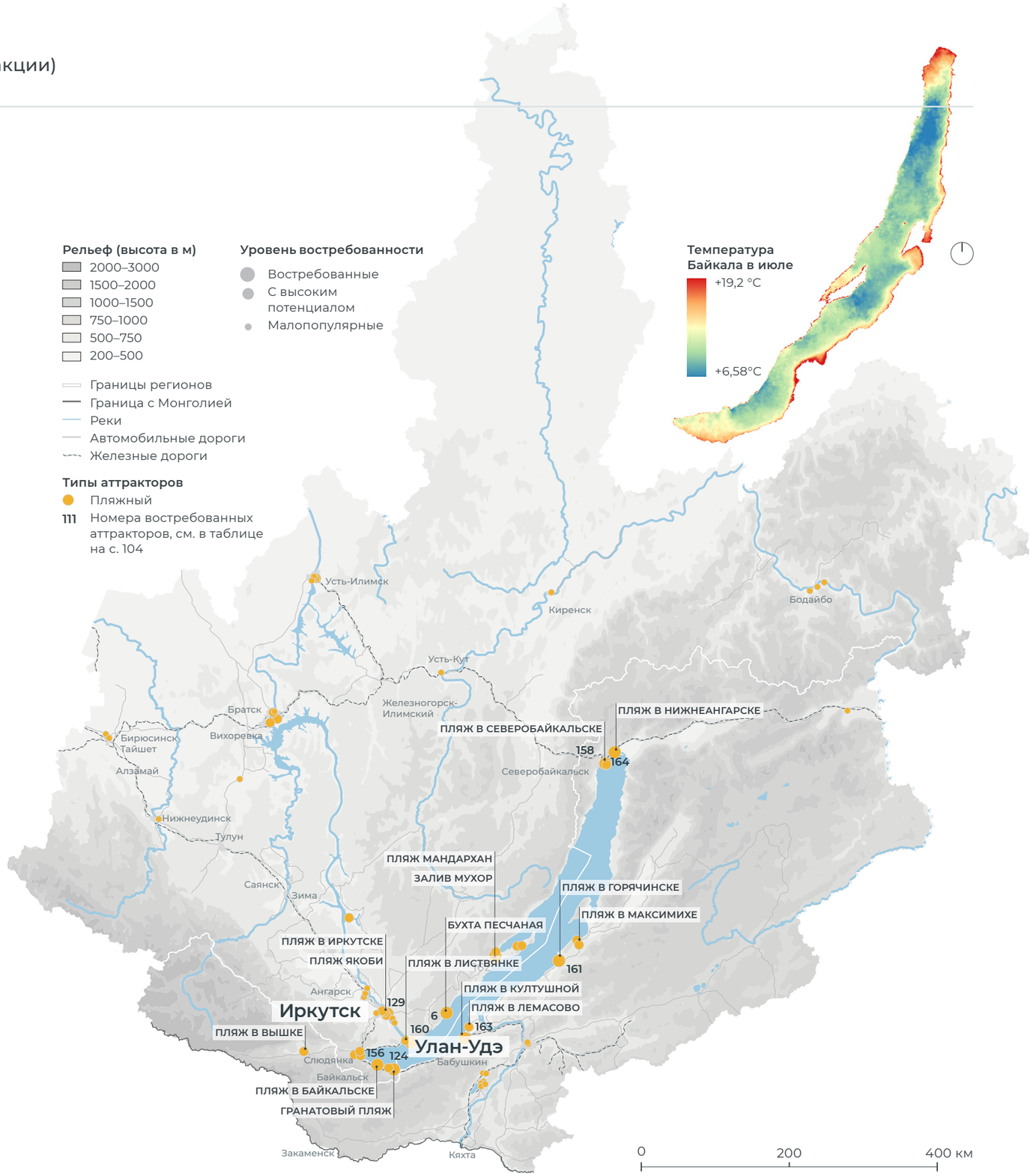
Пляжи на Байкале не оборудованы и не зарегистрированы в официальном реестре классифицированных объектов. Вследствие короткого сезона и холодной воды в озере пляжи Байкала не могут конкурировать с теплыми морскими побережьями как внутри страны, так и за ее пределами.

Сильные стороны

- Возможность искупаться в Байкале, совмещая пляжный отдых с более популярными на макротерритории видами отдыха
- Развитая туристическая инфраструктура на побережье Байкала
- Невозможность полноценного отдыха на воде стимулирует спрос на посещение курортов с крытыми и/или открытыми подогреваемыми бассейнами. Пляжи Байкала будут выступать дополнительными аттракторами для любителей отдыха у воды

Слабые стороны

- Отсутствие перспектив для формирования конкурентного на федеральном уровне пляжного курорта из-за климатических условий макротерритории
- Ни один пляж не обладает достаточной инфраструктурой для получения «флага» и включения в реестр Министерства экономического развития
- Низкая привлекательность пляжного отдыха на Байкале для жителей Европейской части страны и Дальнего востока



Иркутская область



45 аттракторов выявлено в Иркутской области

6 наиболее востребованных аттракторов

17 аттракторов с высоким потенциалом

Пляжный отдых в регионе является дополнением к другим видам туризма. Наиболее интересные пляжи сосредоточены на озере Байкал. Аттракторы сконцентрированы на южном побережье озера в Байкальске и Слюдянке, в районе Листвянки и в Малом море (зоны, где вода больше всего прогревается и подходит для купания). Пляжи в регионе плохо оборудованы, основная туристическая инфраструктура предоставляется на базе расположенных в непосредственной близости туристических баз и иных средств размещения.

Безопасность услуг низкая: практически все пляжи не оборудованы пляжной инфраструктурой, в том числе спасательными вышками. Ряд пляжей в крупных городах и возле турбаз (например, пляж Якоби в Иркутске или турбазы в Малом море) имеет обустроенные зоны отдыха, однако практически нигде официально не разрешено купание из-за санитарно-эпидемиологических ограничений.

Помимо Байкала отдых на воде распространен на реке Ангаре возле Иркутска и на Братском водохранилище возле Братска. Эти локации популярны в первую очередь среди региональных туристов.

Ключевые аттракторы

- Бухта Песчаная
- Гранатовый пляж
- Пляж в Иркутске
- Пляж в Байкальске
- Пляж в Листвянке
- Пляж Мандархан
- Пляж Якоби
- Залив Мухор

Сильные стороны

- Большое количество турбаз, домов отдыха и иных средств размещения рядом с пляжами
- Двухчасовая транспортная доступность от основных точек входа большинства наиболее популярных пляжей
- Возможность совмещения пляжного и других видов отдыха

Слабые стороны

- Некоторые интересные аттракторы находятся на существенном удалении от основной точки входа (в том числе Малое море)
- Отсутствие пляжной инфраструктуры на большинстве пляжей
- Отсутствие официальных пляжей и разрешения на купание

Республика Бурятия



19 аттракторов выявлено в Республике Бурятия

4 наиболее востребованных аттрактора

6 аттракторов с высоким потенциалом

Главные пляжные аттракторы расположены на озере Байкал в населенных пунктах: Выдрино, Максимиха, Горячинск и Северобайкальск.

Лучше всего вода прогревается на юго-восточном побережье Байкала, обладающем пологими песчаными пляжами. Эта часть озера расположена в 2–3-часовой доступности от Улан-Удэ, здесь расположена большая часть домов отдыха и турбаз республики. Эти особенности делают юго-восточный берег Байкала наиболее перспективным направлением с точки зрения развития пляжного туризма.

Большинство пляжей на озере и реках региона не оборудовано требуемой инфраструктурой; купание в водоемах официально не разрешено. В Горячинске открыт единственный на Байкале официальный оборудованный пляж с зоной для купания.

В среднем вода на побережье Байкала со стороны Республики Бурятия прогревается лучше, чем со стороны Иркутской области, что делает развитие пляжного отдыха в республике более перспективным.

Региональных туристов, помимо Байкала, привлекают пляжи на Гусином озере и реке Селенге.

Ключевые аттракторы

- Пляж в Северобайкальске
- Пляж в Горячинске
- Пляж в Вышке
- Пляж в Култушной
- Пляж в Максимихе
- Пляж в Нижнеангарске
- Пляж в Лемасово

Сильные стороны

- Самая теплая вода на Байкале
- Единственный оборудованный официальный пляж на Байкале
- Двухчасовая транспортная доступность от основных точек входа большинства наиболее популярных пляжей

Слабые стороны

- Отсутствие официальных пляжей и разрешения на купание за единственным исключением
- Отсутствие пляжной инфраструктуры
- Острый недостаток средств размещения экономичного и среднего ценовых сегментов провоцируют дикий туризм и рост антропогенной нагрузки

Выводы по макротерритории

- Байкал сложно причислить к направлениям пляжного отдыха из-за характеристик воды и короткого купального сезона (июль–август). Пляжи макротерритории привлекают в первую очередь жителей регионов.
- Большинство пляжей стихийные, не оборудованы пляжной инфраструктурой и не обеспечены с точки зрения безопасности. На макротерритории функционирует только один официальный пляж. Классификация и оборудование пляжей позволят снизить антропогенную нагрузку на территорию, так как вне зависимости от того, что вода в озере считается холодной, за неимением альтернативы (по своим рекреационным показателям) жители и гости макротерритории стремятся к Байкалу. Отсутствие оборудованных пляжей и зон отдыха у воды провоцирует развитие дикого туризма, стимулирует повышенный износ объектов территории и может в перспективе привести к их существенной деградации.
- Для раскрытия потенциала пляжного отдыха и привлечения средне- и высокобюджетной аудитории, предпочитающей рекреационный отдых на природных территориях, целесообразно строительство курортной инфраструктуры с крытыми и/или открытыми подогреваемыми бассейнами.
- При наличии соответствующей инфраструктуры сезон отдыха у воды на Байкале расширяется до круглогодичного.

4.2.18. Аттракторы оздоровительного туризма

85
аттракторов выявлено на макротерритории

22
наиболее востребованных аттрактора

39
аттракторов с высоким потенциалом

Основной ресурс макротерритории — минеральные воды (порядка 300 источников), которые по своему составу сопоставимы с минеральными водами курортов Кавказа и популярных бальнеологических курортов ряда стран Западной Европы. Они сконцентрированы в Тункинской долине, Горячинске, возле Северобайкальска, в Баргузинской долине и других местах. Лечебные грязи региона (торфяные, иловые и сапропелевые) обладают уникальными свойствами, легко транспортируются и могут использоваться всем санаторно-курортным комплексом макротерритории.

Большая часть санаторно-курортных учреждений макротерритории построена в советское время. Объекты устарели физически и морально и требуют капитальной реконструкции и модернизации для привлечения новой целевой аудитории.

На макротерритории функционирует Центр восточной медицины с уникальными для России практиками — это мощная точка притяжения спроса, которая при должном маркетинге может стать визитной карточной региона.

На макротерритории представлен широкий спектр разных видов оздоровления: лечение минеральными водами, буддийские практики, пантовые ванны, шаманские обряды исцеления.

К аттракторам медицинского туризма (региональный масштаб) отнесены крупные клиники Иркутска и Улан-Удэ.

Сильные стороны

- Уникальные практики восточной медицины
- Наличие природных лечебных ресурсов: климатических, минеральных горячих и холодных вод, лечебных грязей
- Наличие неразработанных месторождений вод
- Большая часть аттракторов находится в хорошей транспортной доступности от основных точек входа
- Растущий спрос на услуги оздоровления

Слабые стороны

- Высокая степень физического и морального износа санаторно-курортного комплекса
- Дефицит кадров в области восточной медицины (длительный период обучения)



Иркутская область



49 аттракторов выявлено в Иркутской области

13 наиболее востребованных аттракторов

24 аттрактора с высоким потенциалом

Иркутская область благодаря своему богатому природному ресурсу (климат, минеральный воды и грязи) является привлекательным местом для лечебно-оздоровительного туризма.

Основные виды минеральных вод региона: сульфидная минеральная и сульфатно-хлоридная натриевая минеральные воды. Основной профиль лечения: болезни органов пищеварения, кровообращения, сердечно-сосудистой системы, нервной системы, костно-мышечной системы и соединительной ткани, мочеполовой системы, органов пищеварения.

Ключевые санатории и курорты концентрируются возле Иркутска, Братска, Листвянки, Малого моря и на южном побережье Байкала, в Слюдянке и Байкальске.

Помимо санаторно-курортного отдыха на территории области развито посещение шаманов и участие в оздоровительных шаманских и других духовных практиках (ретритах). Основным местом притяжения таких практик является остров Ольхон, который имеет широкую известность и привлекает туристов со всей страны. Шаманизм также распространен на территории Усть-Ордынского Бурятского округа.

Ключевые аттракторы

- Санаторий Курорт Ангара
- Санаторий Электра
- Санаторий Русь
- Санаторий Кедр
- Санаторий Усолье
- Курорт Соболинка
- База отдыха Лукоморье
- Турбаза Казачка Ия

Сильные стороны

- Наличие природных лечебных ресурсов: климатотерапия, минеральные горячие и холодные воды (питьевые и для аппликаций), лечебные грязи
- Большое количество медицинских профилей, по которым предлагается лечение

Слабые стороны

- Многие аттракторы с высоким потенциалом находятся за пределами двухчасовой транспортной доступности от основных точек входа
- Устаревшая материально-техническая база санаториев и лечебниц
- Дефицит квалицированного медицинского персонала

Республика Бурятия



36 аттракторов выявлено в Республике Бурятия

9 наиболее востребованных аттракторов

15 аттракторов с высоким потенциалом

Восточная медицина, шаманизм, и другие этнические практики являются одними из визитных карточек региона и его главными ассоциациями у жителей страны. Подобные практики встречаются и в мелких поселениях, и в крупных и развитых центрах восточной медицины, например в Улан-Удэ. Такие центры привлекают туристов со всей России и из-за рубежа.

Регион обладает богатым природным ресурсом для оказания оздоровительных услуг на базе санаторно-курортных комплексов — климатотерапия, минеральные воды и лечебные грязи. Наиболее популярный курорт — «Аршан» в Тункинском районе, где на базе минеральных лечебных вод и грязей создано множество санаториев. Высоко востребованы курорты «Нилова Пустынь» и «Горячинск».

Многие санатории с высоким потенциалом малопопулярны. Например, грязелечебница «Киран», обладающая большим потенциалом за счет уникальных грязей, находится на границе с Монголией, что усложняет логистику, в особенности зимой. Для популяризации таких курортов необходимо улучшать круглогодичную транспортную доступность.

Ключевые аттракторы

- Санаторий Аршан
- Бальнеологическая курортная местность Вышка
- Курорт Нилова пустынь
- Курорт Горячинск
- Санаторий Подлеморье
- Санаторий Саяны
- Горячий открытый бассейн в Ильинке

Сильные стороны

- Разнообразие различных медицинских практик, помимо классических, уникальных на внутреннем рынке России
- Выходы уникальных по составу минеральных вод и грязей (Аршан, Киран, Нилова Пустынь, Горячинск)
- Уединенность и расположение в уникальных природных местах

Слабые стороны

- Низкий уровень транспортной доступности многих курортов, особенно зимой
- Устаревшая материально-техническая база санаториев и лечебниц
- Дефицит квалицированного медицинского персонала

Выводы по макротерритории

- Бальнеологический ресурс макротерритории формирует базу для развития санаторно-курортных услуг. Бренд центра восточной медицины выделяет территорию на фоне конкурентов и привлекает не только внутреннего туриста, но и внешнего, который высоко оценит уникальный природный потенциал территории.
- Развитие лечебно-оздоровительного туризма ограничивает устаревшая санаторно-курортная база, требующая серьезной модернизации. Основные группы пользователей — местные отдыхающие с низким и средним бюджетом. Для развития интереса средне- и высокобюджетных групп, санаториям требуются реконструкция и модернизация лечебной базы, а также расширение спектра услуг.
- Большая часть санаториев и курортов отдалена от региональных столиц. Удаленность является преимуществом для туристов, выбирающих восстановительный отдых в течение 7–14 дней. В то же время удаленность от региональных столиц снижает операционную эффективность санаториев (удорожание продуктов и материалов, необходимость повышать оклады сотрудникам и т. п.). Для развития отрасли требуется государственная поддержка по снижению налогового бремени, маркетинговая поддержка.
- Спрос на санаторно-курортные услуги, как правило, не зависит от сезона, однако активизируется в межсезонье и низкий сезон за счет более доступных цен. Развитие санаторно-курортной отрасли позволит макротерритории расширить границы высокого сезона, привлечь туристов весной и осенью — в периоды традиционного спада интереса туристов к Байкалу.

4.2.19. Аттракторы и инфраструктура деловых поездок

39
аттракторов выявлено на макротерритории

10
наиболее востребованных аттракторов

24
аттрактора с высоким потенциалом

Уникальными преимуществами макротерритории с точки зрения делового туризма являются ее центральное расположение, возможность проведения деловых мероприятий на озере Байкал, а также близость к иностранным партнерам — Китаю и Монголии.

Большая часть конгрессно-выставочных комплексов и конференц-залов в составе отелей сконцентрирована в двух столицах: Иркутске и Улан-Удэ. На берегу Байкала инфраструктура для деловых мероприятий представлена небольшими залами для проведения встреч и переговоров в составе гостиниц и санаторно-курортных комплексов. Аттракторы делового туризма Иркутской области более популярны, чем в Республике Бурятия, за счет лучшей транспортной доступности региона для европейской части России и более развитой инфраструктуры туризма в целом.

Крупные деловые мероприятия Иркутской области проводятся на базе международного выставочного комплекса «Сибэкспоцентр» в Иркутске, являющегося крупным центром делового туризма не только для регионов Байкала, но и ближайших регионов Сибири и Дальнего Востока. Наиболее крупные деловые мероприятия в Республике Бурятия проводятся на базе помещений Физкультурно-спортивного комплекса в Улан-Удэ.

Сильные стороны

- Один из центров деловой активности Сибири
- Близость к странам АТР, граница с Монголией и близость к границе с Китаем
- Наличие крупных промышленных объектов и ОЭЗ — источник стабильного спроса на проведение деловых мероприятий разного формата и уровня
- Озеро Байкал является дополнительным преимуществом при выборе направления делового туризма

Слабые стороны

- Высокая стоимость логистики из европейской части России



Иркутская область



20 аттракторов выявлено в Иркутской области

7 наиболее востребованных аттракторов

10 аттракторов с высоким потенциалом

Иркутская область является важным центром делового туризма Восточной Сибири. Регион привлекает деловых туристов благодаря своему выгодному географическому расположению (близость к странам АТР), наличию удобного авиасообщения как с европейской частью страны, так и с восточной, и высокому промышленному и ресурсному потенциалу (высокая бизнес-активность).

Регион обладает развитой инфраструктурой для проведения деловых мероприятий. В Иркутске расположены современные конференц-залы, выставочные площадки и деловые центры, оборудованные для проведения семинаров, конференций, выставок и деловых встреч. По количеству гостиниц категории 4 (24 ед.) и 5 (4 ед.) звезд выделяется столица региона.

В регионе представлены большие возможности для организации корпоративных мероприятий. Активно используется природный ресурс региона: деловым туристам доступны такие возможности для отдыха, как рыбалка, катание на лыжах, туристические походы и круизы по Байкалу.

Ключевые аттракторы

- Парк-отель «Бурдугуз»
- Гостиница «Звезда»
- Гостиница «Ангара»
- Гостиница «Европа»
- Гостиница «Иркутск»
- Выставочный центр «Сибэкспоцентр»
- Гостиница «Иркутск Сити Центр»
- Эко.Цех в Байкальске

Сильные стороны

- Выгодное географическое положение
- Большое количество бизнес-отелей
- Развитая промышленность, генерирующая спрос на проведение деловых мероприятий
- Возможность проведения мероприятий на Байкале

Слабые стороны

- Высокая стоимость логистики из европейской части России
- Ограничения ключевой точки входа: требуются модернизация и расширение международного аэропорта

Республика Бурятия



19 аттракторов выявлено в Республике Бурятия

3 наиболее востребованных аттрактора

14 аттракторов с высоким потенциалом

Республика Бурятия обладает меньшим количеством качественных объектов делового туризма, чем Иркутская область. Тем не менее на территории этого субъекта, особенно в Улан-Удэ, также расположены гостиницы верхнего и среднего ценовых сегментов, обладающие соответствующей инфраструктурой для проведения деловых мероприятий. Отдельно выделяется республиканский бизнес-инкубатор — организация, предоставляющая помощь начинающим предпринимателям.

Экономика Республики Бурятия развита слабее, чем экономика Иркутской области. Из областей промышленности, влияющих на экономику региона, можно выделить машиностроение, авиационную промышленность, горнодобывающую промышленность. Однако структура ВРП региона отличается от структуры ВРП Иркутской области. Бурятия также близка к странам АТР, что позволяет развивать международный деловой туризм.

В регионе есть хорошие возможности для организации поощрительных туров для работников различных организаций. Например, туры на Байкал или этнические туры, связанные с шаманизмом и местными традициями.

Ключевые аттракторы

- Гостиница «Мэргэн Батор»
- Отель «Байкал Плаза»
- Гостиница «Бурятия»
- Отель «Рестон»
- Отель «Сагаан Морин», Улан-Удэ
- Республиканский бизнес-инкубатор

Сильные стороны

- Большие возможности для организации поощрительных и корпоративных туров
- Наличие специальных объектов для развития бизнеса (например, бизнес-инкубатор)

Слабые стороны

- Ограниченное предложение на рынке конгресс-отелей
- Темп развития экономики и уровень бизнес-активности уступают Иркутской области. В регионе расположено меньше крупных предприятий, формирующих спрос на деловые мероприятия
- Требуются модернизация и расширение международного аэропорта

Выводы по макротерритории

- Расположение макротерритории между европейской частью России и Дальним Востоком и близость к границе с крупными азиатскими странами (Монголией и Китаем) формирует потенциал для межрегионального, федерального и международного взаимодействия. Наличие такого аттрактора, как Байкал, позволяет дополнять деловые мероприятия туристической активностью и загружать туристическую инфраструктуру в низкий сезон и межсезонье.
- Сегодня объекты, принимающие деловые мероприятия разного уровня, справляются с нагрузкой, но при растущем спросе на подобные мероприятия будет необходимо расширение инфраструктуры.
- На данный момент деловая активность сконцентрирована в региональных столицах, но имеет тенденцию развития на южном побережье Байкала.
- При развитии качественной туристической инфраструктуры, ориентированной на рекреационных туристов (логистика, рестораны, гостиницы), макротерритория сможет также удовлетворять потребностям и спросу со стороны большого числа деловых туристов и деловых мероприятий. MICE-туризм имеет большие перспективы для развития на макротерритории с учетом ее рекреационного потенциала.

4.2.20. Инфраструктура и аттракторы рыболовно-охотничьего отдыха

60
аттракторов выявлено на макротерритории

18
наиболее востребованных аттракторов

13
аттракторов с высоким потенциалом

Территории вокруг Байкала характеризуются большим разнообразием охотничьих видов животных — одним из самых обширных в стране. Самыми интересными трофеями этого региона можно считать изюбря, марала, соболя, рысь, бурого медведя. В регионе много охотничьих угодий и мест для охоты — большая часть территории, за исключением ООПТ, занята охотничьими хозяйствами. Популярными охотничьими местами являются территории хребта Хамар-Дабан, Джидинского хребта, дельты реки Селенги.

Наиболее привлекательным местом для туристической рыбалки является озеро Байкал, несмотря на невысокое разнообразие ихтиофауны. Есть много предложений по рыболовным турам на реках макротерритории. Вылов омуля и других видов рыб на Байкале ограничен, однако нормативы позволяют организовывать рыболовные туры для туристов.

На Байкале распространены дорогостоящие рыболовные и охотничьи трофейные туры. Лучшим сезоном для охоты считается осень, однако в целом рыбалка и охота доступны круглогодично. Это позволяет расширять туристический сезон при приспособлении мест размещений на природных территориях для рыболовов и охотников.

Большинство охотничьих и рыболовных баз отдыха расположено на побережье озера Байкал.

Сильные стороны

- Множество водоемов, доступных для ловли рыбы
- Большое количество охотничьих угодий
- Возможность получить труднодоступные охотничьи и рыболовные трофеи
- Всесезонность

Слабые стороны

- Большое количество территории занято ООПТ
- Дорогостоящие организованные туры
- Сложная транспортная доступность некоторых потенциально интересных мест
- Высокий риск встречи с опасными насекомыми и животными
- Ограничение на количество выловленной рыбы (5 кг/чел.)



Иркутская область



34 аттрактора выявлено в Иркутской области

13 наиболее востребованных аттракторов

9 аттракторов с высоким потенциалом

Богатая экосистема и множество водоемов делают Иркутскую область привлекательным местом для любителей рыбалки и охоты.

В регионе множество озер и рек, в которых обитает большое количество разнообразных видов рыб. В главном аттракторе, озере Байкал, можно поймать такие виды, как сиг, голец и др. Озеро Байкал известно своим уникальным эндемичным видом — омулем Байкала, который ценится как большой трофей среди рыбаков. Привлекательна для туристов рыбалка на сибирских реках Ангара, Лена, Иркут, где можно выловить щуку, ленка, сома, судака и др. Рыбалка проводится как летом, так и зимой.

В Иркутской области большой потенциал для охоты благодаря биоразнообразию, включающему таких животных, как медведь, лось, кабан, волк, пушные животные и др. Возможности для охоты предлагаются в многочисленных охотохозяйствах.

Организация рыболовно-охотничьих туров в Иркутской области развита на высоком уровне. Здесь есть множество туристических агентств и экскурсионных компаний, которые предлагают различные программы и услуги для любителей рыбалки и охоты.

Ключевые аттракторы

- Байкальская рыбалка
- База Наратэй
- Турбаза Казачка Ия
- База Солнечная
- База Жемчужина Ольхона
- База отдыха для охотников и рыболовов Тофаларский кордон

Сильные стороны

- Богатое видовое разнообразие для охоты и рыбалки
- Наличие большого числа организаций, занимающихся охотничьими и рыболовными турами
- Всесезонность данных видов туризма

Слабые стороны

- Сложная транспортная доступность некоторых потенциально интересных мест
- Высокий риск встречи с опасными насекомыми

Республика Бурятия



26 аттракторов выявлено в Республике Бурятия

5 наиболее востребованных аттракторов

4 аттрактора с высоким потенциалом

Республика Бурятия также обладает богатыми природными ресурсами и большим туристическим потенциалом. Кроме того, рыбалка и охота имеют глубокие корни в культуре бурятского народа и являются неразрывной частью его традиций и обычаев, поэтому зачастую рыболовно-охотничьи туры связаны с этническими и сельскими.

Среди наиболее популярных видов рыбы, доступных для ловли на озерах Байкал, Балан-Тамур, Гусиное, можно отметить окуня, ельца, сазана, гольца, хариуса, ленка и тайменя. На территории республики доступны различные виды охоты, такие как охота на кабана, оленя, медведя и других диких животных.

В регионе развитая инфраструктура для размещения туристов, включающая гостиницы, кемпинги, рыболовные базы и охотничьи усадьбы. Организуются туры для людей с разным уровнем спортивной подготовки.

Республика активно занимается охраной и рациональным использованием природных ресурсов на заповедных территориях и специальных охотохозяйств, что способствует сохранению дикой природы и обеспечению устойчивого развития рыболовно-охотничьего туризма.

Ключевые аттракторы

- Байкальская рыбалка
- Рыбалка в Баргузинском заливе
- Турбаза Зурбаган
- База отдыха Радуга
- База Ангир

Сильные стороны

- Богатое видовое разнообразие для охоты и рыбалки
- Наличие большого числа организаций, занимающихся охотничьими и рыболовными турами
- Всесезонность данных видов туризма
- Дополнительная этническая составляющая рыболовно-охотничьего туризма

Слабые стороны

- Сложная транспортная доступность некоторых потенциально интересных мест
- Высокий риск встречи с опасными насекомыми и животными

Выводы по макротерритории

- Большое количество водоемов и охотничьих угодий, разнообразие видов рыб и животных и уникальная природная территория формируют высокий потенциал для рыболовно-охотничьего туризма.
- Наличие ООПТ и других территориальных ограничений, ограничивающих потенциал рыболовно-охотничьего туризма. С другой стороны, природоохранные мероприятия позволяют поддерживать экосистему и сохранять возможности для данного вида туризма.
- Большинство востребованных рыболовных и охотничьих баз, а также водоемов и охотничьих угодий находится в двухчасовой транспортной доступности. Ряд потенциально востребованных аттракторов расположен на удалении от точек входа и требует развития логистики. В целом рыбалка и охота на Байкале привлекательна для туристов благодаря своей доступности.
- Возможность для рыбалки на уникальном озере Байкал и совмещение рыболовно-охотничьего туризма с другими видами отдыха привлекают любителей этого вида туризма со всей страны и из-за рубежа.
- Высокий уровень организации рыболовно-охотничьего туризма, включая туристическую инфраструктуру и сервис, что делает привлекательным рыболовно-охотничий отдых в любое время года.

4.2.21. Методика определения основных туристических направлений

Кластеризация на основе пользовательских фотографий в социальных сетях

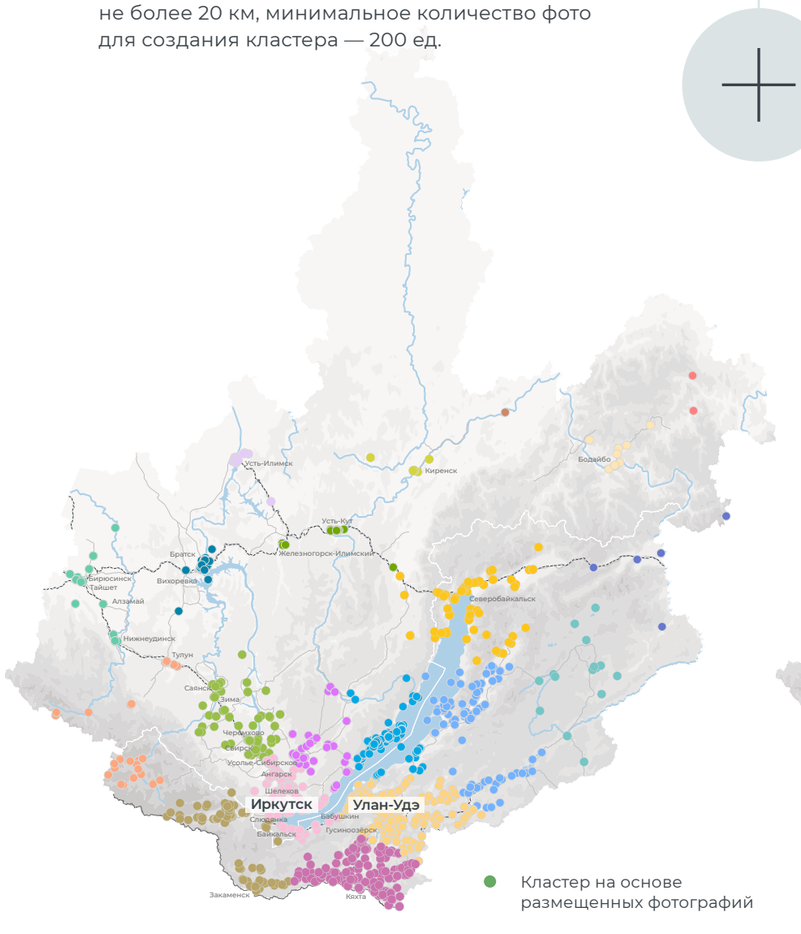
- Кластеризация фотографий произведена с применением алгоритма DBSCAN
- Параметры для кластеризации заданы с учетом размера территории и количества фотографий, сделанных туристами
- Максимальное расстояние между фотографиями не более 20 км, минимальное количество фото для создания кластера — 200 ед.

Кластеризация на основе базы туристических аттракторов

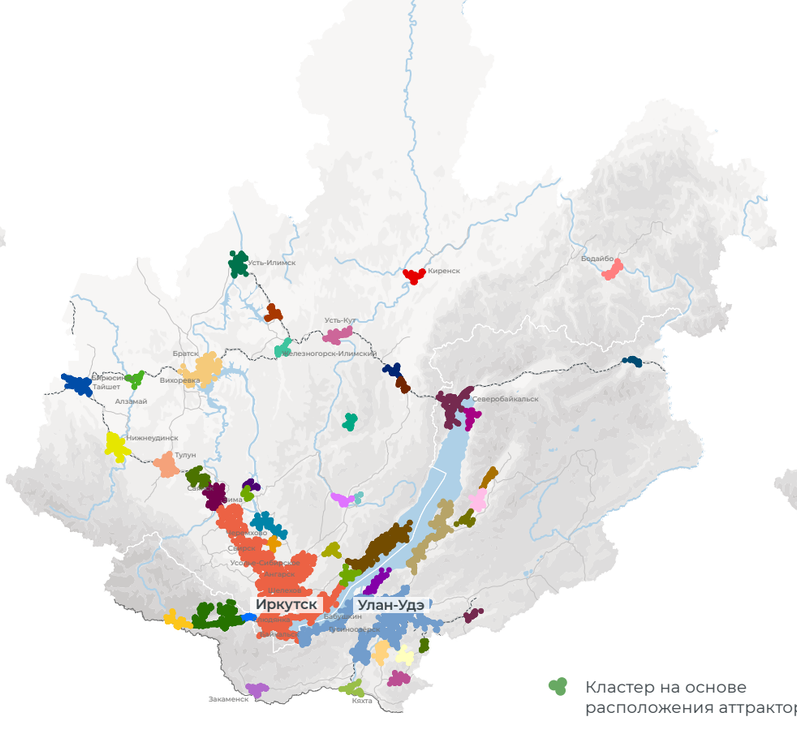
- Для кластеризации аттракторов был выбран плотностной алгоритм
- Подобранные параметры — минимум 10 аттракторов в кластере
- Максимальное расстояние между аттракторами — 500 м

Основные туристические направления

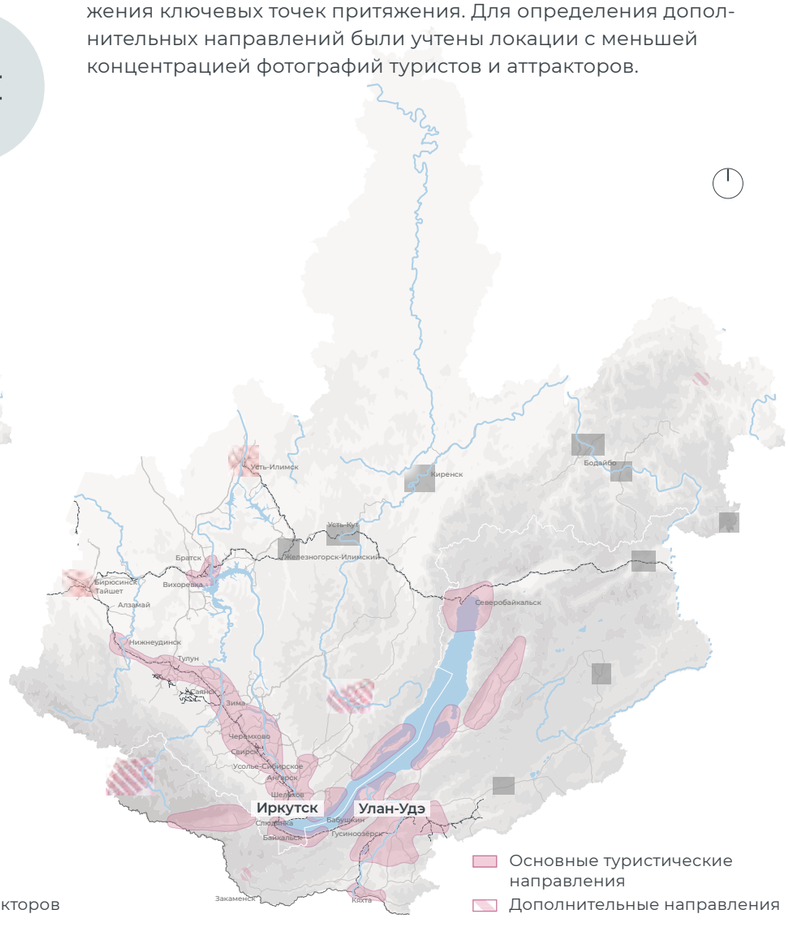
Для определения границ направлений использован инструмент построения изолиний по данным плотности фотографий туристов. Оценка плотности ядер производилась в радиусе 20 км. Пограничное значение определялось для каждого направления индивидуально: максимальная плотность характерна для Южнобайкальского и Ольхонского направлений, минимальная — для Баргузинского и Северобайкальского. Очертания направлений скорректированы с учетом расположения ключевых точек притяжения. Для определения дополнительных направлений были учтены локации с меньшей концентрацией фотографий туристов и аттракторов.



Кластер на основе размещенных фотографий



Кластер на основе расположения аттракторов



Основные туристические направления
Дополнительные направления

4.2.22. Основные туристические направления по результатам кластеризации

Туристические аттракторы и виды туризма

Иркутское направление
Направление воспринимается как «ворота на Байкал» и транспортный хаб. У туристов пользуются спросом культурно-познавательные аттракторы в Иркутске и агломерации, поездки по Байкальскому тракту и круизы по Ангаре.

Братское направление
В основном ассоциируется с Братской ГЭС и Братским водохранилищем, которые и являются основными туристическими аттракторами, формирующими направление.

Листвянское направление
Ключевая особенность — пляж на Байкале и окружающая туристическая инфраструктура. Туристов привлекают круизы и прогулки по Большой байкальской тропе. Направление выбирают точкой старта маршрута по КБЖД. Зимой местные приезжают кататься на горных лыжах.

Ольхонское направление
Две ключевые группы аттракторов — природные и тесно связанные с ними культурно-познавательные. С Малого моря открываются уникальные виды, летом аттракция предлагает рыбалку, купание и прогулки на катерах, зимой — наблюдение за льдом. Присутствуют духовные объекты — буддистские и шаманистские.

Транссибирская магистраль
Территория направления, растянутая вдоль Транссибирской магистрали и федеральной трассы «Сибирь», особенно интересна для путешествующих транзитом, с остановками в туристических поселках и посещением культурно-познавательных объектов.

Направление Южный Байкал
Одно из самых насыщенных разнообразными аттракторами направление: КБЖД, круизы и прогулки на хивусах вдоль побережья, самая теплая вода для пляжного отдыха, самые крупные и востребованные горнолыжные комплексы, экотропы и туристические маршруты в горы.

Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь
Второй транспортный хаб макротерритории. Через него на Байкал въезжают туристы из восточной части страны и те, для кого цель поездки — посещение буддийских святынь, знакомство с культурой Бурятии и этнопоселениями.

Баргузинское направление
Территория — одна из самых отдаленных, однако является одной из самых красивых не связанных с Байкалом. Точки притяжения: Баргузинская долина, Баргузинский заповедник, дацаны. Развит сельский туризм.

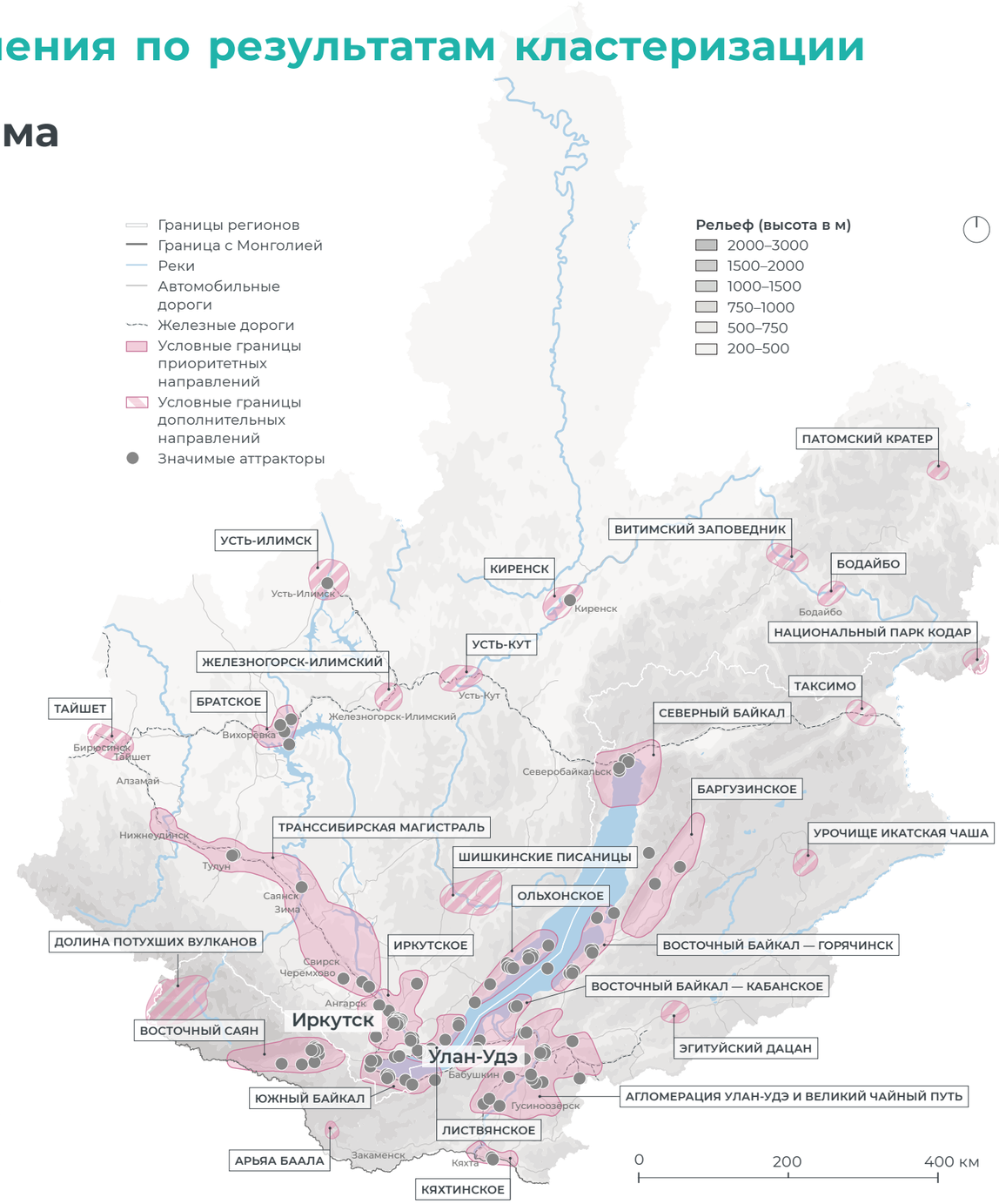
Направление Восточный Байкал — Горячинск
Главный интерес направления — лечебно-оздоровительный отдых и термальные источники, привлекающие туристов со всей макротерритории. Здесь же расположена одна из трех самых хорошо прогреваемых бухт на Байкале и уникальные территории природных заповедников, создающие пляжный и природный туристический поток.

Направление Восточный Байкал — Кабанское
Главная достопримечательность — Кабанский биосферный заповедник и развивающийся на его территории научно-познавательный и просветительский экотуризм. Здесь же расположен один из самых важных православных объектов в Бурятии — Посольский Спасо-Преображенский монастырь.

Кяхтинское направление
Направление представляет маршрут Великого чайного пути и служит перевалочным пунктом для туристов, путешествующих из Монголии в Россию и наоборот.

Направление Северный Байкал
Направление ассоциируется с природными достопримечательностями, пляжным и активным отдыхом: походы, скалолазание, водные виды спорта.

Направление Восточный Саян
Одно из значимых направлений санаторно-курортного отдыха: термальные источники, Нилова Пустынь, горы Саяны — все это в совокупности с природными аттракторами и этнодеревнями формирует уникальность направления. Здесь расположен второй пропускной пункт в Монголию.



4.2.23. Уникальные природные особенности, характерные для основных туристических направлений

Иркутское направление

По территории направления равномерно распределено множество источников минеральных вод. Долина реки Китой богата дикоросами, здесь добывают россыпное золото, произрастает эдельвейс.

Братское направление

Одними из главных особенностей направления являются Братское взморье и побережье Братского водохранилища, где расположена климатически комфортная курортная местность. На северо-востоке направления есть источник минеральных вод.

Лиственское направление

В границах направления, в бухте Песчаная, произрастают ходульные деревья. По территории направления протекает Ангара — единственная река, вытекающая из Байкала, но в большей степени направление ассоциируется именно с Байкалом. Лед на озере встает в середине января и держится до конца марта.

Ольхонское направление

Направление отличается многообразием живописных бухт, утесов и скал. На песчаных берегах оз. Ольхон и Прибайкальского нацпарка встречаются ходульные деревья. В числе уникальных растений территории — астрагал ольхонский и эдельвейс. В бухтах Малого моря и на Ольхоне в начале января образуется наиболее прозрачный лед.

Транссибирская магистраль

Нижнеудинские пещеры богаты палеонтологическими остатками. Есть ряд источников минеральных вод, а на юге направления — грязевые источники. На территории произрастает эдельвейс.

Направление Южный Байкал

В Слюдянском карьере встречается более 250 различных видов минералов. На территории произрастает ветреница байкальская — уникальное растение, цветущее в июле. Лед встает с середины января до конца апреля, однако мутнеет в конце марта.

Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь

Здесь обитает самая высокая в республике численность копытных животных, в том числе благородные олени, косули и кабаны. Популярна фотоохота за изюбрем, глухарем, косулей. Произрастает редкое краснокнижное растение — абрикос сибирский.

Баргузинское направление

Большое количество скал и валунов необычной формы, возвышающихся среди степи. На севере территории также есть термальные и грязевые источники.

Направление Восточный Байкал — Горячинск

Одной из главных особенностей направления являются нерпы, основной ареал их обитания — Ушканьи острова. На песчаных берегах произрастают ходульные деревья. По берегу Байкала есть источники минеральных вод, а также термальные и грязевые источники. Лед здесь встает с середины января до конца марта.

Направление Восточный Байкал — Кабанское

На территории расположена практически единственная крупная пресноводная дельта в мире и крупнейшая внутренняя дельта планеты (Селенга). Одной из особенностей также является лед, который встает здесь с середины января до конца марта.

Кяхтинское направление

Недалеко от Кяхты расположено урочище Большие Пески (Манхан-Элысу) с зыбучими песками Аман-Хан. В восточной части направления есть грязевой источник.

Направление Северный Байкал

Эндемичные растения на острове Ярки: астрагал шелковисто-седой, черепоплодник почтишерстистый. Туристы любят гулять и фотографироваться на фоне зарослей багульника. Направление также известно протяженными пляжами и быстро прогревающимся мелководьем летом, а зимой — ранним ледоставом.

Направление Восточный Саян

Одной из главных особенностей направления являются водопады Тункинской долины. На территории встречается эдельвейс альпийский, который растет только на большой высоте на склонах. Есть источники минеральных вод и термальные источники.



Топ достопримечательностей

- Лед
- Минералы
- Нерпы
- Нижнеудинские пещеры
- Братское взморье
- Река Ангара
- Река Китой
- Река Селенга
- Водопады
- Турманские столбы
- Гранатовый пляж
- Песчаный остров Ярки
- Пески Аман-Хан
- Место фотоохоты
- Абрикос сибирский
- Ходульные деревья
- Ветреница байкальская
- Эдельвейс

Выводы

В пределах макротерритории располагается уникальное озеро Байкал, а также обширные леса, представленные Восточно-Сибирской тайгой. Зима в регионах суровая, а лето очень солнечное и теплое, что отличает эти территории от других регионов страны. Макротерритория богата минеральными водами и термальными источниками. Каждое из выделенных туристических направлений обладает разнообразной флорой и фауной, которые формируют уникальные туристские аттракторы для макротерритории и для страны в целом.

Водность основных туристических направлений

Иркутское направление

Ангара придает значительную водность направлению. Русло реки перекрыто плотиной Иркутской ГЭС, вследствие чего западнее уровень воды регулируется искусственно. Восточнее располагается водохранилище с бухтами, сильно врезанными в берег.

Братское направление

Братское водохранилище имеет среднюю глубину в 31 м, максимальную — 101 м. Температура воды летом — около +17 °С. Это крупнейшее по объему водохранилище на Евразийском континенте. Есть песчаные пляжи. Берега пологие, залесенные.

Лиственское направление

В границах направления находится устье Ангары, что делает направление очень разнообразным в плане природных водных объектов, поскольку сочетает в себе обширные берега озера Байкал, исток Ангары и устья различных малых рек, стекающих с холмистого рельефа.

Ольхонское направление

Важная особенность направления — протяженная береговая линия. По берегам Малого моря располагаются песчаные бухты, где вода прогревается до +22 °С летом. Зимой красивый чистый лед вдоль скальных берегов Ольхона.

Транссибирская магистраль

Крупнейшие реки на территории направления — Ангара, Ока, Уда. Берега рек пологие, напоминающие рельеф Центральной России. Реки пригодны для сплавов. Есть пляжи для купания, но температура воды не более +20 °С. Через кластер проходит регулярный речной маршрут по Ангаре «Иркутск — Братск».

Направление Южный Байкал

В границах направления на реках Подкомарная и Серебрянка есть водопады. Также на территории находится горное озеро Соболиха с красивыми видами на лес и горы, красные пляжи с видом на Байкал. В заливах вода летом прогревается до +20–23 °С.

Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь

На территории располагаются Гусиное озеро, р. Селенга и ряд мелких озер. Селенга имеет живописные берега с высотой до 500–700 м. Проводятся сплавы по реке. В целом территория не выделяется количеством водных объектов.

Баргузинское направление

Через направление протекает р. Баргузин, создавая интересный ландшафт. С конца мая — начала июня по сентябрь отмечаются мощные паводки с вероятностью выхода реки из берегов.

Направление Восточный Байкал — Горячинск

В границах направления располагаются озера Котокель и Арангатуй. В Чивыркуйском заливе озера Байкал из-за мелководности (до 10 м) вода прогревается до +24 °С, что является одной из самых высоких температур Байкала.

Направление Восточный Байкал — Кабанское

В границах территории находится устье р. Селенга, внесенное в список уникальных природных явлений планетарной значимости и список всемирного наследия ЮНЕСКО. Дельта служит домом для сотен видов гнездящихся и мигрирующих птиц, в том числе краснокнижных.

Кяхтинское направление

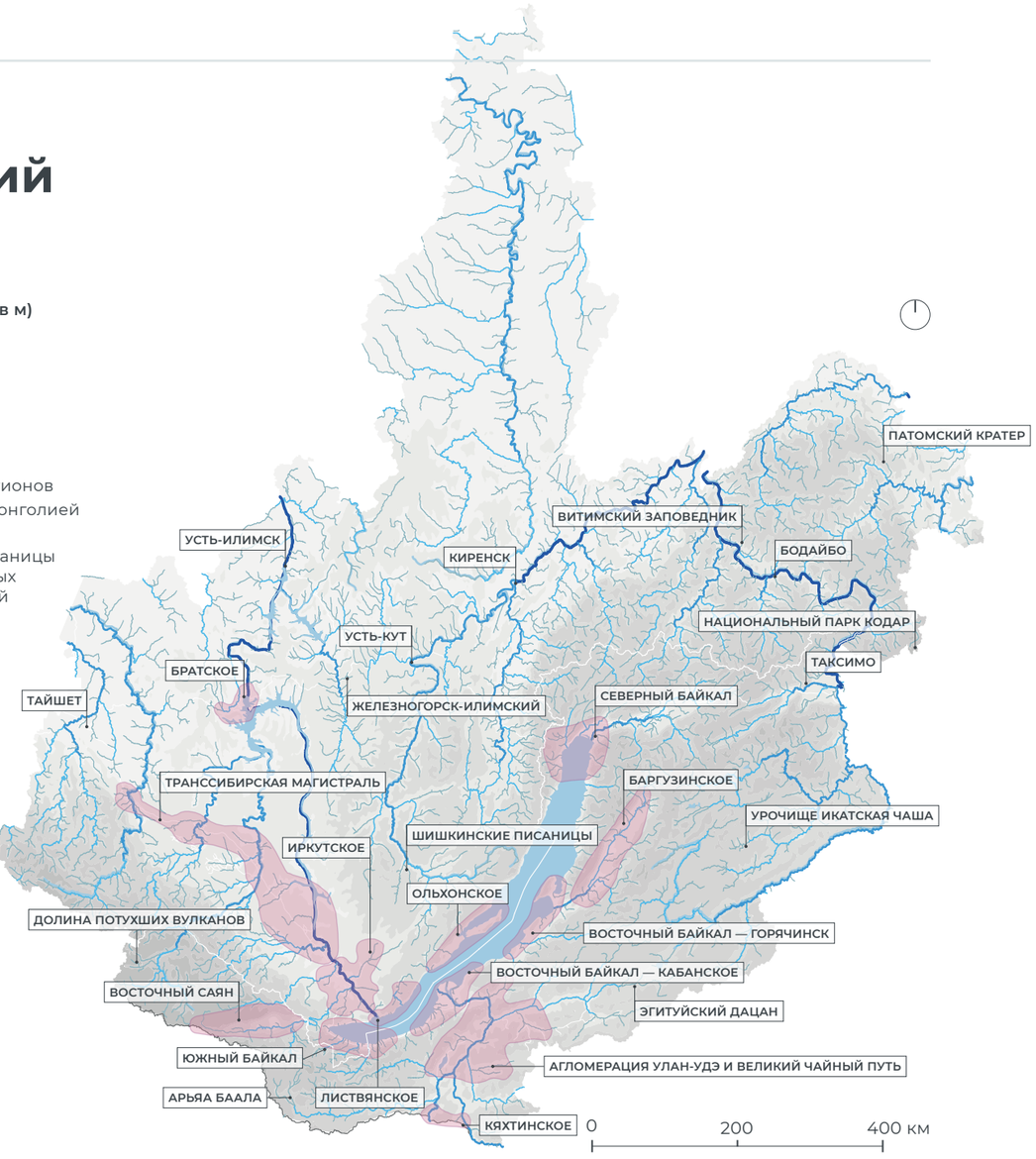
На востоке направления протекает р. Чикой. Берега реки пологие, местами холмистые. Река сильно петляет по равнинной местности. В восточной части также есть озеро Киран и одноименный курорт с лечебными грязями.

Направление Северный Байкал

В границах направления находится устье р. Верхняя Ангара. По течению р. Кичера располагается каскад озер. Река впадает в Ангарский залив, отделенный от озера Байкал рядом узких песчаных островов. Большой популярностью пользуются Слюдянские озера, куда приезжают отдыхать как местные, так и туристы.

Направление Восточный Саян

Через направление протекает небольшая сплавная р. Иркут. Сезон сплавов длится с мая по сентябрь. Вдоль долины реки присутствуют небольшие озера. Рядом с пос. Аршан протекает горная река, образующая серию водопадов.



Выводы

Водные объекты макротерритории представляют собой большой потенциал для развития туризма. Помимо Байкала, это еще и множество рек, по которым также возможны круизы и речные прогулки. Ангара — крупнейшая река Иркутской области и единственный водоток, вытекающий из Байкала. Селенга — крупнейшая река Республики Бурятия, впадая в озеро Байкал, образует самую большую внутреннюю дельту в мире. Отдельно стоит отметить горные реки, по которым возможны спортивные сплавы — особый потенциал для этого представляют Баргузинское направление и Восточный Саян.

Рельеф основных туристических направлений

Иркутское направление
Относительно пологая территория с перепадом высот в 719 м и максимальной высотой в 1077 м. Рельеф, сформированный долиной р. Ангара, преимущественно равнинный, переходящий в холмистый к югу.

Братское направление
Относительно небольшой перепад рельефа в 527 м с максимальной высотой в 766 м. Рельеф преимущественно равнинный, с обширным водными пространствами и редкими холмами.

Лиственское направление
Небольшой перепад рельефа в 751 м и максимальной высотой в 1191 м. Перепад главным образом наблюдается на берегах Байкала. Берега относительно высокие, холмистые и изрезанные. Высота берега от уреза воды в оз. Байкал составляет до 190 м.

Ольхонское направление
Перепад рельефа средний, составляет 1190 м с максимальной высотой в 1626 м. Наибольший контраст характерен для западной части, где у Байкала крутые берега. Юго-восточные берега скальные обрывистые. Западные берега оз. Ольхон более пологие. На Малом море есть песчаные пологие пляжи.

Транссибирская магистраль
Однородный равнинный рельеф, изрезанный реками. Средний перепад высот — 598 м, максимальная высота — 958 м в западной части направления.

Направление Южный Байкал
Значительный перепад рельефа в 1642 м и максимальной высотой в 2069 м. В южной части территории находятся горы, что при наличии выхода к Байкалу создает понижение абсолютных отметок рельефа с юга на север. В западной части берега высокие, изрезанные, высотой до 200 м. На востоке берег пологий, залесенный, с тонкой песчаной береговой линией.

Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь
Перепад рельефа средний в 1165 м и максимальной высотой в 1598 м. Большая часть кластера равнинная. Преобладает низкогорный рельеф, изрезанный долинами рек. Перепад создают горы в северной части.

Баргузинское направление
Перепад высот в 2170 м, максимальная высота 2590 м. Территория представляет собой большую изрезанную долину реки, которая резко переходит в холмы на северо-западе.

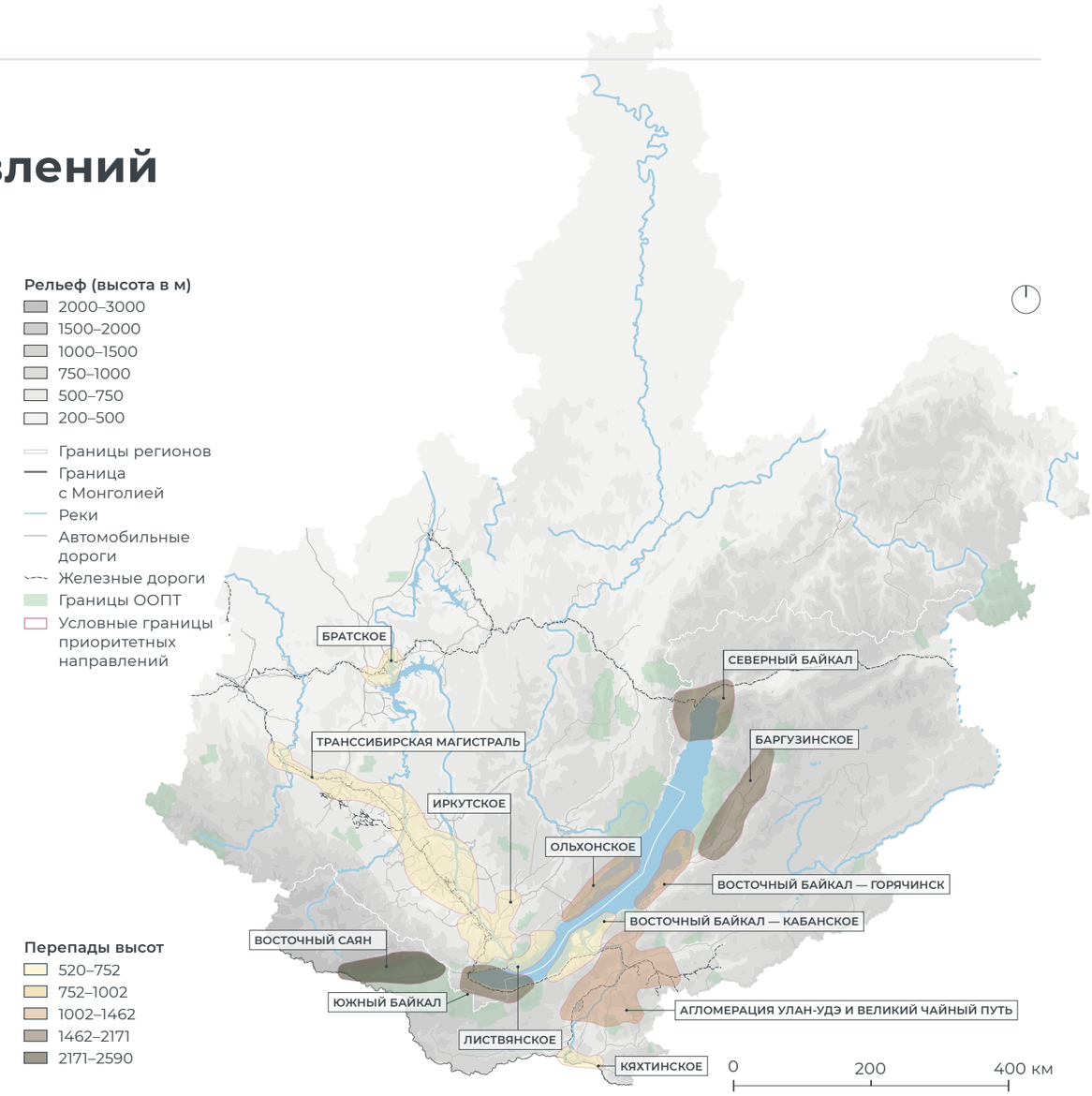
Направление Восточный Байкал — Горячинск
Территория со средним перепадом высот в 1461 м и максимальной высотой в 1871 м. От самой высокой точки в северной части на юг идет общее понижение, прерывающееся грядами высоких холмов. Берега у мыса Святой Нос крутые и скальные, у оз. Арангатуй — низкие, пологие, песчаные, у села Горячинск — песчаные и пологие. Берега Байкала холмистые, изрезанные, высотой до 150 м.

Направление Восточный Байкал — Кабанское
При среднем перепаде рельефа в 1001 м и максимальной высоте 1401 м территория относительно равнинная из-за устья р. Селенга и площадей, занятых Байкалом. Возвышения наблюдаются в северо-восточной части. Большая часть берега — пологая дельта р. Селенги с влаголюбивой растительностью.

Кяхтинское направление
Наименьший перепад рельефа в 580 м и максимальной высотой в 1097 м. Плоскогорный рельеф с возвышениями на западе.

Направление Северный Байкал
Значительный перепад рельефа в 1749 м и максимальной высотой в 2141 м. Большая часть территории равнинная из-за устья р. Верхняя Ангара. Возвышения находятся в западной и восточной частях направления. Большая часть территории с пологими или слабохолмистыми залесенными берегами. На севере в районе Ангарского залива берег песчаный и низкий.

Направление Восточный Саян
Наибольший перепад рельефа в 2590 м и максимальной высотой в 3220 м. Большая изрезанная долина реки, которая резко переходит в холмы на северо-западе.



Выводы

Рельеф Иркутской области и Республики Бурятия характеризуется резкими перепадами высот, где соседствуют как равнины, так и горы с холмами. Таким образом, макротерритория сочетает в себе равнины, свойственные для центральной России, отвесные скалы с окаймленными горами крупными долинами рек, которые можно встретить в районе Кавказа, рек Лены, Волги, Невы, или скальные берега, встречающиеся в Крыму, а также галечные и песчаные пляжи.

Ландшафты основных туристических направлений

Иркутское направление
Преобладают подтаежные ландшафты, встречаются небольшие участки речных пойм и степей. Сильно урбанизированное направление с большим количеством с/х угодий. Леса занимают 64 % территории.

Братское направление
Преимущественно южно-таежные восточносибирские ландшафты. Территория сильно урбанизирована и включает крупный антропогенный объект — Братское водохранилище. Леса занимают 68 % территории.

Лиственское направление
Достаточно однородный ландшафт с преобладанием лиственничной тайги и участками пойм. Направление отличается невысокой урбанизированностью[1] и наличием выхода к оз. Байкал. Леса занимают 67 % территории.

Ольхонское направление
На острове Ольхон — светлохвойные леса, на западном берегу Байкала — темнохвойная тайга и низкогорные степи. Ольхон отличается многообразием ландшафтов: степь с глубоко вдающимися в сушу, хорошо прогреваемыми летом заливами, «прибалтийские» песчаные пляжи с дюнами, холмами и хвойными рощами лиственничных пород вдоль берега.

Транссибирская магистраль
Равнинные южно-таежные и подтаежные ландшафты, а также участки степей в центральной части. Высока доля земель, занятых населенными пунктами и с/х угодьями. Леса занимают 55 % территории.

Направление Южный Байкал
Преобладают ландшафты темнохвойной тайги, присутствуют высокогорные ландшафты. Значительный перепад высот и наличие выхода к Байкалу обуславливают разнообразие растительности. Леса занимают 67 % площади.

Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь
Большая часть территории — сухостепные и среднехвойные ландшафты. Присутствуют также участки пойменных, южно-таежных и темнохвойных ландшафтов. Значительную часть территории занимают населенные пункты. Леса занимают 52 % территории.

Баргузинское направление
В долине реки Баргузин сухостепные и пойменные ландшафты обрамляются лиственичными лесами на низкогорных склонах. В низменностях присутствуют водно-болотные угодья. Леса занимают 55 % площади.

Направление Восточный Байкал — Горячинск
Преобладает лиственничная и темнохвойная тайга. Выделяется горный участок на полуострове Святой Нос. Присутствуют водно-болотные угодья. Леса занимают 55 % территории.

Направление Восточный Байкал — Кабанское
Равнинные степные и темнохвойные среднегорные ландшафты с большими участками пойменных водно-болотных земель и с/х угодий в устье р. Селенга. Леса занимают 42 % территории, травянистый покров — 31 %.

Кяхтинское направление
Степные, светлохвойные леса на низкогорных ландшафтах и пойменные ландшафты. Часть территории представлена с/х угодьями и населенными пунктами. Высока доля травянистого покрова — 59 % площади.

Направление Северный Байкал
Лиственничные леса с наличием пойменных ландшафтов. Участок устья реки Верхняя Ангара отличается наличием водно-болотных угодий. Леса занимают 42 % территории, водные объекты — 43 %.

Направление Восточный Саян
Горные ландшафты в сочетании со степными и небольшой частью южно-таежных. Высока неоднородность ландшафта из-за значительного перепада высот. Присутствуют как оголенные участки скал, так и водно-болотные угодья. Леса занимают 57 % территории.



Выводы

Макротерритория располагает разнообразием ландшафтов, свойственных для различных регионов страны, благодаря чему формируется уникальное туристическое предложение. Иркутская область и Республика Бурятия выделяются наличием как пойменных и степных ландшафтов, так и высокогорных местностей. Сочетание этих типов ландшафтов, а также специфический микроклимат, сформированный под влиянием озера Байкал, представляют значительный потенциал для развития туризма. В пределах макротерритории турист может путешествовать по разным ландшафтам и наблюдать уникальное многообразие местной флоры и фауны.

1. Расчет производился согласно продукту (скрипту) Европейского космического агентства (ESA) WorldCover на основе данных Sentinel-1 и Sentinel-2. Урбанизированная территория включает застройку, дороги, значительно измененный ландшафт и т.д.

Микроклиматический комфорт основных туристических направлений

Иркутское направление
Направление характеризуется относительно высокой комфортностью в холодный период года. Ветра слабо влияют на комфортность из-за их низкой скорости, однако даже в летние месяцы средняя температура не поднимается выше +18,5 ˚С.

Братское направление
Направление характеризуется температурой комфортности зимой не ниже -26,7 ˚С, а летом не выше +19,7 ˚С.

Лиственское направление
Направление характеризуется относительно высокой комфортностью зимой. Температура в летние месяцы не поднимается в среднем выше +19 ˚С.

Ольхонское направление
Направление характеризуется температурной разницей между островом и побережьем. На берегу, на станции Еланцы, температура в январе опускается до -33 ˚С, в то время как в Хужире в это время до -29 ˚С. Различие происходит из-за более сильного сглаживающего влияния Байкала на остров.

Транссибирская магистраль
Территория по комфортности довольно однородна. Зимой температура не опускается ниже -27 ˚С, что выше, чем на берегу Байкала. Летом температура в среднем доходит до +19 ˚С.

Направление Южный Байкал
Направление наиболее комфортно в зимний период из-за более высоких температур. Уникальный климат создает условия для формирования снега-пухляка на Мамае. В январе температура опускается до -21,8 ˚С. Летом температура не поднимается в среднем выше +18,5 ˚С.

Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь
Направление характеризуется средней комфортностью с температурами летом не выше +20,5 ˚С, а зимой с учетом влияния ветра температура опускается до -31 ˚С в январе.

Баргузинское направление
Направление характеризуется средней комфортностью. Температура летом поднимается до +20 ˚С, а зимой с учетом влияния ветра не ощущается ниже -27 ˚С, поскольку ветра зимой особенно слабые.

Направление Восточный Байкал — Горячинск
Направление характеризуется относительно высокими температурами летом (до +21 ˚С), что в среднем компенсирует холодные зимы, где с учетом ветра температура комфортности падает до -31 ˚С.

Направление Восточный Байкал — Кабанское
Направление по своим параметрам менее контрастное, чем Горячинское, расположенное севернее от границ территории. Температура летом поднимается до +20 ˚С, зимой температура не опускается ниже -30,6 ˚С, несмотря на высокую ветреность.

Кяхтинское направление
Направление характеризуется температурой воздуха летом не выше +19 ˚С в среднем, зимой с учетом ветров в январе ощущается на уровне -30,7 ˚С.

Направление Северный Байкал
Направление в среднем обладает самой низкой температурной комфортностью, однако в летнее время воздух здесь прогревается до +20 ˚С. Низкая среднегодовая комфортность возникает из-за большей контрастности между зимними и летними температурами.

Направление Восточный Саян
По комфортности зимой направление отличается от северных направлений из-за более высоких температур, ощущающихся не ниже -22,7 ˚С. Однако летом температура не поднимается в среднем выше +17,3 ˚С.

Выводы

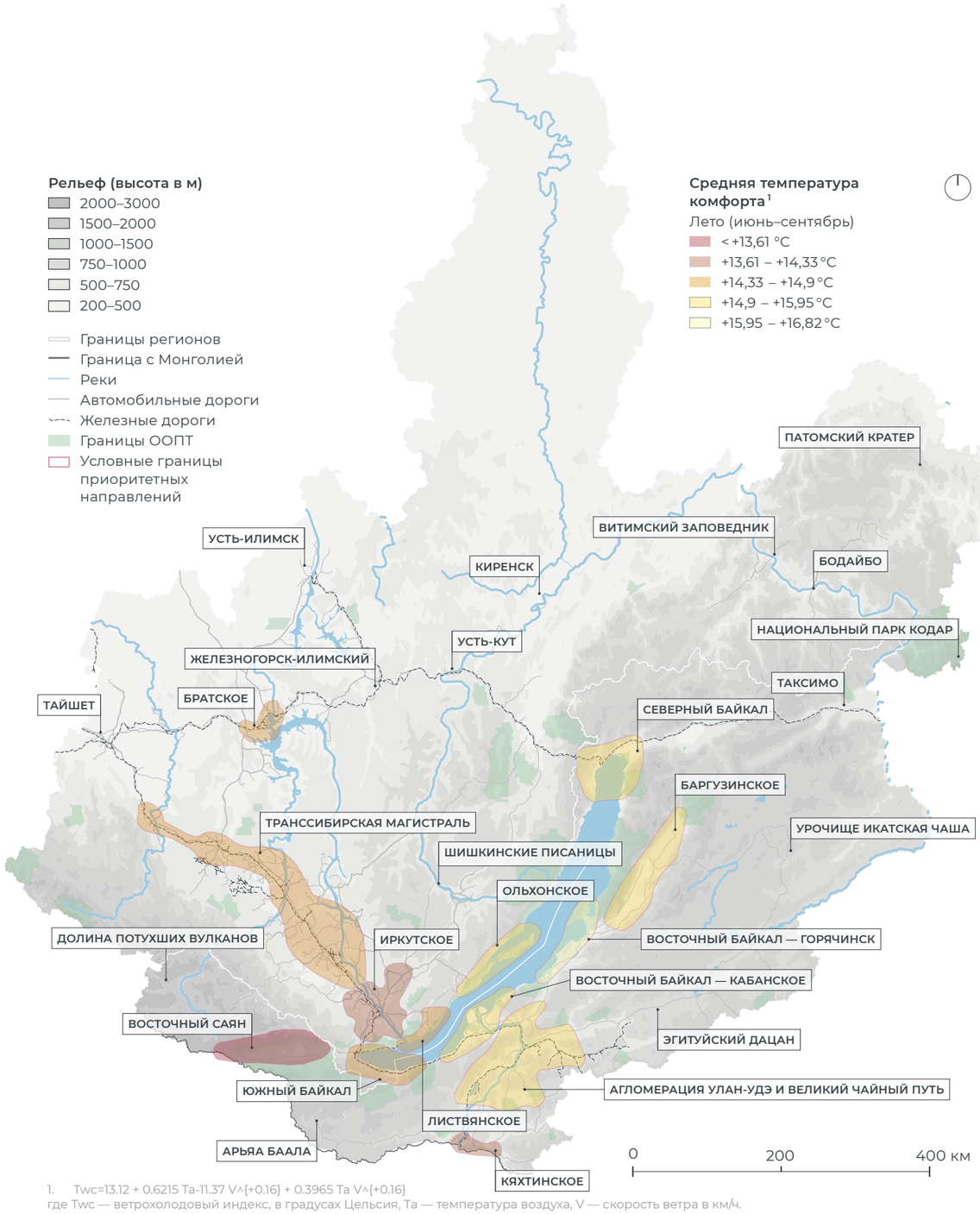
Макротерритория отличается сочетанием жаркого лета и холодной зимы, что создает комфортные условия для пляжного отдыха на Байкале в летнее время и обеспечивает продолжительный зимний сезон для горнолыжного туризма.

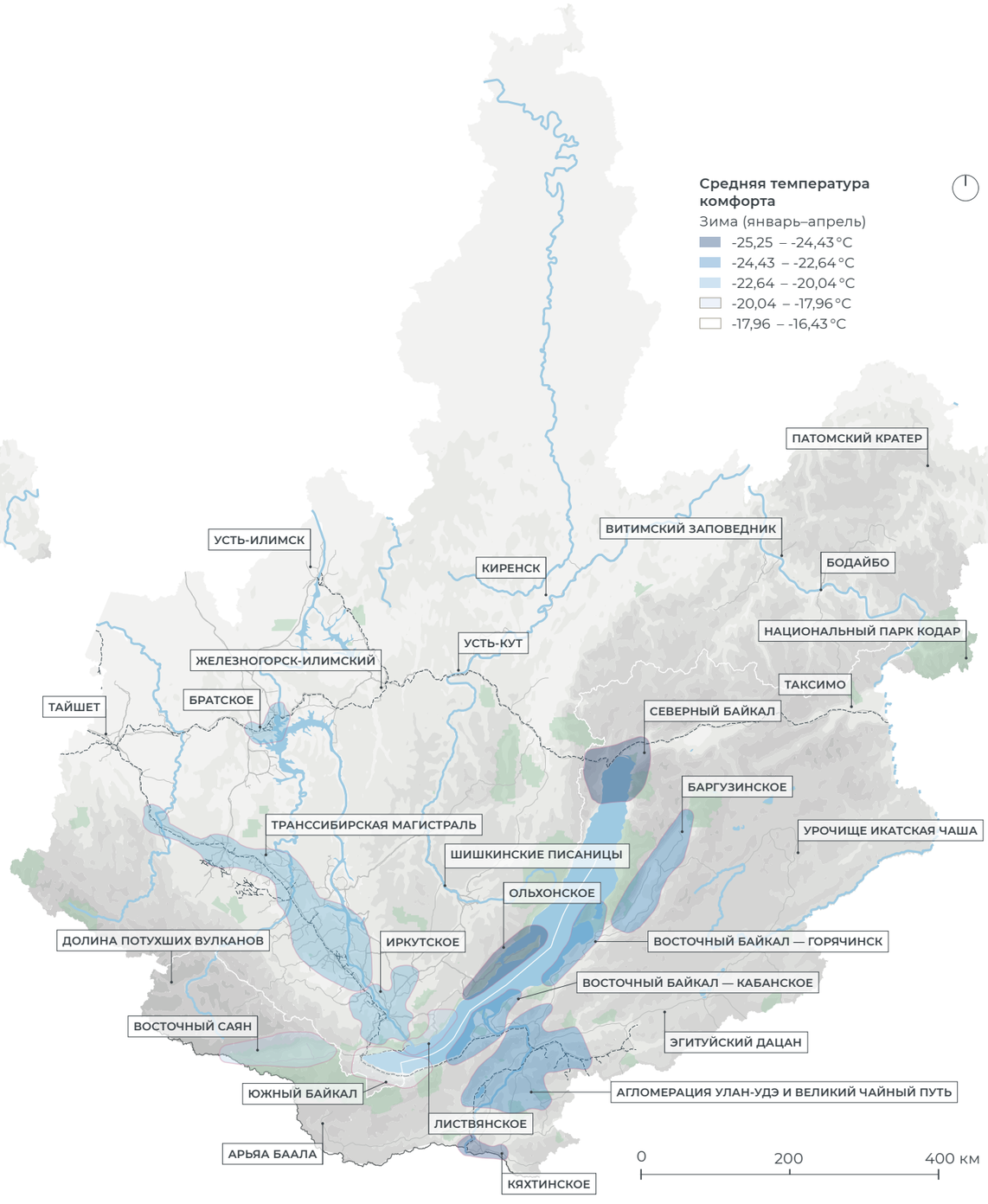
Самое теплое направление — Южный Байкал. Среди направлений, наиболее подходящих для пляжного отдыха, можно также выделить Ольхонское и Горячинское.

Байкальский лед, наблюдать за которым приезжают многие туристы в зимнее время, формируется в большинстве направлений с середины января до конца марта. Северный Байкал отличается более ранним ледоставом.

Минимальное значение температуры комфортности в зимние месяцы наблюдается на станции Еланцы (-28–33 ˚С), что объясняется сильными ветрами в этой местности. Северный Байкал — наиболее холодное направление в среднем с точки зрения комфортности пребывания.

4.2. Точки притяжения спроса (существующие туристические аттракции)





1. Twc=13.12 + 0.6215 Ta-11.37 V^{+0.16} + 0.3965 Ta V^{+0.16}
где Twc — ветрохолодовый индекс, в градусах Цельсия, Ta — температура воздуха, V — скорость ветра в км/ч.

4.2.24. Основные туристические направления по результатам оценки отзывов в социальных медиа

Позитивные оценки

Иркутское направление
Большая часть оценок (67 %) средств размещения и места питания — положительные. Почти все тексты посвящены Иркутску, поскольку за пределами города инфраструктура развита гораздо меньше.

Братское направление
Скорее относится к локальному туристическому направлению — здесь очень мало пользовательских текстов от туристов из других регионов, что не позволяет составить полноценную оценку.

Листвянское направление
В основном пользователи положительно оценивают места размещения (66 % позитивных отзывов). Наиболее позитивно воспринимаются места размещения в Листвянке. Оценки по точкам общепита находятся на среднем относительно макротерритории уровне (65 % позитивных отзывов).

Ольхонское направление
Объекты размещения в направлении оцениваются чаще положительно (67 % позитивных). Наиболее высоко оцениваются гостиницы с локальным колоритом. Средние относительно макротерритории оценки на объекты питания и очень высокие оценки аттракторов (90 % позитивных).

Транссибирская магистраль
Точки питания в кластере получили достаточно высокую оценку туристов (71 % позитивный отзыв). Отзывов об аттракторах в целом немного, наиболее высокие оценки характерны для городских объектов и памятников.

Направление Южный Байкал
Для направления характерно большое количество позитивных оценок туристических объектов. Хорошие оценки даны по объектам питания (67 % позитивных) и аттракторам (81 % позитивных).

Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь
Оценки мест размещения и объектов питания одни из самых высоких по макротерритории (77 % и 70 % позитивных оценок соответственно).

Баргузинское направление
Направление мало популярно среди массовых туристов и практически не обсуждается в соцсетях. Оценки ресторанов, средств размещения и достопримечательностей отсутствуют.

Направление Восточный Байкал — Горячинск
Объекты размещения в направлении оцениваются чаще положительно (67 % позитивных). Наиболее высоко оцениваются аутентичные места размещения. Есть запрос на качественное питание.

Направление Восточный Байкал — Кабанское
Крайне мало отзывов в социальных сетях. Оценки ресторанов и достопримечательностей отсутствуют.

Кяхтинское направление
Не популярно среди туристов и практически не обсуждается в соцсетях. Оценки ресторанов, средств размещения и достопримечательностей отсутствуют.

Направление Северный Байкал
Аттракторы в направлении положительно оцениваются туристами (70 % позитивных). Самые высокие оценки даны на локации в пределах Северобайкальска.

Направление Восточный Саян
По направлению сравнительно мало отзывов в социальных сетях. Объекты питания и аттракторы оцениваются средне.



Выводы

Средства размещения и объекты питания наиболее высоко оцениваются в крупных городах — Иркутске и Улан-Удэ. Высокие оценки характерны для направлений, ассоциирующихся с природным туризмом, где туристы менее требовательны к качеству сервиса. Отзывы об аттракторах преимущественно позитивные. Усилить существующую привлекательность макротерритории возможно за счет создания новых объектов туристической инфраструктуры, позволяющей охватить большую целевую аудиторию.

Негативные оценки

Иркутское направление
Наиболее низкие оценки в направлении у поселка Бурдугуз. Туристы жалуются на гигиенические проблемы, состояние номерного фонда, шум, отсутствие интернета.

Братское направление
Наиболее остро стоит проблема состояния номерного фонда: чистота, состояние мебели, звукоизоляция. Места питания оцениваются достаточно низко, однако конкретные претензии у туристов отсутствуют.

Листвянское направление
Несмотря на высокую оценку мест размещения направления, отели в Большом Голоустном оцениваются крайне негативно: неудобная система бронирования, плохое качество питания, неразвитая инфраструктура.

Ольхонское направление
Большое количество отзывов негативного характера на места размещения в Хужире: низкий уровень сервиса из-за востребованности Ольхона и дефицита конкуренции, проблемы с бронированием, некомфортные номера.

Транссибирская магистраль
Ключевая проблема — состояние номерного фонда: «уставшие» интерьеры и мебель, советский стиль, грязь. Наиболее низкие оценки в Саянске: отмечают плохой сервис и медицину в санаториях, плохой сервис и отсутствие клиентоориентированного подхода.

Направление Южный Байкал
Наиболее высокий уровень негативных отзывов о поселке Новоснежная: отсутствие разнообразия мест размещения, плохое качество дорог, плохое состояние инфраструктуры вокруг базы отдыха.

Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь
Ключевые проблемы средств размещения — шум, низкий уровень сервиса, тесные номера, советские интерьеры. Наибольшее количество негативных оценок характерно для аттракторов направления, которые достаточно часто критикуются туристам.

Баргузинское направление
Направление не популярно среди туристов и практически не обсуждается в соцсетях. Оценки ресторанов, средств размещения и аттракторов отсутствуют.

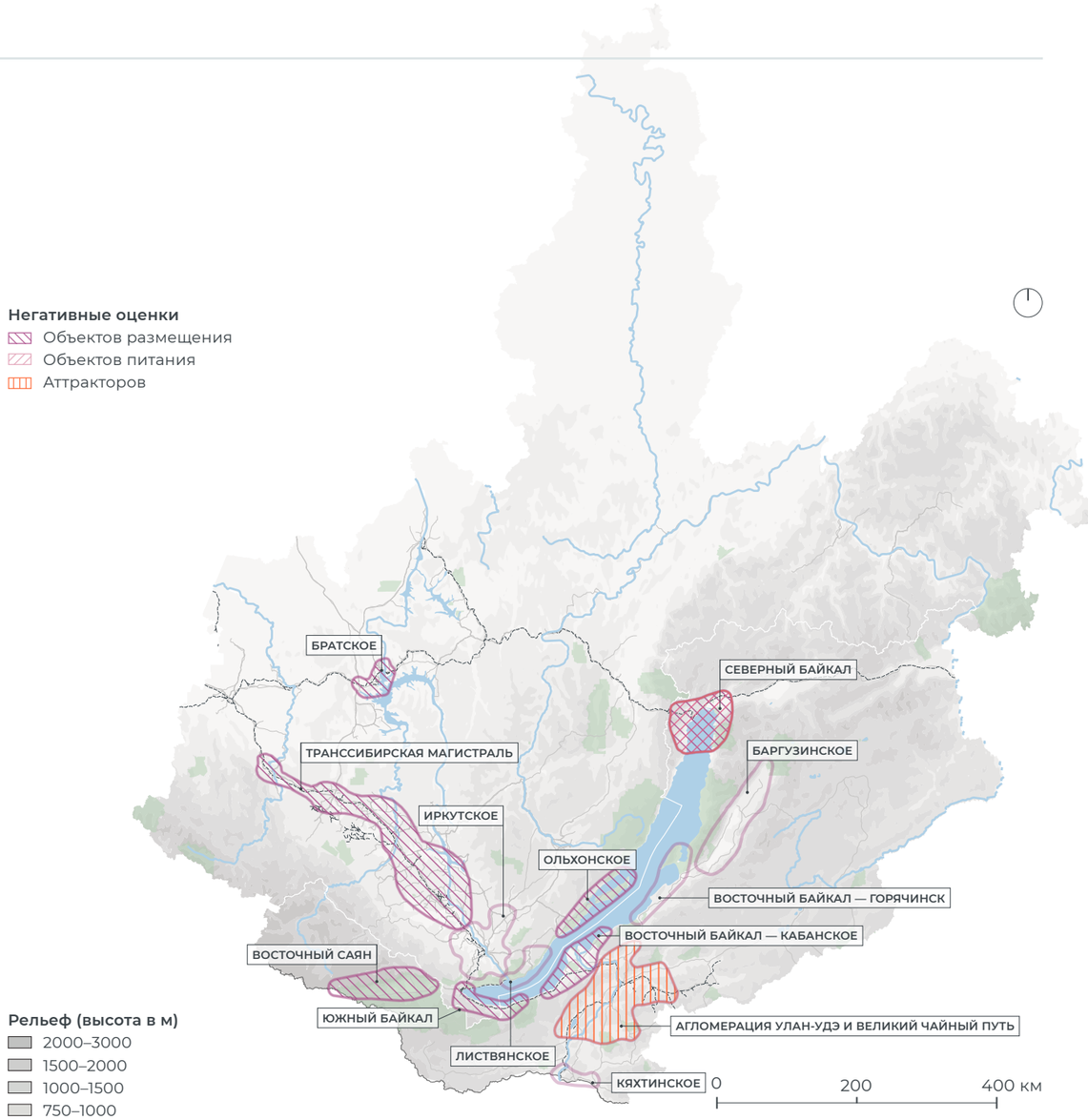
Направление Восточный Байкал — Горячинск
Места размещения в пределах данного направления оценивают в целом позитивно. Исключение составляет Гремячинск, где было отмечено низкое качество питания и сервиса в ресторане при высокой стоимости, но это не меняет общую картину позитивного восприятия.

Направление Восточный Байкал — Кабанское
Наиболее высокий уровень претензий — к качеству питания и состоянию номеров, особенно к низкому качеству уборки и наличию санитарных удобств.

Кяхтинское направление
Не популярно среди туристов и практически не обсуждается в соцсетях. Оценки ресторанов, средств размещения и достопримечательностей отсутствуют.

Направление Северный Байкал
Наибольшее количество негативных отзывов приходится на средства размещения в Северобайкальске: отсутствие горячей воды, некомфортные номера, сложности при бронировании. Низкая оценка характерна для аттракторов, расположенных за границами Северобайкальска.

Направление Восточный Саян
Негативные отзывы сосредоточены в Аршане: отсутствие комфортных подъездных дорог, плохое состояние номеров, недостаток сопутствующей инфраструктуры. Отмечаются грубость персонала и низкий уровень сервиса, несмотря на средние для макротерритории оценки объектов питания.

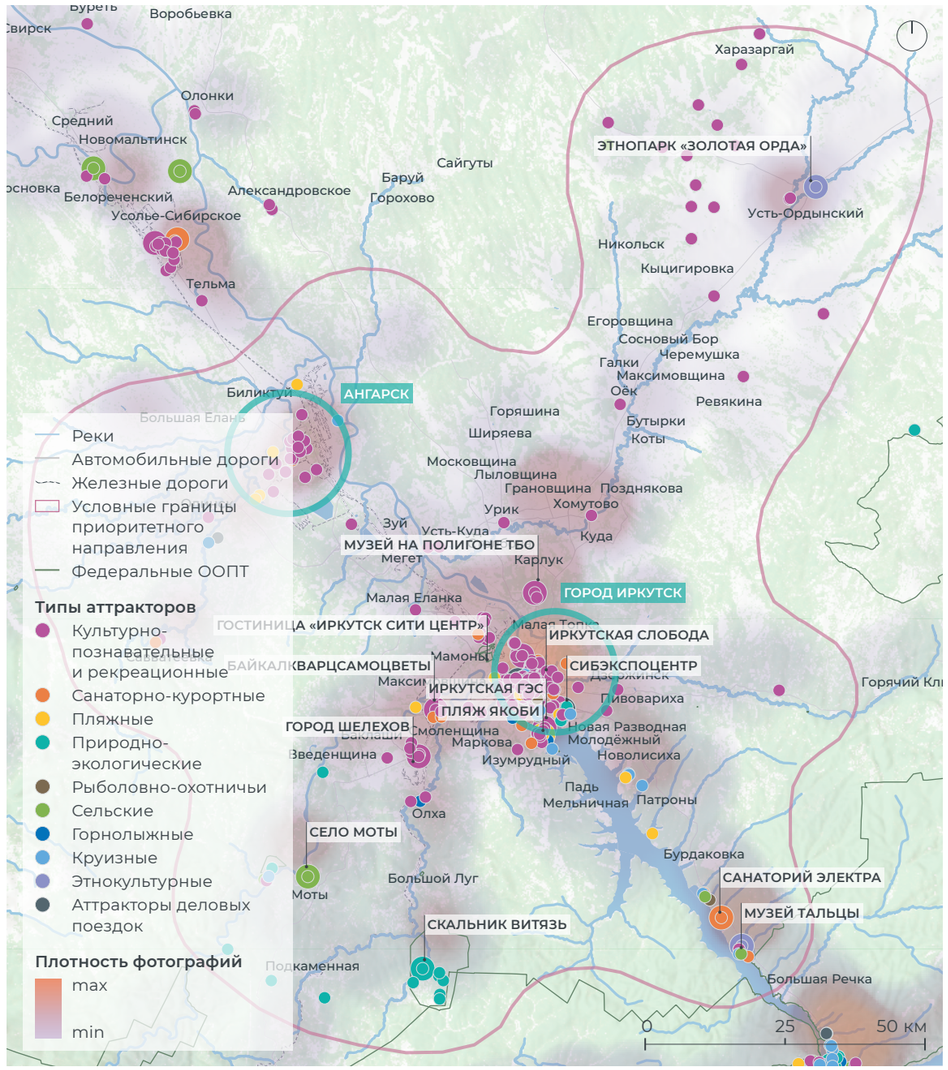


Выводы

Наибольшая доля негативных оценок характерна для направлений, ассоциирующихся с санаторно-курортным и городским туризмом, где посетители ожидают высокое качество сервиса и повышенный комфорт. Отзывы об аттракторах в Иркутской области более позитивны, чем в Республике Бурятия. Наиболее негативные отзывы в Северобайкальском и Улан-Удэнском направлениях. Оценки мест питания чаще низкие. Для развития туризма на макротерритории необходимо создавать комфортные условия для размещения туристов и прилегающие сервисы.

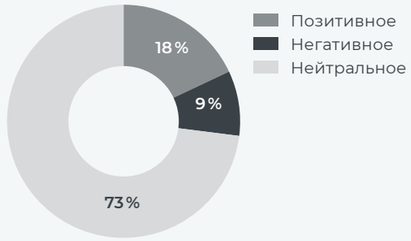
4.2.25. Аттракторы и туристическая инфраструктура основных туристических направлений

Иркутское направление: аттракторы



1. Согласно индексу туристической востребованности аттракторов, 2023 г.
2. Согласно анализу пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.
3. Согласно анализу пользовательских фотографий туристов рядом с туристическими аттракторами, опубликованных в социальных медиа, 2023 г.

ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТАМИ [2]



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ [1]

- Исторический центр Иркутска
- Выставочный центр «Сибэкспоцентр»
- Архитектурно-этнографический музей Тальцы
- Санаторий Электра
- Иркутский областной краеведческий музей
- Этнопарк «Золотая Орда»
- Иркутская слобода — 130-й квартал

СТРУКТУРА ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА [3]

	Жители макротерритории	Жители других регионов
География (в порядке убывания)	Республика Бурятия	Москва, Алтайский край, Санкт-Петербург, Красноярский край
Предпочтения	Рекреационный туризм	Культурно-познавательный туризм

Типы аттракторов и их востребованность [1]

На территории выявлено 756 точек притяжения, большая их часть относится к культурно-познавательным аттракторам. Кроме того, в направлении также представлены санаторно-курортные аттракторы и аттракторы деловых поездок, которые также являются востребованными в данном направлении.

В числе ключевых точек — исторический центр Иркутска, выставочный центр «Сибэкспоцентр», музейный комплекс «Тальцы».

Результаты анализа текстов пользователей об аттракторах [2]

Это одно из наиболее известных направлений макротерритории — 27% проанализированных пользовательских текстов в социальных медиа относятся к Иркутской агломерации, большая часть описывает направление как «ворота на Байкал» и главный транспортный узел макротерритории. Востребованы историко-культурные объекты, отдых на Ангаре.

Популярность аттракторов на основе данных социальных сетей [3]

В границах рассматриваемой территории было размещено 43,6 тыс. пользовательских фотографий. Наибольшая концентрация характерна для окрестностей Иркутска и Ангарска.

Центральная часть направления пользуется наибольшим спросом. Летом туристы посещают набережные и культурно-познавательные аттракторы, расположенные на улицах: Ленина, Пролетарской, Декабрьских событий, бульваре Гагарина, Нижней набережной, также популярностью пользуется парк культуры и отдыха. Еще одна привлекательная для туристов территория в центральной части — Иркутская слобода, где одним из главных аттракторов является скульптура бабра, символа города. Между островами и бульваром Гагарина есть активность на воде, преобладающая в летнее время года. Всесезонное посещение характерно для сквера им. Кирова, где летом разбивается цветочный парк, а зимой — ледяной городок.

В районе Ангарска популярными аттракторами являются: набережная, парки, фонтан. Большинство мест популярно летом, кроме парка Нефтехимиков, превращающегося в ледяной городок зимой.

Спрос на объекты притяжения у туристов из других регионов и внутрирегиональных туристов различается: туристы из макротерритории скорее тяготеют к паркам, внешние — к культурным аттракторам и Ангаре.

Выводы

Иркутское направление является востребованным среди туристов. Для расширения географии спроса и увеличения целевой аудитории необходимо развивать зимние виды туризма, а также создавать уникальное продуктовое предложение на территории.

Иркутское направление: туристическая инфраструктура

Распределение КСР [4]

Коллективные средства размещения распределены по территории направления в соответствии с местами концентрации аттракторов: большая часть КСР сконцентрирована в Иркутске и Ангарске. Наиболее привлекательные аттракторы расположены в 10-минутной автомобильной доступности от ближайших КСР. Только 4 % аттракторов расположено более чем в 30-минутной автомобильной доступности от КСР. Наименьшее количество средств размещения наблюдается в Шелехове и по берегам Иркутского водохранилища.

Объекты размещения в направлении оцениваются положительно (более 67 % оценок). Большинство отзывов — на отели в Иркутске, расположенные около культурно-познавательных, деловых аттракторов, так как Иркутск используется как точка входа на байкальские туристические маршруты.

Основные запросы туристов: удобство, чистота и климатический комфорт номера, звукоизоляция. Низкие оценки связаны с неработающей сантехникой или бытовой техникой. Для туристов важно качество завтраков, доступность кафе. В направлении больше требований к дополнительным сервисам мест размещения, чем в среднем на макротерритории: востребовано наличие бара, парковки, бассейна / спа / сауны, но меньше требований к локальной идентичности, дизайну объекта размещения.

Туристическая инфраструктура [4]

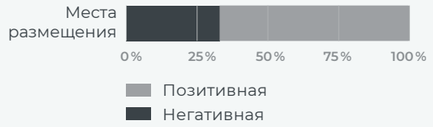
Число объектов сопутствующей инфраструктуры пропорционально количеству объектов КСР: на одну гостиницу приходится шесть магазинов и три заведения общественного питания. Повышенная концентрация объектов инфраструктуры характерна для центра Иркутска, при этом окраинные районы и другие города в пределах Иркутской агломерации не испытывают острого недостатка в инфраструктуре. Большинство крупнейших аттракторов обеспечено магазинами в шаговой доступности. Недостаточна обеспеченность туалетами зон отдыха у воды, где туристы часто проводят время летом.

Места питания в Иркутске оцениваются положительно (более 67 % оценок). За пределами города инфраструктура менее развита и оценки заведений отсутствуют. В городе пользуется спросом: местная кухня, восточная (монгольская, китайская) и европейская.

Выводы

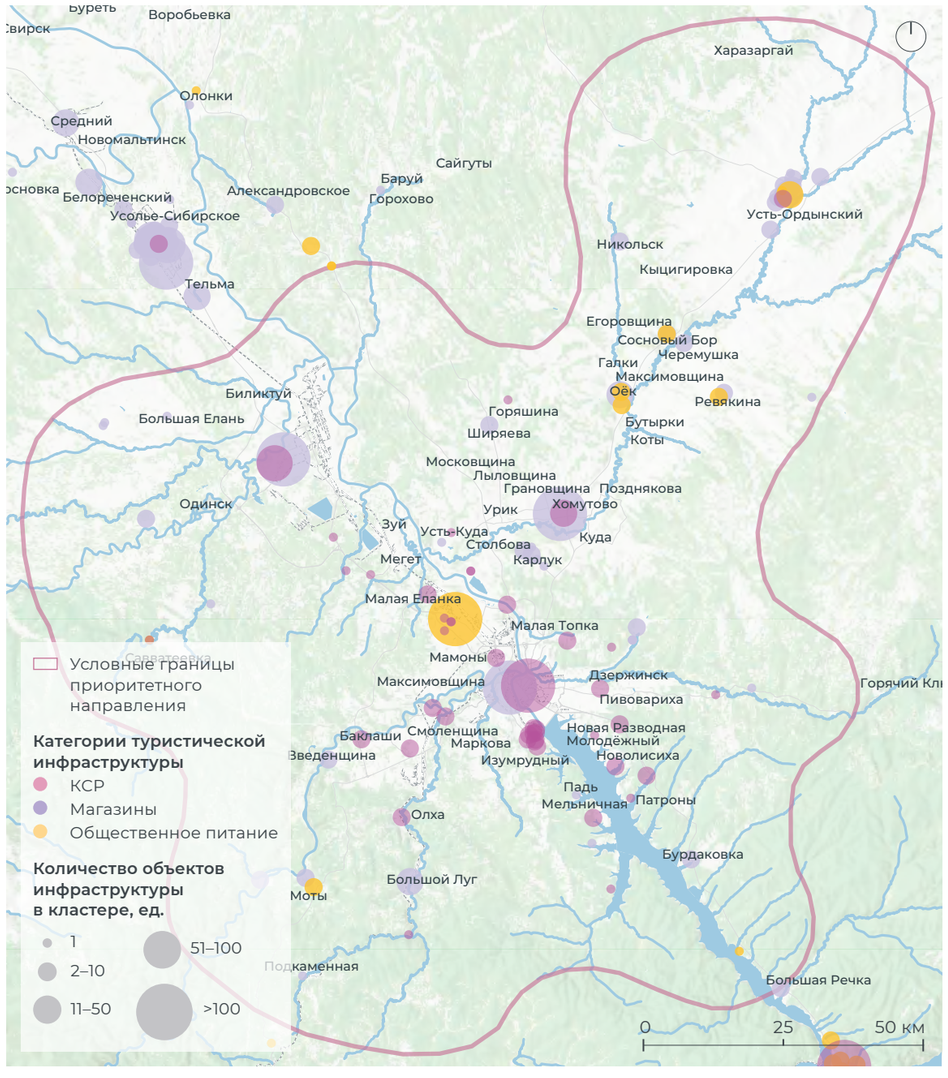
Инфраструктура Иркутского направления позволяет обеспечить комфортный доступ к большинству аттракторов. Для раскрытия потенциала территории необходимо развивать уникальное предложение для туристов, привыкших к высокому уровню сервиса и комфорта: развивать нишевые отели, коммерческие объекты, разрабатывать авторские экскурсионные программы.

ОЦЕНКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРИСТАМИ [5]



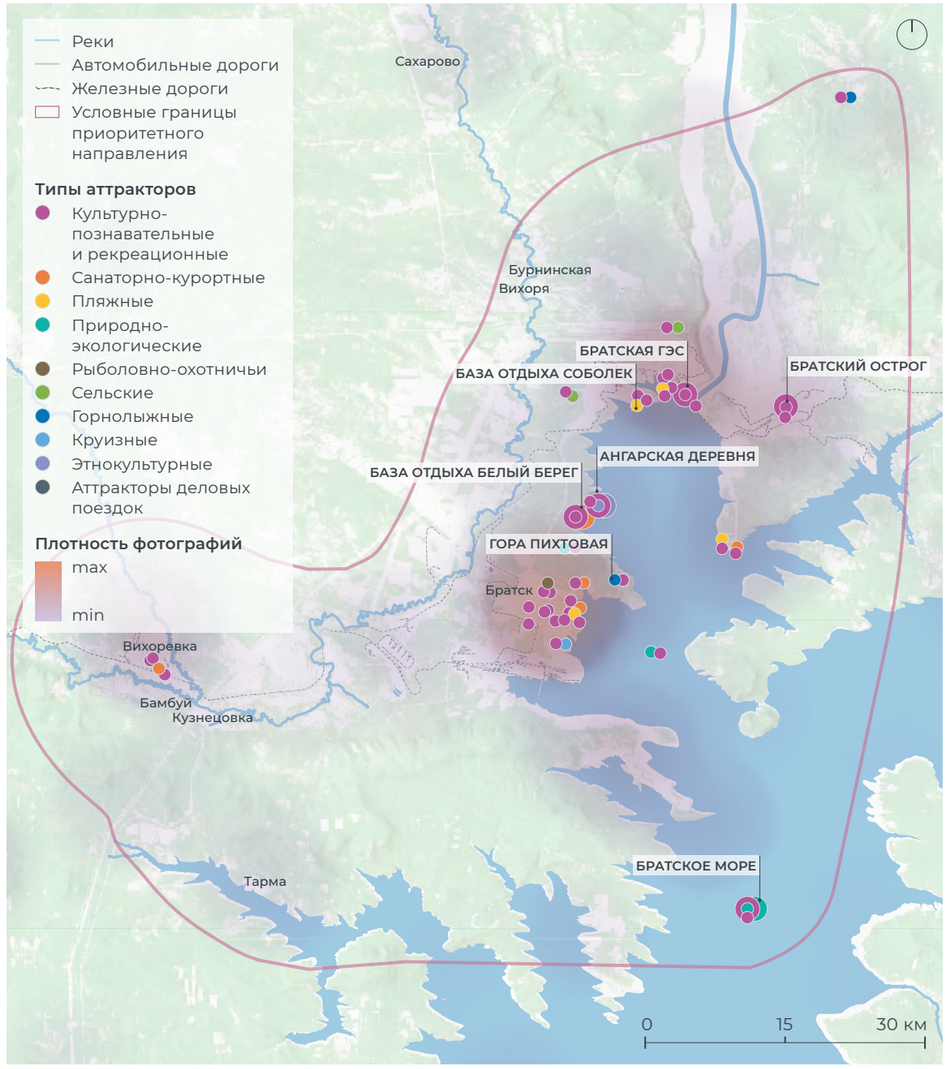
УПОМИНАЕМЫЕ ТЕМЫ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ [5]





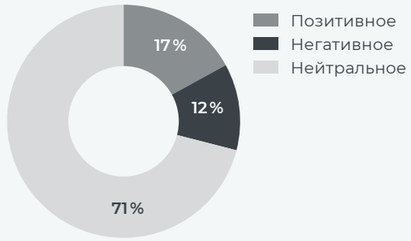
4. Согласно анализу на основе открытых данных.
5. Согласно анализу на основе пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.

Братское направление: аттракторы



1. Согласно индексу туристической востребованности аттракторов, 2023 г.
2. Согласно анализу пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.
3. Согласно анализу пользовательских фотографий туристов рядом с туристическими аттракторами, опубликованных в социальных медиа, 2023 г.

ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТАМИ [2]



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ [1]

- Центр города Братска
- База отдыха «Соболек»
- Братский острог
- Братская ГЭС
- Братское море
- База отдыха Белый Берег
- Горнолыжный комплекс Гора Пихтовая

СТРУКТУРА ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА [3]

	Жители макротерритории	Жители других регионов
География (в порядке убывания)	Иркутская область	Новосибирская область, Красноярский край, Краснодарский край, Москва, Санкт-Петербург
Предпочтения	Детский санаторный туризм	Деловой туризм

Типы аттракторов и их востребованность [1]

На территории выявлено 38 точек притяжения, большая их часть относится к культурно-познавательным и лечебно-оздоровительным аттракторам. Кроме того, в направлении также представлены аттракторы пляжного, рыболовно-охотничьего и горнолыжного туризма, которые являются наиболее востребованными.

В числе ключевых точек притяжения — центр города Братска, база отдыха «Соболек», Братский острог. Одна из наиболее значимых точек притяжения в регионе — Братское море, обладающее потенциалом наращивания туристического потока с целью посещения природных пляжных и круизных аттракторов.

Результаты анализа текстов пользователей об аттракторах [2]

Направление сравнительно малоизвестно среди туристов и, соответственно, мало обсуждается в социальных медиа. Наиболее обсуждаемыми на специализированных туристических сайтах являются природные аттракторы (22% от общего количества отзывов). Самые обсуждаемые объекты в соцсетях — Братская ГЭС и Братское море.

Популярность аттракторов на основе данных социальных сетей [3]

В границах рассматриваемой территории было размещено 4,7 тыс. пользовательских фотографий. Наибольшая концентрация характерна для центра Братска, побережий Братского моря и Братской ГЭС.

Братское направление пользуется популярностью среди туристов в летнее время года. Туристы из других регионов чаще посещают смотровую площадку и музей «Ангарская деревня». Туристы из Иркутской области чаще всего посещают Братскую ГЭС. Для всех групп характерно посещение центра города летом и украшенной к новому году центральной площади зимой.

Выводы

На сегодняшний день Братское направление рассматривается преимущественно для внутрирегионального туризма. Потенциал заключается в создании межрегиональных точек притяжения за счет раскрытия существующих культурно-познавательных, природных и пляжных аттракторов, которые могли бы привлекать больше туристов — как местных, так и туристов из других регионов в разные сезоны. Развитие всесезонного отдыха позволит сбалансировать туристический поток внутри года и привлекать больше туристов.

Братское направление: туристическая инфраструктура

Распределение КСР[4]

Коллективные средства размещения распределены по территории направления в соответствии с местами концентрации аттракторов: большая часть объектов КСР расположена в центральной части Братска, а также в районе Энергетик. Наиболее привлекательные аттракторы, в том числе Братское водохранилище и Ангарская деревня, расположены в 30-минутной автомобильной доступности от ближайших КСР. Менее 10 % аттракторов расположены более чем в 30-минутной автомобильной доступности от КСР.

Средства размещения редко оцениваются туристами. Большая часть отзывов являются негативными. Наиболее остро для направления стоит проблема состояния номерного фонда: чистота, состояние мебели (особенно в санаториях), звукоизоляция.

Туристическая инфраструктура[4]

Число объектов сопутствующей инфраструктуры значительно превышает число объектов КСР: на одну гостиницу приходится 13 магазинов, 6 заведений общественного питания. Магазины распределены достаточно равномерно по территории, в том числе есть магазины в шаговой доступности от пляжей на берегу Братского водохранилища. Заведения общественного питания расположены преимущественно в городской черте Братска и негативно оцениваются туристами. Предпочтений по кухне у туристов нет, но наличие уникальных предложений по блюдам, таким как ягода и дичь, часто получает положительную оценку.

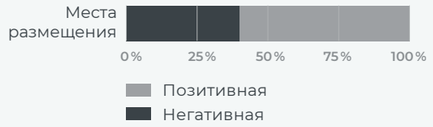
Среди автотуристов поднимается проблема нехватки магазинов и парковок, что свидетельствует о низкой развитости придорожной инфраструктуры в пределах данного направления.

Выводы

Инфраструктура Братского направления сосредоточена около мест скопления аттракторов: в центральной части Братска, вдоль береговой линии, а также в западной части территории — в районе Вихоревки.

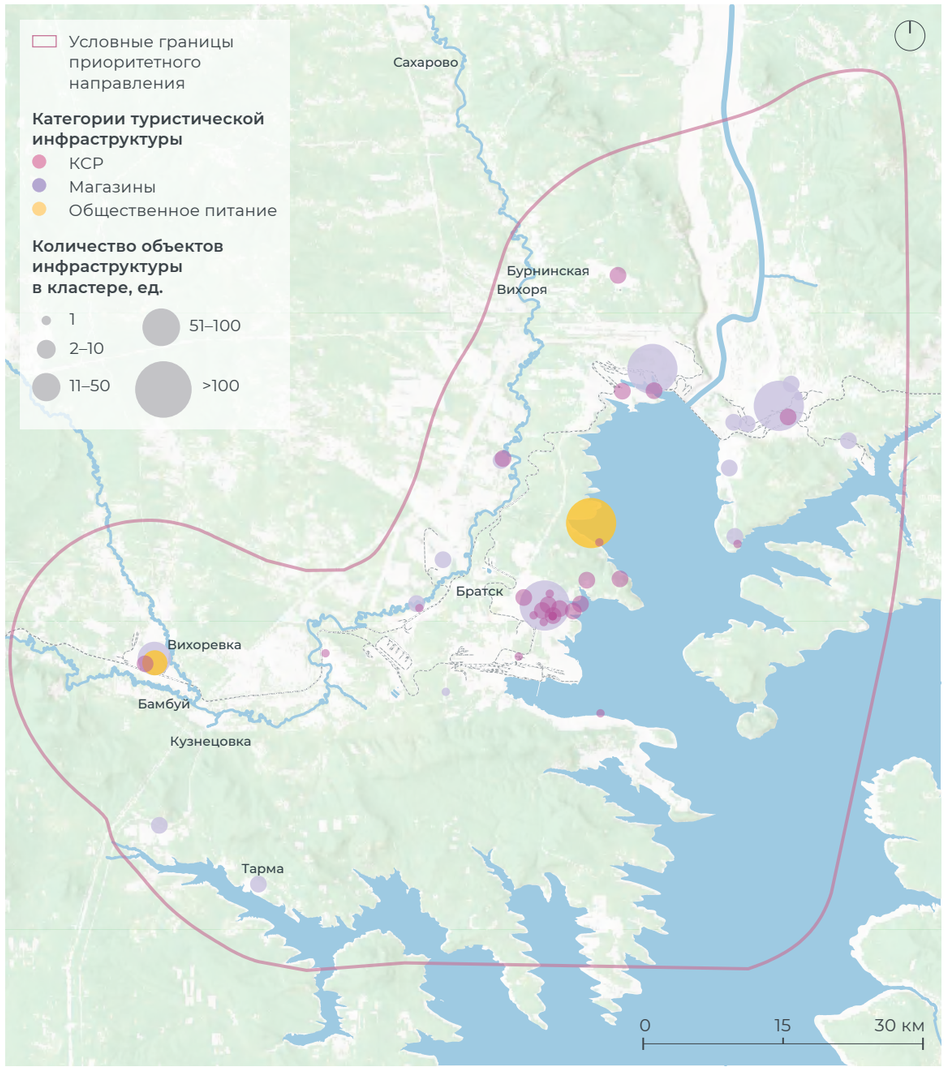
Туристами отмечаются такие проблемы, как неудовлетворительное состояние номеров, отсутствие заведений питания и магазинов за пределами Братска, необорудованность территорий для природного и пляжного туризма, прежде всего отсутствие туалетов на пляжах. Необходимо повышение качества КСР и сопутствующей инфраструктуры, а также развитие придорожных сервисов и улучшение состояния дорожной сети.

ОЦЕНКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРИСТАМИ[5]



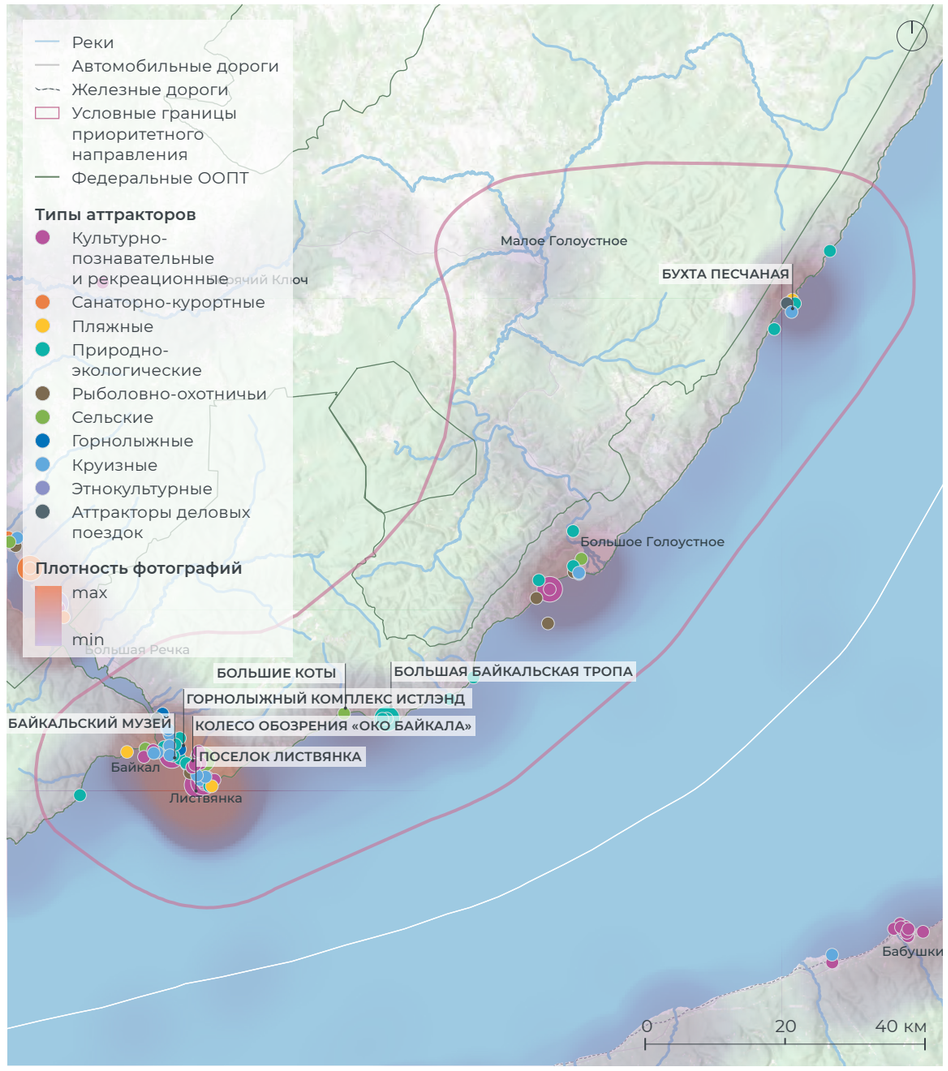
УПОМИНАЕМЫЕ ТЕМЫ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ[5]



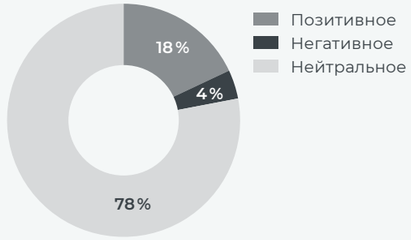


4. Согласно анализу на основе открытых данных.
5. Согласно анализу на основе пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.

Лиственское направление: аттракторы



ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТАМИ [2]



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ [1]

- Поселок Листвянка
- Байкальский музей
- Нерпинарий в Листвянке
- Колесо обозрения Око Байкала
- Горнолыжный комплекс Истлэнд
- Бухта Песчаная
- Большая Байкальская тропа

СТРУКТУРА ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА [3]

	Жители макротерритории	Жители других регионов
География (в порядке убывания)	Иркутская область	Москва, Санкт-Петербург, Красноярский край
Предпочтения	Пляжный и санаторно-курортный туризм	Культурно-познавательный туризм

Типы аттракторов и их востребованность [1]

На территории выявлено 64 точки притяжения, большая их часть относится к природно-экологическим и культурно-познавательным аттракторам. Кроме того, в направлении также представлены аттракторы сельского, пляжного и горнолыжного туризма.

В числе ключевых точек — поселок Листвянка, Байкальский музей, нерпинарий. Одна из наиболее значимых точек притяжения в регионе — Большая Байкальская тропа, обладающая потенциалом для привлечения большего числа туристов.

Результаты анализа текстов пользователей об аттракторах [2]

Наиболее обсуждаемыми на специализированных туристических сайтах являются природные аттракторы, аттракторы пляжного и активного туризма.

Популярность аттракторов на основе данных социальных сетей [3]

В границах рассматриваемой территории было размещено 15,3 тыс. пользовательских фотографий.

Наибольшая концентрация характерна для окрестностей Листвянки, Большого Голоустного, бухты Песчаной.

В южной части направления, около Листвянки, у туристов из других регионов в летнее время пользуются спросом локации около береговой линии. В зимнее время туристы предпочитают катание на собачьих упряжках. В качестве всесезонного досуга туристы выбирают прогулки и рыбалку. Среди жителей региона спросом пользуются аналогичные активности, однако они меньше времени проводят на побережье и больше — в зонах отдыха при отелях. Часть туристов посещает Листвянку с целью переправиться к порту Байкала и оттуда отправиться в путешествие по Кругобайкальской железной дороге. Местные жители чаще посещают музеи, санатории и базы отдыха.

В центральной части направления, около села Большие Коты, среди всех туристов популярностью пользуются пляжный отдых и прогулки вдоль побережья в летнее время года. Зимой туристическая активность на этой территории минимальна.

Выводы

В настоящий момент основной туристический поток сосредоточен в Листвянке, потенциалом для развития обладают поселок Большое Голоустное и бухта Песчаная. Природно-экологический туризм может получить большую популярность в этом направлении благодаря развитию экотроп, прежде всего Большой Байкальской тропы. В самой Листвянке присутствуют еще недостаточно популярные аттракторы, в том числе Байкальская астрофизическая обсерватория, которая представляет потенциал для развития научного туризма.

1. Согласно индексу туристической востребованности аттракторов, 2023 г.
2. Согласно анализу пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.
3. Согласно анализу пользовательских фотографий туристов рядом с туристическими аттракторами, опубликованных в социальных медиа, 2023 г.

Листвянское направление: туристическая инфраструктура

Распределение КСР [4]

Направление отличается достаточной обеспеченностью коллективными средствами размещения: большая часть объектов КСР расположена в населенных пунктах Листвянка, Большое Голоустное. Только 4 % аттракторов расположены более чем в 30-минутной автомобильной доступности от КСР.

Средства размещения имеют преимущественно положительную оценку. В списке основных запросов туристов к местам размещения: чистота номера, качество завтраков, визуальный образ КСР, подготовка персонала и корректность системы бронирования. При выборе места размещения для туристов важны уют, тишина. Предпочтение отдается объектам, построенным с использованием дерева.

Туристическая инфраструктура [4]

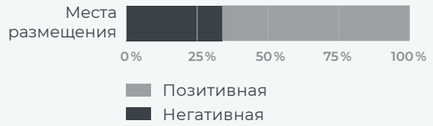
Число объектов сопутствующей инфраструктуры значительно меньше количества объектов КСР: на одну гостиницу приходится менее одного магазина и менее одного заведения общественного питания. Большая часть объектов расположена в пределах основных населенных пунктов — в местах скопления ключевых аттракторов. Недостаточна обеспеченность туалетами туристических маршрутов и зон отдыха у воды, где туристы часто проводят досуг в летнее время года.

Места питания оцениваются туристами на среднем уровне. Листвянка входит в топ-10 населенных пунктов по уровню и количеству оценок в макротерритории. Туристы отдают предпочтение местной кухне (бурятской, байкальской), кавказской и русской кухне.

Выводы

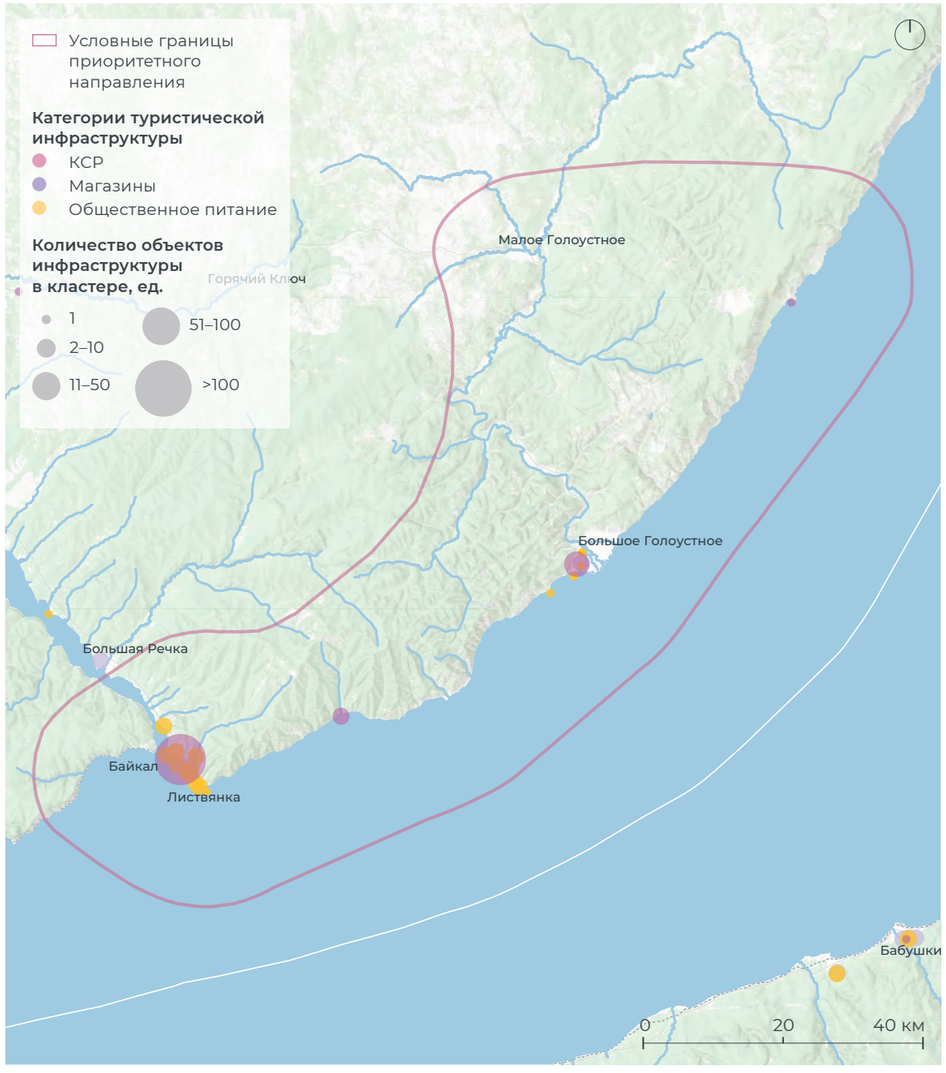
Направление хорошо обеспечено КСР, однако обеспеченность объектами сопутствующей инфраструктуры недостаточна, особенно это касается удаленных от Листвянки территорий. Остро стоит проблема обеспечения туалетами пляжей и экотроп. Для повышения туристической привлекательности будут полезны мероприятия по благоустройству Листвянки, в том числе разработка дизайн-кода, а также развитие инфраструктуры в Большом Голоустном.

ОЦЕНКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРИСТАМИ [5]



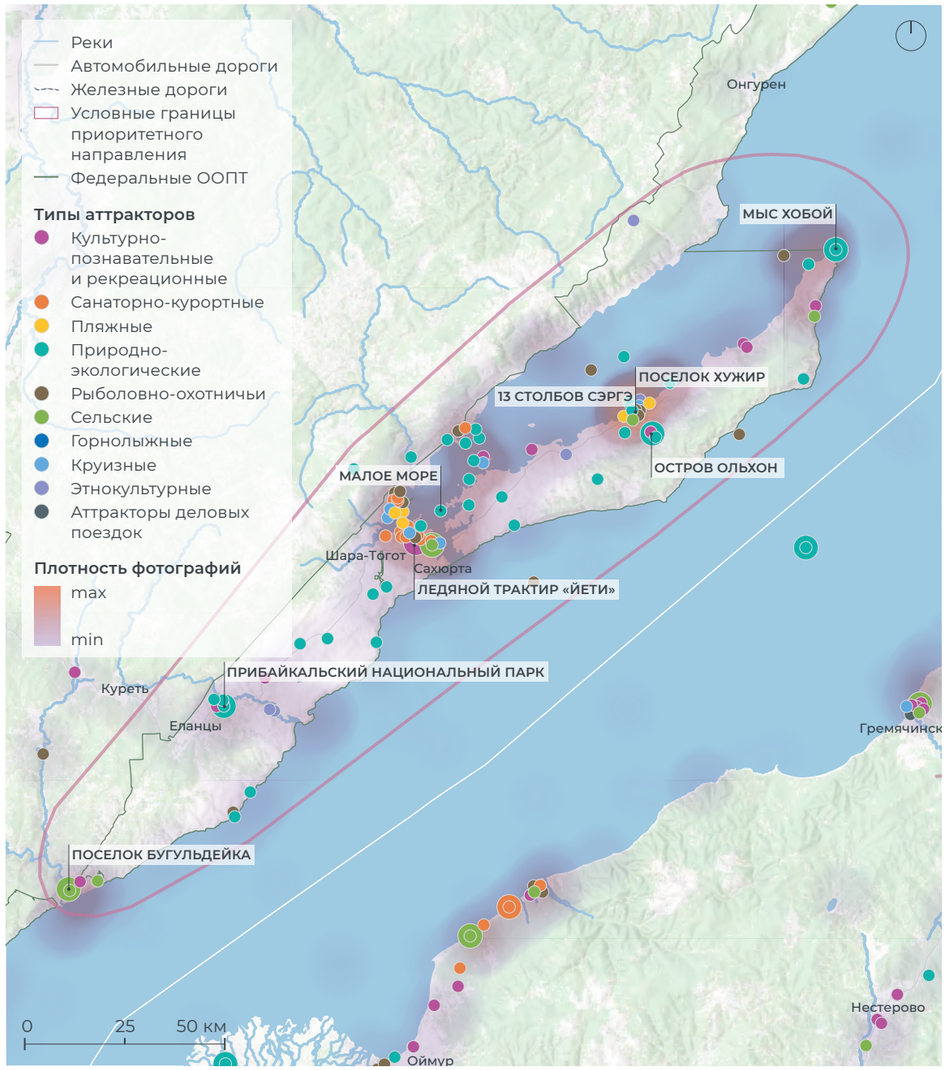
УПОМИНАЕМЫЕ ТЕМЫ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ [5]





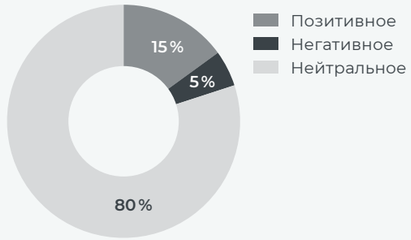
4. Согласно анализу на основе открытых данных.
5. Согласно анализу на основе пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.

Ольхонское направление: аттракторы



1. Согласно индексу туристической востребованности аттракторов, 2023 г.
2. Согласно анализу пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.
3. Согласно анализу пользовательских фотографий туристов рядом с туристическими аттракторами, опубликованных в социальных медиа, 2023 г.

ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТАМИ [2]



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ [1]

- Прибайкальский национальный парк
- 13 столбов Сэргэ
- Ступа Просветления
- Поселок Хужир
- Поселок Бугульдейка
- Остров Ольхон
- Малое море

СТРУКТУРА ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА [3]

	Жители макротерритории	Жители других регионов
География (в порядке убывания)	Иркутская область	Москва, Красноярский край, Санкт-Петербург
Предпочтения	Пляжный туризм	Природный и культурно-познавательный туризм

Типы аттракторов и их востребованность [1]

На территории выявлено 120 точек притяжения, большая их часть относится к природно-экологическим и культурно-познавательным аттракторам. В направлении также представлены аттракторы санаторно-курортного туризма, которые пользуются популярностью у туристов.

В числе ключевых точек — остров Ольхон, 13 столбов Сэргэ, Ступа Просветления. В границах данного направления расположен Прибайкальский национальный парк, обладающий потенциалом для привлечения большего числа туристов.

Результаты анализа текстов пользователей об аттракторах [2]

Направление занимает второе место по упоминаемости в соцсетях (после Иркутского). Максимально сильная ассоциация с природными объектами (62 %), во вторую очередь — с активным отдыхом и пляжным туризмом. Зимой интерес туристов вызывают лед, ледяные и скальные пещеры, посещение островов по льду, коньки. Летом — прогулки на лодках, рыбалка, пляжи, паромная переправа как транспорт и своего рода туристический аттракцион.

Популярность аттракторов на основе данных социальных сетей [3]

В границах рассматриваемой территории было размещено 22,8 тыс. пользовательских фотографий. Наибольшая концентрация характерна для окрестностей Сахюрты, Хужира и мыса Хобой.

Остров Ольхон и побережье Малого моря — наиболее посещаемая зона как внутренними туристами, так и туристами из дальних регионов. Юго-западная часть направления (Бугульдейка, Еланцы) в большей степени посещается внутренними туристами.

Выводы

Дальнейшее развитие туризма в пределах данного направления возможно за счет повышения узнаваемости точек притяжения в юго-западной части направления, а также развития природно-экологического туризма на территории Прибайкальского национального парка с фокусом на сохранение естественных экосистем.

Ольхонское направление: туристическая инфраструктура

Распределение КСР [4]

Направление отличается высокой обеспеченностью коллективными средствами размещения. Большая часть КСР расположена на побережье Малого моря и сконцентрирована в населенных пунктах Сахюрта, Хужир. Основная часть крупнейших аттракторов (78 %) обеспечена КСР в 15-минутной автомобильной доступности.

Качество средств размещения в пределах данного направления туристы оценивают достаточно высоко (67 % оценок положительные). В случаях, где преобладают негативные отзывы, отмечается низкий уровень сервиса из-за востребованности Ольхона у туристов и дефицита конкуренции в силу недостаточного числа объектов инфраструктуры. Большее количество отзывов негативного характера на места размещения в Сахюрте и Хужире. В остальных случаях многие туристы заранее ожидают не самых комфортных условий размещения и удивляются, когда качество сервиса оказывается на высоком уровне.

Туристическая инфраструктура [4]

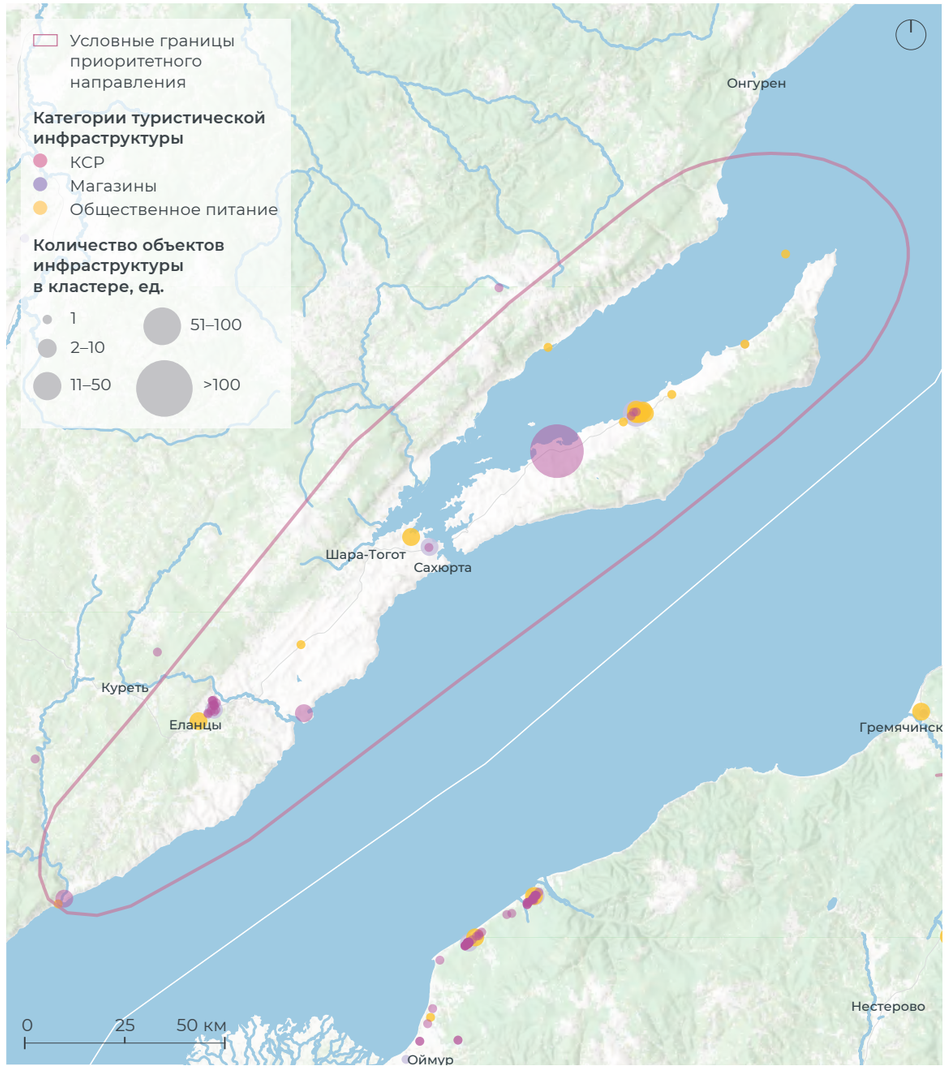
Число объектов сопутствующей инфраструктуры значительно меньше количества объектов КСР: на одну гостиницу приходится менее одного магазина и менее одного заведения общественного питания. Большая часть объектов расположена в пределах основных населенных пунктов, при этом удаленные аттракторы обеспечены инфраструктурой в меньшей степени, например Мраморный карьер. Обеспеченность туристических маршрутов и пляжей туалетами также недостаточная. Оценки объектов питания направления находятся на среднем для макрорегиона уровне (65 % оценок позитивные). Местная кухня востребована наравне с европейской.

Выводы

В границах направления большая часть объектов инфраструктуры сосредоточена на побережье Малого моря, в Сахюрте и Хужире, однако из-за высокого спроса качество мест размещения здесь не всегда удовлетворительно. Собственники турбаз не мотивированы формировать возвратный спрос. Большинство турбаз работает только летом, зимой предложение крайне ограничено.

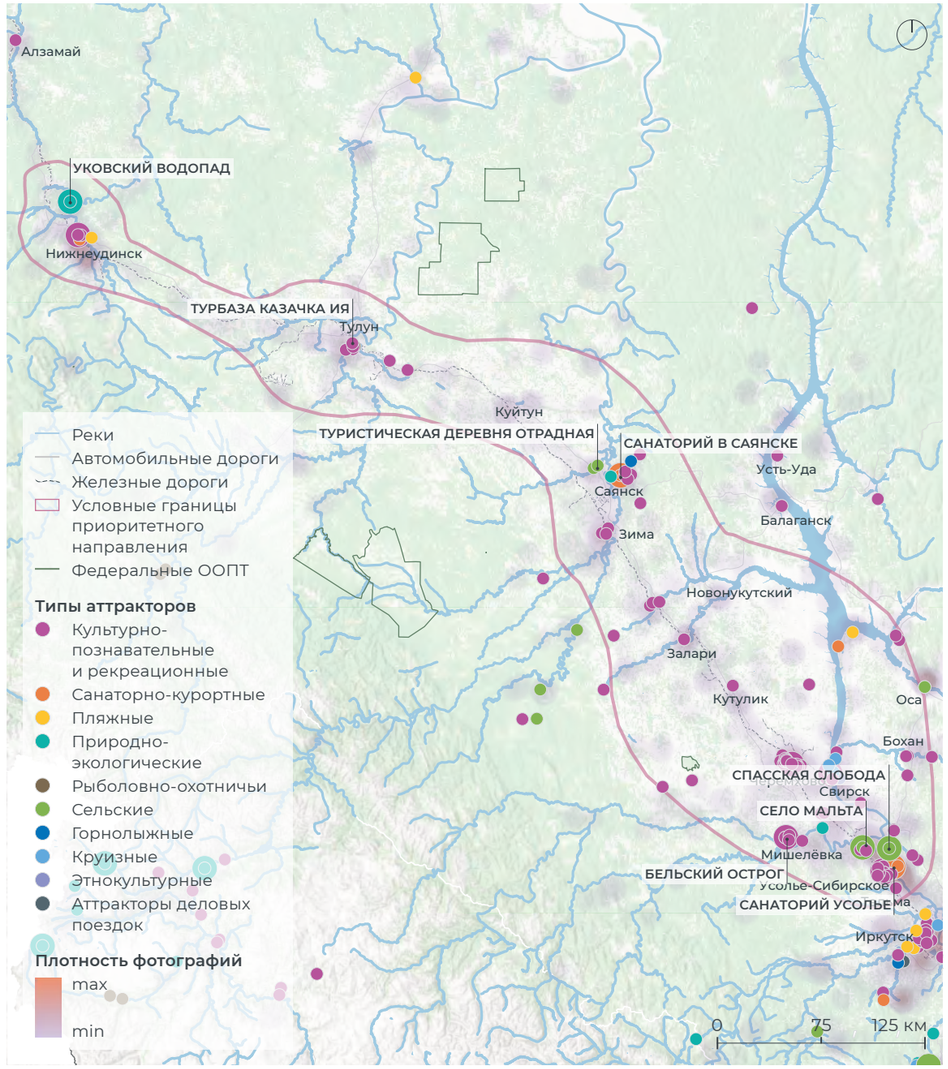
Развитие туризма в данном направлении возможно за счет повышения уровня сервиса и развития инфраструктуры в удаленных от Ольхона населенных пунктах, в том числе в окрестностях Мраморного карьера, а также улучшения транспортной доступности объектов притяжения в юго-западной части направления. Необходимо развитие инфраструктуры в окрестностях Прибайкальского национального парка с учетом ограничений по объемам антропогенной нагрузки на особо охраняемых природных территориях.





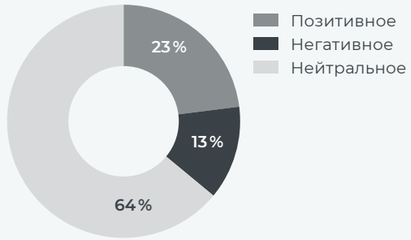
4. Согласно анализу на основе открытых данных.
5. Согласно анализу на основе пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.

Транссибирское направление: аттракторы



1. Согласно индексу туристической востребованности аттракторов, 2023 г.
2. Согласно анализу пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.
3. Согласно анализу пользовательских фотографий туристов рядом с туристическими аттракторами, опубликованных в социальных медиа, 2023 г.

ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТАМИ [2]



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ [1]

- Турбаза Казачка Ия
- Санаторий Усолье
- Бельский острог
- Археологический комплекс «Мальта»
- Туристическая деревня Отрадная
- Спасская Слобода
- Уковский водопад

СТРУКТУРА ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА [3]

	Жители макротерритории	Жители других регионов
География (в порядке убывания)	Иркутская область	Красноярский край, Москва
Предпочтения	Деловой туризм, посещение родных	Городской туризм, активный туризм в меньшей степени

Типы аттракторов и их востребованность [1]

На территории выявлено 111 точек притяжения, большая их часть относится к культурно-познавательным и сельским аттракторам. В направлении представлены аттракторы санаторно-курортного и природно-экологического туризма, которые пользуются популярностью у туристов, несмотря на относительно небольшое количество объектов данного типа в пределах территории.

В числе ключевых точек — Бельский острог, село Мальта, туристическая деревня «Отрадная». В границах данного направления расположены минеральные источники, обладающие потенциалом для привлечения большего числа туристов.

Результаты анализа текстов пользователей об аттракторах [2]

Большинство аттракторов в пределах данного направления малоизвестно туристам. Наиболее обсуждаемыми на специализированных туристических сайтах являются темы природных (62 %) и культурно-познавательных аттракторов (57 %), места активного отдыха (28 %) и рестораны (12 %). Среди жителей востребованы пляжи, городские объекты и памятники. Для въездных туристов едва ли не единственной яркой достопримечательностью оказывается станция «Зима».

Популярность аттракторов на основе данных социальных сетей [3]

В границах рассматриваемой территории было размещено 12,6 тыс. пользовательских фотографий. Наибольшая концентрация достигается вблизи населенных пунктов Усолье-Сибирское, Нижнеудинск, Саянск, Тулун, Черемхово.

Юго-восточная часть направления наиболее посещаема как внутренними туристами, так и туристами из дальних регионов, что связано с близостью к Иркутску как крупнейшей точке входа в макротерриторию. Район Нижнеудинска отличается большим спросом у туристов из соседних регионов, прежде всего из Красноярского края.

Выводы

Дальнейшее раскрытие потенциала направления возможно путем развития инфраструктуры на всем протяжении Транссибирской магистрали и увеличения доступности точек притяжения во внутренних частях направления — Тулунском, Куйтунском, Зиминском районах. Сравнительное преимущество получают точки притяжения, расположенные ближе к Иркутску, однако их тоже необходимо развивать и повышать их узнаваемость, чтобы больше туристов их посещали.

Транссибирское направление: туристическая инфраструктура

Распределение КСР [4]

Направление отличается средней обеспеченностью коллективными средствами размещения. Большая часть сконцентрирована в городах Усолье-Сибирское, Черемхово, Тулун, Нижнеудинск. Две трети крупнейших аттракторов (67 %) обеспечено КСР в 15-минутной автомобильной доступности, однако более 20 % аттракторов расположено более чем в 60-минутной автомобильной доступности от КСР.

Качество средств размещения в пределах данного направления туристы оценивают скорее негативно (52 % оценок ниже 3). Ключевая проблема кластера — состояние номерного фонда: «уставшие» интерьеры, советский стиль, проблемы чистоты. Наибольшее число негативных отзывов относится к Саянску, значительная часть этих отзывов связана с низким качеством сервиса в санатории «Кедр».

Туристическая инфраструктура [4]

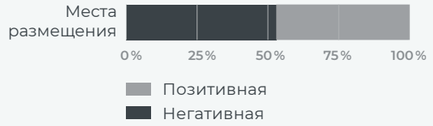
Число объектов сопутствующей инфраструктуры значительно превышает количество объектов КСР: на одну гостиницу приходится 17 магазинов и 6 заведений общественного питания. Большая часть объектов расположена в пределах основных населенных пунктов, при этом удаленные аттракторы обеспечены инфраструктурой в меньшей степени, прежде всего это касается Уковского водопада. Оценки объектов питания направления достаточно высокие (71 % позитивных отзывов). Предпочтение отдается восточной (японской, китайской) и местной (таежной, сибирской, бурятской) кухне.

Выводы

В границах направления большая часть объектов инфраструктуры сосредоточена в крупных городах, прежде всего в Усолье-Сибирском и Нижнеудинске. Между ними ощущается нехватка объектов КСР, особенно в тех частях Транссибирской магистрали, где присутствуют объекты туристского интереса, но нет крупных населенных пунктов поблизости.

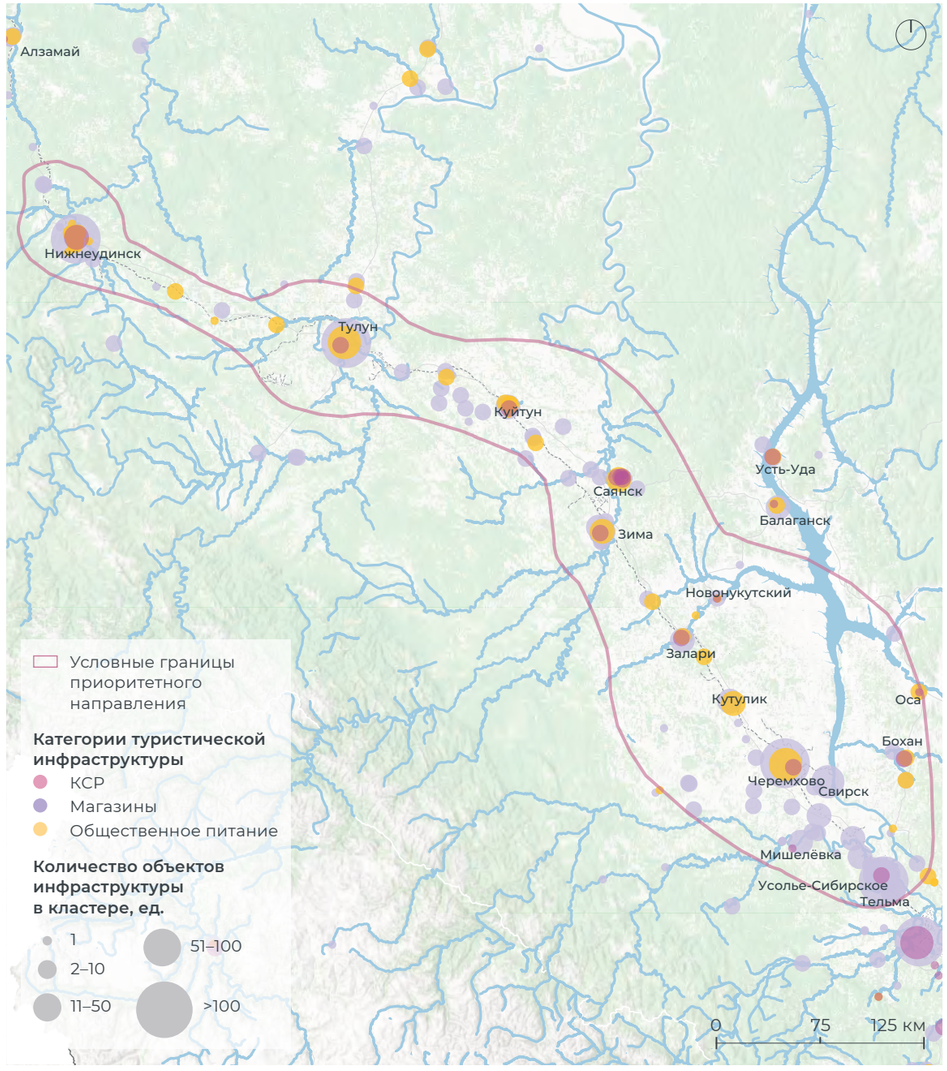
Необходимо улучшение состояния номерного фонда, поскольку это одна из ключевых проблем, выделяемых туристами. Также необходимо повышение состояния сервиса, особенно это касается объектов санаторно-курортного туризма, к которым туристы предъявляют повышенные требования по обеспечению комфортного отдыха.

ОЦЕНКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРИСТАМИ [5]



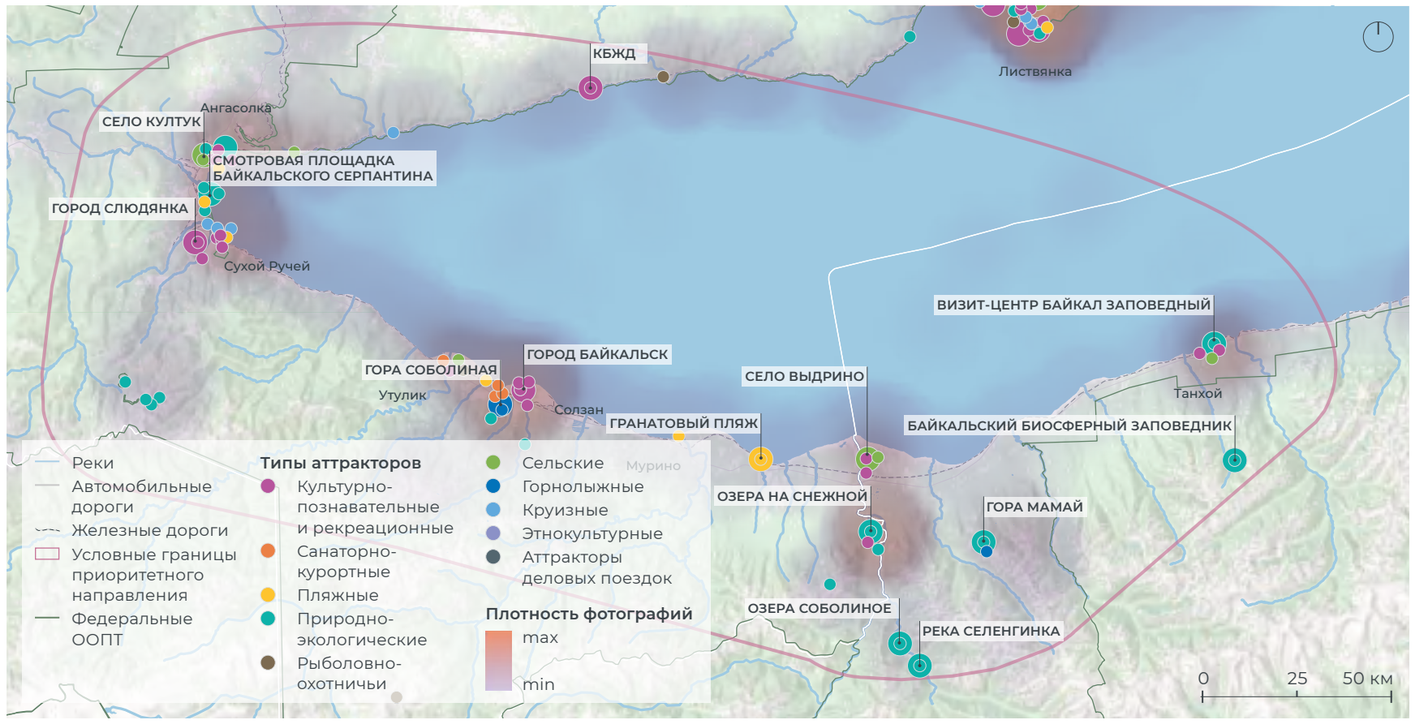
УПОМИНАЕМЫЕ ТЕМЫ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ [5]



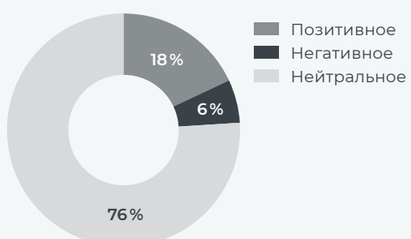


4. Согласно анализу на основе открытых данных.
5. Согласно анализу на основе пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.

Направление Южный Байкал: аттракторы



ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТАМИ [2]



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ [1]

- Гора Соболиная
- Байкальск
- Экопарк Озера на Снежной
- Гранатовый пляж
- Смотровая пл-ка Байкальский серпантин
- Кругобайкальская железная дорога
- Большая Байкальская тропа

СТРУКТУРА ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА [3]

	Жители макротерритории	Жители других регионов
География (в порядке убывания)	Иркутская область — 51 % от всех фото туристов, Республика Бурятия — 10 %	Москва, Красноярский край, Новосибирская область
Предпочтения	Пляжный, активный и горнолыжный туризм	Природный туризм

Типы аттракторов и их востребованность [1]

На территории выявлено 72 точки притяжения, большая их часть относится к природно-экологическим и культурно-познавательным аттракторам. В направлении представлены аттракторы горнолыжного туризма, которые также пользуются популярностью у туристов.

В числе ключевых точек — ГК «Гора Соболиная» (Байкальск), Слюдянка, Экопарк «Озера на Снежной». В границах данного направления расположен Байкальский биосферный заповедник, привлекательный для туристов, но обладающий определенными ограничениями по объемам антропогенной нагрузки.

Результаты анализа текстов пользователей об аттракторах [2]

Направление сравнительно мало упоминается в соцмедиа. Наиболее обсуждаемыми на специализированных туристических сайтах являются темы природных аттракторов (50 %), места активного отдыха (33 %) и рестораны (6 %). Самые обсуждаемые объекты в соцсетях: ГК «Гора Соболиная», КБЖД, смотровые площадки и набережные, туркластер «Новая Снежная», каньон р. Слюдянка, пик Тальцинский.

Популярность аттракторов на основе данных социальных сетей [3]

В границах рассматриваемой территории было размещено 13,3 тыс. пользовательских фотографий. Наибольшая концентрация характерна для окрестностей Байкальска и Слюдянки, экопарка «Озера на Снежной» и смотровой площадки Байкальского серпантина.

Туристы из других регионов чаще посещают западную часть направления, прежде всего, окрестности Слюдянки, что связано с близостью к Иркутску как крупнейшей точки входа макротерритории. Среди внутренних туристов одинаково популярны западная и восточная части территории, однако восточная часть посещается в большей степени туристами из Республики Бурятия.

Выводы

Потенциал данного направления заключается в выгодном географическом положении между Иркутском и Улан-Удэ, а также в широком спектре туристских аттракторов, среди которых пляжи с наиболее комфортной температурой воды на Байкале, крупный круизный хаб в Байкальске, горные тропы и крупнейший горнолыжный курорт макротерритории. Дальнейшее развитие туризма в данном направлении возможно за счет развития всесезонной туристской инфраструктуры, продвижения малоизвестных аттракторов, улучшения качества инфраструктуры и увеличения числа оборудованных пляжей. Развитие четырех туристических зон (села Култук, Выдрино, Байкальск и визит-центр Байкал Заповедный) позволит установить межрегиональное сотрудничество и сформировать в глазах туристов единый образ макротерритории.

1. Согласно индексу туристической востребованности аттракторов, 2023 г.
2. Согласно анализу пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.
3. Согласно анализу пользовательских фотографий туристов рядом с туристическими аттракторами, опубликованных в социальных медиа, 2023 г.

Направление Южный Байкал: туристическая инфраструктура

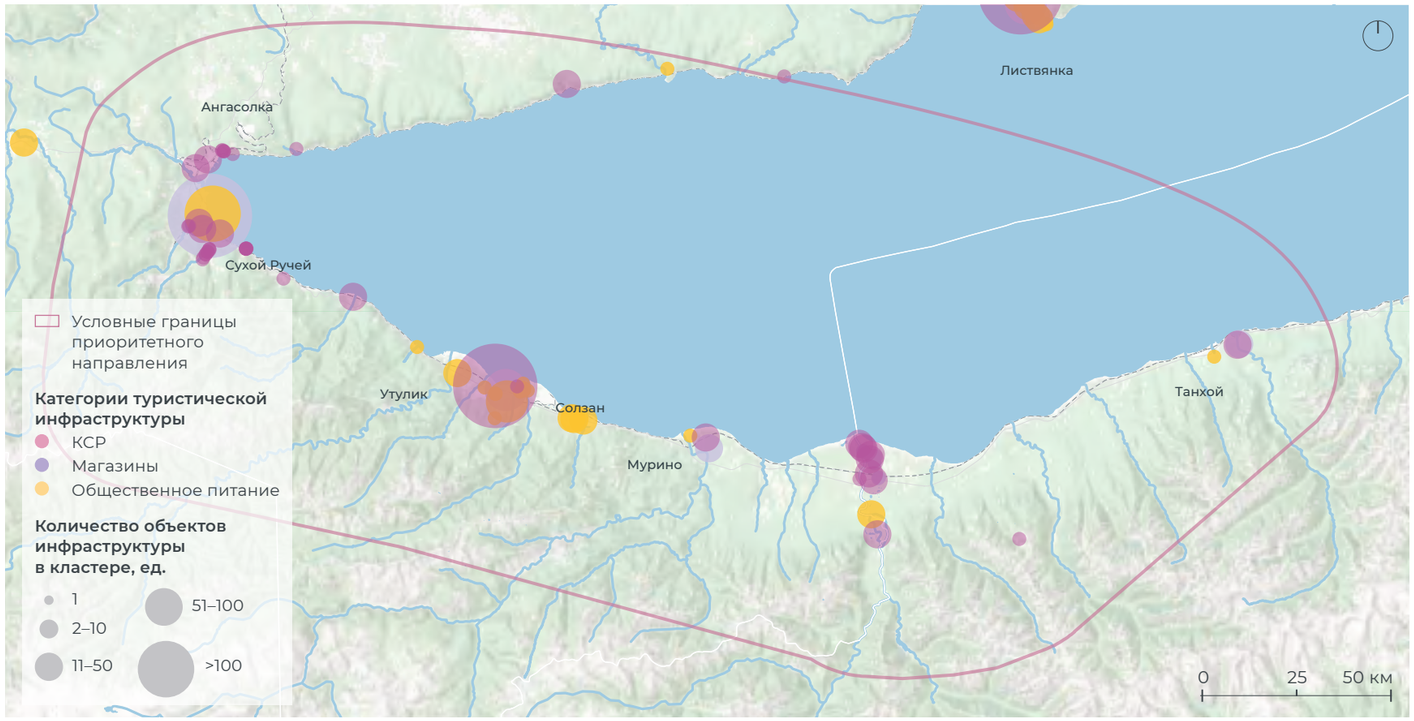
Распределение КСР[4]

Направление отличается высокой обеспеченностью коллективными средствами размещения. Преобладающая часть КСР сконцентрирована в населенных пунктах Слюдянка, Байкальск, Выдрино. Большая часть аттракторов обеспечена объектами КСР. Исключение составляют наиболее удаленные аттракторы, в числе которых озеро Соболиное, река Селенгинка, а также Гранатовый пляж, ближайшие гостиницы от которого расположены в Выдрино.

Качество средств размещения в пределах данного направления туристы оценивают скорее негативно. Самые низкие оценки характерны для пос. Новоснежная, что объясняется отсутствием разнообразия мест размещения, плохим качеством подъездных дорог и неудовлетворительным состоянием инфраструктуры вокруг базы отдыха. Наиболее высоко оцениваются отели в Утулике и Байкальске — 90 % и 73 % позитивных оценок соответственно.

Туристическая инфраструктура[4]

Число объектов сопутствующей инфраструктуры пропорционально количеству объектов КСР: на одну гостиницу приходится один магазин и одно заведение общественного питания. Большая часть аттракторов, расположенных в прибрежной зоне, обеспечена инфраструктурными объектами. Исключение составляют удаленные точки притяжения, такие как озеро Соболиное и река Селенгинка. Недостаточна обеспеченность туристических маршрутов и пляжей туалетами. Оценки объектов общественного питания в целом довольно высокие, особенно в крупных населенных пунктах — 67 % позитивных оценок. Характерно яркое предпочтение местной кухне (бурятской, байкальской), также востребована русская кухня.

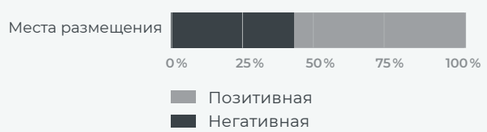


Выводы

В границах направления основная часть объектов инфраструктуры сосредоточена в крупнейших населенных пунктах, прежде всего в Байкальске и Слюдянке. Большинство основных аттракторов расположено в пределах данных населенных пунктов либо в непосредственной близости к ним. Повышение обеспеченности инфраструктурой территорий с ограниченными условиями использования, такими как Байкальский биосферный заповедник, возможно за счет развития сервиса в близлежащих населенных пунктах.

Развитие более массового туризма возможно за счет повышения связанности населенных пунктов с удаленными точками притяжения, улучшения качества туристической инфраструктуры, а также повышения узнаваемости отдельных аттракторов наравне с крупнейшими точками притяжения данного направления.

ОЦЕНКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРИСТАМИ[5]

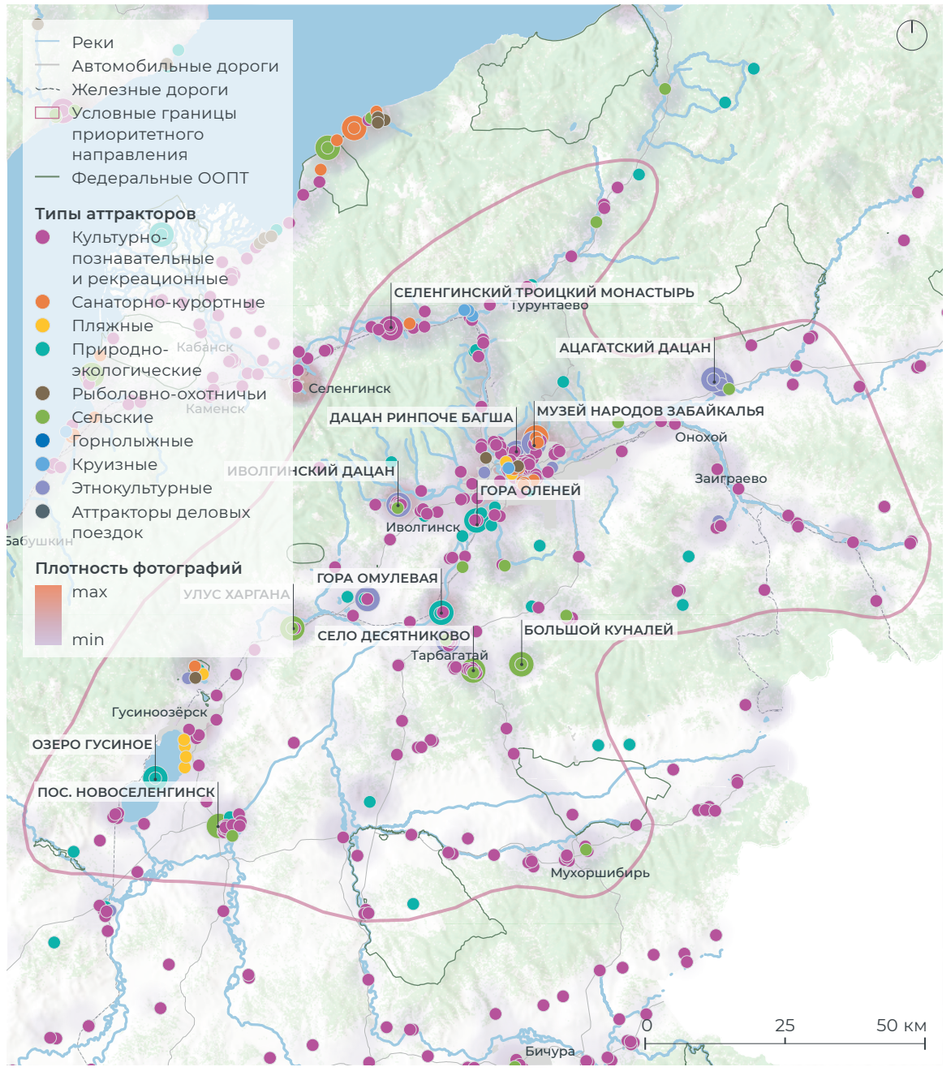


УПОМИНАЕМЫЕ ТЕМЫ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ[5]



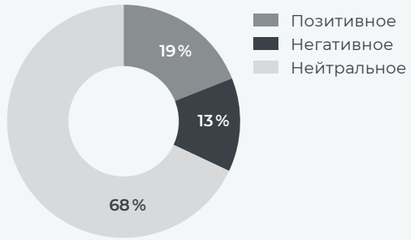
4. Согласно анализу на основе открытых данных.
5. Согласно анализу на основе пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.

Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь: аттракторы



1. Согласно индексу туристической востребованности аттракторов, 2023 г.
2. Согласно анализу пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.
3. Согласно анализу пользовательских фотографий туристов рядом с туристическими аттракторами, опубликованных в социальных медиа, 2023 г.

ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТАМИ [2]



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ [1]

- Улан-Удэ
- Дацан Ринпоче Багша
- Улус Харгана
- Этнографический музей народов Забайкалья
- Село Тарбагатай
- Иволгинский дацан
- Озеро Гусиное

СТРУКТУРА ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА [3]

	Жители макротерритории	Жители других регионов
География (в порядке убывания)	Иркутская область	Москва, Санкт-Петербург, Новосибирская область
Предпочтения	Санаторно-курортный туризм	Культурно-познавательный, этнокультурный туризм

Типы аттракторов и их востребованность [1]

На территории выявлено 586 точек притяжения, большая их часть относится к культурно-познавательным и природно-экологическим аттракторам. В направлении также представлены аттракторы санаторно-курортного и сельского туризма, которые пользуются популярностью у туристов.

В числе ключевых объектов — город Улан-Удэ, дацан Ринпоче Багша, улус Харгана. В пределах территории также находится ТРК «На Великом чайном пути», обладающий потенциалом для привлечения большего числа туристов.

Результаты анализа текстов пользователей об аттракторах [2]

Направление занимает третье место по упоминаемости в соцсетях (после Иркутского и Ольхонского). Наиболее обсуждаемыми на специализированных туристических сайтах являются темы культурно-познавательных и этнокультурных объектов, а также природные объекты, горячие источники. Здесь выше, чем в среднем по макротерритории, интерес туристов к событийной программе и совершению покупок. Среди наиболее обсуждаемых объектов в соцсетях — город Улан-Удэ, Иволгинский дацан, река Селенга, этнокомплекс Тарбагатай, Гусиное озеро.

Популярность аттракторов на основе данных социальных сетей [3]

В границах рассматриваемой территории было размещено 20,4 тыс. пользовательских фотографий. Наибольшая концентрация характерна для центра Улан-Удэ, окрестностей Гусиноозерска и Иволгинского дацана.

Туристы из других регионов чаще посещают Улан-Удэ и точки притяжения в его окрестностях, прежде всего Иволгинский дацан и этнокомплекс Тарбагатай. Среди внутренних туристов пользуются популярностью как агломерация Улан-Удэ, так и окрестности Гусиноозерска, в большей степени прослеживается интерес к объектам туристско-рекреационного кластера «На Великом чайном пути».

Выводы

Дальнейшее раскрытие потенциала направления возможно за счет популяризации аттракторов за пределами Улан-Удэ, в том числе многочисленных сел. Необходимо повышение узнаваемости отдельных культурно-познавательных и этнокультурных аттракторов, а также развитие инфраструктуры вокруг этих точек притяжения. Разветвленность сети аттракторов позволяет разработать большое множество разнообразных туров. Улан-Удэ также обладает большим потенциалом, в частности для развития делового туризма.

Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь: туристическая инфраструктура

Распределение КСР [4]

Направление отличается очень высокой обеспеченностью коллективными средствами размещения. Большая часть сконцентрирована в центре Улан-Удэ. Такие населенные пункты, как Иволгинск, Гусиноозерск, Ильинка, характеризуются недостаточной обеспеченностью КСР, при том что рядом с ними находятся крупные аттракторы. Около 22 % аттракторов расположено более чем в 60-минутной автомобильной доступности от КСР.

Для данного направления характерны наиболее высокие оценки качества мест размещения по макротерритории (77 % оценок положительные). Пользователи позитивно отмечают отели с современным дизайном, оценки занижаются из-за «советских» интерьеров и ремонта. Отмечаются чистота, удобство, наличие бытовой техники в номерах. Среди ключевых проблем отмечаются шум, низкий уровень сервиса, тесные номера.

Туристическая инфраструктура [4]

Число объектов сопутствующей инфраструктуры значительно превышает число объектов КСР: на одну гостиницу приходится пять магазинов и три заведения общественного питания. Гиперконцентрация объектов инфраструктуры характерна для центра Улан-Удэ. При этом некоторые из привлекательных для туристов объектов не обеспечены инфраструктурой в достаточной степени: село Десятниково, Большой Куналей, поселок Новоселенгинск.

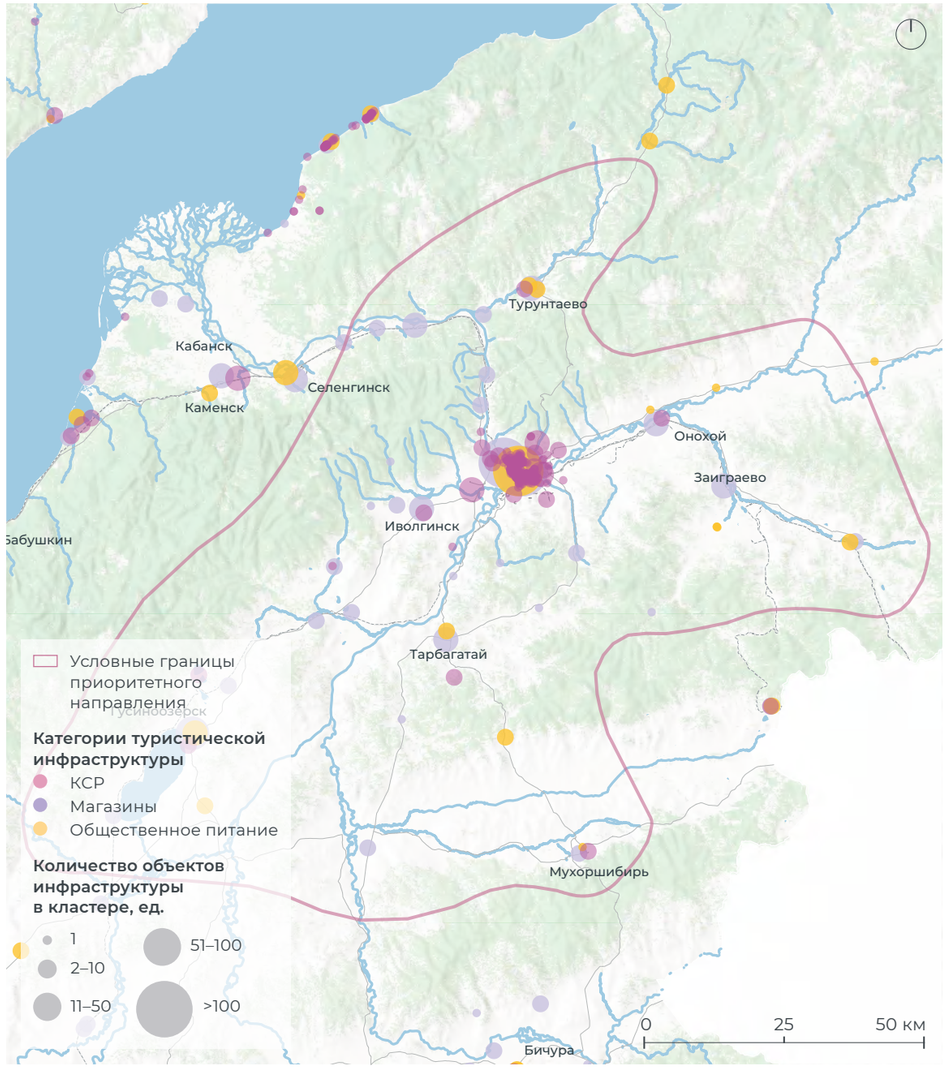
Оценки объектов питания кластера одни из самых высоких по макротерритории (70 % оценок позитивные). Туристы предпочитают местную бурятскую кухню, но также заинтересованы в восточной (китайская) и европейской (итальянская). Такая структура предпочтений характерна для городского туризма.

Выводы

В границах направления большая часть объектов инфраструктуры сосредоточена в пределах города Улан-Удэ. Другие населенные пункты в большинстве своем недостаточно обеспечены инфраструктурой, прежде всего КСР. Значительная часть туристов выбирает отели в Улан-Удэ, но часть точек притяжения расположена слишком далеко и не обеспечена местами размещения, поэтому до них может добраться не так много туристов. Это относится, прежде всего, к поселку Новоселенгинск и Алтачейскому заказнику.

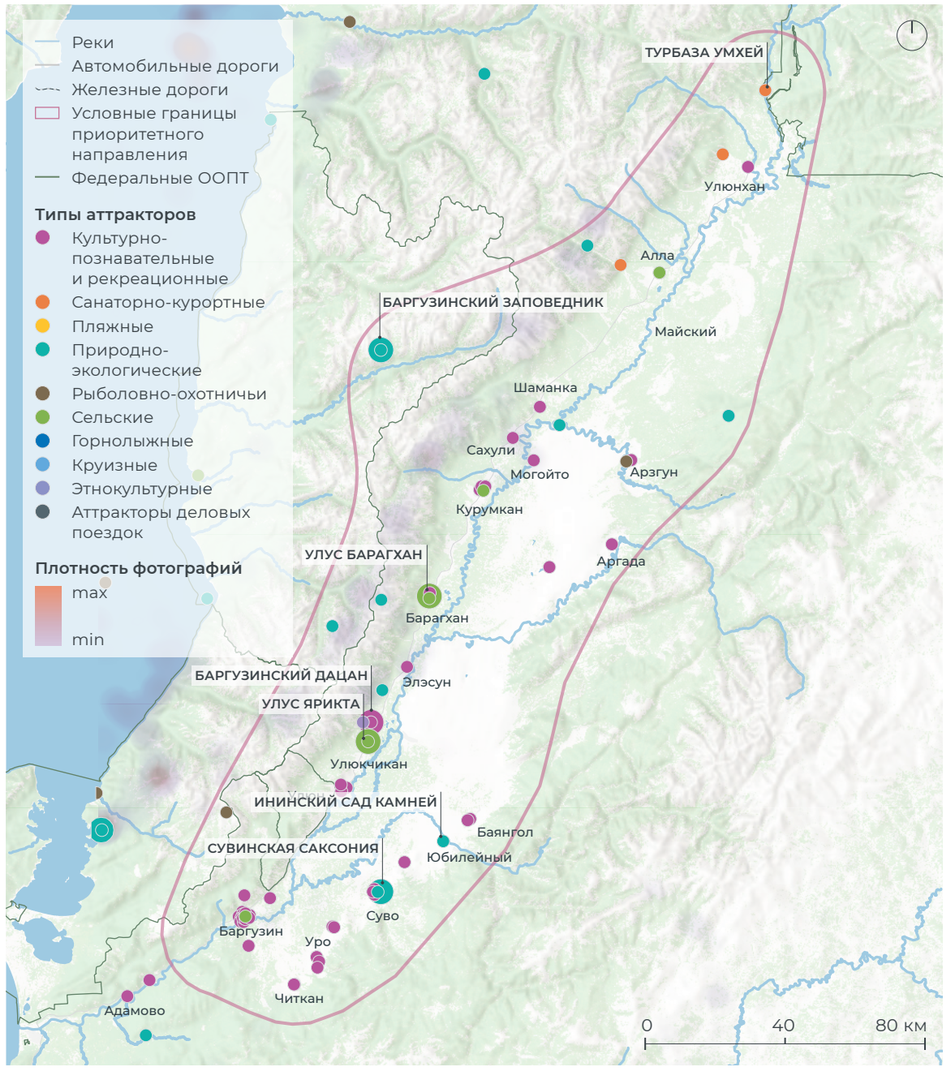
Дальнейшее развитие туризма в данном направлении возможно за счет развития инфраструктуры в удаленных от Улан-Удэ населенных пунктах и улучшения транспортной доступности объектов притяжения. Перспективным на данной территории будет сельский туризм при условии популяризации локальных брендов и повышения уровня сервиса в селах.



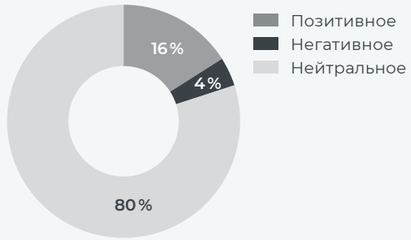


4. Согласно анализу на основе открытых данных.
5. Согласно анализу на основе пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.

Баргузинское направление: аттракторы



ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТАМИ [2]



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ [1]

- Улус Барагхан
- Улус Ярикта
- Санаторно-курортная база «Умхей»
- Баргузинский дацан
- Аттракторы Баргузинского заповедника
- Скала-крепость Сувинская Саксония
- Ининский сад камней

СТРУКТУРА ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА [3]

	Жители макротерритории	Жители других регионов
География (в порядке убывания)	Республика Бурятия (преимущественно жители Улан-Удэ), Иркутская область	Москва, Красноярский край, Республика Башкортостан
Предпочтения	Активный туризм	Природный туризм

Типы аттракторов и их востребованность [1]

На территории выявлено 69 точек притяжения, большая их часть относится к культурно-познавательным и природным аттракторам. Кроме того, в направлении также представлены аттракторы сельского и санаторно-курортного туризма, которые являются наиболее востребованными в данном направлении.

В числе ключевых точек направления — Улус Барагхан, Улус Ярикта и санаторно-курортная база «Умхей». Одна из наиболее значимых точек притяжения в регионе — Баргузинский заповедник, обладающий потенциалом для привлечения большего числа туристов.

Результаты анализа текстов пользователей об аттракторах [2]

Направление малоизвестно среди туристов и, соответственно, мало обсуждается в социальных медиа. Наиболее обсуждаемыми на специализированных туристических сайтах являются природные (61 %) и культурные (30 %) аттракторы, а также места активного отдыха (27 %). Самые обсуждаемые объекты в соцсетях: храм богини Янжимы (единственный всесезонный объект, посещаемый внешними и внутренними туристами), Курумкан, турбазы Алла, Умхей, Кучигер (север долины), скальные останцы.

Популярность аттракторов на основе данных социальных сетей [3]

В границах рассматриваемой территории было размещено 1,7 тыс. пользовательских фотографий. Наибольшая концентрация характерна для населенных пунктов Баргузин и Курумкан, Сувинского Саксонского замка и Баргузинского дацана.

Юг Баргузинского направления популярен среди туристов из других регионов, что объясняется его хорошей транспортной доступностью. Наиболее популярный аттрактор в этой части — храм богини Янжимы. Территория не востребована среди внутренних туристов и является лишь транзитной для путешествующих на север направления. Северная часть направления пользуется спросом у внутренних туристов. Наиболее популярный вид отдыха — летнее посещение турбаз с прогулками по горам. Посещение северных территорий, в том числе территории национального парка, туристами из других регионов сильно ограниченно из-за сложной логистики и зачастую невозможности добраться без личного транспорта.

Выводы

При отсутствии у Баргузинского направления выхода к озеру Байкал, интересное сочетание форм рельефа и ландшафта позволяет сделать данную территорию уникальным местом развития туризма. Кроме того, через направление протекает р. Баргузин, что также делает ландшафт территории более живописным. Потенциал направления может быть раскрыт за счет повышения транспортной доступности и узнаваемости аттракторов.

1. Согласно индексу туристической востребованности аттракторов, 2023 г.
2. Согласно анализу пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.
3. Согласно анализу пользовательских фотографий туристов рядом с туристическими аттракторами, опубликованных в социальных медиа, 2023 г.

Баргузинское направление: туристическая инфраструктура

Распределение КСР [4]

Направление отличается неравномерной обеспеченностью коллективными средствами размещения: большая часть объектов КСР расположена в селах Баргузин и Курумкан, остальная территория практически не обеспечена: около 30 % аттракторов расположено более чем в 60-минутной автомобильной доступности от КСР.

Средства размещения практически не оцениваются туристами. Это связано с непопулярностью направления среди посетителей и низким качеством существующих средств размещения. Направление привлекает туристов, которых в первую очередь интересует уникальность и нетронутость природы. На качество туристической инфраструктуры они обращают внимание в меньшей степени.

Туристическая инфраструктура [4]

Число объектов сопутствующей инфраструктуры пропорционально количеству объектов КСР: на одну гостиницу приходится четыре магазина и одно заведение общественного питания. Наибольшая обеспеченность объектами сопутствующей инфраструктуры характерна для населенных пунктов Баргузин и Курумкан. Между ними расположены наиболее привлекательные для туристов точки, в том числе улус Барагхан и Баргузинский дацан, находящиеся в 30- и 45-минутной автомобильной доступности от населенных пунктов соответственно. Баргузинский заповедник не обеспечен сопутствующей туристической инфраструктурой (в том числе КСР, местами общественного питания, магазинами).

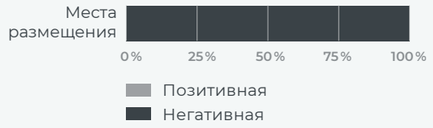
Выводы

В границах направления вся инфраструктура сосредоточена около двух населенных пунктов: Баргузин и Курумкан. Большая часть природных и культурных аттракторов расположена на удаленном расстоянии от этих сел — на автомобиле до них можно добраться за час и более — и изолированы от туристической инфраструктуры.

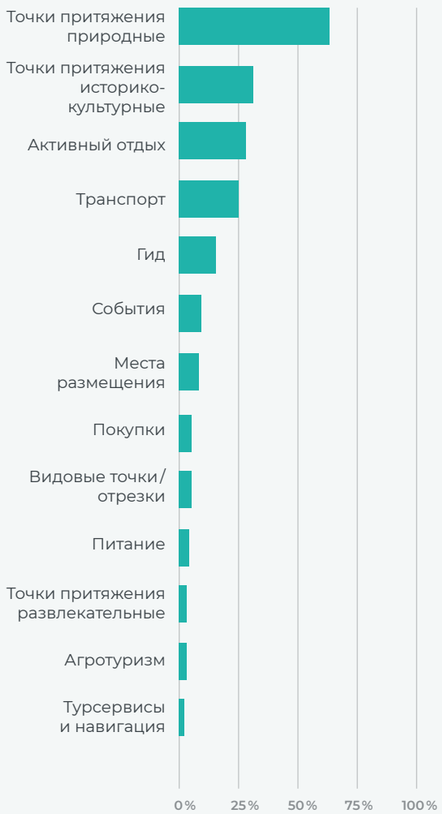
Для Баргузинского направления характерна плохая транспортная инфраструктура: дороги в текущем состоянии не позволяют комфортно путешествовать по территории и, в особенности, добираться до отдаленных аттракторов. При условии реализации автомобильной дороги на север и замыкания транспортной магистрали вокруг Байкала есть потенциал наращивания транзитного потока.

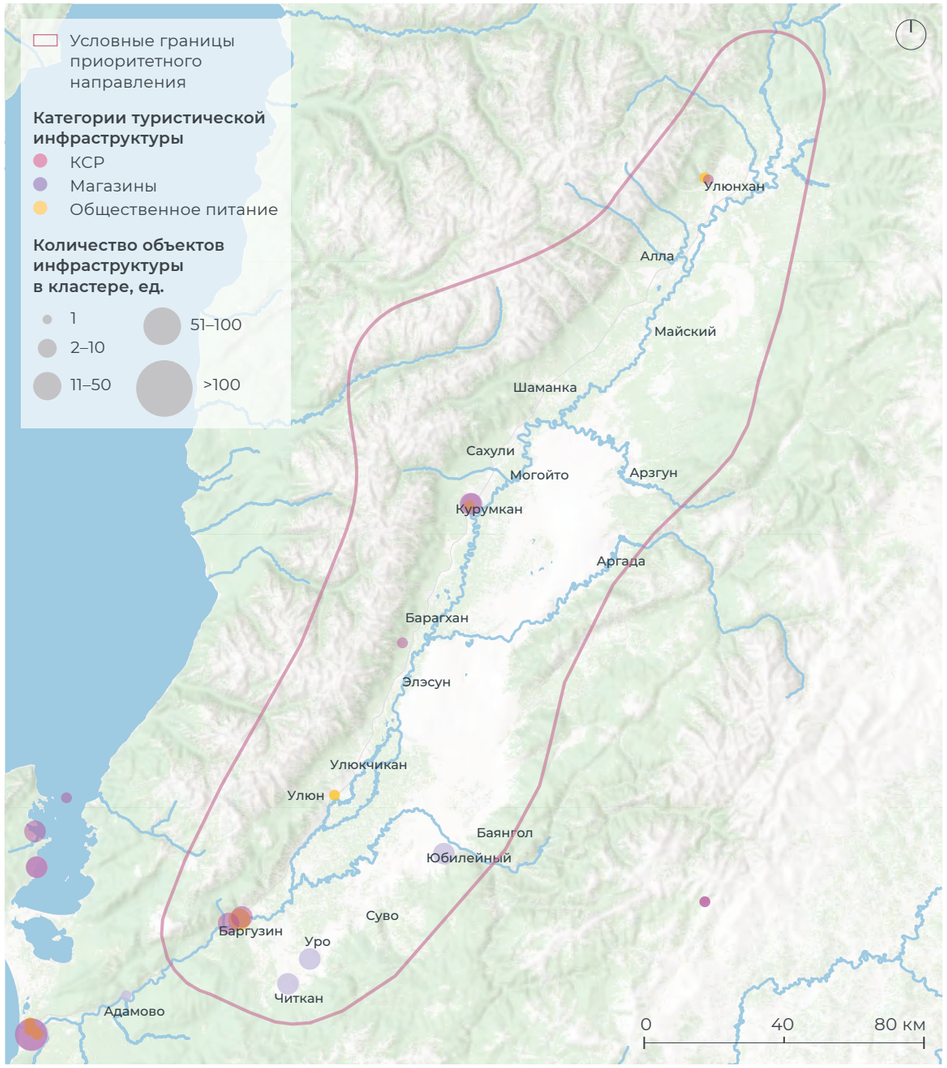
Для популяризации направления и развития массового туризма необходимо развивать туристическую инфраструктуру в опорных пунктах — крупных селах, являющихся связующим звеном между аттракторами. Необходимо улучшать транспортную связанность с природными территориями, в которых развитие инфраструктуры невозможно в связи с нормативными ограничениями.

ОЦЕНКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРИСТАМИ [5]



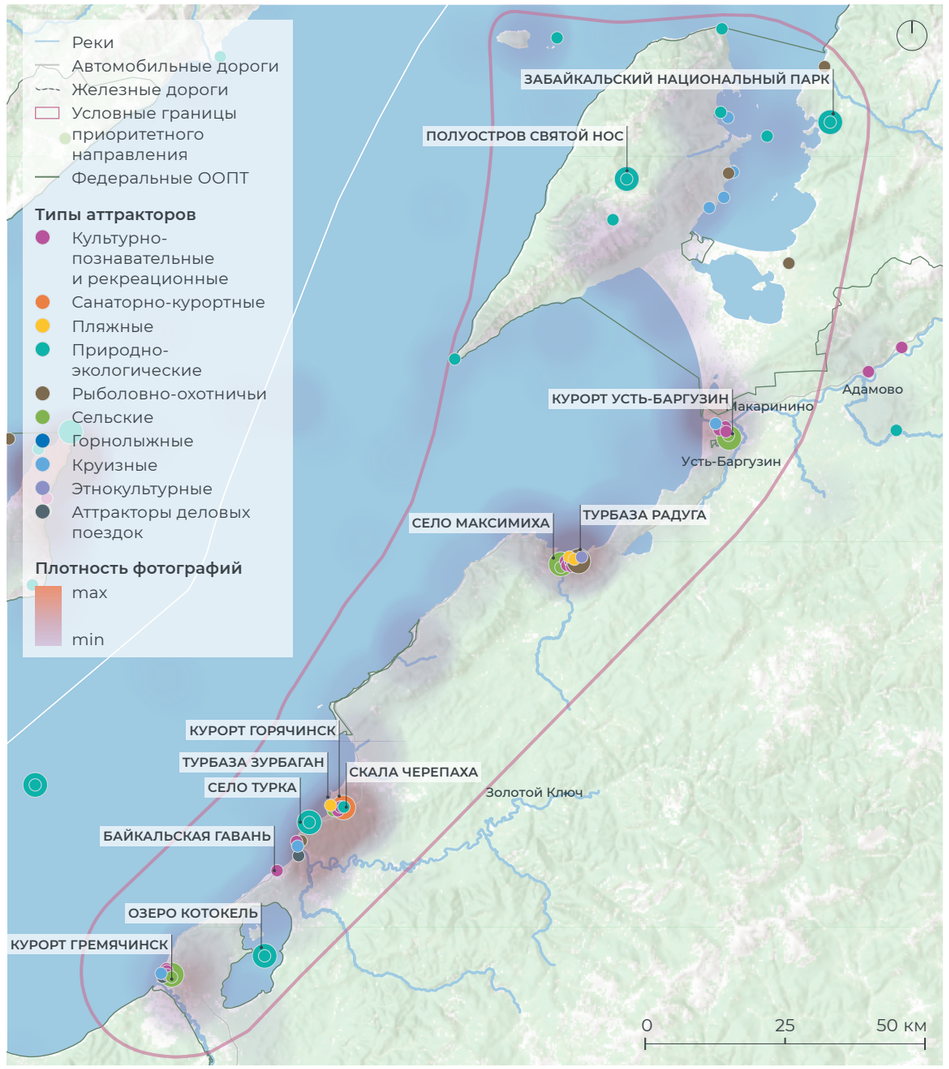
УПОМИНАЕМЫЕ ТЕМЫ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ [5]





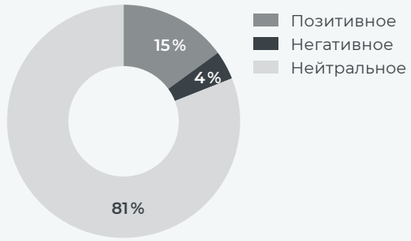
4. Согласно анализу на основе открытых данных.
5. Согласно анализу на основе пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.

Направление Восточный Байкал — Горячинск: аттракторы



1. Согласно индексу туристической востребованности аттракторов, 2023 г.
2. Согласно анализу пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.
3. Согласно анализу пользовательских фотографий туристов рядом с туристическими аттракторами, опубликованных в социальных медиа, 2023 г.

ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТАМИ [2]



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ [1]

- Курорт Горячинск
- Турбаза Радуга
- Село Турка
- Турбаза Зурбаган
- Село Максимиха
- Озеро Котокель
- Полуостров Святой Нос

СТРУКТУРА ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА [3]

	Жители макротерритории	Жители других регионов
География (в порядке убывания)	Республика Бурятия (преимущественно жители Улан-Удэ), Иркутская область	Москва, Забайкальский и Красноярский края, Санкт Петербург
Предпочтения	Пляжный туризм	Активный туризм, в том числе круизные прогулки и походы

Типы аттракторов и их востребованность [1]

Выявлено 55 точек притяжения, большая часть — культурно-познавательные и природные аттракторы. Также представлены аттракторы сельского и пляжного туризма. Здесь расположен единственный квалифицированный пляж на Байкале. Направление отличается теплой водой для купания. В числе ключевых точек — курорт «Горячинск», турбаза «Радуга», село Турка.

Результаты анализа текстов пользователей об аттракторах [2]

Направление мало обсуждается в социальных медиа. Наиболее часто упоминаемыми являются природные аттракторы и аттракторы культурно-познавательного и активного туризма. Самые обсуждаемые — Байкал, скалы, точки наблюдения за нерпами, горные маршруты.

Популярность аттракторов на основе данных социальных сетей [3]

В границах рассматриваемой территории было размещено 6,4 тыс. пользовательских фотографий. Наибольшая концентрация характерна для окрестностей Усть-Баргузина, Турки, Горячинска, а также северо-восточного побережья полуострова Святой Нос.

Максимальный поток въездных туристов приходится на лето. Наиболее посещаемыми аттракторами в южной и центральной частях направления являются: побережье Байкала, полуостров Святой Нос. Туристы из других регионов предпочитают аттракторы внутри акватории, экотропы и подъемы в горы. Зимой туристы посещают Байкал: рыбачат, гуляют вдоль побережья. Основные виды активности также включают яхтинг, корабельные прогулки, катание на коньках по льду.

Внутрирегиональные туристы чаще посещают села Максимиха и Усть-Баргузин и реже — Горячинск, в отличие от туристов из других регионов. Наиболее популярный аттрактор в любое время года — пляжи вдоль побережья Байкала.

Выводы

Увеличение количества туристов в Горячинском направлении возможно за счет популяризации пляжного туризма и развития сопутствующей инфраструктуры, модернизации лечебно-оздоровительных курортов для привлечения туристов из отдаленных регионов, а также развития летнего и зимнего природного туризма.

В настоящее время территория популярна в летнее время, однако зимой туристов сильно меньше. Направление имеет потенциал для развития всесезонных курортов, что станет возможно благодаря развитию инфраструктуры и созданию комфортных условий для отдыха в холодное время года.

Направление Восточный Байкал — Горячинск: туристическая инфраструктура

Распределение КСР [4]

Коллективные средства размещения распределены по территории направления в соответствии с местами концентрации аттракторов: большая часть объектов КСР расположена около побережья Байкала и в населенных пунктах Турка, Горячинск, Максимиха, Усть-Баргузин. Наиболее привлекательные аттракторы, в том числе полуостров Святой Нос и озеро Котокель, расположены в 30-минутной автомобильной доступности от ближайших КСР.

Объекты размещения в пределах данного направления оцениваются положительно (более 67 % оценок). В случаях, где преобладают негативные отзывы, оцениваются низкое качество сервиса в ресторане, высокие цены, шум ночью. Также выражен запрос на качественное питание в отелях. Популярностью пользуются КСР, описываемые как «уютные», с аутентичным колоритом. Для туристов также важны сервисы для отдыха – баня, бассейн, велосипеды, экскурсии.

Туристическая инфраструктура [4]

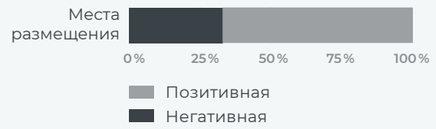
Число объектов сопутствующей инфраструктуры значительно меньше количества объектов КСР: на одну гостиницу приходится менее одного магазина и менее одного заведения общественного питания. Большая часть объектов расположена в пределах основных населенных пунктов, при этом такие аттракторы, как полуостров Святой Нос и озеро Котокель, не обеспечены инфраструктурой. Обеспеченность туристических маршрутов и пляжей туалетами также недостаточная.

Выводы

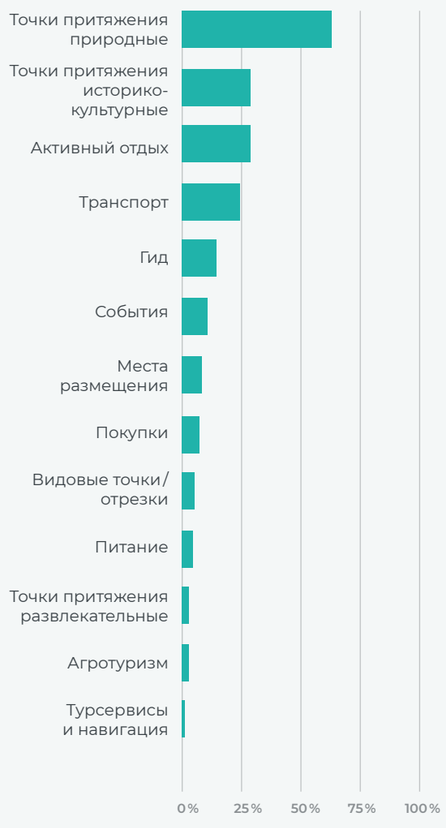
В границах направления вся инфраструктура сосредоточена около мест скопления аттракторов: в окрестностях Усть-Баргузина, Турки, Горячинска, а также около северо-восточного побережья полуострова Святой Нос. Несмотря на то, что направление ассоциируется с пляжным туризмом, обеспеченность пляжей туалетами недостаточна.

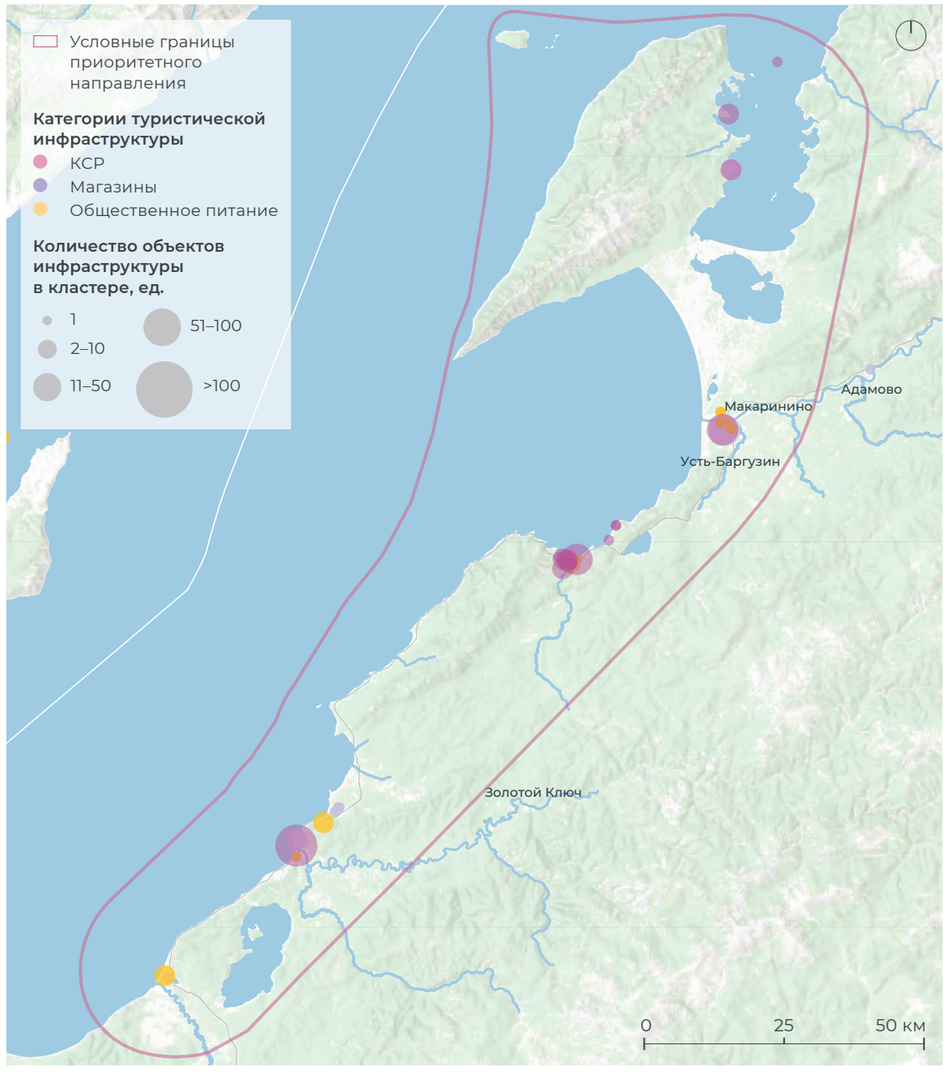
Для популяризации направления и развития массового туризма необходимо развивать туристическую инфраструктуру в опорных пунктах — крупных селах, являющихся связующим звеном между аттракторами. Необходимо улучшать транспортную связанность населенных пунктов с основными точками притяжения, прежде всего с природными территориями, в пределах которых развитие инфраструктуры невозможно в связи с нормативными ограничениями.

ОЦЕНКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРИСТАМИ [5]



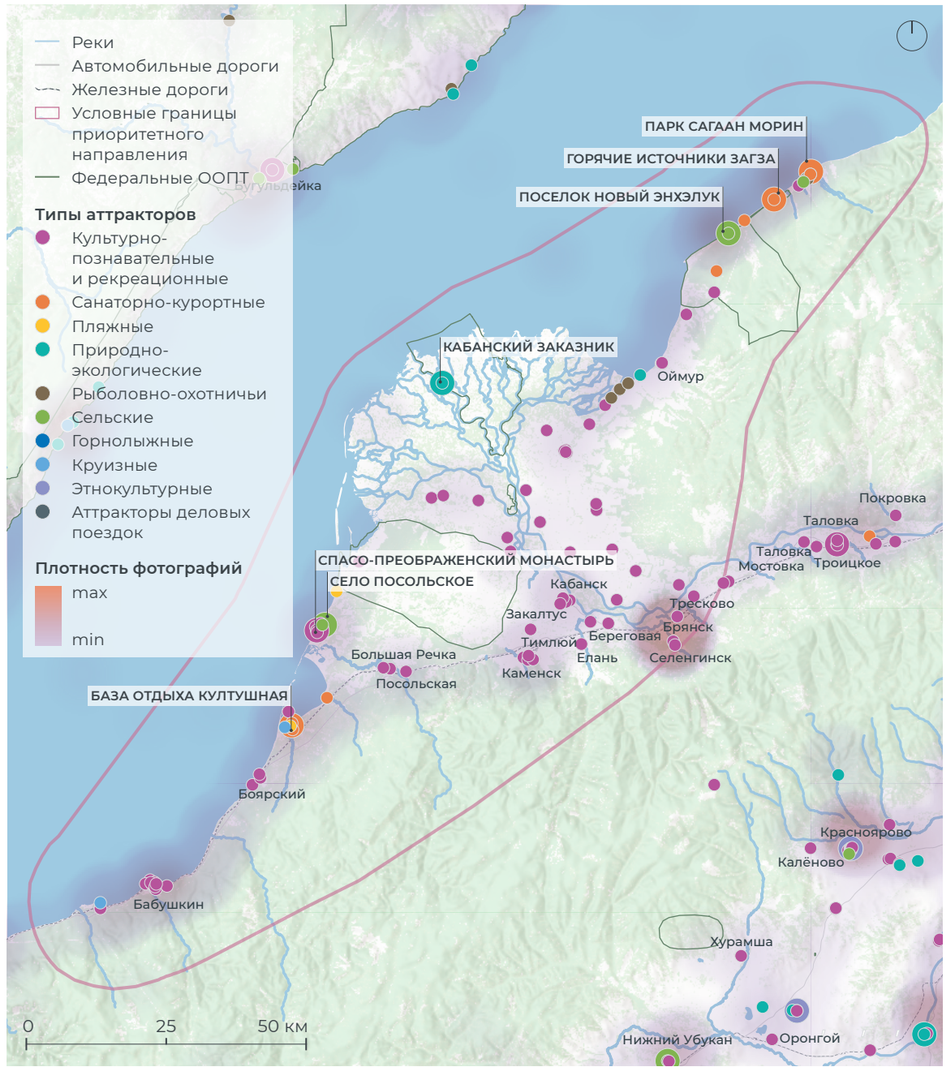
УПОМИНАЕМЫЕ ТЕМЫ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ [5]



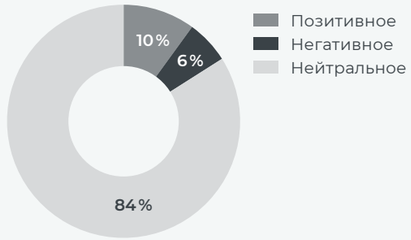


4. Согласно анализу на основе открытых данных.
5. Согласно анализу на основе пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.

Направление Восточный Байкал — Кабанское: аттракторы



ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТАМИ [2]



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ [1]

- Посольский Спасо-Преображенский мужской монастырь
- Горячие источники Загза
- Туристический комплекс Парк Сагаан Морин
- База отдыха Култушная
- Село Посольское
- Поселок Новый Энхэлук
- Кабанский заказник

СТРУКТУРА ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА [3]

	Жители макротерритории	Жители других регионов
География (в порядке убывания)	Иркутская область (29%)	Забайкальский край, Москва, Ярославская область
Предпочтения	Религиозный туризм, посещение монастыря	Этнокультурный туризм

Типы аттракторов и их востребованность [1]

На территории выявлено 99 точек притяжения, большая их часть относится к культурно-познавательным и санаторно-курортным аттракторам. Кроме того, в направлении также представлены аттракторы пляжного туризма, которые являются наиболее востребованными в данном направлении наряду с лечебно-оздоровительными.

В числе ключевых точек — Посольский Спасо-Преображенский мужской монастырь, горячие источники Загза и «Парк Сагаан Морин». Одна из наиболее значимых точек притяжения в регионе — Кабанский заказник, обладающий потенциалом для привлечения туристов.

Результаты анализа текстов пользователей об аттракторах [2]

Направление малоизвестно среди туристов и мало обсуждается в социальных медиа. Наиболее обсуждаемыми на специализированных туристических сайтах являются природные аттракторы. Территория ассоциируется с активным отдыхом. Летний туризм обсуждается в контексте пляжного и природного отдыха, зимний — в контексте активного отдыха. Самый обсуждаемые объект в соцсетях — побережье Байкала.

Популярность аттракторов на основе данных социальных сетей [3]

В границах рассматриваемой территории было размещено 6,2 тыс. пользовательских фотографий. Наибольшая концентрация характерна для побережья Байкала и окрестностей Селенгинска.

Южная часть территории пользуется спросом среди жителей и среди туристов из других регионов. Все туристы летом предпочитают прогулки по экотропам заповедника, по берегу Байкала, купание, экскурсии на орнитологическую станцию. Зимой популярно катание на коньках по льду Байкала.

Центральная часть более популярна в летнее время года. Туристы предпочитают прогулки в лесной зоне, на берегах Байкала, иногда — купание. Экскурсии в монастырь доступны круглогодично.

Северная часть популярна и летом, и зимой. Летом туристы предпочитают пляжный отдых на Байкале, зимой — посещают село Сухая, где популярны прогулки по заснеженному лесу и берегам Байкала. Популярностью пользуется Дацан «Дамба Даржалин».

Выводы

Одно из преимуществ направления — близкое расположение к Улан-Удэ, благодаря чему существует потенциал привлечения большего числа туристов за счет повышения узнаваемости аттракторов и улучшения транспортной доступности. Развитие природных и сельских аттракторов позволит расширить целевую аудиторию направления, а создание комфортной инфраструктуры будет способствовать привлечению новых туристов.

1. Согласно индексу туристической востребованности аттракторов, 2023 г.
2. Согласно анализу пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.
3. Согласно анализу пользовательских фотографий туристов рядом с туристическими аттракторами, опубликованных в социальных медиа, 2023 г.

Направление Восточный Байкал — Кабанское: туристическая инфраструктура

Распределение КСР[4]

Направление отличается неравномерной обеспеченностью коллективными средствами размещения: большая часть КСР расположена в населенных пунктах Сухая, Новый Энхэлук, Кабанск, вблизи побережья Байкала. Менее 10 % аттракторов расположено более чем в 60-минутной автомобильной доступности от КСР.

Средства размещения мало оцениваются туристами. Это связано с непопулярностью направления среди туристов, а также низким качеством существующих средств размещения — 43 % от общего количества отзывов негативные. Наибольший негатив связан с качеством питания, состоянием номеров, плохой уборкой и качеством санитарных удобств. Проявляется запрос на комфортный семейный отдых, коттеджи с камином, сервисы, предполагающие отдых после прогулок на природе, такие как бассейн, баня.

Туристическая инфраструктура[4]

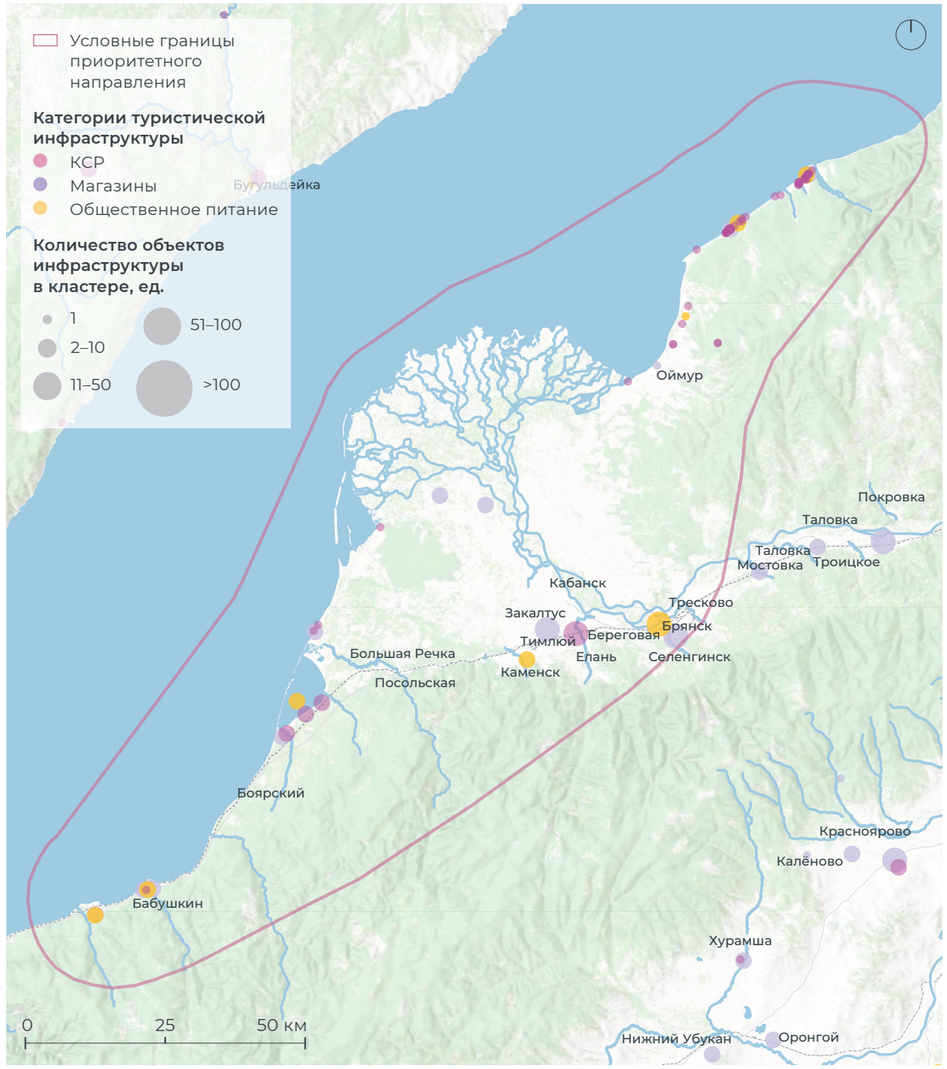
Число объектов сопутствующей инфраструктуры пропорционально количеству объектов КСР: на одну гостиницу приходится два магазина и одно заведение общественного питания. Большая часть объектов расположена в пределах основных населенных пунктов, при этом практически все наиболее привлекательные аттракторы также обеспечены инфраструктурой. Недостаточна обеспеченность туалетами зон отдыха у воды, где туристы часто проводят время летом.

Выводы

Для направления характерно низкое качество дорог, не позволяющее комфортно добираться до отдаленных аттракторов. Низкий уровень развитости туристической инфраструктуры препятствует привлечению новых туристов в регион.

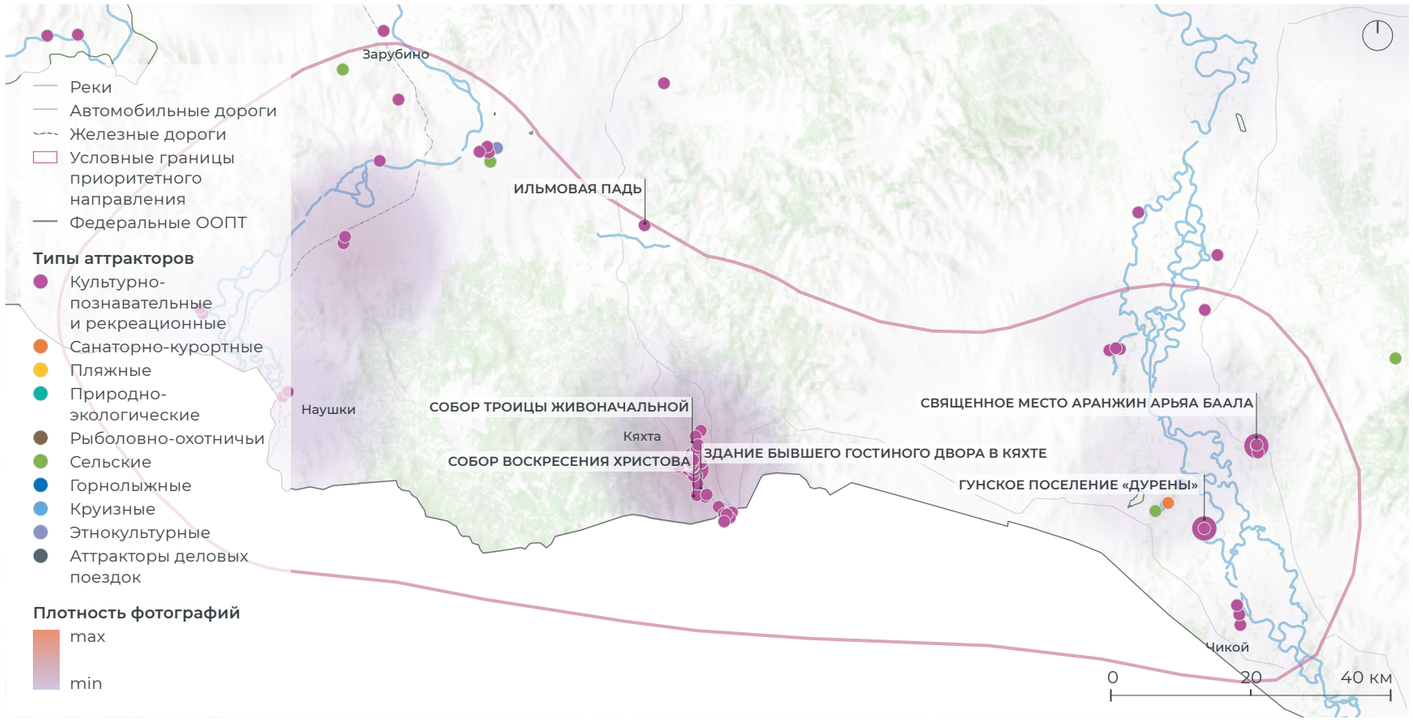
Для повышения обеспеченности инфраструктурой территорий с ограниченными условиями использования, такими как Кабанский заказник, необходимо развивать инфраструктуру в близлежащих населенных пунктах. Необходимо развивать качество существующей инфраструктуры: отсутствие санитарных условий, обветшалое состояние номерного фонда и низкое качество питания в гостиницах — факторы, ограничивающие развитие массового туризма на территории.





4. Согласно анализу на основе открытых данных.
5. Согласно анализу на основе пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.

Кяхтинское направление: аттракторы



Типы аттракторов и их востребованность [1]

На территории выявлено 111 точек притяжения, большая их часть относится к культурно-познавательным аттракторам. В числе ключевых точек — исторический город Кяхта и расположенные на его территории собор Троицы Живоначальной и собор Воскресения Христова.

Результаты анализа текстов пользователей об аттракторах [2]

Направление малоизвестно среди туристов и, соответственно, мало обсуждается в социальных медиа (менее 0,8 % текстов). Наиболее обсуждаемыми на специализированных туристических сайтах являются историко-культурные и природно-экологические аттракторы.

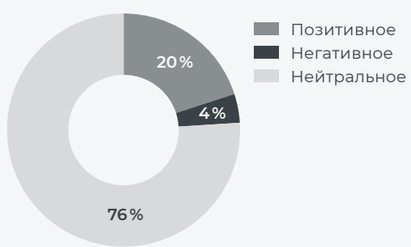
Доминируют историко-культурные точки притяжения: музей и историческая архитектура центра Кяхты, Мурочинский дацан, однако туристы высказывают нарекания на качество среды. Наушки практически не работает как туристическое направление. Великий чайный путь — как маршрут — на текущий момент не отражается в пользовательских текстах, не смотря на то что является одним из ключевых в пределах макротерритории.

Популярность аттракторов на основе данных социальных сетей [3]

В границах рассматриваемой территории было размещено менее 1 тыс. пользовательских фотографий. Наибольшая концентрация характерна для центра Кяхты, населенных пунктов Наушки, Хоронхой.

Туристическая активность достигает пика летом, зимний туризм почти отсутствует. Большая часть спроса приходится на историческую архитектуру и памятники в центре Кяхты. Внутрирегиональные туристы чаще посещают городской парк и площадь с фонтанами. Туристы из других регионов приезжают в собор Воскресения Христова. Туристы из всех регионов также посещают центр города Кяхта.

ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТАМИ [2]



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ [1]

- Собор Троицы Живоначальной в Кяхте
- Собор Воскресения Христова в Кяхте
- Исторический город Кяхта
- Здание бывшего гостиного двора в Кяхте
- Ильмовая падь
- Гуннское поселение Дурены
- Священное место Аранжин Арьяа Баала

СТРУКТУРА ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА [3]

	Жители макротерритории	Жители других регионов
География (в порядке убывания)	Иркутская область (14 %)	Москва, Самарская область, Красноярский край
Предпочтения	Религиозный туризм, посещение монастырей	Этнокультурный туризм

Выводы

Минимальное количество туристов при большом количестве аттракторов на территории свидетельствует о низкой популярности направления. Территория удалена от основных центров туристической активности и расположена вблизи границы РФ, тем самым выполняя транзитную функцию как «ворота в Монголию». Большим потенциалом обладает развитие бренда Великого чайного пути.

В связи с удаленностью направления особенно важно повышать узнаваемость аттракторов и улучшать транспортную инфраструктуру для создания комфортного доступа к территории. Привлечению туристов будет способствовать развитие всесезонных видов активности. Сейчас территория популярна в летнее время, зимой туристов сильно меньше.

1. Согласно индексу туристической востребованности аттракторов, 2023 г.
2. Согласно анализу пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.
3. Согласно анализу пользовательских фотографий туристов рядом с туристическими аттракторами, опубликованных в социальных медиа, 2023 г.

Кяхтинское направление: туристическая инфраструктура

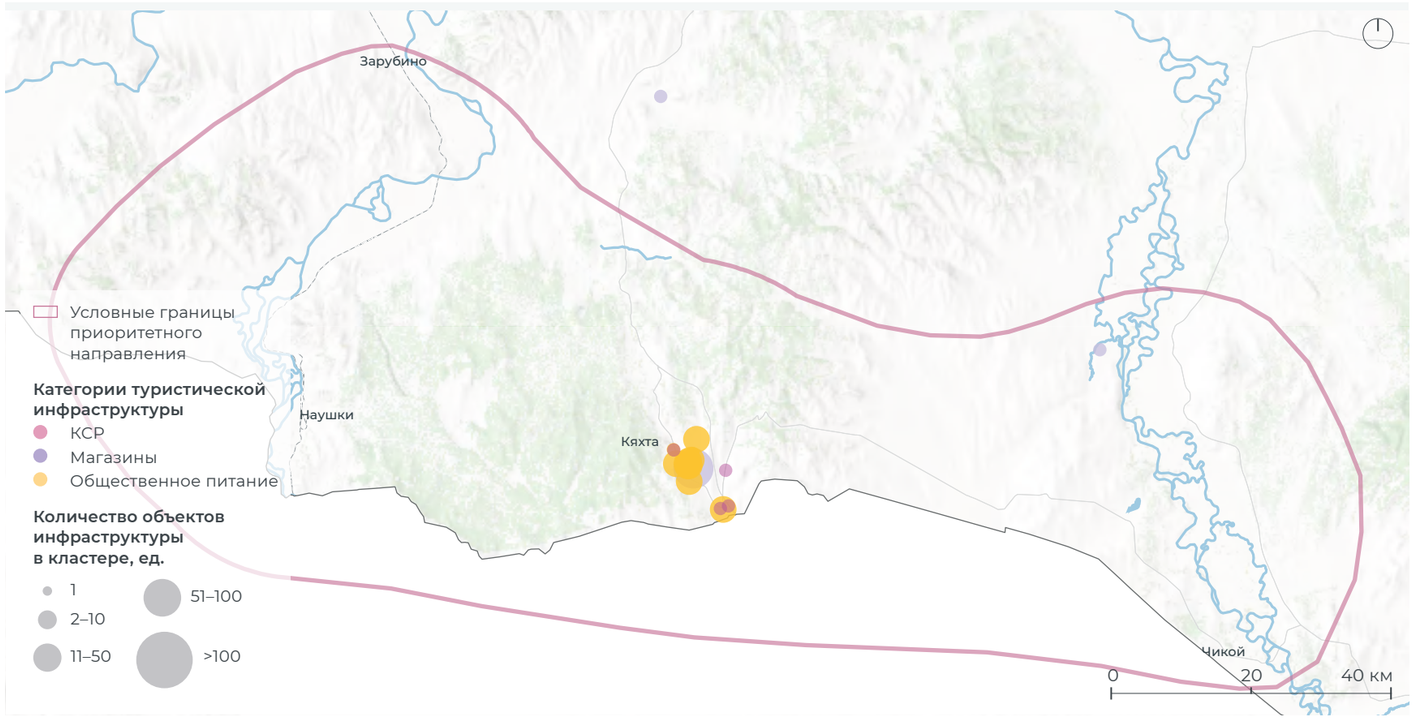
Распределение КСР[4]

Направление отличается неравномерной обеспеченностью коллективными средствами размещения: большая часть объектов КСР расположена в городе Кяхта. Остальная территория практически не обеспечена: около 30 % аттракторов расположено более чем в 60-минутной автомобильной доступности от КСР.

Средства размещения мало оцениваются туристами. Это связано с непопулярностью направления среди посетителей, а также низким качеством существующих туристических сервисов. Туристы жалуются на проблему получения пропуска на право проживания в приграничной зоне.

Туристическая инфраструктура[4]

Число объектов сопутствующей инфраструктуры пропорционально количеству объектов КСР: на одну гостиницу приходится четыре магазина и четыре заведения общественного питания. Наибольшая обеспеченность объектами туристической инфраструктуры характерна для Кяхты. Крупнейшие аттракторы за пределами Кяхты, такие как гуннское поселение Дурены и священное место Арьяа-Бала, а также туристические маршруты испытывают недостаточную обеспеченность объектами сопутствующей инфраструктуры, прежде всего туалетами.

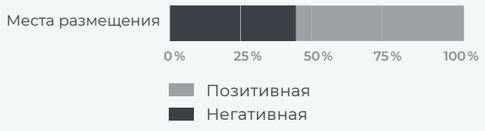


Выводы

Низкая обеспеченность инфраструктурой направления объясняется низким туристическим потоком и, соответственно, низким спросом на КСР и сопутствующие объекты, такие как магазины, заведения общественного питания. Критически ограничивающим фактором для посещения данного направления туристами является проблема получения пропуска на право проживания в приграничной зоне.

Необходимо повышение транспортной доступности территории и узнаваемости местных точек притяжения — это позволит привлекать больше туристов. Направление обладает потенциалом для развития международного туризма с Монголией, чему будет способствовать упрощение процедуры пересечения границы и модернизация АПП «Кяхта». Увеличение транзитного потока также является точкой роста для придорожного сервиса.

ОЦЕНКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРИСТАМИ[5]

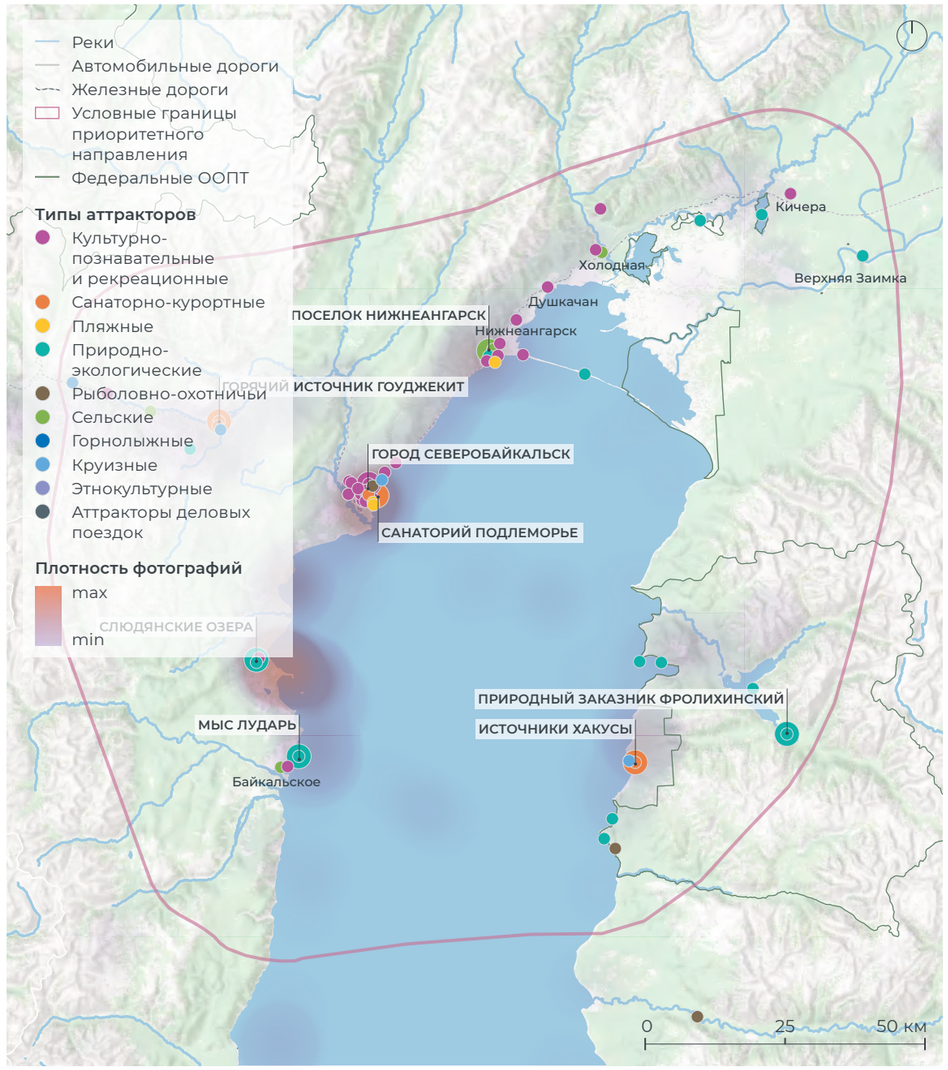


УПОМИНАЕМЫЕ ТЕМЫ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ[5]



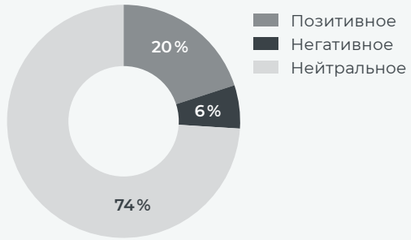
4. Согласно анализу на основе открытых данных.
5. Согласно анализу на основе пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.

Направление Северный Байкал: аттракторы



1. Согласно индексу туристической востребованности аттракторов, 2023 г.
2. Согласно анализу пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.
3. Согласно анализу пользовательских фотографий туристов рядом с туристическими аттракторами, опубликованных в социальных медиа, 2023 г.

ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТАМИ [2]



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ [1]

- Поселок Нижнеангарск
- Санаторий Подлеморье
- Северобайкальск
- Слюдянские озера
- Горячий источник Гоуджекит
- Фролихинский заказник
- Источники Хакусы

СТРУКТУРА ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА [3]

	Жители макротерритории	Жители других регионов
География (в порядке убывания)	Республика Бурятия	Свердловская область
Предпочтения	Пляжный и активный туризм (походы, скалолазание)	Природный туризм

Типы аттракторов и их востребованность [1]

На территории выявлено 75 точек притяжения, большая их часть относится к культурно-познавательным и природно-экологическим аттракторам. В направлении также представлены аттракторы санаторно-курортного туризма, которые пользуются популярностью у туристов.

В числе ключевых точек — Нижнеангарск, санаторий Подлеморье, Северобайкальск. В границах данного направления расположены минеральные источники, обладающие потенциалом для привлечения большего числа туристов.

Результаты анализа текстов пользователей об аттракторах [2]

Направление относительно малоизвестно среди туристов. Наиболее обсуждаемыми на специализированных туристических сайтах являются темы природных аттракторов (53 %), активного отдыха (34 %) и представленной кухни (7 %). Наиболее сильные ассоциации с природными достопримечательностями (Байкал, Слюдянские озера, Фролихинский заказник), пляжным и активным отдыхом (походы, скалолазание, водные виды спорта).

Популярность аттракторов на основе данных социальных сетей [3]

В границах рассматриваемой территории было размещено 7,3 тыс. пользовательских фотографий. Наибольшая концентрация характерна для окрестностей Северобайкальска, Нижнеангарска и Слюдянских озер.

Западная часть направления наиболее посещаема туристами, что связано с лучшей транспортной доступностью аттракторов и близостью к точкам входа на территорию — аэропорту и ж/д вокзалам. Наибольшее скопление фотографий туристов характерно для пляжей и баз отдыха, также популярен детский отдых на Слюдянских озерах.

Выводы

Направление характеризуется сравнительно небольшим количеством отзывов и фотографий туристов. Север Байкала потенциально может стать мощным брендом при условии проведения мероприятий для развития его популярности. Территория обладает хорошим потенциалом с точки зрения бальнеологических ресурсов. Здесь расположены термальные источники, наиболее известные — Хакусы, Дзелинда и Гоуджекит.

Дальнейшее развитие туризма в пределах данного направления возможно за счет развития транспортной инфраструктуры и увеличения доступности точек притяжения в восточной части направления, а также развития природно-экологического туризма на территории Фролихинского заказника.

Направление Северный Байкал: туристическая инфраструктура

Распределение КСР [4]

Направление отличается средней обеспеченностью коллективными средствами размещения. Преобладающая доля КСР тяготеет к побережью Байкала и сконцентрирована в населенных пунктах Северобайкальск, Нижнеангарск. Более 20 % аттракторов расположено более чем в 60-минутной автомобильной доступности от КСР.

Качество средств размещения в пределах данного направления туристы оценивают скорее негативно (42 % оценок ниже 3 из 5). Отмечаются сложности с подачей горячей воды, холодные и неудобные номера, сложности при бронировании. При этом у туристов невысокие ожидания по удобству номеров, от данного направления ждут «домашнего» отдыха — «как у бабушки в деревне».

Туристическая инфраструктура [4]

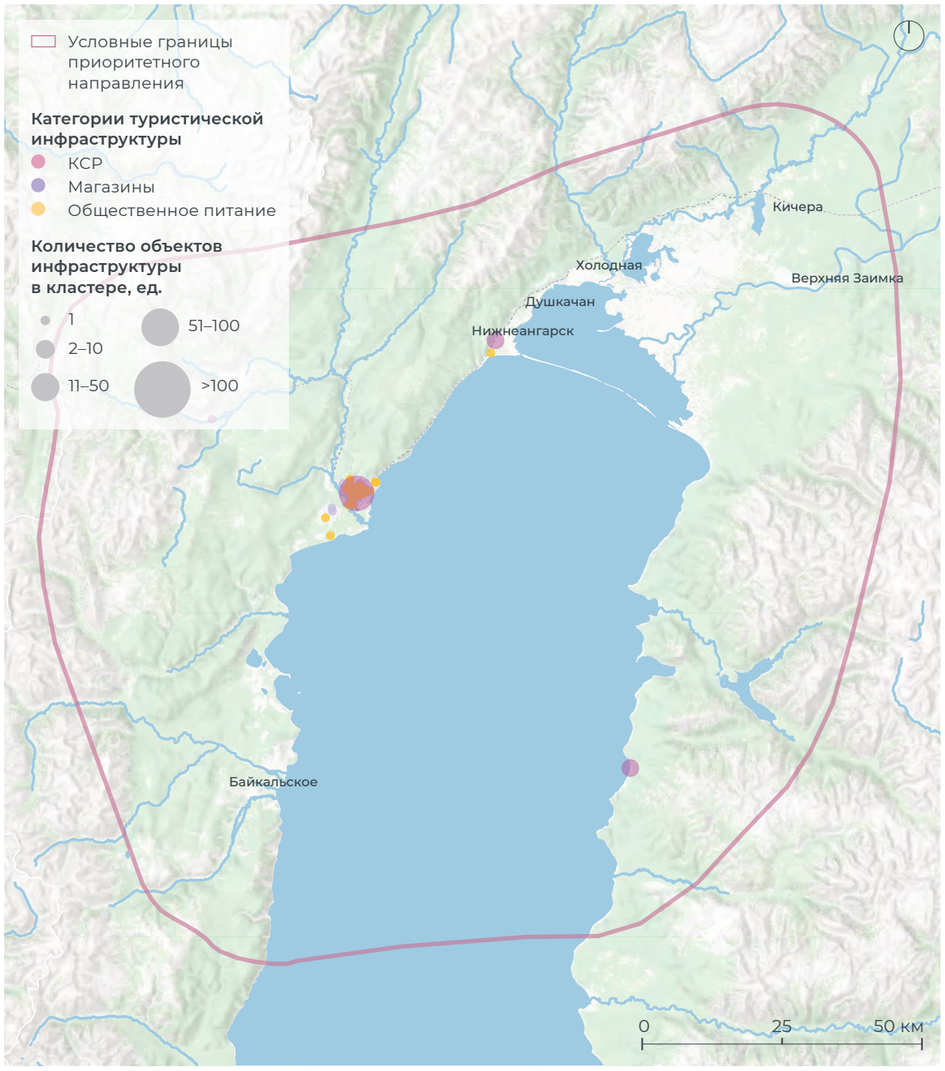
Число объектов сопутствующей инфраструктуры пропорционально количеству объектов КСР: на одну гостиницу приходится один магазин и одно заведение общественного питания. Большая часть объектов расположена в пределах основных населенных пунктов. При этом некоторые из наиболее привлекательных аттракторов, прежде всего Слюдянские озера и курорт Гоуджекит, недостаточно обеспечены магазинами и объектами общественного питания. Обеспеченность туристических маршрутов и пляжей туалетами также недостаточная. Выше, чем в среднем по макротерритории, доля негативных оценок заведений питания (43 % оценок — от 1 до 3). Ярко выделяется предпочтение, отдаваемое местной кухне (бурятская, байкальская).

Выводы

В границах направления большая часть объектов инфраструктуры сосредоточена в населенных пунктах Северобайкальск, Нижнеангарск. В восточной части ощущается нехватка объектов КСР, посещение удаленных аттракторов здесь затруднено, поскольку туристам негде остановиться.

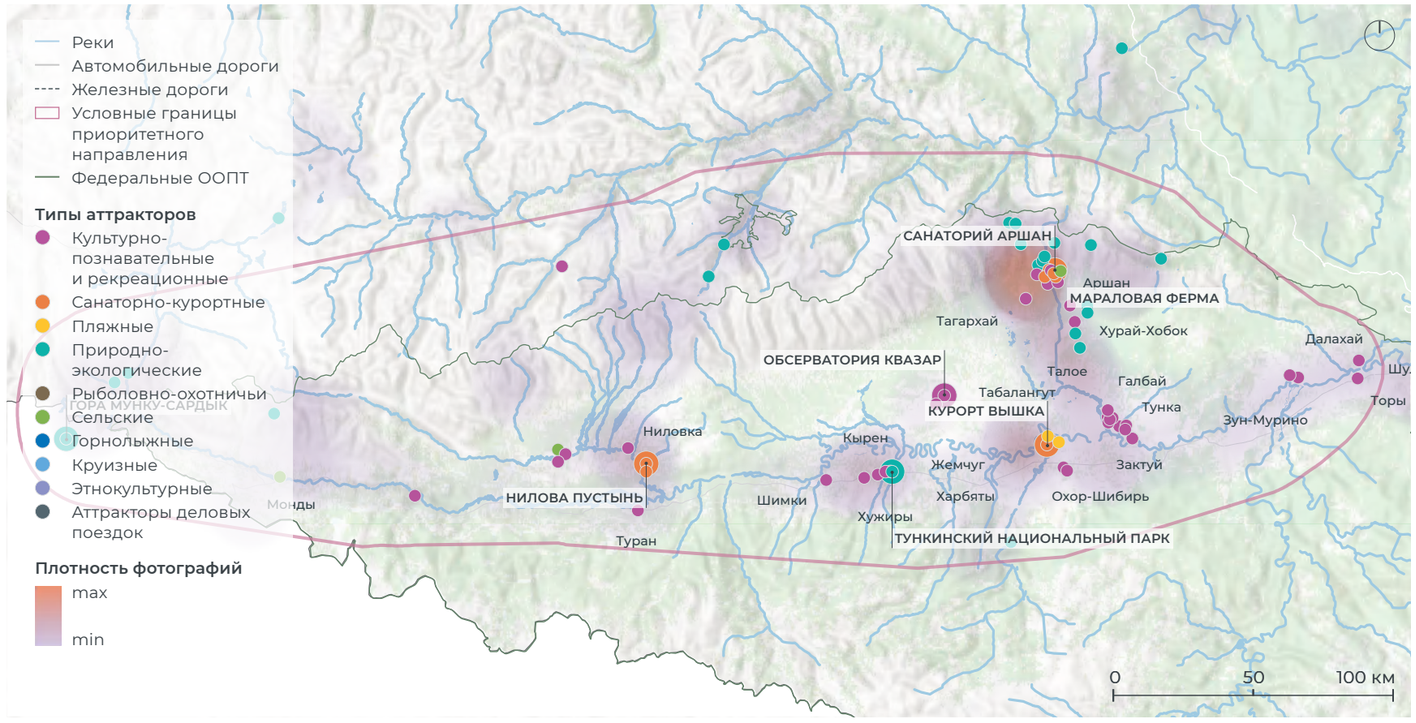
Развитие более массового туризма в данном направлении возможно за счет развития инфраструктуры в удаленных от Северобайкальска населенных пунктах и улучшения транспортной доступности объектов притяжения в восточной части направления за счет развития водного транспорта. Необходимо также развитие инфраструктуры в окрестностях Фролихинского заказника с учетом ограничений по объемам антропогенной нагрузки на особо охраняемых природных территориях.



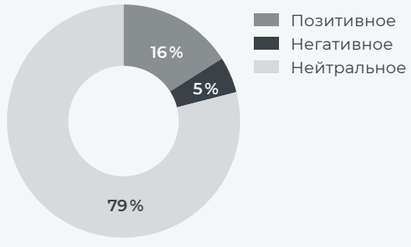


4. Согласно анализу на основе открытых данных.
5. Согласно анализу на основе пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.

Направление Восточный Саян: аттракторы



ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТАМИ [2]



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ [1]

- Санаторий Аршан
- Мараловая ферма
- Курорт Нилова Пустынь
- Тункинский национальный парк
- Курортная местность «Вышка»
- Гора Мунку-Сардык
- Радиоастрономич. обсерватория «Квазар»

СТРУКТУРА ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА [3]

	Жители макротерритории	Жители других регионов
География (в порядке убывания)	Иркутская область (62 % фото всех туристов)	Красноярский край, Москва
Предпочтения	Лечебно-оздоровительный туризм, семейный отдых	Комбинированный природно-познавательный туризм

Типы аттракторов и их востребованность [1]

На территории выявлена 81 точка притяжения, большая их часть относится к культурно-познавательным, природно-экологическим и санаторно-курортным аттракторам. В направлении представлены аттракторы сельского туризма, среди которых наиболее популярна ферма «Саянский Марал».

В числе ключевых точек — санаторий «Аршан», курорт «Нилова Пустынь», местность Вышка, Тункинский национальный парк.

Результаты анализа текстов пользователей об аттракторах [2]

Направление относительно малоизвестно потенциальным туристам. Наиболее обсуждаемыми на специализированных туристических сайтах являются темы природных аттракторов (59 %) и места активного отдыха (37 %). Самые обсуждаемые объекты в соцсетях: Аршан (дацан, Будда Медицины и источники, Пик Любви, священная роща), курорт «Нилова Пустынь».

Популярность аттракторов на основе данных социальных сетей [3]

В границах рассматриваемой территории было размещено 9,1 тыс. пользовательских фотографий. Наибольшая концентрация наблюдается в пределах курортов «Аршан» и «Нилова Пустынь», а также возле местности Вышка.

Восточная часть направления наиболее популярна как у внутренних туристов, так и среди посетителей из других регионов, поскольку в этой части сосредоточены основные минеральные источники и крупнейшие курорты. Западная часть менее посещаема в силу большей удаленности от основных точек входа и рассредоточенности аттракторов, а также более сложной логистики.

Выводы

Дальнейшее развитие туризма в пределах данного направления возможно за счет развития транспортной инфраструктуры и увеличения доступности точек притяжения в западной части направления, а также развития природно-экологического туризма на территории Тункинского национального парка. Территория имеет потенциал для развития международного туризма с Монголией, чему будет способствовать модернизация АПП «Монды».

1. Согласно индексу туристической востребованности аттракторов, 2023 г.
2. Согласно анализу пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.
3. Согласно анализу пользовательских фотографий туристов рядом с туристическими аттракторами, опубликованных в социальных медиа, 2023 г.

Направление Восточный Саян: туристическая инфраструктура

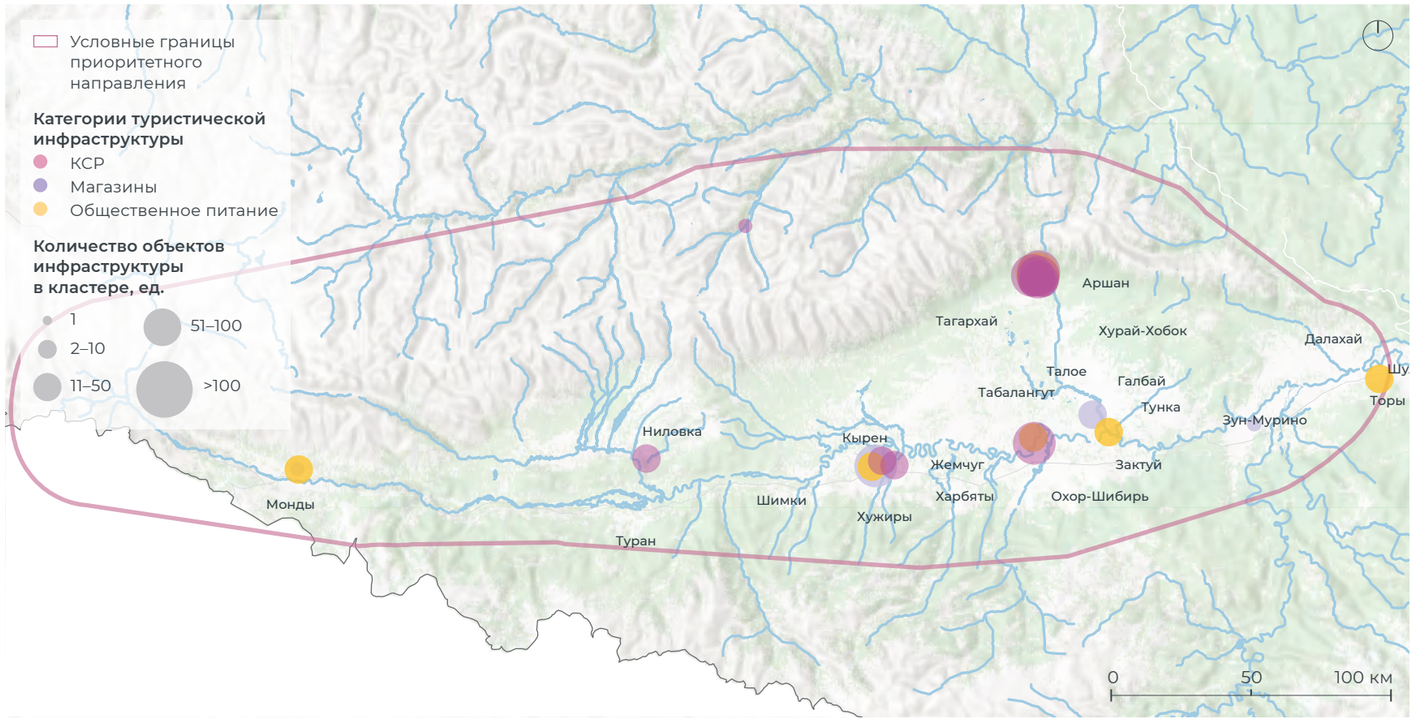
Распределение КСР[4]

Направление отличается высокой обеспеченностью коллективными средствами размещения. Практически все крупнейшие аттракторы обеспечены КСР в 30-минутной автомобильной доступности. Большая часть сконцентрирована вокруг бальнеологического курорта Аршан и местности Вышка. В меньшей степени объектами КСР обеспечены удаленные аттракторы, такие как гора Мунку-Сардык и поселок Монды. Около 23 % аттракторов расположено более чем в 60-минутной автомобильной доступности от КСР.

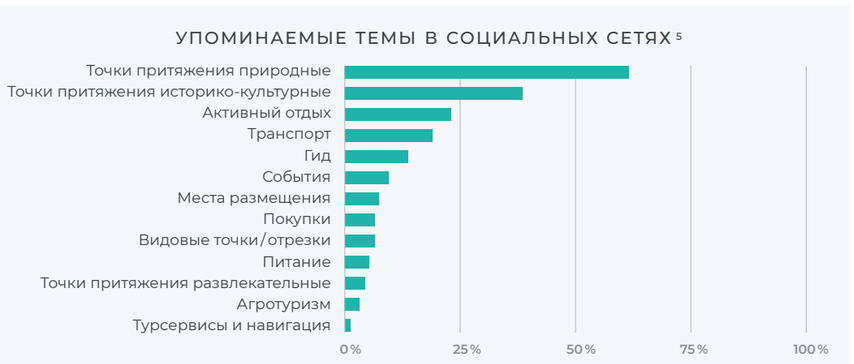
Качество средств размещения в пределах данного направления туристы оценивают скорее негативно (42 % оценок ниже 3). Наибольшее число негативных отзывов характерно для Аршана: туристы жалуются на плохое состояние туристской инфраструктуры, неудовлетворительное качество подъездных дорог, неубранность номеров, мусор на территории и низкий уровень сервиса в целом.

Туристическая инфраструктура[4]

Число объектов сопутствующей инфраструктуры значительно меньше количества объектов КСР: на одну гостиницу приходится менее одного магазина и менее одного заведения общественного питания. Наибольшая обеспеченность объектами сопутствующей инфраструктуры характерна для населенных пунктов Аршан и Кырен. При этом некоторые из удаленных аттракторов, в том числе Мунку-Сардык и Нилова Пустынь, испытывают недостаток инфраструктурных объектов. Обеспеченность туристических маршрутов и пляжей туалетами также недостаточная. Оценки объектов питания направления находятся на среднем для макротерритории уровне (64 % оценок позитивные). В основном востребована местная кухня (бурятские блюда, дичь).







Выводы

В направлении большая часть инфраструктуры сосредоточена в восточной части территории, где расположены основные курорты. Необходимо развивать инфраструктуру для санаторно-курортного отдыха, аттракторы которой являются одними из основных в Тункинской долине.

Развитие туризма в данном направлении возможно за счет создания инфраструктуры в удаленных от основной курортной зоны населенных пунктах и улучшения транспортной доступности объектов притяжения в западной части направления. Необходимо создание инфраструктуры в окрестностях Тункинского национального парка с учетом ограничений по объемам антропогенной нагрузки на особо охраняемых природных территориях.

4. Согласно анализу на основе открытых данных.
5. Согласно анализу на основе пользовательских отзывов о туристических аттракциях в социальных медиа, 2023 г.

4.2.26. Выводы по итогам комплексного анализа

Туристические аттракции

Аттракторы на макротерритории

- Ключевой аттрактор территории — Байкал. Он привлекает основной поток туристов, но при этом вытесняет интерес к другим точкам притяжения. Развитие второстепенных туристических направлений поможет перераспределить турпоток и снизить антропогенную нагрузку на природные территории Байкала.
- Наиболее распространенные аттракторы, наиболее востребованные и потенциально востребованные — культурно-познавательные (включая этнокультурные), природные и оздоровительные. Данные виды туризма являются основными на макротерритории на сегодня.
- Очень высокая значимость аттракторов, включающих культурное, природное и нематериальное наследие ЮНЕСКО, привлекает туристов со всей страны и из-за рубежа. Туристический поток к основным аттракторам может влиять на прирост турпотока для менее «раскрученных» объектов.
- Культурно-познавательные аттракторы расположены преимущественно вблизи основных точек входа и более доступны туристам. Природные аттракторы часто находятся на отдалении и труднодоступны. Для улучшения посещаемости природных объектов необходимо развивать вблизи них туристическую инфраструктуру и улучшать логистику.
- Оздоровительные аттракторы обладают большим потенциалом благодаря богатым бальнеологическим ресурсам макротерритории. Для реализации этого потенциала необходимо модернизировать материально-техническую базу санаторно-курортных учреждений.
- Потенциал пляжных аттракторов сложно реализовать из-за климатических условий. В свою очередь, эти условия хорошо подходят для горнолыжного отдыха, однако характеристики горнолыжных склонов уступают аналогам в России.

Узнаваемость

- Наиболее популярным аттрактором макротерритории является Байкал. Его узнаваемость значительно превосходит узнаваемость прочих аттракторов. Следующий по узнаваемости аттрактор — остров Ольхон, который также значительно опережает по популярности прочие точки притяжения макротерритории. Подобная известность, в том числе на мировом уровне, обеспечивает стабильный туристический поток, однако приводит к перегруженности аттракторов.
- За исключением озера Байкал и острова Ольхон, наиболее востребованные культурно-познавательные и природные аттракторы в целом имеют схожую узнаваемость. Туристов равно привлекают аттракторы этих типов, и в то же время они одинаково недооценены на фоне главных точек притяжения. Необходимо развивать аттракторы помимо озера Байкал и острова Ольхон. Улучшение узнаваемости аттракторов позволит увеличить туристический поток к ним.
- Другие типы аттракторов менее узнаваемы, чем культурно-познавательные и природные. Наиболее узнаваемыми аттракторами других типов являются курорты «Горячинск», «Аршан» и «Максимиха», горнолыжный курорт «Гора Соболиная» и склоны горы Мамай. Большинство остальных аттракторов играют второстепенную роль и требуют улучшения узнаваемости для развития связанных с ними видов отдыха.
- Аттракторы в Иркутской области более узнаваемы, чем в Республике Бурятия. Перераспределение туристического потока ко второстепенным направлениям поспособствует увеличению узнаваемости и посещаемости аттракторов в Республике Бурятия.

Состояние объектов

- Менее половины востребованных аттракторов макротерритории находится в хорошем и удовлетворительном состоянии и не требует больших инвестиций. Плохое состояние туристических точек притяжения может формировать негативный опыт от их посещения — отрицательные отзывы могут провоцировать снижение текущей и будущей посещаемости.
- Визуальная оценка состояния аттракторов (61 % положительных оценок) выше, чем оценка пользовательского опыта (48,7 %). Пользовательский опыт влияет на более глубокую вовлеченность туристов во взаимодействие с аттрактором, поэтому необходимо серьезно модернизировать туристические объекты с точки зрения сервисной инфраструктуры, доступности, безопасности, инклюзивности и т. д.
- Наиболее негативно оцениваемые характеристики аттракторов — навигация (85,1 % негативных оценок), состояние окружающей территории (64,3 %), инклюзивность (61 %) и техническое состояние объекта (44,2 %). Данные характеристики необходимо улучшать в первую очередь.
- Общее состояние аттракторов в Республике Бурятия и Иркутской области сравнимо, доля положительных оценок составляет чуть менее половины. В Иркутской области больше внимание уделяется сервису и пользовательскому опыту, в то время как в Республике Бурятия сами аттракторы находятся в лучшем состоянии по отношению к сервису. Для более гармоничного развития туризма на макротерритории в Республике Бурятия необходимо развивать туристический сервис и улучшать пользовательский опыт, а в Иркутской области улучшать визуальный облик и среду вблизи объектов.

Доступность

- Большая часть туристических аттракторов находится в комфортной для туристов 2-часовой транспортной доступности от основных точек входа на макротерриторию.
- В Республике Бурятия аттракторы более рассредоточены по территории региона и чаще находятся в более удаленных местах. В Иркутской области туристы для посещения большинства основных аттракторов могут размещаться в Иркутске, а в Республике Бурятия для обеспечения возможности посещения туристами аттракторов необходимо развивать логистику либо гостиничную инфраструктуру.
- Около 20 % востребованных и потенциально востребованных аттракторов макротерритории расположено вне 2-часовой транспортной доступности. Туристы меньше посещают подобные отдаленные аттракторы либо реже посещают менее популярные точки притяжения из-за затрат времени на дорогу. Развитие логистики к удаленным аттракторам поможет перераспределить поток с перегруженных локаций и запустить туризм в отдаленных районах.
- Природный туризм — ключевой вид отдыха на Байкале, и доступность природных аттракторов требует серьезного улучшения. В 2-часовой транспортной доступности находится менее половины природных и рыболовно-охотничьих аттракторов, что связано с удаленностью природных объектов от точек входа.
- В Иркутской области плотность аттракторов выше. Они главным образом сосредоточены возле точек входа, поэтому туристы могут посетить больше точек притяжения в течение одного дня, чем в Республике Бурятия. При улучшении транспортной доступности туристы смогут посещать больше объектов за меньший промежуток времени, что приведет к развитию посещаемых локаций.

Концентрация туристических аттракторов по направлениям

Природные особенности

- Макротерритория уникальна своим природным разнообразием. В пределах каждого из основных туристических направлений сочетается несколько видов ландшафтов, образованных благодаря значительному перепаду высот и особому микроклимату макротерритории. Формирование уникального туристического предложения на макротерритории возможно за счет создания инфраструктуры около охраняемых природных территорий для нивелирования антропогенной нагрузки.
- Наиболее комфортное направление за счет более высоких температур в зимний период — Южный Байкал. Байкальский лед лучше всего наблюдать в Ольхонском направлении и на Восточном Байкале. Наиболее комфортные температуры для пляжного отдыха в летний период характерны также для Южного Байкала, Ольхонского и Горячинского направлений. Для формирования всесезонного туристического предложения необходимо создавать инфраструктуру, устойчивую к погодным изменениям.
- Большой интерес в значительной части направлений представляют водные объекты. Помимо Байкала, они представлены крупными реками — прежде всего Ангарой, а также Братским водохранилищем. По Ангаре ходят круизные судна, а на ее берегах развит пляжный туризм. Усилить имеющийся водный потенциал возможно за счет модернизации причальной инфраструктуры.
- Уникальные природные особенности, среди которых эндемичные растения и массовые места обитания нерп в Горячинском направлении, наличие минеральных вод и термальных источников, формируют туристический продукт макротерритории, который необходимо развивать и популяризировать.

Распределение аттракторов по направлениям

- Основные туристические направления концентрируют в себе подавляющую долю аттракторов макротерритории. Больше всего аттракторов расположено в границах Иркутского, Улан-Удэнского и Ольхонского направлений.
- Культурно-познавательные аттракторы преобладают в большинстве направлений, за исключением Листвянского, Ольхонского и Южного Байкала, где на первый план выходят природно-экологические аттракторы. Для ряда направлений характерна специализация на санаторно-курортном туризме, среди которых выделяются Восточный Байкал — Горячинск и Восточный Саян. Важное значение имеет сельский туризм, особенно для направлений Транссибирской магистрали, агломерации Улан-Удэ и Баргузинского.
- Отдельные типы аттракторов представлены в небольшом количестве, но также пользуются популярностью у туристов. К ним относятся горнолыжные курорты, в наибольшей степени представленные в Южном Байкале, где расположено сразу два крупных объекта — «Гора Соболиная» и «Гора Мамай». По наличию этнокультурных аттракторов выделяется направление «Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь», где расположены наиболее известные дацаны, а также крупный этнографический музей.

Образ направлений в социальных медиа

- Первое место по упоминаемости в социальных сетях занимает Иркутское направление, за ним следуют Ольхонское и Улан-Удэнское — направления с наибольшим количеством аттракторов. Наименее известные туристические направления — Кабанское, Кяхтинское и Транссибирская магистраль. Раскрытие их потенциала возможно за счет развития инфраструктуры и повышения узнаваемости расположенных в них туристских аттракторов.
- Наиболее обсуждаемая тема на специализированных туристических сайтах — природные точки притяжения, это особенно характерно для Ольхонского, Горячинского, Баргузинского направлений. Направление агломерации Улан-Удэ отличается высокой долей тем обсуждения шопинга и событийного туризма, а тема транспорта более всего обсуждается туристами направления Транссибирской магистрали. Большое значение имеет наличие узнаваемого бренда и ярких отличительных черт, например шаманизм в Ольхонском направлении.
- На основе анализа пространственного распределения фотографий туристов могут быть сделаны выводы о географии туристического спроса. Жители макротерритории чаще посещают направления, расположенные в своих регионах. Однако наблюдаются некоторые исключения, среди которых направление Восточного Саяна, где большая часть фотографий туристов сделана жителями Иркутской области, а также Южный Байкал, поделенный между двумя регионами, куда чаще приезжают туристы из Иркутска.
- Основные особенности географии выкладываемых фотографий туристов из других регионов — преобладание туристов из Москвы и Санкт-Петербурга в большинстве направлений, а также высокая доля туристов из Красноярского края в направлениях Транссибирской магистрали и Восточного Саяна.

КСР и туристическая инфраструктура

- Основная часть крупнейших аттракторов направлений обеспечена КСР в 15-минутной автомобильной доступности. Наименьший показатель наблюдается в Иркутском, Листвянском и Братском направлениях, наибольший — в Баргузинском, где около 30% аттракторов расположено более чем в 60-минутной автомобильной доступности от КСР. В большинстве направлений отмечается недостаточная обеспеченность туристических маршрутов и пляжей туалетами.
- Наиболее позитивные оценки средств размещения характерны для Иркутского, Улан-Удэнского и Листвянского направлений. Самая высокая доля негативных оценок выявлена в направлении Транссибирской магистрали, где туристы отмечают плохое состояние номеров, отсутствие ремонта, проблемы чистоты. В Ольхонском направлении туристы отмечают, что заранее готовятся к посредственному качеству жилья в силу дефицита мест размещения в высокий сезон.
- В курортных направлениях туристы более восприимчивы к качеству сервиса, с чем связано большое число негативных отзывов на места размещения в направлении Восточного Саяна. Выше, чем в среднем по макротерритории, доля негативных оценок заведений питания отмечается у направления Северный Байкал. Для большей части направлений оценки объектов питания скорее позитивные, особенно ценится местная кухня: бурятские блюда, буузы.

4.3.1. Подход к анализу существующих туристических маршрутов

Сеть туристических маршрутов представляет комплексную систему, включающую точки входа на маршрут, точки притяжения, связывающую их транспортную инфраструктуру, а также сервисную инфраструктуру, поддерживающую туристический продукт. Сформированная и обустроенная сеть туристических маршрутов позволяет путешественникам наиболее быстро и эффективно получить полное представление о культуре, истории и природных достопримечательностях макротерритории, включая не только самые популярные аттракторы, но и малоизвестные точки притяжения, дополняющие путешествие.

Макротерритория «Байкал» обладает огромным количеством достопримечательностей различного типа и масштаба. Все они в разной степени связаны друг с другом и с основными логистическими хабами регионов Иркутской области и Республики Бурятия.

На текущий момент большую часть туристического потока принимают абсолютное меньшинство туристических аттракторов и направлений, что приводит к перегрузке территории и негативному туристическому опыту. В то же время остальные туристические аттракторы и направления остаются невостребованными и испытывают дефицит путешественников — как следствие, тормозят развитие туристической инфраструктуры и сервисов.

В рамках анализа туристических маршрутов требуется выявить существующие популярные направления, а также определить направления, обладающие высоким не раскрытым потенциалом.

Анализ перемещений пользователей на основе данных социальных медиа 1

В анализе участвует оценка пользовательских фотографий и пользовательских текстов, включающих информацию о координатах сделанных фотографий, сезонности и географии прибытия туристов.

На основе данных анализируются треки туристов — последовательное перемещение от одной фотографии к другой — и далее популярность отрезков маршрутов, пройденных между точками фотографирования.

Результатом является визуализация наиболее часто проходимых треков в разное время года туристами, прибывшими из разных регионов страны: внутрирегиональных, из ближайших регионов, из дальних регионов и отдельно из Москвы и Санкт-Петербурга.

+

Анализ предложений федеральных и региональных туристических операторов 2

В анализе участвует база туристических маршрутов, которые предлагают федеральные и региональные туристические операторы на официальных сайтах, включающая информацию о составе маршрута, точках притяжения, виде туризма, сезонности, виде транспорта, протяженности маршрута, продолжительности и цене.

На основе данных анализируются направления и группы точек притяжения, наиболее часто встречающиеся у разных операторов.

Результатом является визуализация туристических маршрутов разной повторяемости в разрезе видов транспорта, продолжительности, протяженности, сезонности и видов туризма.

+

Выявление наиболее популярных маршрутов и проверка их через экспертные интервью с представителями туристических операторов и другими представителями туристической отрасли 3

На основе 1-го и 2-го шагов выявлены наиболее популярные, повторяющиеся и известные туристические маршруты, из которых составлен список топ-33 маршрутов макротерритории.

Наиболее популярные маршруты представлены в матрице с указанием трека маршрута, вида транспорта, сезона, вида туризма, целевой аудитории.

В рамках экспертных интервью матрица оценки презентована участникам, уточнена и дополнена на основании данных профильных экспертов.

=

Наиболее востребованные направления, туристические аттракторы и туристические маршруты

Определены основные туристические маршруты по видам туризма с указанием сезонности и целевой аудитории.

Определены основные туристические маршруты в разбивке по видам транспорта (пешие, автомобильные, круизные, внедорожные, авиа, комбинированные).

4.3.2. Существующие туристические маршруты

204 733
фотографии формируют базу для анализа туристических маршрутов

534
маршрута

Для определения географии перемещения туристов по территории без привязки к разработанным туроператорами туристическим маршрутам разработан алгоритм, определяющий привязку фотографий к ID пользователя внутри одной туристической поездки и далее соединяющий фотографии между собой через существующие транспортные пути в вероятные туристические маршруты. На основе 204 тыс. фотографий, размещенных туристами в социальных медиа, проведен анализ и визуализированы маршруты туристов по географии прибытия: внутрирегиональные туристы, туристы из ближайших к макротерритории регионов, туристы из дальних регионов, туристы из Москвы и Санкт-Петербурга.

На основе этих данных определена нагрузка на дорожно-тропиночную сеть и определены аттракторы и группы аттракторов, наиболее часто встречающиеся в разных комбинациях маршрутов.

В ходе исследования было выявлено 534 маршрута, включая национальные маршруты, продукты туроператоров и данные от администрации регионов. Маршруты сгруппированы по типу перемещения: пешие (22 ед.), водные и круизные (107 ед.), воздушные (5 ед.), автотуристические (137 ед.), внедорожные (56 ед.) и комбинированные, включающие сразу несколько типов (207 ед.). Эти данные позволяют определить наиболее популярные группы аттракций, направления, предпочтения по виду перемещения и сезонные особенности.

С помощью инструмента пространственной аналитики из 534 маршрутов выделены и оценены экспертами в области туризма топ-33 самых востребованных и популярных маршрутов. Оценка экспертов в данном случае является проверкой аналитического анализа.

Топ-10 точек притяжения

1. Поселок Листвянка
2. Остров Ольхон
3. Мыс Хобой
4. Иркутск
5. Малое море
6. Причал Бухта Песчаная
7. Чивыркуйский залив
8. Город Улан-Удэ
9. Бухта Аяя
10. Остров Огой

Количество проанализированных маршрутов

Пешие маршруты	22
Водные и круизные	107
Воздушные	5
Автотуристические	137
Джипинг и снегоходные	56
Комбинированные	207



4.3.3. Анализ перемещений пользователей на основе данных социальных сетей

Шаг 1

Создание дорожного графа

Создание связного дорожного графа на территорию Иркутской области и Республики Бурятия. Дорожный граф был построен на основе данных об автомобильных дорогах и пешеходных путях, полученных из открытых источников.

Шаг 2

Сбор данных

Для анализа теоретического перемещения туристов по макротерритории были исследованы фотографии, размещенные туристами в социальных сетях в период с 01.01.2022 по 31.12.2022.

Фотографии, принятые к анализу, должны были отвечать следующим требованиям:

- привязка автора фотографии к региону проживания, для разделения на маршруты внутренних туристов и приезжих из других регионов;
- фотография сделана в пределах заданного расстоянии от достопримечательности.

Шаг 3

Построение теоретических[2] маршрутов перемещения отдельных пользователей

Было установлено, что для каждого пользователя могут быть применимы несколько вариантов теоретического маршрута. С целью точного определения маршрута были проанализированы метаданные (даты публикации) фотографий. Для разных категорий пользователей была задана следующая максимальный временной промежуток внутри которого выкладывались фотографии. Фотографии попавшие в промежуток присваивались одному маршруту:

- местные[3] туристы — 7 дней;
- туристы из соседних[4] регионов — 2 недели;
- туристы из Москвы, Санкт-Петербурга и Московской области — 3 месяца;
- туристы из дальних (всех прочих) регионов — 3 месяца.

Перед построением теоретического маршрута у рассматриваемого пользователя устанавливается наличие фотографий, сделанных в акватории озера Байкал (на расстоянии более 500 м от берега). В случае отсутствия фотографий, сделанных в акватории озера Байкал, теоретический маршрут состоит из последовательного набора ребер дорожного графа, представляющих собой кратчайший путь между отдельными точками (фотографиями пользователя). При наличии фотографий помимо последовательности ребер дорожного графа теоретический маршрут включает набор линий, соединяющих места сделанных фотографий. Данный набор линий представляет собой:

- прямые (для случаев, когда в акваторию Байкала попадает только одна фотография пользователя или же рассматриваемые фотографии находятся в разных административных единицах[5]);
- кривые, повторяющие форму побережья озера Байкал (для тех случаев, когда рассматриваемые фотографии находятся в одной административной единице).

Шаг 4

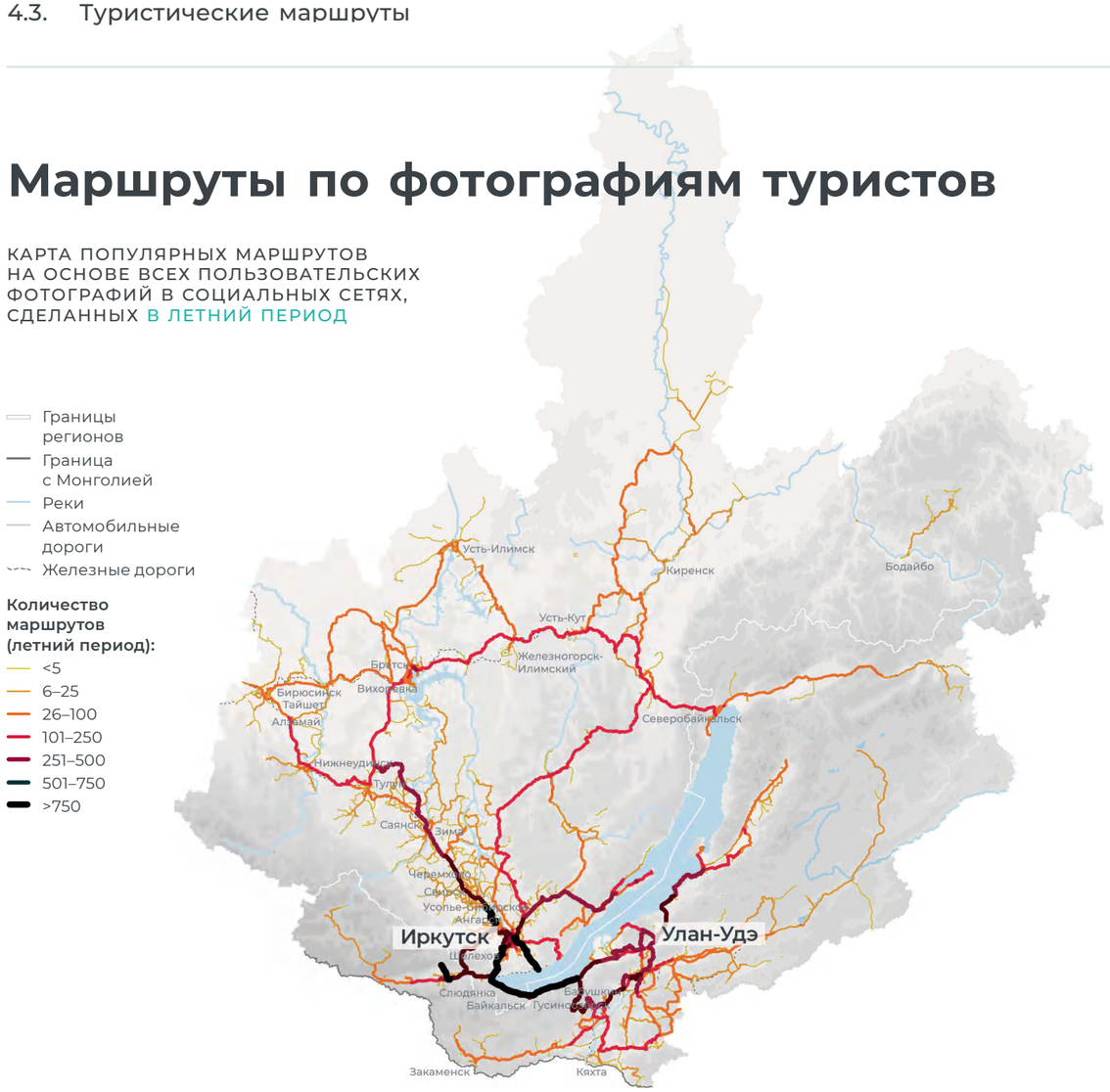
Подсчет данных статистики и визуализация

Для каждого ребра дорожного графа суммируется количество проходящих через него теоретических маршрутов пользователей. Данная статистика посчитана отдельно для летнего и для зимнего сезонов[6]. На основании полученных данных на карте отображаются ребра дорожного графа, классифицированные по количеству проходящих через них теоретических маршрутов, и линии, относящиеся к той части маршрутов, которая проходит через озеро Байкал.

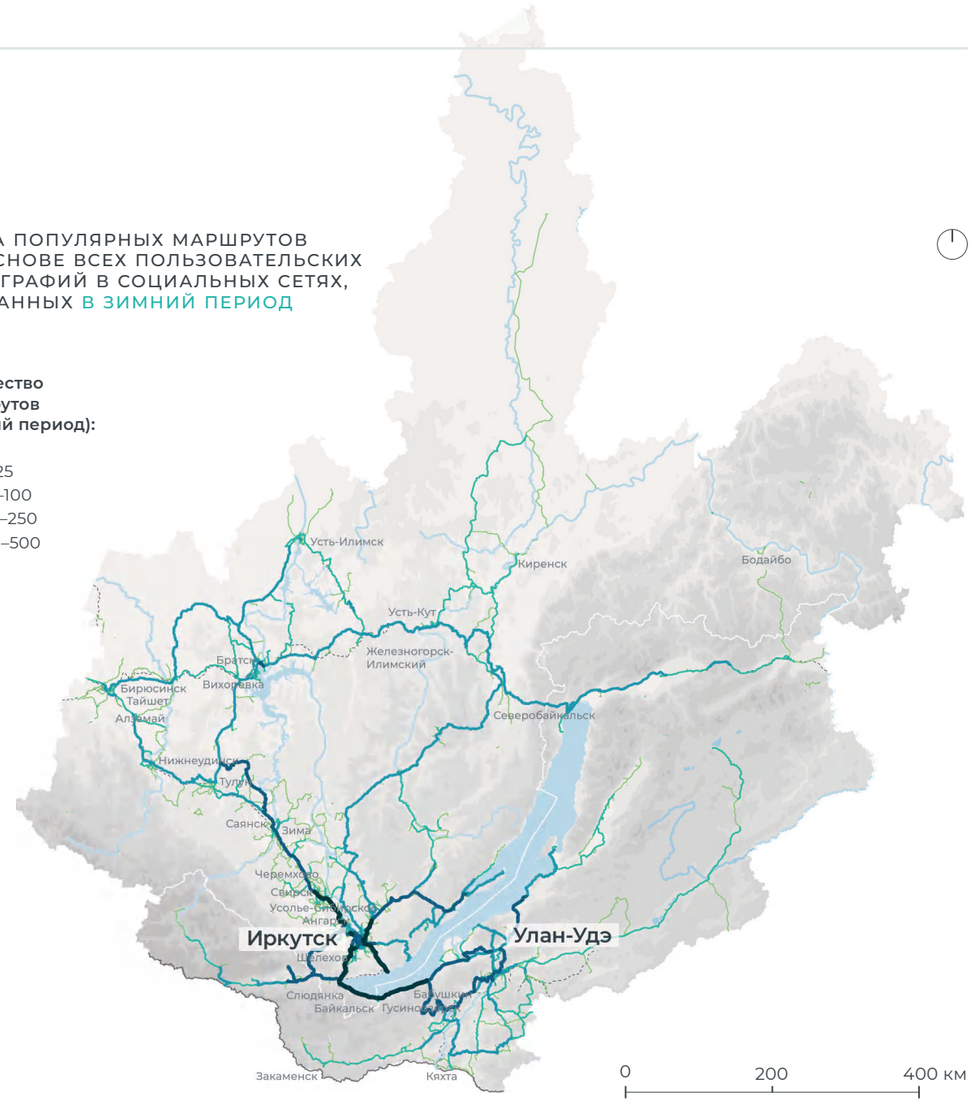
1. Заданное расстояние от достопримечательности определяется в соответствии с уровнем ее значимости:
   - мировая значимость точки притяжения — 2 км,
   - федеральная значимость точки притяжения — 1 км,
   - макротерриториальная значимость точки притяжения — 750 м,
   - региональная значимость точки притяжения — 500 м.
2. Маршрут является теоретическим, так как точные перемещения пользователей неизвестны. У исследователей есть теоретическое предположение перемещения пользователя, в основе которого лежит, что он в своем маршруте едет от точки старта до следующей ближайшей точки достопримечательности и действует так на протяжении всего маршрута.
3. К местным относятся туристы, для которых регион проживания совпадает с регионом, где была сделана фотография.
4. К соседним относятся регионы из списка ниже:
   - Иркутская область — для пользователей из республики Бурятия,
   - Республика Бурятия — для пользователей из Иркутской области,
   - Новосибирская область, Томская область, Алтайский край, Кемеровская область — Кузбасс, Республика Алтай, Республика Хакасия, Республика Тыва, Красноярский край, Республика Саха (Якутия), Забайкальский край, Амурская область.
5. Под административной единицей в данном случае подразумеваются Иркутская область и Республика Бурятия.
6. Летний сезон — с 1 мая по 31 октября, зимний сезон — с 1 ноября по 30 апреля.

Маршруты по фотографиям туристов

КАРТА ПОПУЛЯРНЫХ МАРШРУТОВ НА ОСНОВЕ ВСЕХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЬСКИХ ФОТОГРАФИЙ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ, СДЕЛАННЫХ В ЛЕТНИЙ ПЕРИОД



КАРТА ПОПУЛЯРНЫХ МАРШРУТОВ НА ОСНОВЕ ВСЕХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЬСКИХ ФОТОГРАФИЙ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ, СДЕЛАННЫХ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД



Больше всего маршрутов приходится на федеральную трассу Р258 «Байкал», связывающую две столицы и два основных бренда макротерритории — Иркутск и Улан-Удэ. Здесь находятся два международных аэропорта, а также основная транзитная трасса, связывающая макротерриторию с Европейской частью России и Дальним Востоком. Маршрут путешествия туриста практически к любой аттракции макротерритории будет проходить через эти точки входа. Также выделяются участок Транссибирской магистрали и трассы Р255 «Сибирь» западнее Иркутска — здесь расположено множество аттракций, посещаемых по пути следования туристов из европейской части РФ в Байкальскую макротерриторию. Направления, расположенные в 2–3-часовой автомобильной доступности от столиц, пользуются чуть меньшей популярностью — Тункинская долина, Горячинск, Усть-Баргузин.

Несмотря на то, что Байкал традиционно ассоциируется с зимним отдыхом, на текущий момент популярность зимних путешествий сильно уступает летним. Особенно заметно снижение популярности направлений в 2–3-часовых автомобильных ареалах вокруг Иркутска и Улан-Удэ. Благодаря большому количеству транзитных туристов самыми востребованными маршрутами остаются участки вдоль железных дорог и федеральных трасс.

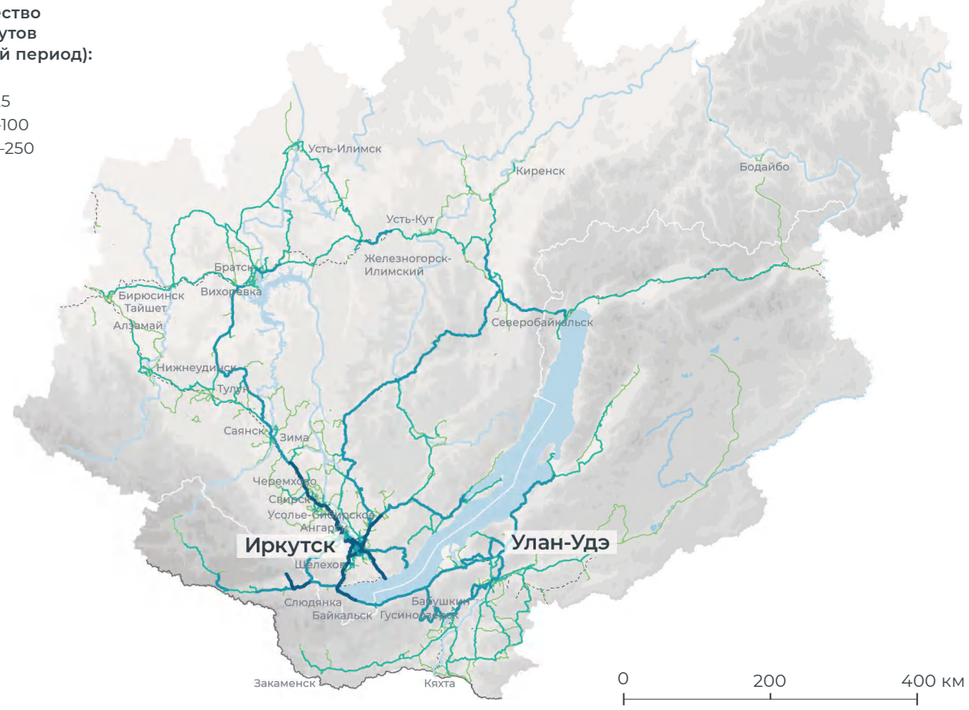
Наиболее популярными являются направления, предлагающие всесезонный отдых. В первую очередь, Ольхон, отмеченный в социальных медиа как самый «красивый и прозрачный» байкальский лед. Также востребованы локации, ассоциирующиеся с горнолыжным туризмом (Соболинка, Мамай, Южный Байкал) и с круглогодичным санаторно-курортным туризмом (Нилова Пустынь, Аршан). Из туристического интереса практически исчезли направления, плохо обеспеченные автомобильной связностью, например Баргузинское направление.

Маршруты по фотографиям пользователей Бурятии и Иркутской области

КАРТА ПОПУЛЯРНЫХ МАРШРУТОВ НА ОСНОВЕ ФОТОГРАФИЙ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ И ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ, СДЕЛАННЫХ В ЛЕТНИЙ ПЕРИОД



КАРТА ПОПУЛЯРНЫХ МАРШРУТОВ НА ОСНОВЕ ФОТОГРАФИЙ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ И ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ, СДЕЛАННЫХ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД



Авторство 49,7 % от общего числа проанализированных фотографий приходится на жителей макротерритории, самую большую по численности группу исследуемых туристов. При сравнении с картой фотографий, сделанных жителями «дальних» регионов, ярко выделяются «мелкие» маршруты в пределах агломераций Иркутска и Улан-Удэ, а также небольшие съезды с основных автодорог. Это жилые территории, мало интересующие приезжих туристов, но активно посещаемые местными жителями. В летний период особенно востребованы пляжные территории на Ангаре и Байкале, а также районы с развитым лечебно-оздоровительным туризмом, например Горячинск, Аршан.

Местных жителей также привлекают маршруты к национальным паркам и заповедникам — тенденция хорошо заметна на восточном берегу Байкала, в районе Баргузинского заповедника.

В зимнее время интенсивность маршрутов местных жителей снижается, но общее их распределение сохраняется. Это подтверждает гипотезу, что на данных территориях находятся селитебные зоны, одинаково посещаемые местными жителями как летом, так и зимой. Заметно снижение числа посещений пляжных территорий вследствие малокомфортного микроклимата зимой.

Снижается интерес к поездкам на юг макротерритории: в район Кяхты и даже в Тункинский район, где развит лечебно-оздоровительный туризм. Также заметно снижение числа поездок в Баргузинском районе. Такая тенденция устанавливается по причине плохой транспортной доступности отдаленных от столиц аттракторов в зимнее время.

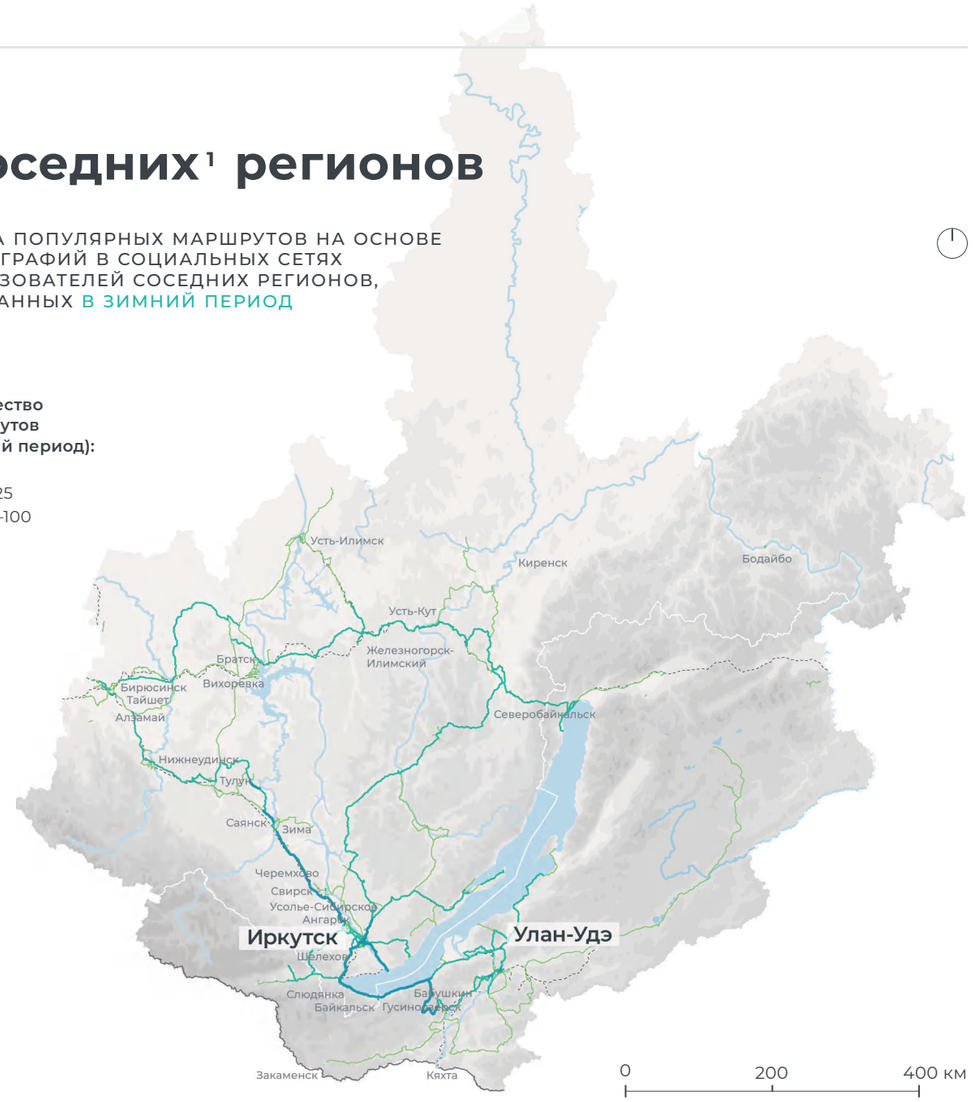
Наиболее востребованными остаются направления в районе Иркутска и Улан-Удэ. При развитии всесезонной инфраструктуры и турпродуктов выходного дня возможно вывести туристическую активность местных жителей до летнего уровня посещаемости.

Маршруты по фотографиям пользователей соседних[1] регионов

КАРТА ПОПУЛЯРНЫХ МАРШРУТОВ НА ОСНОВЕ ФОТОГРАФИЙ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ СОСЕДНИХ РЕГИОНОВ, СДЕЛАННЫХ В ЛЕТНИЙ ПЕРИОД



КАРТА ПОПУЛЯРНЫХ МАРШРУТОВ НА ОСНОВЕ ФОТОГРАФИЙ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ СОСЕДНИХ РЕГИОНОВ, СДЕЛАННЫХ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД



Число фотографий, размещенных жителями соседних регионов, составляет всего 11 % от общего числа. Большое количество приходится на транзитные поездки по железным дорогам (Транссиб и БАМ) и автомобильным магистралям.

Иркутская агломерация представлена активнее, чем Улан-Удэ, связано это с удобством логистики и близостью расстояния для более густонаселенных регионов, соседствующих с рассматриваемой территорией на западе. Кроме того, Иркутск является одним из деловых и культурных центров Восточной Сибири, притягивая к себе множество деловых поездок.

Жители соседних регионов помимо столиц посещают на машинах только самые популярные и раскрученные с туристической точки зрения места: дацаны, санатории, побережья озера Байкал. Многие относительно некрупные направления совсем пропадают: например, Кяхта или Закаменск. Решить эту проблему поможет улучшение транспортной доступности данных территорий, чтобы жители соседних регионов, приезжая на автомобиле на несколько дней, могли доехать и до таких дестинаций.

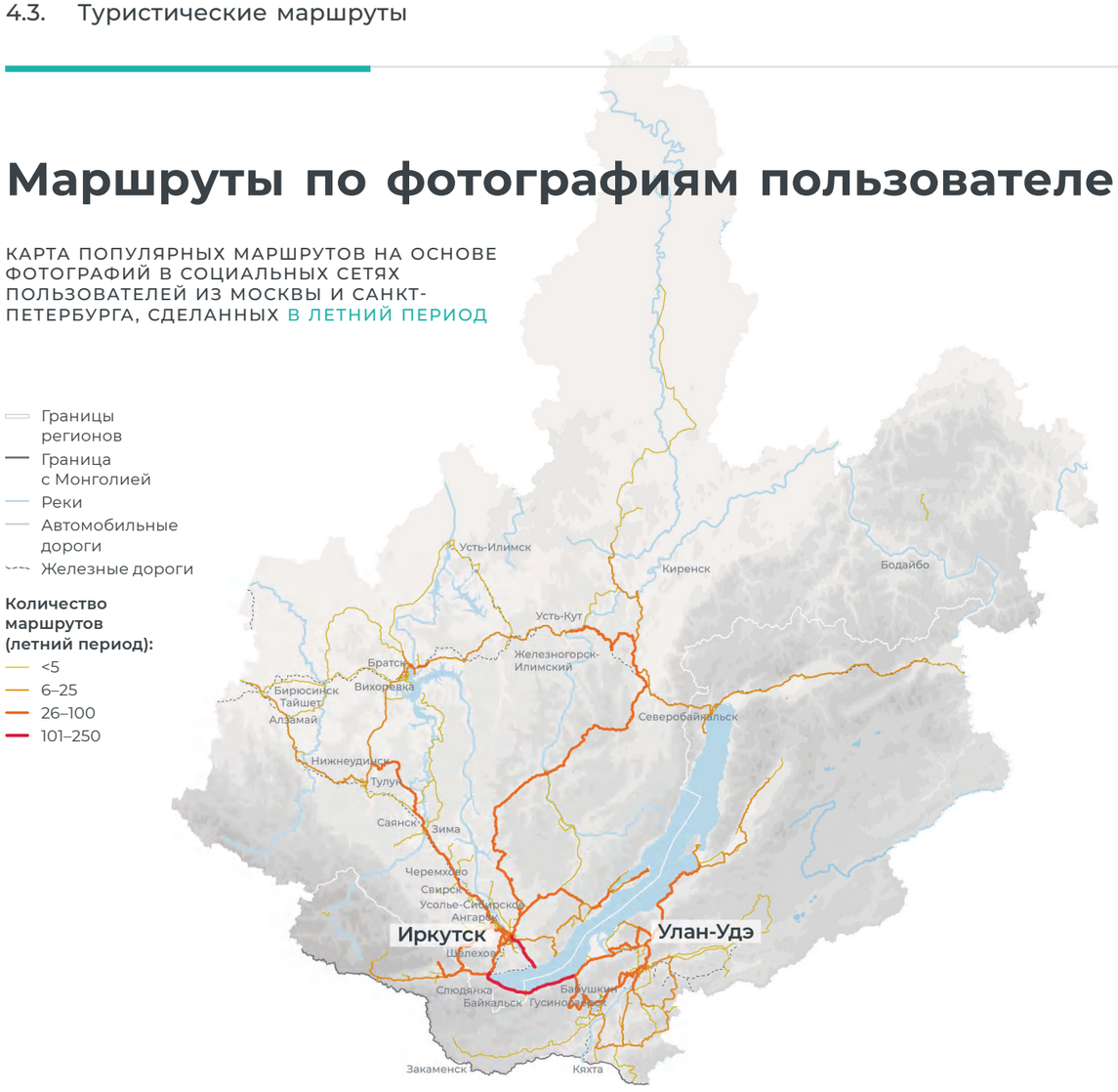
Зимой число маршрутов жителей соседних регионов снижается. В восточной части макротерритории маршруты практически пропадают из интереса этого типа путешественников. Относительно большое число фотографий сделано только вдоль Транссибирской магистрали — скорее всего, их делают транзитные туристы, проезжающие через этот регион, или жители более населенных западных регионов, путешествующих в Иркутск как в более доступный для автопоездок город даже зимой.

Практически полностью прекращаются поездки даже в такие интересные и зимние направления, как Ольхон, и путешествия по Байкальскому тракту, а также санаторно-курортные направления: например, Горячинск, Тункинская долина.

1. К соседним относятся регионы из списка ниже:
   - Иркутская область — для пользователей из Республики Бурятия,
   - Республика Бурятия — для пользователей из Иркутской области,
   - Новосибирская область, Томская область, Алтайский край, Кемеровская область — Кузбасс, Республика Алтай, Республика Хакасия, Республика Тыва, Красноярский край, Республика Саха (Якутия), Забайкальский край, Амурская область.

Маршруты по фотографиям пользователей из Москвы и Санкт-Петербурга

КАРТА ПОПУЛЯРНЫХ МАРШРУТОВ НА ОСНОВЕ ФОТОГРАФИЙ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ИЗ МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА, СДЕЛАННЫХ В ЛЕТНИЙ ПЕРИОД



КАРТА ПОПУЛЯРНЫХ МАРШРУТОВ НА ОСНОВЕ ФОТОГРАФИЙ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ИЗ МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА,СДЕЛАННЫХ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД



Жители столиц путешествуют преимущественно по городам, а также южной части Байкала. В этих зонах расположены гостиницы с высоким уровнем сервиса, который ожидают получить путешественники из Москвы и Санкт-Петербурга. Территория вокруг Улан-Удэ посещается жителями столиц гораздо реже, чем, например, жителями дальних регионов. Данная ситуация может складываться вследствие того, что логистика Иркутской области дешевле и удобнее, а ее бренд на сегодняшний день более популярен, чем Бурятии. Кроме того, Иркутск привлекает деловых туристов из Москвы и Санкт-Петербурга, поскольку является крупным центром делового туризма в Восточной Сибири.

Некоторая часть фотографий сделана в районе Северобайкальска, развитого курорта с гостиницами высокого класса. Тем не менее фотографии, сделанные вокруг Северобайкальска, не складываются в какие-либо маршруты в связи с недостаточно развитой пешеходной и автомобильной сетью маршрутов.

Зимой жители Москвы и Санкт-Петербурга достаточно активно посещают Иркутск, что можно связать в первую очередь с деловым туризмом. Также в Иркутской области сохраняется интерес к поездкам до Братска и вдоль железных дорог: Транссибирской магистрали и БАМ. Однако интенсивность этих поездок ниже, чем летом.

На территории Бурятии сохраняется популярность Улан-Удэ, а также связь Улан-Удэ с Туркой — зимой там проводят туры по льду до Ольхона. При этом снижается число поездок по природным маршрутам, а в некоторых местах пропадает совсем, например на Бурятском побережье Байкала, в Баргузинском районе, дальних частях Тункинской долины по дороге к Саянам.

Макротерритория в целом посещается зимой гораздо реже и менее активно, чем летом, — тенденция характерна для разных групп туристов, жители столиц не стали исключением.

Маршруты по фотографиям пользователей дальних[1] регионов

КАРТА ПОПУЛЯРНЫХ МАРШРУТОВ НА ОСНОВЕ ФОТОГРАФИЙ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ДАЛЬНИХ РЕГИОНОВ, СДЕЛАННЫХ В ЛЕТНИЙ ПЕРИОД



КАРТА ПОПУЛЯРНЫХ МАРШРУТОВ НА ОСНОВЕ ФОТОГРАФИЙ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ДАЛЬНИХ РЕГИОНОВ, СДЕЛАННЫХ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД



Карта маршрутов путешественников из дальних регионов схожа с картой маршрутов жителей буферных регионов.

Туристы из дальних регионов в основном путешествуют в крупные города (Иркутск, Улан-Удэ), а также точки, расположенные вдоль железных дорог. Большей популярностью пользуются маршруты вдоль рек и северные территории макротерритории, такие как Северобайкальск.

В Бурятии востребованы Баргузинское направление и поездки в сторону Тункинского национального парка — в Аршан. Выделяется направление в сторону Кяхты, что связано с включением в статистику жителей Монголии и других иностранных государств, въезжающих через пропускной пункт.

Зимой количество маршрутов жителей дальних регионов также снижается. Они локализуются преимущественно вдоль железнодорожных путей (это транзитные туристы): Транссибирская магистраль (путешествующие из западных регионов), БАМ (жители Восточной Сибири и Дальнего Востока) и КБЖД (в первую очередь интересной туристам).

На территории Бурятии практически полностью отсутствуют маршруты севернее Горячинска. Это связано с крайне сложной транспортной доступностью и отсутствием комфортной инфраструктуры для туристов, приехавших издалека. На Иркутской территории сохраняется популярность Ольхона, что связано с сезонным образованием прозрачного льда, популярным событием для туристов из дальних регионов.

1. Все регионы кроме: Республика Бурятия, Иркутская область, Москва, Московская область, Санкт-Петербург, Новосибирская область, Томская область, Алтайский край, Кемеровская область — Кузбасс, Республика Алтай, Республика Хакасия, Республика Тыва, Красноярский край, Республика Саха (Якутия), Забайкальский край, Амурская область.

Живописные маршруты

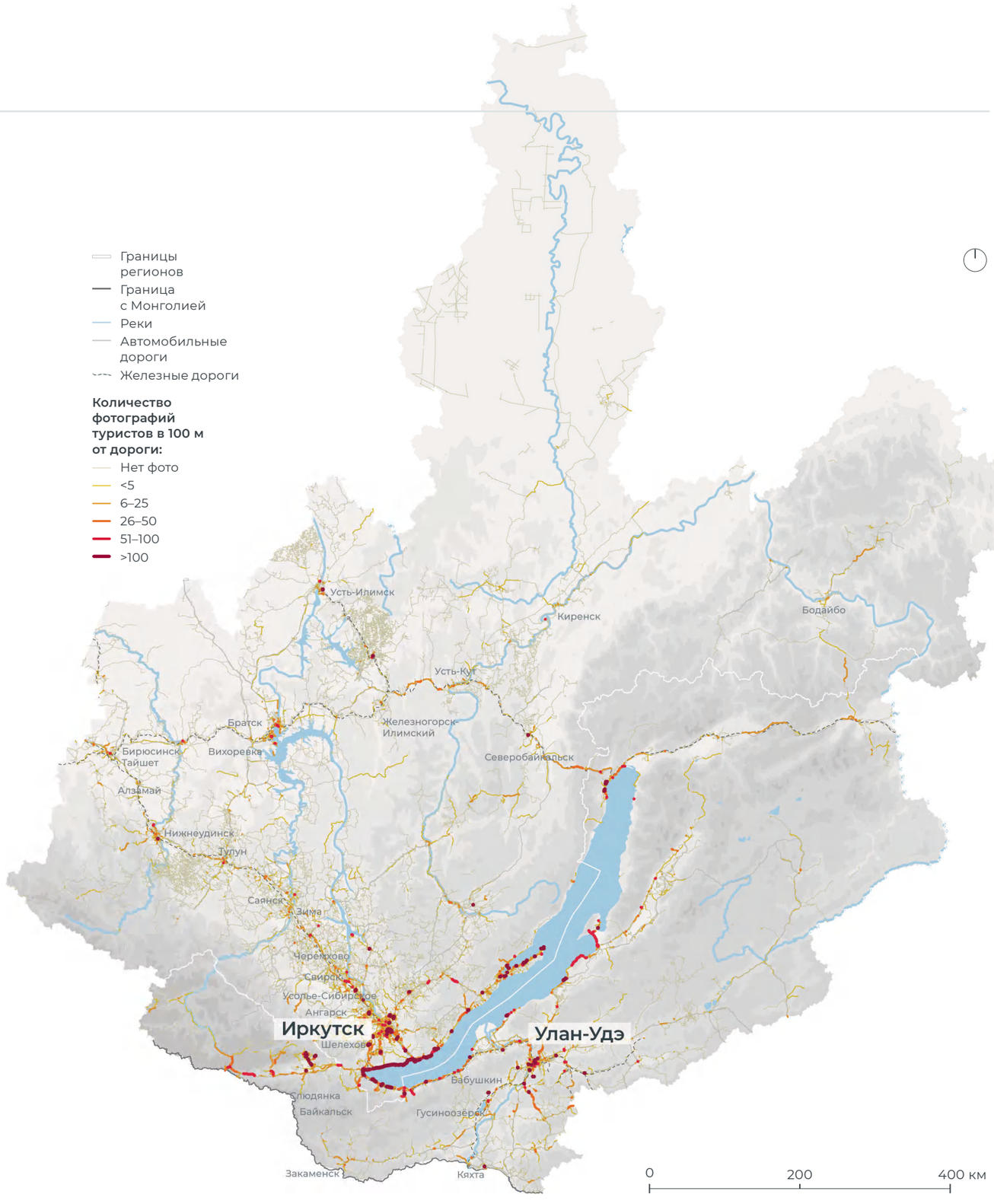
Живописные туристические маршруты являются одним из самых привлекательных направлений для путешествий, которое позволяет наслаждаться как красотами природы, так и культурными достопримечательностями. Путь по маршруту в данном случае — это не только способ добраться от одной аттракции до другой, но и полноценный туристический продукт.

Для определения наиболее живописных точек вдоль дорог и трасс макротерритории «Байкал» были определены буферные зоны: по 100 м с каждой стороны от автодороги и 50 м с каждой стороны от пеших троп. В них была проанализирована активность фотографий пользователей. По этим скоплениям фотографий были выделены самые популярные места для фотографирования. В Иркутской области — южный берег Байкала, Листвянка, Ольхон, Ангарск. В Бурятии — берег Баргузинского залива, Тункинская долина, горы Саяны, агломерация Улан-Удэ, северный берег Байкала. Здесь представлены уникальные ландшафты, исторические и религиозные достопримечательности.

Не менее половины всех туристов макротерритории используют автомобиль для путешествия вокруг Байкала. Особенно популярен такой вид транспорта у местных и жителей соседних субъектов. Туристы из дальних регионов чаще используют железную дорогу и самолет в связи с большими расстояниями, низким качеством придорожной инфраструктуры. Кроме того, туристы такого типа испытывают потребность в путешествии по макротерритории на автомобиле, для чего пользуются услугами компаний, сдающих автомобили в аренду.

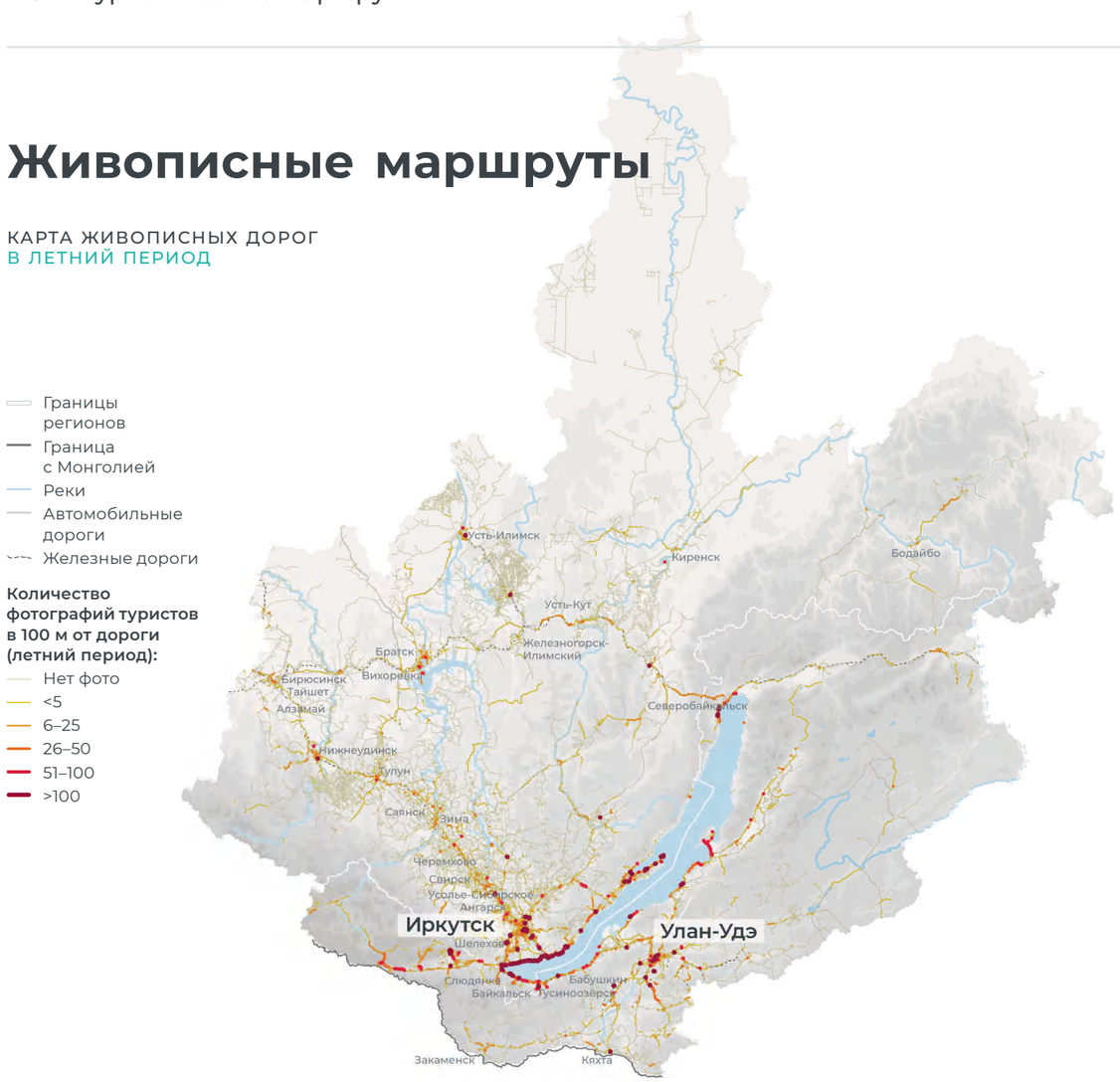
На данный момент на макротерритории «Байкал» отсутствуют МФЗ (многофункциональные зоны) для автомобилистов. Нормативное состояние характерно только для дорог федерального значения и для нескольких региональных дорог. Большинство дорог, которые ведут к аттракциям, имеют неудовлетворительное состояние и не оснащены инфраструктурой (гостиницы, предприятия питания). Тем не менее маршруты на макротерритории имеют большой потенциал для развития.

Раскрытие потенциала живописных маршрутов и расширение целевой аудитории может быть обеспечено благодаря модернизации дорог, придорожной инфраструктуры, а также развитию и популяризации сервисов краткосрочной аренды автомобилей.

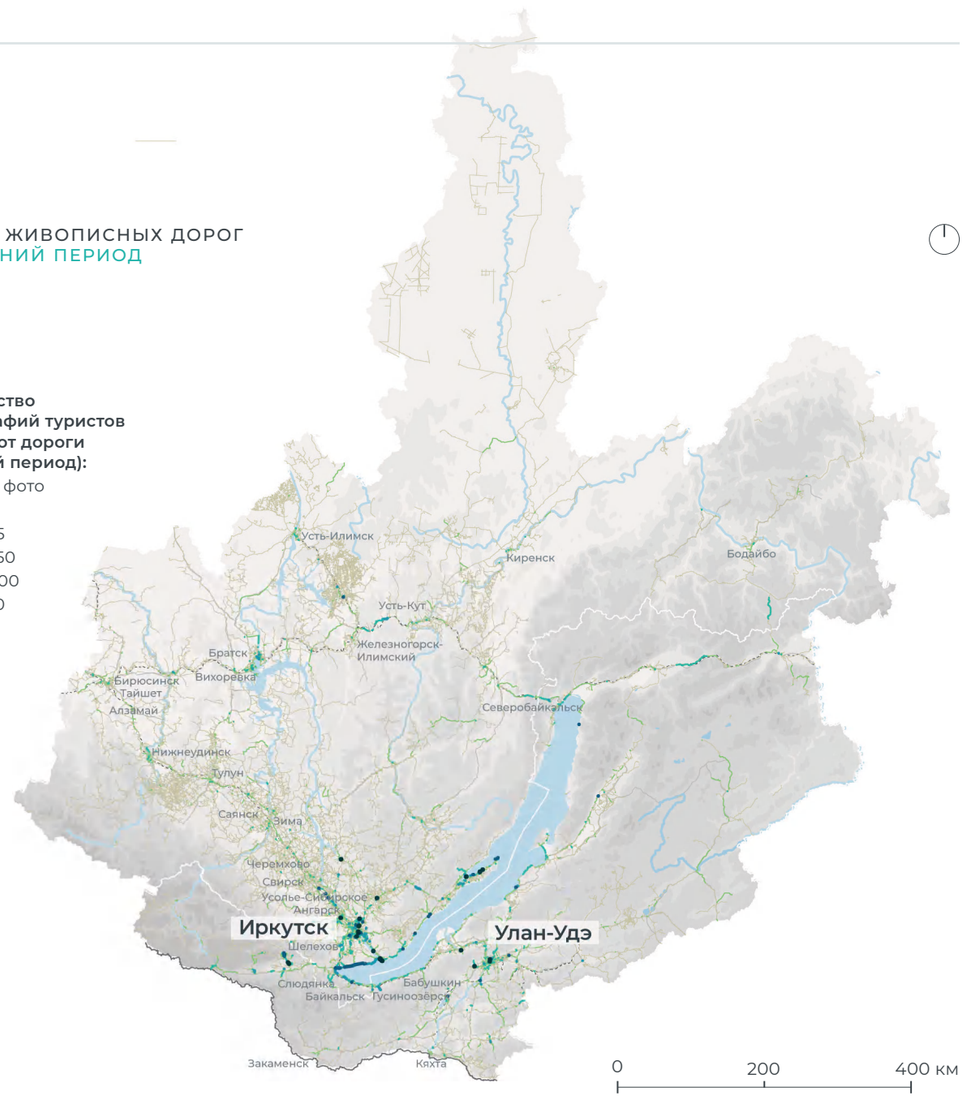


Живописные маршруты

КАРТА ЖИВОПИСНЫХ ДОРОГ
В ЛЕТНИЙ ПЕРИОД



КАРТА ЖИВОПИСНЫХ ДОРОГ
В ЗИМНИЙ ПЕРИОД



На карте выделяются крупные группы фотографий: вокруг Иркутска и Улан-Удэ, на южном побережье Байкала, в Тункинской и в Баргузинской долинах. Это основные аттракторы для туристов.

От этих крупных точек отходят определенные живописные маршруты. Например, маршрут от Иркутска до Ольхона, включающий в себя ответвление до Бугульдейки. Рядом с ним расположен Байкальский тракт вдоль реки Ангары, который в районе Листвянки разделяется на пешеходную Большую Байкальскую тропу и КБЖД. Далее дорога разделяется в сторону Тункинской долины и границы с Монголией и по южному берегу Байкала до Бабушкина. Этот путь может быть продлен вплоть до Улан-Удэ или до Баргузинской долины вдоль восточного побережья Байкала до Святого Носа.

Все эти маршруты могут быть связаны в более крупные туристические маршруты по живописным местам, слагаемые из разных фрагментов: пешеходных, железнодорожных, автомобильных. Многие из этих участков уже связаны круизными маршрутами, например маршруты вдоль берегов Байкала с переходом от Малого моря и Ольхона к Баргузинскому заливу и Святому Носу.

Зимой общее количество фотографий, сделанных туристами вдоль автомобильных дорог и пешеходных троп, заметно снижается. Наибольшее их количество приходится на южную часть побережья Байкала от Листвянки до Слюдянки, в первую очередь благодаря популярности круглогодично работающей КБЖД. Эта железная дорога является хорошим примером круглогодичной аттракции. В зимнее время Ольхон характеризуются высокой туристической привлекательностью за счет появления на воде толстого прозрачного льда. На территории озера туристы делают уникальные фотографии: например, обледенелые скалы или гроты на побережье. Популярными остаются Иркутск и Улан-Удэ. При этом количество фотографий живописных мест гораздо меньше, чем летом. Это связано с общим снижением количества туристов в макротерритории в зимнее время.

Популярность направления в сторону Ниловой пустыни практически полностью падает зимой. Также нет маршрутов, пролегающих от Иркутска и Улан-Удэ в сторону заповедников и национальных парков, например исчезает маршрут на Баргузинском направлении. Это связано с труднодоступностью этих мест в зимнее время года.

Пешие маршруты

Были выявлены и проанализированы 22 пешеходных маршрута: они представлены короткими (до 1 дня), средними (до 4 дней) и продолжительными (до 10 дней). По протяженности маршруты представлены от 4 км до 340 км. В среднем пользователь проходит 32 км в рамках одного маршрута.

Природное разнообразие макротерритории — Байкал, горы Саяны, национальные парки, побережья рек — уникальный потенциал для развития пешеходных экотроп разной степени сложности: от прогулочных маршрутов на один день до сложных спортивных походов. Часть из них уже благоустроены и привлекают большой туристический поток, другие представляют собой дикие и малодоступные тропы. В целом в регионе обустроено около 500 км пеших троп.

Обустроенные тропы

В настоящий момент обустроенные тропы региона можно разделить на 2 группы.

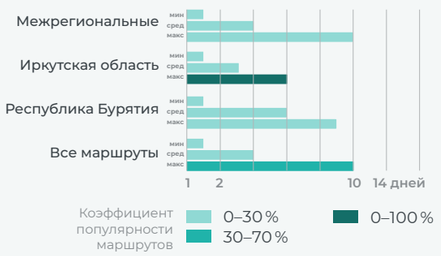
1. Тропы, связанные с Байкалом. Объединены в проект «Большая Байкальская тропа», с реализованными участками со всех сторон побережья. Популярны экотропы на полуострове Святой Нос.
2. Пешие маршруты и тропы здоровья в горах. Выделяются тропы в Тункинской долине в районе курорта Аршан: эта местность популярна у пеших туристов разной степени подготовки.

Учитывая растущую популярность экотуризма и пешеходных походов, тропы вокруг Байкала пользуются все большим спросом. От качества и обустроенности троп зависит динамика развития этой части туристической отрасли макротерритории. На текущий момент большая часть троп реализуется волонтерами либо энтузиастами на безвозмездной основе, в связи с этим ежегодно строится около 20 км троп. Общий проект развития большой байкальской тропы предполагает обсустройство 1500 км троп.

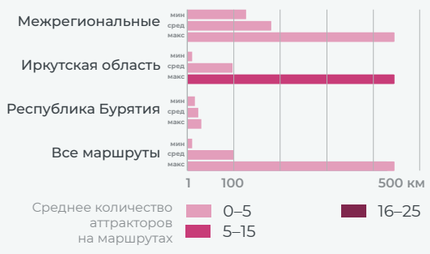
Помимо долгой реализации проектов, отсутствует бюджет на содержание и обслуживание троп, что приводит к их загрязнению, зарастанию, разрушению и, как следствие, снижению положительных впечатлений от путешествия. Без выделения бюджета тропы невозможно обеспечить необходимой инфраструктурой.

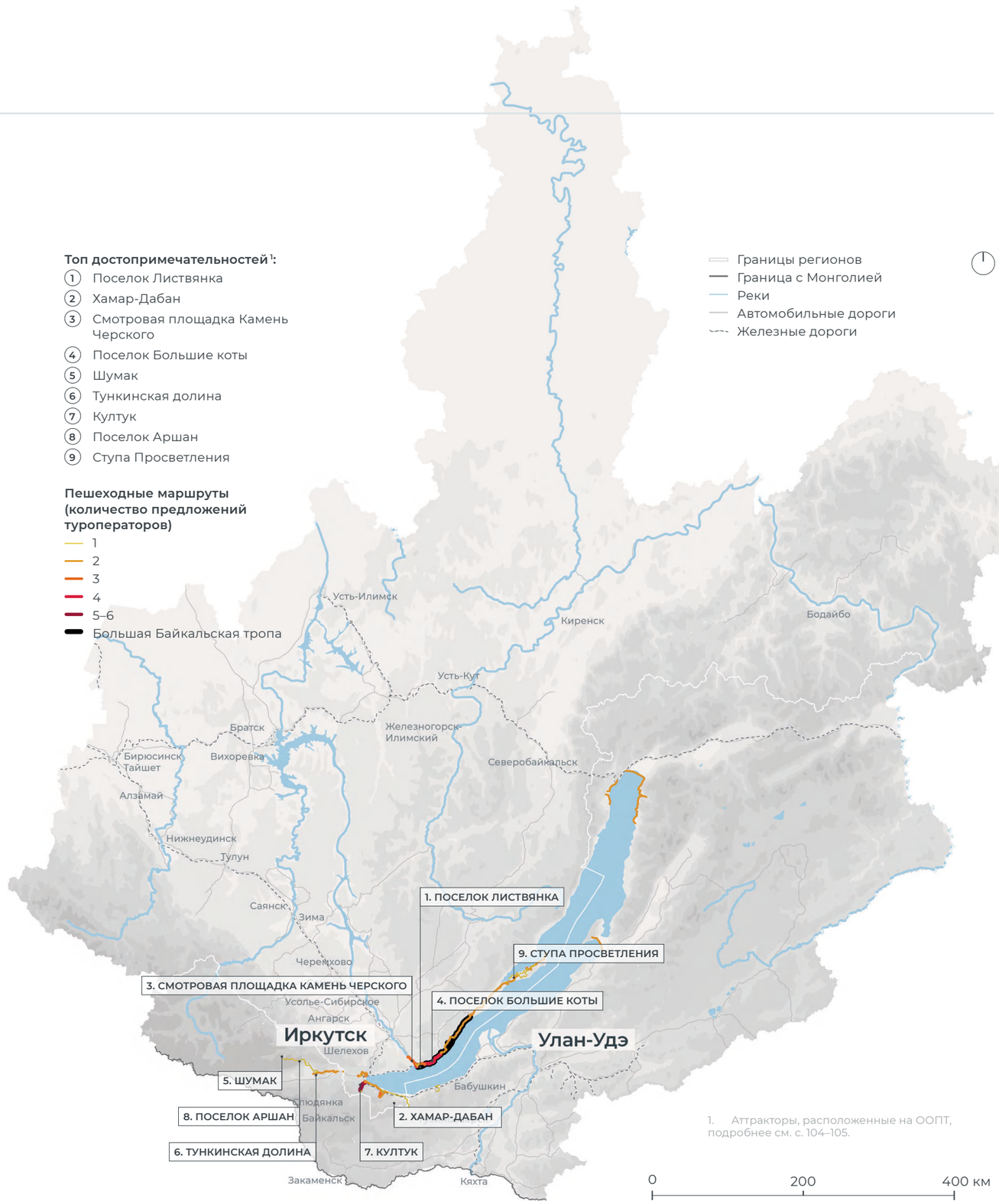
Учитывая уникальность природных территорий макротерритории, а также активно развивающийся тренд на экотуризм, реализация троп должна стать важнейшим проектом развития туризма на Байкале.

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ И ПОПУЛЯРНОСТЬ МАРШРУТОВ



ПРОТЯЖЕННОСТЬ МАРШРУТОВ И КОЛИЧЕСТВО АТТРАКТОРОВ





1. Аттракторы, расположенные на ООПТ, подробнее см. с. 104–105.

Воздушные маршруты

В рамках анализа туристических маршрутов туроператоров, было выявлено 25 маршрутов которые включают в себя перемещение на авиатранспорте: 15 относятся к комбинированным и 10 маршрутов использующие только авиатранспорт. В основном это однодневные маршруты, но также выделяются маршруты продолжительностью до 7 дней.

Популярные направления

Ключевыми внутренними маршрутами воздушного сообщения в макротерритории «Байкал» в настоящее время являются маршруты Иркутск — Бодайбо (78 тыс. чел. в год), Иркутск — Усть-Кут (69 тыс. чел. в год), Иркутск — Киренск (24 тыс. чел. в год). Иркутскую область и Республику Бурятия связывают между собой четыре маршрута:

- Иркутск — Улан-Удэ (19,7 тыс. чел. в год);
- Иркутск — Нижнеангарск (13,7 тыс. чел. в год);
- Иркутск — Таксимо (7,4 тыс. чел. в год);
- Улан-Удэ — Хужир (6,5 тыс. чел. в год).

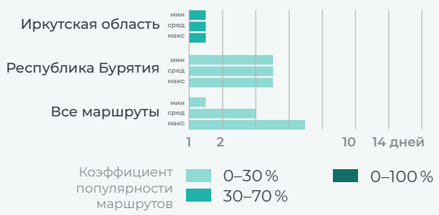
Основные проблемы, влияющие на темпы развития воздушных перевозок:

1. Дефицит воздушных судов, подходящих для использования на региональных маршрутах.
2. Маршруты в пределах макротерритории могут выполняться только при условии субсидирования со стороны государства, так как экономически обоснованный тариф на этих маршрутах очень высок.
3. Многие посадочные площадки находятся в неудовлетворительном состоянии (особенно на территории Республики Бурятия) и требуют модернизации инфраструктуры.

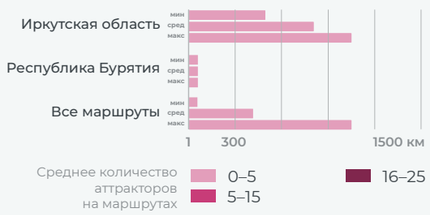
Перспективные направления

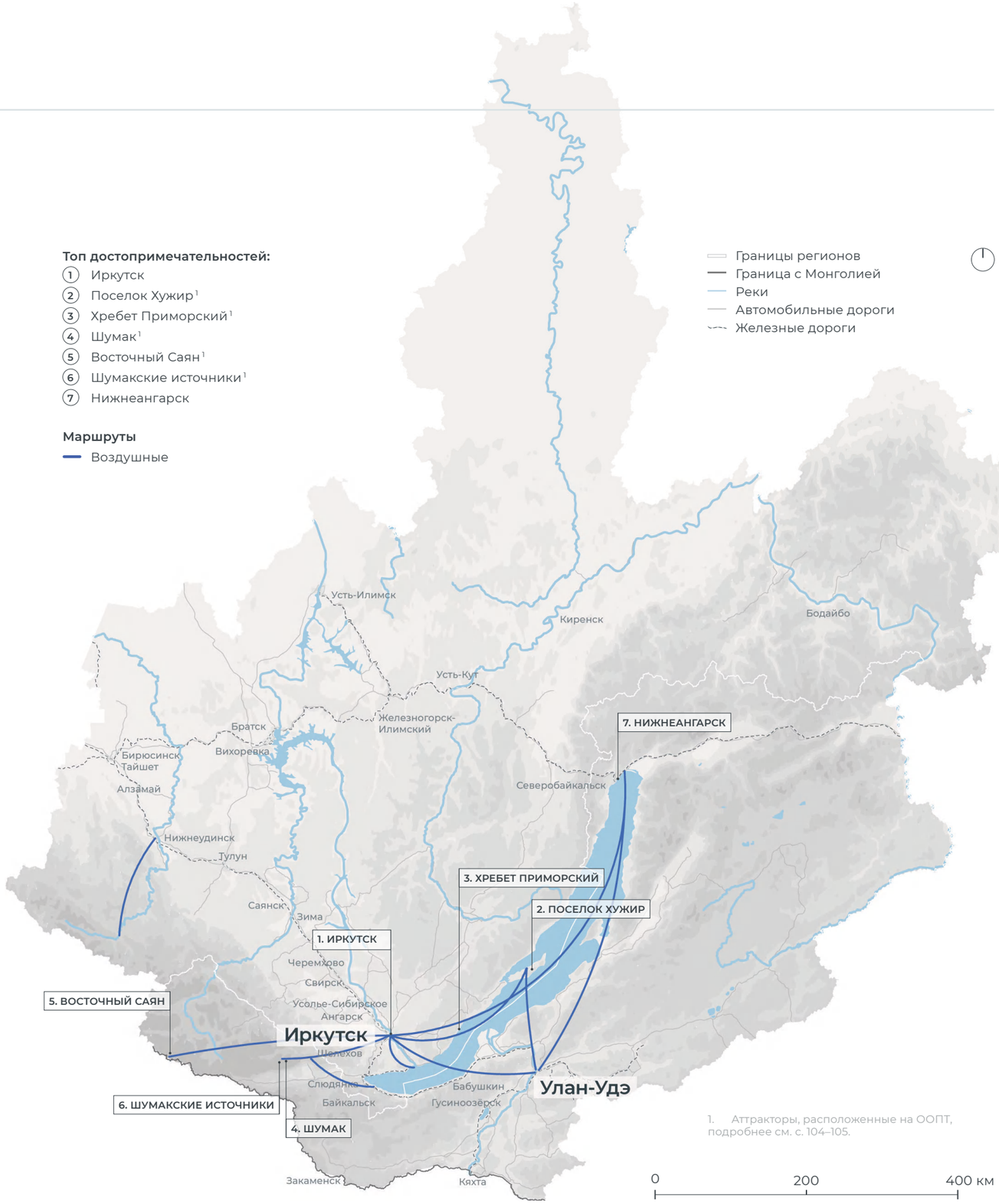
Заказные вертолетные перевозки в основном выполняются из Иркутска в направлении курортов и заповедных ареалов Тункинской долины, такие как турбазы Орлика, в направлении пика Топографов, озера Хара-Нур, Шумака и др., а также из Нижнеудинска в направлении заповедных зон Восточного Саяна (Верхняя Гутара, Алыгджер и др.). Эти маршруты имеют наибольший туристический потенциал при условии создания / реконструкции посадочных площадок. Кроме того, приоритетными мероприятиями являются реконструкция существующих посадочных площадок в Кырене и Баргузине и поиск перевозчика для выполнения субсидируемых регулярных маршрутов малой авиации на территории Республики Бурятия.

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ И ПОПУЛЯРНОСТЬ МАРШРУТОВ



ПРОТЯЖЕННОСТЬ МАРШРУТОВ И КОЛИЧЕСТВО АТТРАКТОРОВ





1. Аттракторы, расположенные на ООПТ, подробнее см. с. 104–105.

Водные и круизные маршруты

Были выявлены и проанализированы 113 маршрутов, из которых 107 проходят по Байкалу и шесть — по рекам. Круизное предложение на Байкале сформировано из маршрутов разной продолжительности: короткие (до 1 дня), средние (2–5 дней) и продолжительные (до 12 дней). По протяженности маршруты делятся на короткие (21 км, средн. знач.), средние (405 км, средн. знач.) и длинные (1200 км, макс. знач.).

Речные направления

К речным турам относятся водные экскурсии на каяках или катамаранах по рекам Ангара, Селенга, Иркут. Минимальная продолжительность речных маршрутов составляет 1 день, максимальная — 9 дней (в Бурятии на р. Селенга). Самое популярное направление с постоянным сообщением — на «Метеоре» из Иркутска в Братск.

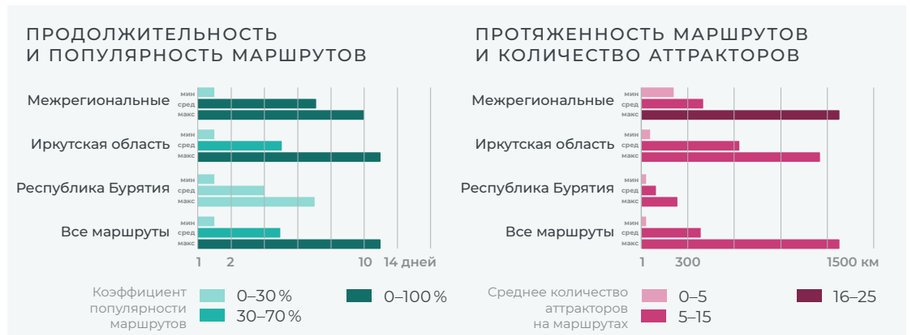
Круизные направления

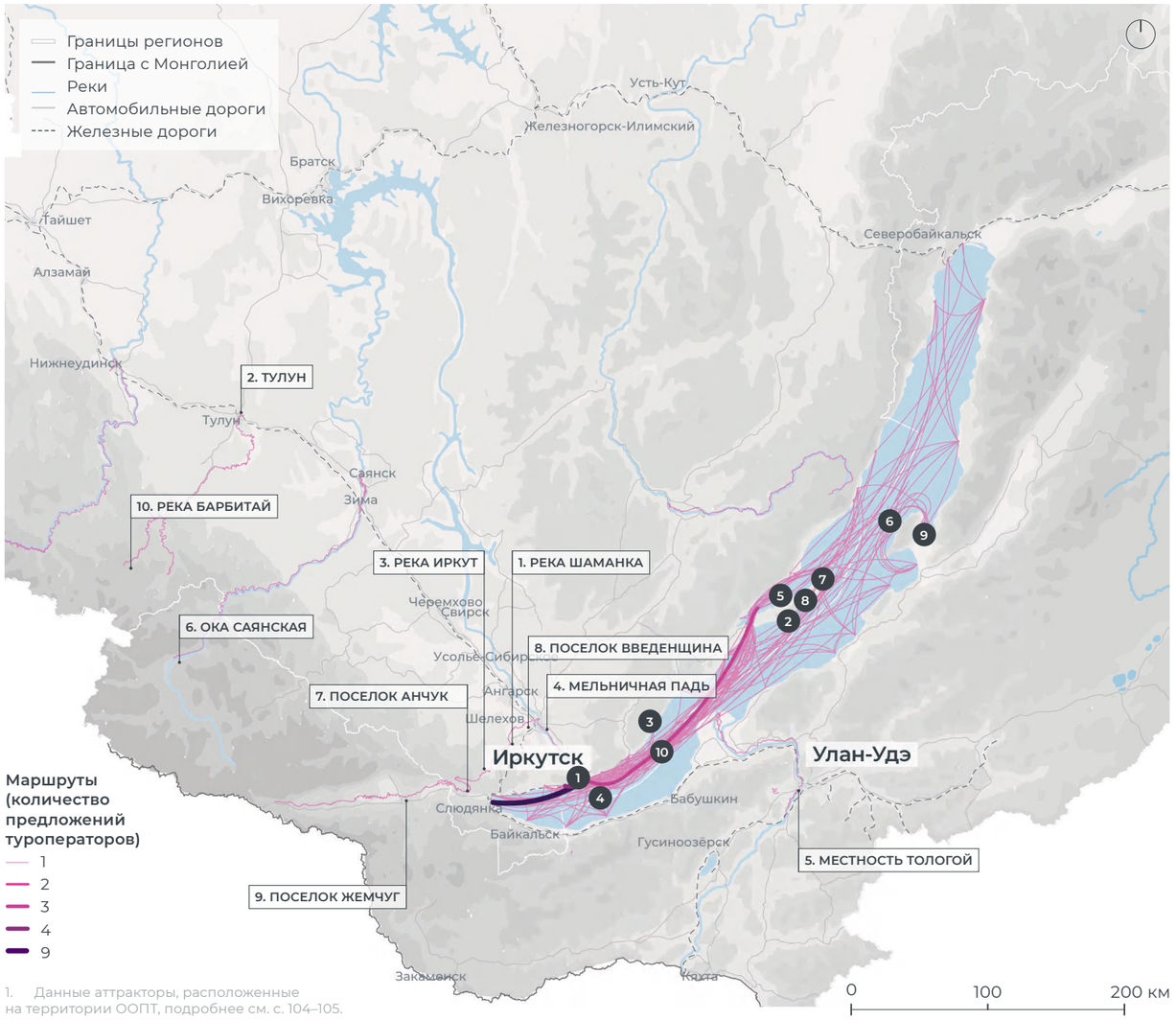
На озере Байкал представлено огромное разнообразие природных аттракторов, обладающих уникальным видом с воды. До некоторых можно добраться только водным транспортом, но отсутствие качественной причальной инфраструктуры тормозит раскрытие потенциала этих аттракторов для любителей круизного туризма.

На Байкале функционируют круизные хабы: Слюдянка, порт Байкал, Усть-Баргузин, Северобайкальск. Представлено большое количество причалов, не связанных в круизную сеть. Частота и качество причалов, тихоходность общедоступных судов и большие расстояния делают круизные путешествия по Байкалу малопопулярными среди массового туриста.

Необходима модернизация причальной инфраструктуры и туристических сервисов на ключевых направлениях. Причальные станции и инфраструктура для обслуживания в Байкальске, Турке, Северобайкальске, модернизация причалов на Ольхоне, Усть-Баргузине, Слюдянке и других менее крупных точках притяжения свяжут Байкал в единую круизную сеть. Круизы Листвянка — Ольхон и Ольхон — Святой Нос — Усть-Баргузин являются самыми популярными межрегиональными туристическими маршрутами.

Развитие туризма вместе с особой экологической ситуацией на Байкале требует современных устойчивых решений по сохранению экосистемы. Этому может способствовать переход на электротранспорт, для развития которого важно обеспечивать инфраструктурой существующие и строящиеся круизные хабы.





1. Данные аттракторы, расположенные на территории ООПТ, подробнее см. с. 104–105.

Топ достопримечательностей вблизи озера Байкал[1]:

1. Поселок Листвянка
2. Остров Ольхон
3. Причал Бухта Песчаная
4. Пристань Листвянка
5. Поселок Хужир
6. Ушканьи Острова
7. Мыс Хобой
8. Малое Море
9. Чивыркуйский залив
10. Бухта Академическая

Топ достопримечательностей вблизи рек макротерритории:

1. Река Шаманка
2. Река Тулун
3. Река Иркут
4. Мельничная падь
5. Местность Тологой
6. Ока Саянская
7. Поселок Анчук
8. Поселок Введенщина
9. Поселок Жемчуг
10. Река Барбитай

Комбинированные маршруты

Комбинированные маршруты — маршруты, при прохождении которых туристами используется более одного вида транспорта (автомобиль, джип, вездеходный транспорт, водный, воздушный или путешествие пешком).

В рамках проекта было изучено 207 маршрутов. Преимущественно это 7-дневные маршруты, но также выделяются маршруты продолжительностью до 16 дней. По протяженности выделяются короткие (29 км, средн. знач.), средние (558 км, средн. знач.) и длинные (1691 км, макс. знач.).

Большинство таких маршрутов сосредоточено непосредственно вокруг озера Байкал. Многие (98 ед.) маршруты включают в себя круиз по озеру.

Комбинированные маршруты охватывают самые топовые направления в регионе: агломерации Иркутска и Улан-Удэ, побережье Байкала от Ольхона до Листвянки, Слюдянки, Байкальска и вплоть до Усть-Баргузина. Также маршруты проходят по Тункинской долине и включают круизные маршруты по всему озеру — от Северобайкальска на севере до Слюдянки на юге.

Пешеходные маршруты

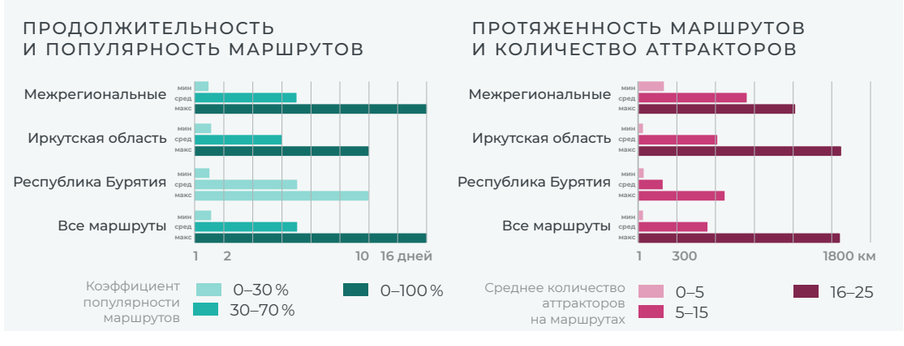
Пешеходные маршруты проходят в основном по оборудованным экотропам. Эти территории расположены вдоль побережья Байкала и на территории Тункинской долины.

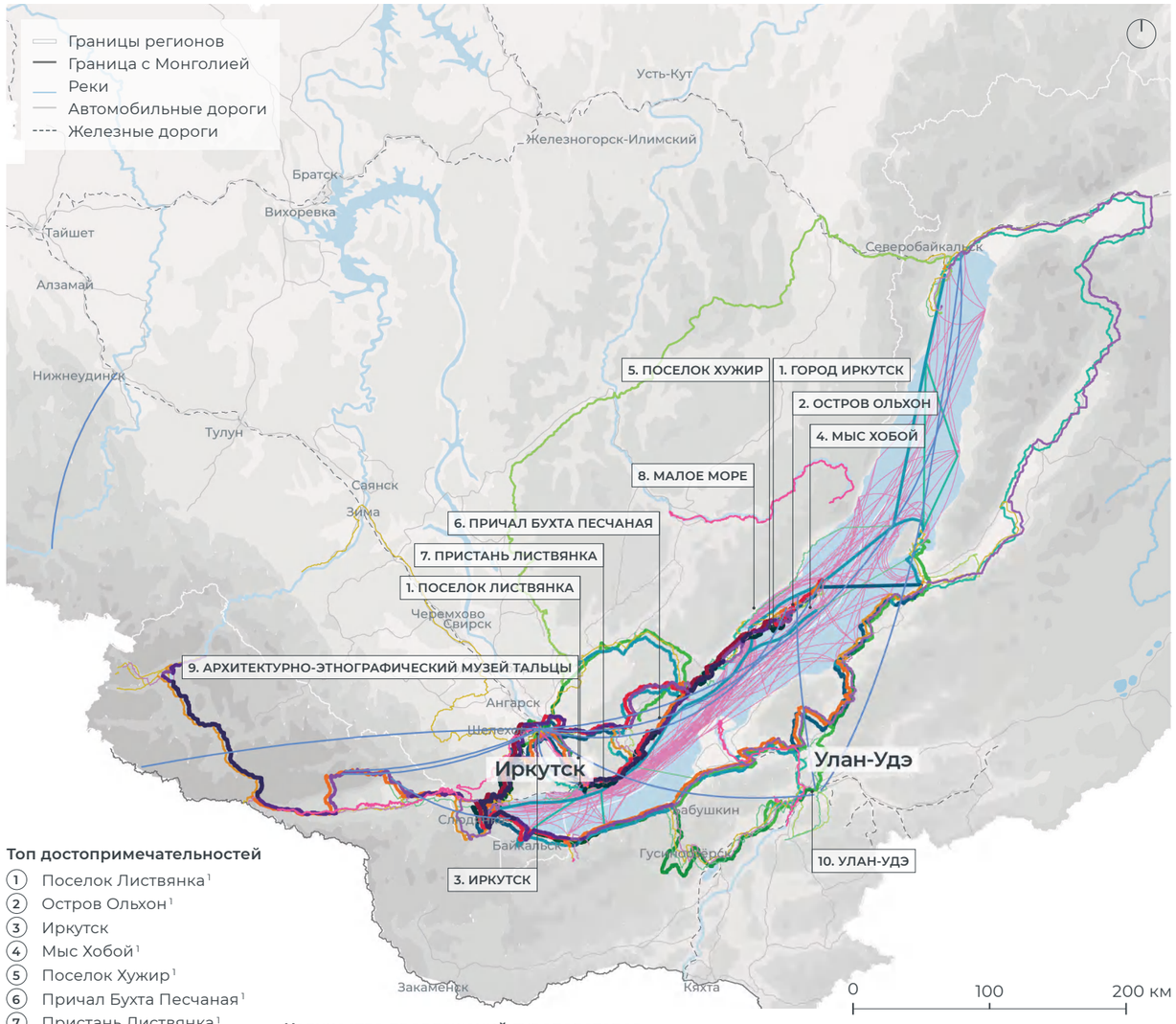
Воздушные маршруты

Путешествие на легкомоторном транспорте характерно для обеспеченных групп туристов. Особой популярностью пользуются маршруты из Иркутска и Улан-Удэ в Нижнеангарск — это возможность быстро и комфортно добраться до северного побережья Байкала.

Зимние маршруты

Некоторые (60 ед.) маршруты актуальны только в зимнее время года — в ходе таких поездок используется вездеходный транспорт. Особенно много подобных маршрутов в труднодоступных местах региона, куда нельзя добраться на легковом автомобиле или пешком (например, зимник в Баргузинском направлении). Также снегоходные маршруты проходят по льду самого озера Байкал.





Топ достопримечательностей

1. Поселок Листвянка[1]
2. Остров Ольхон[1]
3. Иркутск
4. Мыс Хобой[1]
5. Поселок Хужир[1]
6. Причал Бухта Песчаная[1]
7. Пристань Листвянка[1]
8. Малое Море[1]
9. Архитектурно-этнографический музей Тальцы
10. Улан-Удэ

1. Данные аттракторы, расположенные на территории ООПТ, подробнее см. с. 104–105.

Количество предложений туроператоров

Автомобильные маршруты
1–2
3–5
6–10
11–20
>20

Маршруты на джипах
1
2
3
4
5–10

Пешеходные маршруты
1–2
3–5
6–10
11–20
>20

Зимние участки
1–2
3–5
6–10
11–20
>20

Воздушные маршруты
1
2

Маршруты по Байкалу
1

Речные участки
1

4.3.4. Подход к оценке наиболее востребованных маршрутов

Анализ перемещений пользователей на основе данных социальных медиа — 1

В анализе участвует база туристических аттракторов (более 5 тыс.) и фотографий туристов (более 200 тыс.)

Анализ предложений федеральных и региональных туристических операторов — 2

В анализе участвует база туристических маршрутов (534 ед.), которые предлагают федеральный и региональные туристические операторы на официальных сайтах, включая информацию о составе маршрута, точках притяжения, виде туризма, сезонности, виде транспорта, протяженности маршрута, продолжительности и цене.

Результатом является визуализация туристических маршрутов разной повторяемости в разрезе видов транспорта, продолжительности, протяженности, сезонности и видов туризма.

Оценка популярности туристических аттракторов, через которые проходят маршруты

Выявление маршрутов, включающих наиболее популярные аттракторы

Оценка наличия и количества повторяемых парных связок между двумя точками.

Например, самой часто встречающейся пара связок стала поселок Листвянка — о. Ольхон, Иркутск — о. Ольхон.

В наиболее популярные маршруты попали точки как из Иркутской области, так и из Бурятии.

Выявление брендовых маршрутов

Великий чайный путь, Транссиб, КБЖД, Большая Байкальская тропа, БАМ и др.

Выявление наиболее часто встречающихся маршрутов у туроператоров

Составление матрицы наиболее популярных туристических маршрутов — 3

На основе 1-го и 2-го шагов выявлены наиболее популярные, повторяющиеся и известные туристические маршруты.

Наиболее популярные маршруты представлены в матрице с указанием трека маршрута, вида транспорта, сезона, вида туризма, целевой аудитории, стоимости.

Проверка и дополнение наиболее популярных туристических маршрутов через экспертные интервью с представителями туристических операторов и других представителей туристической отрасли

В рамках экспертных интервью матрица оценки презентована участникам, уточнена и дополнена на основании данных профильных экспертов.

Перечень наиболее востребованных направлений, туристических аттракторов и туристических маршрутов в разрезе следующих параметров:

- Название туристического маршрута
- Точки притяжения, через которые проходит маршрут
- Типы передвижения и виды используемого транспорта: автомобильный, ж/д, авиа, водный, пеший, комбинированный, внедорожный (летний и зимний)
- Сезонность использования маршрутов: лето, межсезонье, зима
- Целевая аудитория туристических маршрутов в разрезе бюджетных групп: низкобюджетные, ниже среднего, среднебюджетные, выше среднего, высокобюджетные туристы
- Преобладающие типы аттракторов

4.3.5. Наиболее востребованные маршруты на макротерритории

При работе над проектом было выделено 33 наиболее популярных маршрута на территории макротерритории.

Маршруты из списка топ-33 равномерно распределены по ключевым туристическим направлениям Иркутской области и Бурятии. Чуть меньше половины предполагают передвижение на автомобиле, остальные включают комбинированные способы передвижения — на авиа, корабле, пешком и вездеходной технике. Пешие участки включены в большую часть комбинированных маршрутов, например «Поход на Шумак», «Баргузинская долина», «Большая Байкальская тропа», «КБЖД» и др.

В список наиболее востребованных включены речные маршруты: по рекам Ангаре, Селенге и Иркуту и комбинированный с элементами переездов по бездорожью на вездеходной технике и снегоходах: снегоходные экспедиции по Байкалу, Баргузинская долина и другие.

Стоимость путешествий по востребованным маршрутам колеблется от бесплатных, например Большая Байкальская тропа и другие пешие легкодоступные однодневные походы, до многодневных маршрутов, доступных только высокобюджетным туристам, например снегоходная экспедиция через весь Байкал со стоимостью тура от 315 тыс. руб. Средняя стоимость путешествия по востребованным маршрутам составляет 45 тыс. руб. с человека.

Большая часть маршрутов относится к всесезонным и доступна для посещения круглый год. Исключительно зимних маршрутов — 5%, летних — 35%.

Ключевые аттракторы относятся к культурно-познавательным и природным, но в качестве дополнительных точек маршруты проходят через другие типы аттракторов, например горнолыжные или рыболовные.

Топ-33 маршрутов

1. Духовная столица буддистов России
2. Этнокольцо Бурятии / Старообрядцы Байкала
3. Сплав по Селенге
4. Летний Мунку-Сардык
5. Вертолетный тур по Тункинской долине
6. Поход на Шумак
7. Северный Байкал
8. Сплав на катамаранах на Севере Байкала
9. Чивыркуйский залив
10. Восхождение на Святой Нос и сплав в Чивыркуйском заливе
11. Баргузинская долина
12. Чайный путь. Кяхтинская ветвь
13. Кабанский заказник
14. Полет на вертолете в Долину вулканов
15. Древний Иркутск
16. Олхинское плато
17. Сплав по Иркуту в нижней части
18. Байкальский тракт
19. Большая Байкальская тропа
20. Сакральный Байкал. Шаманы, обряды, места силы
21. Воздушная экскурсия над островом Ольхон
22. Южный Байкал
23. Фрирайд на Мамае
24. Кругобайкальская железная дорога (КБЖД)
25. Братское направление
26. Транссибирская магистраль
27. Снегоходная экспедиция через весь Байкал
28. Круизы по Байкалу
29. Религиозный туризм Бурятии
30. БАМ — от Байкала до океана
31. Север Байкала 5*
32. Байкальская сказка (ж/д маршрут)
33. Поход в Страну водопадов



Автомобильные и ж/д маршруты



Воздушные маршруты



1. Духовная столица буддистов России
2. Этнокольцо Бурятии / Старообрядцы Байкала
3. Баргузинская долина
4. Чайный путь. Кяхтинская ветвь
5. Чайный путь. Правая ветвь
6. Чайный путь. Удунгинский купеческий
7. Чайный путь. Южный Байкал
8. Кабанский заказник
9. Древний Иркутск
10. Байкальский тракт
11. Сакральный Байкал. Шаманы, обряды, места силы
12. Южный Байкал
13. Кругобайкальская железная дорога (КБЖД)
14. Транссибирская магистраль
15. Религиозный туризм Бурятии
16. БАМ — от Байкала до океана
17. Байкальская сказка (ж/д маршрут)

1. Север Байкала 5*
2. Воздушная экскурсия над островом Ольхон
3. Вертолетный тур по Тункинской долине
4. Полет на вертолете в Долину вулканов

Водные и круизные маршруты

- Границы регионов
- Граница с Монголией
- Реки
- Автомобильные дороги
- Железные дороги



1. Сплав по Селенге
2. Северный Байкал
3. Сплав на катамаранах на севере Байкала
4. Чивыркуйский залив
5. Снегоходная экспедиция через весь Байкал
6. Сплав по Иркуту в нижней части
7. Братское направление
8. Круизы по Байкалу

Пешие маршруты



1. Летний Мунку-Сардык
2. Поход на Шумак
3. Восхождение на Святой Нос и сплав в Чивыркуйском заливе
4. Олхинское плато
5. Большая Байкальская тропа
6. Фрирайд на Мамае
7. Поход в Страну водопадов

4.3. Туристические маршруты

	Название туристического маршрута	Маршрут	Типы передвижения и виды используемого транспорта между аттракторами								Сезонность			Целевые аудитории					Виды туризма								
			Ж/д	Пеший	Автомобильный	Водный	Речной	Авиа	Внедорожный (летний)	Внедорожный (зимний)	Лето	Зима	Круглогодично	< 45 тыс. руб.	46–75 тыс. руб.	76–115 тыс. руб.	116–315 тыс. руб.	> 315 тыс. руб.	Культ.-познават. туризм	Природный туризм	Пляжный туризм	Лечебно-оздорови-тельный туризм	Горнолыжный туризм	Деловой туризм	Рыболовно-охотничий туризм	Автомобильный туризм	Круизный туризм
1	Духовная столица буддистов России	Улан-Удэ — Иволгинский дацан			1-2								X	X					X							X	
2	Этнокольцо Бурятии / Старообрядцы Байкала	Улан-Удэ — Стоянка Чингисхана — Гора Омулевая — Село Тарбагатай — Этнотуристский комплекс «Степной кочевник» — Улан-Удэ			1-6								X	X	X				X							X	
3	Сплав по Селенге	Гора Спящий лев — Местность Тологой					1-2				X			X						X					X		
4	Летний Мунку-Сардык	Култук — Тункинский национальный парк — Поселок Аршан — Пик Любви — Поселок Монды — Гора Мунку-Сардык		3-4	1-3, 4-6						X			X						X							
5	Вертолетный тур по Тункинской долине	Иркутск — Тункинский национальный парк — Шумак						1-3					X			X	X			X		X					
6	Поход на Шумак	Култук — Тункинский национальный парк — Курорт Нилова пустынь — Шумак — Шумакские источники		3-5	1-3								X	X						X		X					
7	Северный Байкал	Северобайкальск — Нижнеангарск — Остров Ярки — Губа Аяя — Озеро Фролиха — Горячие источники Хакусы — Село Байкальское		1-2		2-7					X						X		X	X	X	X			X		X
8	Сплав на катамаранах на Севере Байкала	Северобайкальск — Нижнеангарск — Гостевой дом «Байкальский лучик» — Остров Ярки — Губа Аяя — Озеро Фролиха — Губа Аяя — Водолечебница		5-8	1-3	3-5					X			X													X
9	Чивыркуйский залив	Село Горячинск — Максимиха — Поселок Усть-Баргузин — Бормашевые озера — Монахово — Бухта Крохалиная — Бухта Змеиная — Ушканьи острова				1-8					X				X												X
10	Восхождение на Святой Нос и сплав в Чивыркуйском заливе	Полуостров Святой Нос — Чивыркуйский залив — Монахово		1-2		2-3					X				X												X
11	Баргузинская долина	Улан-Удэ — Поселок Усть-Баргузин — Баргузинская долина — Сувинская Саксония — Камень Бухэ-Шулун		2-3	1-2, 3-4								X				X		X	X	X	X			X		X
12	Чайный путь. Кяхтинская ветвь	Улан-Удэ — Стела Гуннское городище — Озеро Гусиное — Скала Англичанка — Поселок Новоселенгинск — Поселок Алтанбулаг — Исторический Кяхта — Грязелечебница «Киран»			1-8								X	X					X							X	
	Чайный путь. Правая ветвь	Поселок Новоселенгинск — Бабушкин — Кабанск — Улан-Удэ — Гусиноозерск			1-5								X	X					X							X	
	Чайный путь. Удунгинский купеческий тракт	Поселок Новоселенгинск — Перевал Тоен-Дабан — Улус Усть-Урма — Улус Удунга — Поселок Таежный — Бабушкин			1-6								X	X					X							X	
	Чайный путь. Южный и Западный Байкал	Бабушкин — Поселок Танхой — Село Выдрино — Поселок Мурино — Байкальск — Поселок Утулик — Слюдянка — Култук — Шелехов — Иркутск — Нижнеудинск			1-11								X	X					X							X	
13	Кабанский заказник	Улан-Удэ — Пляж Култушная — Село Посольское — Кабанский заказник			1-4								X	X					X	X	X				X	X	
14	На вертолете в Долину вулканов	Иркутск — Восточный Саян						1-2					X			X	X		X	X							
15	Древний Иркутск	Иркутск — Глазковский некрополь — Ангарск — Археологический комплекс «Мальта» — Поселок Пихтинский			1-6								X	X					X							X	
16	Олхинское плато	Иркутск — Ж/д Большой Луг — Скальник Витязь — Олхинское плато	1-2	2-4									X	X					X	X							
17	Сплав по Иркуту в нижней части	Иркутск — Село Моты — Шаманский утес — Поселок Введенщина		2-3	1-2		3-4				X			X					X								
18	Байкальский тракт	Поселок Листвянка — Байкальский музей — Смотровая площадка Камень Черского — Архитектурно-этнографический музей Тальцы			1-5								X	X					X							X	

1-5 Аттракторы между которыми используется указанный вид транспорта

X Характерный параметр для маршрута

Брендовые маршруты

Маршруты, составленные на основе экспертных интервью

4.3. Туристические маршруты

	Название туристического маршрута	Маршрут	Типы передвижения и виды используемого транспорта								Сезонность			Целевая аудитория					Виды туризма								
			ж/д	пеший	автомобильный	водный	речной	авиа	внедорожный (летний)	по внедорожный (зимний)	лето	зима	круглогодично	до 45 тыс. руб.	46–75 тыс. руб.	76–115 тыс. руб.	116–315 тыс. руб.	> 315 тыс. руб.	Культ-познават. туризм	Природный туризм	Пляжный туризм	Лечебно-оздорови-тельный туризм	Горнолыжный туризм	Деловой туризм	Рыболовно-охотничий туризм	Автомобильный туризм	Круизный туризм
19	Большая Байкальская тропа	Поселок Большое Голоустное — Кадильная падь — Утес Скрипер — Поселок Большие коты — Поселок Листвянка		1-5									X	X					X	X	X						
20	Сакральный Байкал. Шаманы, обряды, места силы.	Иркутск — Этнопарк «Золотая Орда» — Малое море — Пролив Ольхонские ворота — Остров Огой — Остров Ольхон — Поселок Хужир — Мыс Бурхан — Скала Шаманка — Мыс Хобой			1-3, 6-10	3-6							X	X	X				X	X	X					X	X
21	Воздушная экскурсия над островом Ольхон	Поселок Хужир — Малое море — Хребет Приморский — Сарминское ущелье						1-4					X			X	X		X	X							
22	Южный Байкал	Иркутск — Байкальск — Гора Соболиная — Ж/д Слюдянка — Ж/д вокзал Солзан — Хамар-Дабан — Озеро «Изумрудное» — Озеро «Сказка» — Ж/д вокзал Танхой — Визит-центр Байкал заповедный — Минералогический музей В. А. Жигалова — Шаманский мыс	1-2, 10-11	2-3, 6-10		3-5			5-6		X			X					X		X						X
23	Фрирайд на Мамае	Мамай — Хамар-Дабан		1-2								X		X									X				
24	Кругобайкальская железная дорога (КБЖД)	Ж/д Слюдянка — КБЖД — порт Байкал — пос. Листвянка	1-4										X	X					X								
25	Братское направление	Иркутск — Братск — Братская ГЭС			1-3								X	X					X	X						X	X
26	Транссибирская магистраль	Кижа — Поселок Горхон — Поселок Челутай — Поселок Онохой — Улан-Удэ — Поселок Танхой — Поселок Буровщина — Слюдянка — Иркутск — Усолье-Сибирское — Поселок Тыреть 1-я — Тыретский солерудник — Зима — Тайшет			1-14								X	X					X	X	X	X	X		X	X	
27	Снегоходная экспедиция через весь Байкал	Северобайкальск — Мыс Котельниковский — Монахово — Малое море — Турбаза Хадарта — Остров Огой — Губа Аяя — Поселок Листвянка								1-8		X						X		X							
28	Круизы по Байкалу	Поселок Листвянка — Острова Малые Ушканьи — Чивыркуйский залив — Губа Аяя — Бухта Заворотная — Ступа Просветления — Скала Шаманка — Мыс Хобой — Причал Бухта Песчаная — Бухта Академическая — бухта Бабушка				1-11					X						X	X		X		X						X
29	Религиозный туризм Бурятии	Иркутск — Тункинская долина — Поселок Аршан — Хойморский дацан Бодхидхарма — Поселок Танхой — Иволгинский дацан — Улан-Удэ — Максимиха — Баргузинский заповедник — Баргузинский Дацан Лик Богини Янжимы			1-10								X	X			X		X	X		X					
30	БАМ — от Байкала до океана	Усть-Кут — Поселок Небель — Поселок Окунайский — Поселок Кунерма — Северобайкальск — Поселок Нижнеангарск — Поселок Холодное — Поселок Кичера — Поселок Новый Уоян — Поселок Янчукан — Поселок Северомуйск — Поселок Витим			1-12								X		X				X	X							
31	Север Байкала 5*	Иркутск — Северобайкальск — Мыс Лударь — Мыс Красный Яр — Мыс Котельниковский — Залив Ангарский сор — Губа Аяя — Озеро Фролиха — Горячие источники Хакусы — Северобайкальск — Иркутск		7-9		2-7, 9-10		1-2, 10-11			X							X	X	X	X	X			X		X
32	Байкальская сказка (Ж/д маршрут)	Юрты — Иркутск — Ж/д Слюдянка — Култук — Поселок Ангасольская — Мыс Киркирей — Ж/д вокзал Половинная — Итальянская стенка — Порт Байкал — Поселок Листвянка — Камень Черского — Архитектурно-этнографический музей Тальцы — Поселок Листвянка — Поселок Хужир — Скала Шаманка — Поселок Листвянка — Иркутск	1-9		10-13, 14-15, 16-17	9-10, 13-14, 15-16					X							X	X	X							X
33	В страну водопадов	Северобайкальск — Село Байкальское — Мыс Котельниковский — Озеро Гитара — Гора Черского		3-5	1-2	2-3					X			X						X		X					

1-5 Аттракторы между которыми используется указанный вид транспорта

X Характерный параметр для маршрута

Брендовые маршруты

Маршруты, составленные на основе экспертных интервью

4.3.6. Выводы о разнообразии туристических маршрутов с точки зрения преобладающих видов туризма и аттракторов и целевой аудитории

Виды туризма/аттракторов

Самый распространенный вид туризма в макротерритории — природно-экологический туризм. Именно с ним связана большая часть маршрутов. Особенно большое количество маршрутов концентрируется в непосредственной близости от озера Байкал: на о. Ольхон, п-ове Святой Нос и др. Такие маршруты очень различаются по стоимости, сложности, продолжительности. Так, например, есть однодневные и бесплатные пешие маршруты, которые позволяют насладиться природой Байкала. В то же время существует маршрут «Летний Мунку-Сардык», который гораздо более сложен для прохождения, подходит только физически подготовленным людям и имеет высокую стоимость. Природно-экологический туризм также представлен на маршрутах в горы, Хамар-Дабан, Тункинскую долину, Баргузин. До некоторых природных аттракторов можно добраться только воздушным транспортом. По этим популярным точкам проходят маршруты и других видов туризма, связанных с природой: активного, рыболовно-охотничьего, горнолыжного. Популярны сплавы по рекам.

Культурно-познавательный туризм представлен на маршрутах по городам (Иркутск, Улан-Удэ), а также по святыням буддизма в республике Бурятия («Религиозный туризм Бурятии»). Популярным брендовым культурно-познавательным маршрутом является «Чайный путь» и его четыре ответвления. Из этнокультурных маршрутов можно выделить брендовый «Этнокольцо Бурятии», проходящий через города и этнические комплексы Бурятии. Популярной точкой также является архитектурно-этнографический музей «Тальцы». Культурно-познавательные точки в основном посещаются в формате организованных туров на экскурсионных автобусах или на личных автомобилях.

Большая часть маршрутов связана с круизным и автомобильным туризмом, характеризуется смешанными точками притяжения.

Отдаленные культурно-познавательные и этнографические точки могут служить дополнением к протяженным природным маршрутам. При развитии инфраструктуры рядом с отдаленными культурными и этнографическими точками притяжения можно работать на популяризацию отдаленных и сложнодоступных природных территорий, привлекая инвестиции на содержание ООПТ.

Целевая аудитория

Целевая аудитория туризма на Байкале очень разнообразна. От степени сложности маршрута, его стоимости и вида используемого транспорта зависит, какой именно группе туристов этот маршрут будет интересен.

Летом в макротерритории отдыхают туристы со всей страны. Туристы с небольшим бюджетом, а также приезжающие на срок менее одной недели путешествуют в основном по доступным и очень популярным маршрутам: по Байкалу и побережью, на культурно-познавательные экскурсии в Иркутск и Улан-Удэ, а также к аттракциям, до которых не нужно долго добираться от основных транспортных хабов. Кроме того, по таким маршрутам путешествуют прибывающие в регион впервые.

Туристы с более высоким бюджетом для прохождения маршрутов могут использовать круизный и воздушный транспорт, что позволяет достигать аттракторов, недоступных для автомобилистов или пеших туристов. Также на дальние расстояния путешествуют туристы, прибывающие в регион на срок более недели.

Активные туристы, интересующиеся спортивным времяпрепровождением, выбирают маршруты по природным территориям: сплавы по рекам, рыбалку и охоту или энергозатратные пешие походы, например в Восточный Саян. Маршруты в отдаленные заповедники и горы привлекают туристов, посещающих регион повторно.

Туристы, предпочитающие более спокойный вид отдыха, путешествуют по культурно-познавательным и этнографическим маршрутам.

Зимой поток путешественников становится существенно меньше. На высоком уровне остается туристическая активность в крупных городах: деловые туристы из Москвы и Санкт-Петербурга, прибывающие в Иркутск и Улан-Удэ вне зависимости от сезона. Зимой также путешествуют активные туристы на горнолыжные спуски и на лед Байкала.

В целом отдых на Байкале является достаточно дорогим, особенно для жителей Западной части страны (высокие цены на билеты). Для увеличения целевой аудитории и привлечения в макротерриторию большего числа туристов необходимо финансирование и льготы для туристской сферы, которые позволят бизнесу снизить цены для путешественников.

Выводы о разнообразии туристических маршрутов с точки зрения сезонности, доступности и средств передвижения

Сезонность

Туристические маршруты по макротерритории пользуются популярностью в течение всего года. Часть маршрутов, связанных в первую очередь с культурно-познавательным туризмом, функционирует круглый год. Остальные маршруты активны преимущественно в один из периодов. В летний период, начинающийся в мае и заканчивающийся в сентябре, туристы в основном путешествуют по природным аттракторами, охватывающим всю макротерриторию. Зимний период длится с января по март и характеризуется наличием безопасного льда на Байкале и, как следствие, концентрацией всех туристических маршрутов вокруг главной точки притяжения макротерритории.

Летний сезон выделяется гораздо большей туристической активностью. В это время в Иркутской области и Республике Бурятия устанавливаются максимально комфортные погодные условия для путешествий — доступны круизные и пешие маршруты, которые невозможно пройти зимой. Например, пешие маршруты в горные районы: Восточный Саян, долина Вулканов и другие. Летом отдых на природе совмещается с пляжным отдыхом у воды, для четырех точек на Байкале: Южный берег Байкала, Малое море, Северный берег Байкала и заливы рядом со Святым носом, где вода прогревается до достаточно комфортной температуры. Несмотря на сезонную доступность всех аттракторов макротерритории, наиболее популярными остаются Ольхон, Листвянка и Южный берег Байкала. Продолжение такой динамики может привести к перегрузке территории и, как следствие, к снижению удовлетворенности туристов от отдыха на макротерритории.

Зимний сезон менее популярен у туристов. Общее количество путешественников в этот период заметно снижается, поскольку в макротерритории достаточно суровый зимний климат, а многие виды активностей становятся недоступны. Тем не менее зимой на заледеневшем Байкале представлен активный туризм: маршруты на коньках, поездки на хивусах, снегоходах, путешествия по зимникам, подледная рыбалка и охота. Зимний сезон, несмотря на меньшую популярность, может развиваться как наиболее прибыльный для местных туроператоров, поскольку привлекает высокобюджетных туристов.

Доступность, типы передвижения и виды используемого транспорта

В макротерритории представлены маршруты для путешествий на самых разных видах транспорта. Тем не менее маршрутная сеть, покрывающая регион, сильно ограничивает свое распространение из-за плохого качества или отсутствия транспортной инфраструктуры на большей части территории макротерритории.

В макротерритории возможны различные виды передвижений: от простых пеших маршрутов до экзотичных полетов на вертолете или экспедиций на снегоходах по зимнему обледеневшему Байкалу. Наиболее популярные маршруты — это маршруты на автомобиле и по воде, поскольку они связывают востребованные направления и точки притяжения, а также являются доступными по стоимости. Большие размеры макротерритории и отсутствие или низкое качество транспортной связанности в макротерритории приводят к появлению экзотических и дорогостоящих маршрутов в самые отдаленные и малодоступные места.

Самые доступные и популярные маршруты сосредоточены вокруг агломераций Иркутска и Улан-Удэ, также это недалекие и несложные пешие походы и путешествия по КБЖД. За счет своей простоты и массовости эти маршруты стали самыми популярными у туристов. К сожалению, такая массовость имеет свои недостатки — она приводит к скоплению туристов, автомобильным пробкам и большой нагрузке на природу Байкала.

Часть востребованных и потенциально востребованных точек находится далеко от крупных городов, и добраться до них тяжело. Например, это Северобайкальск, Баргузин, Долина потухших вулканов, Саяны, Байкальский хребет и другие. В такие точки развит дорогой и экзотический туризм, который доступен лишь малой доле путешественников. При развитии доступности таких территорий они помогут «разгрузить» самые массовые направления и сделать туристский поток более равномерным.

4.4.1. Автотуристические маршруты

В рамках проекта было изучено 137 маршрутов. В основном, это 6-дневные маршруты, но также выделяются маршруты продолжительностью до 11 дней. По протяженности выделяются короткие (4 км, средн. знач.), средние (596 км, средн. знач.) и длинные (1739 км, макс, знач.).

Присутствует несоответствие между размещением придорожной инфраструктуры, нормативным состоянием автодорог и распределением ключевых точек интереса для туристов. Наибольшая плотность объектов придорожной инфраструктуры характерна для участка федеральной трассы Р255 «Сибирь» на участке Тулун – Ангарск, для которого характерно незначительное количество автотуристических маршрутов. При этом участок трассы Р258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ, представляющий интерес для туристов, оборудован значительно хуже. Региональные трассы практически не имеют инфраструктуры.

Популярные направления

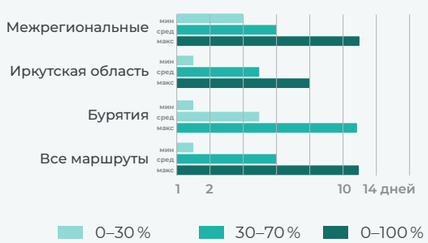
Наибольшее число автотуристических маршрутов характерно для направления Иркутск – Листвянка, а также для окрестностей Улан-Удэ. Достаточно популярны радиальные маршруты из столиц регионов, например на автомобиле из Иркутска в Слюдянку, в Ангарск, в Усть-Ордынский, из Улан-Удэ в Усть-Баргузин, в Гусиноозерск. Значительное число автотуристических маршрутов проходит к курорту Аршан, однако далее по Тункинской долине и автодороге Монды-Орлик их число снижается, несмотря на привлекательность территории.

Наблюдается значительное число автотуристических маршрутов на участке Улан-Удэ – Баргузин, вдоль побережья Байкала, при явной недостаточности придорожной инфраструктуры. Несмотря на ненормативное состояние автодороги Баргузин – Курумкан – Улюнхан, наблюдается активность автотуристов, что свидетельствует о потенциале развития этой территории.

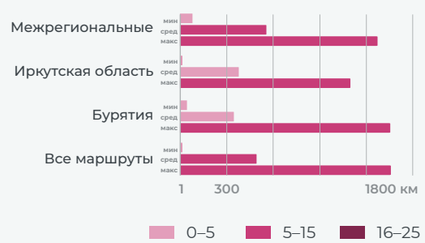
В регионе не развита система аренды автомобилей: услуга малодоступна или недоступна для среднебюджетного туриста. Еще одно направление для развития — аренда кемперов. Создание площадок для парковки кемперов и сервисов по их аренде будет полезно для развития туристической привлекательности и доступности региона.

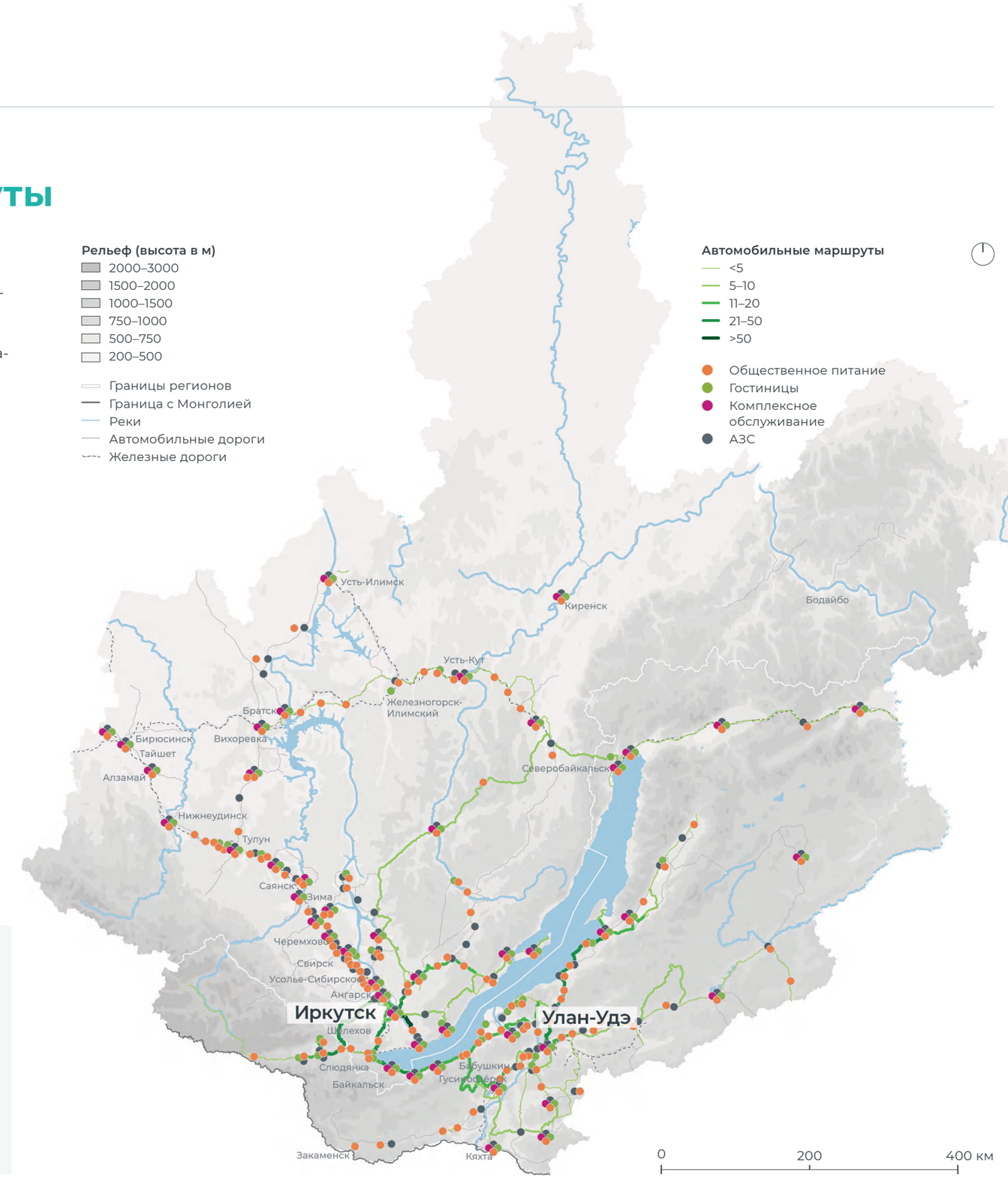
На макротерритории существует серьезная потребность в развитии придорожной инфраструктуры и качества автодорог, особенно на популярных направлениях, связанных с региональными столицами.

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ МАРШРУТОВ И ПОПУЛЯРНОСТЬ АТТРАКТОРОВ



ПРОТЯЖЕННОСТЬ МАРШРУТОВ И КОЛИЧЕСТВО АТТРАКТОРОВ





4.4.2. Маршруты по бездорожью

Внедорожные транспортные средства позволяют туристам проезжать по тем участкам дорог, где нет технической возможности проезда легковых автомобилей. Было изучено 56 маршрутов на внедорожных транспортных средствах: 21 — на джипах, 35 — на снегоходном транспорте. Выявленные маршруты частично компенсируют нехватку доступности для отдельных привлекательных туристических направлений.

Наблюдается значительное число джип-туров в окрестностях Иркутска, ближайшему к нему побережью Байкала и о. Ольхон. Популярное направление Улан-Удэ – Баргузин – Новый Уоян, Монды-Орлик. Маршруты частично дублируют автомобильные и покрывают территории, недоступные для легкового автотранспорта.

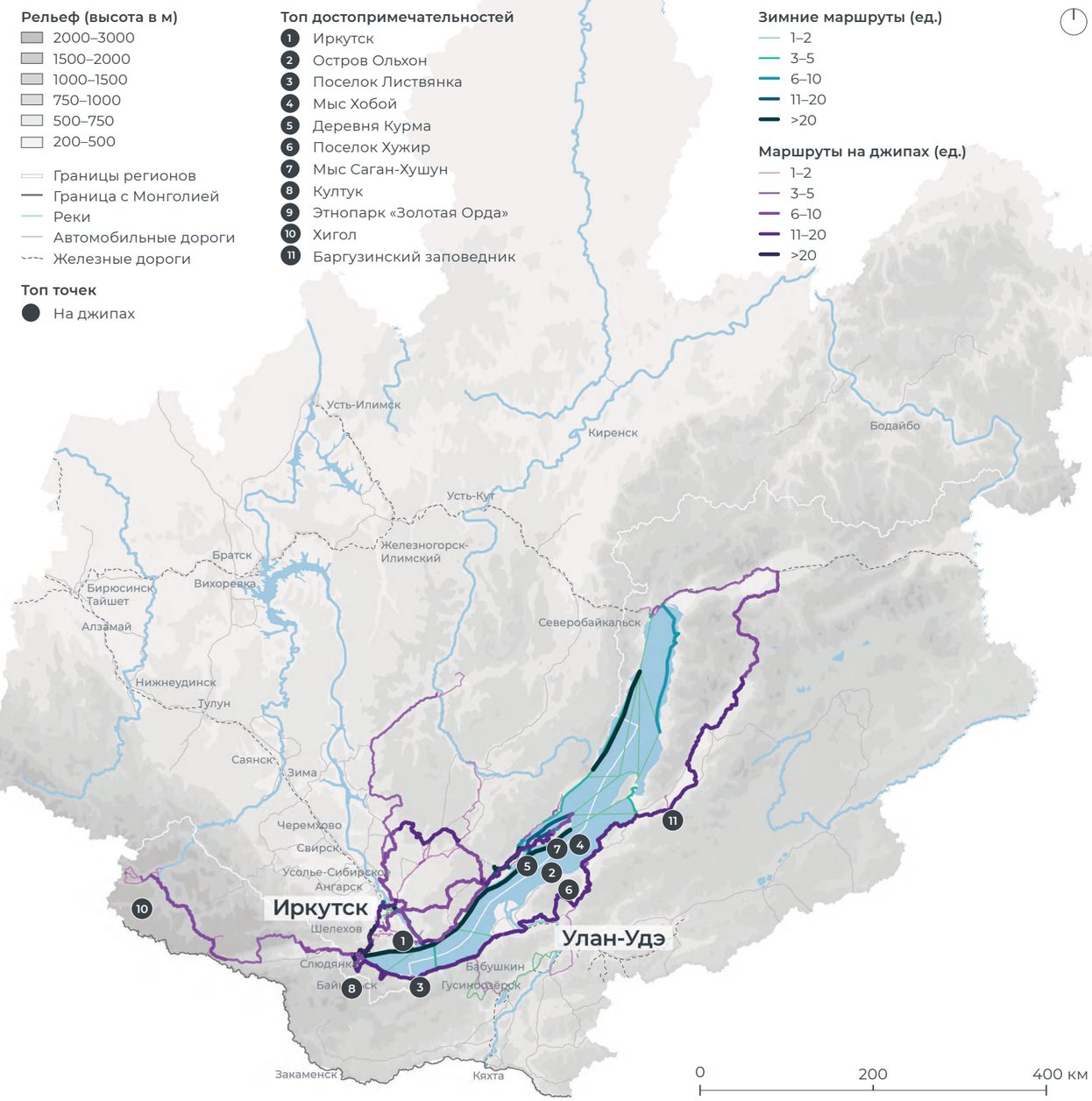
Значительное число джип-туров проходит по участку трассы Р258 Иркутск – Селенгинск, что подчеркивает необходимость в придорожном сервисе на данном участке.

Снегоходы и хивусы зимой в районе Байкала являются достаточно распространенным видом транспорта для туристов. Они обладают высокой проходимостью, позволяют преодолевать различные преграды и передвигаться по толстому снежному и ледяному покрову.

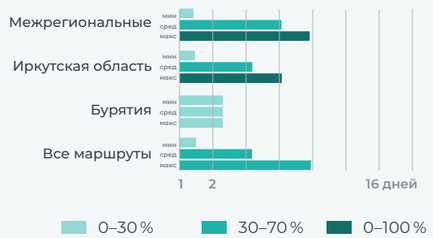
Маршруты ограниченно распространены вблизи объектов, представляющих наибольший интерес для туристов. В первую очередь, это побережье Байкала от Слюдянки вдоль КБЖД до острова Ольхон, а также сам Ольхон. В меньшей степени — от Ольхона до Северобайкальска. На данных территориях в зимнее время года формируется красивый и крепкий ледяной покров.

На Восточном побережье Байкала количество маршрутов значительно меньше, наиболее популярное направление — Улан-Удэ – Святой Нос.

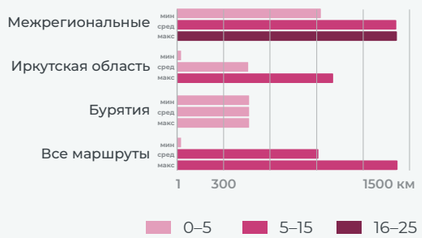
Внедорожники занимают меньшую долю в числе автотуристических маршрутов. Однако у данного вида маршрутов есть перспектива развития вследствие плохого состояния или отсутствия автодорог рядом с востребованными аттракторами. Данные маршруты могут привлекать средне- и высокобюджетную аудиторию при наличии сформированных турпродуктов, включающих качественный сервис и инфраструктуру отдыха.



ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ МАРШРУТОВ И ПОПУЛЯРНОСТЬ АТТРАКТОРОВ



ПРОТЯЖЕННОСТЬ МАРШРУТОВ И КОЛИЧЕСТВО АТТРАКТОРОВ



4.4.3. Автодорожная сеть макротерритории

Туристические дороги

46 300 км
автомобильных дорог на территории Иркутской области и Республики Бурятия

2500
автомобильных дорог федерального значения

15 500
автомобильных дорог регионального значения

28 300
автомобильных дорог местного значения

По результатам анализа туристических потоков автодорожную сеть можно разделить на дороги трех типов:

- **Тип 1а** — основные туристические дороги, в том числе обеспечивающие внутреннюю связность туристических объектов в пределах туристических направлений;
- **Тип 1б** — основные туристические дороги, обеспечивающие связность основных туристических направлений между собой и с точками входа;
- **Тип 2** — туристические дороги, обеспечивающие связность с дополнительными направлениями, а также дублеры основных дорог.

7300 км
автодорог обеспечивают связность туристических направлений

2000
Тип 1а

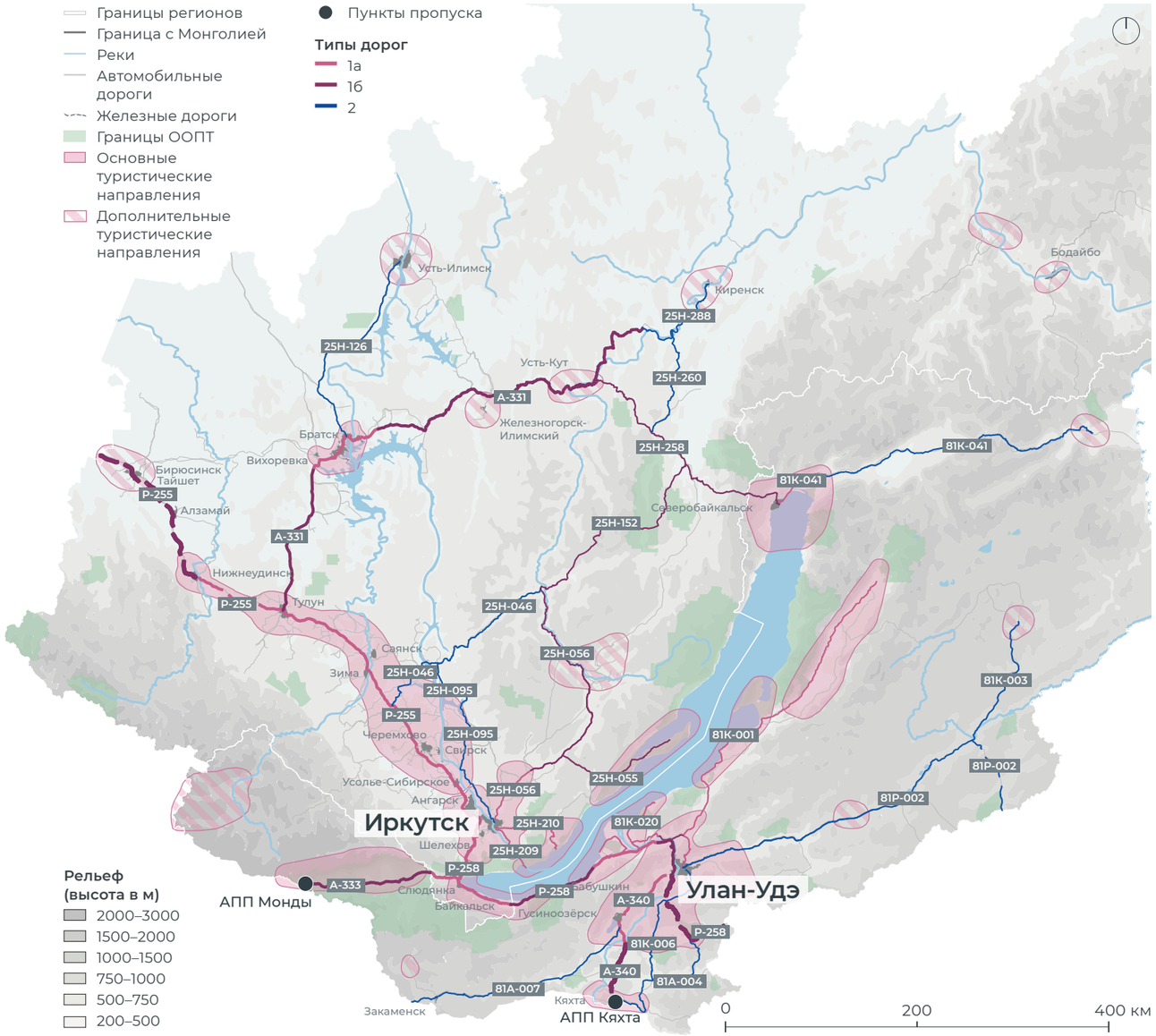
2500
Тип 1б

2800
Тип 2

Выводы

Наибольший вклад в обеспечение внутренней и внешней связности туристических направлений внесут автодороги Р-255, Р-258 и 81К-001 (участки Нижнеудинск – Иркутск – Слюдянка – Байкальск – Турунтаево – Баргузин – Курумкан), а также ответвления на Тункинскую долину (А-333), Гусиноозерск (А-340), Листвянку (25Н-209).

Самыми важными связующими звеньями сети являются участки автодорог А-331 (Тулун – Братск – Усть-Кут), 25К-258 (Усть-Кут – Окунайский – Северобайкальск), 25Н-152 (Жигалово — Окунайский), 25Н-056 (Иркутск – Баяндай – Жигалово) с ответвлением на Хужир (25Н-055).



SWOT-анализ

Сильные стороны

- Асфальтовое покрытие имеют 65 % автодорог макротерритории, в основном это касается автодорог федерального значения и пригородных зон региональных центров, а также автодорог Братск – Усть-Илимск, Иркутск – Качуг, Улан-Удэ – Курумкан. Единственный ареал, который почти лишен автодорог с усовершенствованным покрытием, — Северный Байкал, но автомобильный поток там относительно невелик.
- В схемы территориального планирования двух субъектов макротерритории в качестве планируемых к размещению объектов включен ряд автодорог, имеющих высокую значимость для роста транспортной доступности для туристов: связки Улюнхан – Новый Уоян, Багдарин – Таксимо, Жигалово – Улькан, Чичково (Усть-Удинский район) – Видим (Нижнеилимский район) и др. Данные автодороги уже проработаны с точки зрения возможности их строительства с учетом рельефа местности и других условий.

Слабые стороны

- В ненормативном состоянии находится 64 % от общей протяженности автодорог регионального значения в Иркутской области и 51 % — в Республике Бурятия, что выше среднероссийского значения в 49,4 % (на 2022 г.). Это также характерно и для автодорог местного значения: в ненормативном состоянии в Иркутской области 51 % дорог, в Бурятии — 54 % дорог, но в целом по России — 46,3 %.
- Для некоторых важных связующих звеньев автодорожного каркаса характерны сезонные ограничения: автодороги Залари – Жигалово – Улькан, Иркутск – Качуг – Жигалово, Усть-Кут – Улькан, Братск – Усть-Илимск и дорога в Киренск. В основном они связаны с размытием дорожного полотна в периоды интенсивных дождевых осадков.
- Автодорога федерального значения Иркутск – Улан-Удэ работает в режиме перегрузки на многих участках, особенно на отрезках от Слюдянки до Выдрино, от Бабушкина до Селенгинска, а также в пригородных зонах Иркутска и Улан-Удэ. Это существенно снижает транспортную доступность туристического направления Южный Байкал.

Возможности

- В связи с убылью населения в малых населенных пунктах и ростом туристического потока на многих направлениях приоритетность мероприятий по реконструкции автодорог может быть смещена в сторону увеличения доступности туристических направлений, в то время как для обеспечения доступности небольших сел будут применяться альтернативные решения (развитие внутреннего водного транспорта и проч.).
- Низкая плотность железнодорожной сети и ограниченное число аэропортов / посадочных площадок (а также маршрутов воздушного транспорта). Это позволит автомобильному транспорту оставаться безальтернативным средством перемещения туристов на большинстве туристических маршрутов.

Угрозы

- Нет предпосылок к увеличению объемов финансирования на строительство и реконструкцию автодорожного хозяйства обоих регионов макротерритории. Доля автодорог, находящихся в региональной и муниципальной зоне ответственности, существенно выше по сравнению с автодорогами федерального значения, имеющими больший приоритет в вопросе выделения финансирования.
- Сложности реконструкции дорог в связи с природоохранными ограничениями, особенно в пределах центральной экологической зоны Байкала.

Существующие места отдыха на автодорогах

Сильные стороны

- Макротерритория имеет достаточный уровень обеспеченности объектами придорожного сервиса (гостиничные услуги, объекты общественного питания, АЗС).
- На федеральных дорогах объекты придорожного сервиса располагаются на расстояниях порядка 10 км друг от друга и менее.
- В населенных пунктах с населением более 10 тыс. жителей предоставляются все виды сервиса.
- Наиболее высокий уровень комфорта придорожного сервиса предоставляется вблизи автомобильных дорог на южном побережье Байкала.

Слабые стороны

- Наименьшая обеспеченность придорожным сервисом наблюдается в северо-восточной части макротерритории. Объекты придорожного сервиса здесь встречаются не чаще, чем каждые 50 км друг от друга (направления на Северобайкальск, Таксимо, Киренск, Усть-Илимск).
- Проведение мероприятий по развитию придорожного сервиса на этих территориях имеет смысл только при их развитии в туристическом аспекте.
- Даже в слабо освоенных территориях в населенных пунктах с населением свыше 10 тыс. жителей имеется комплексный придорожный сервис, но его качество не всегда на уровне, комфортном для туристов.

АПП Кяхта

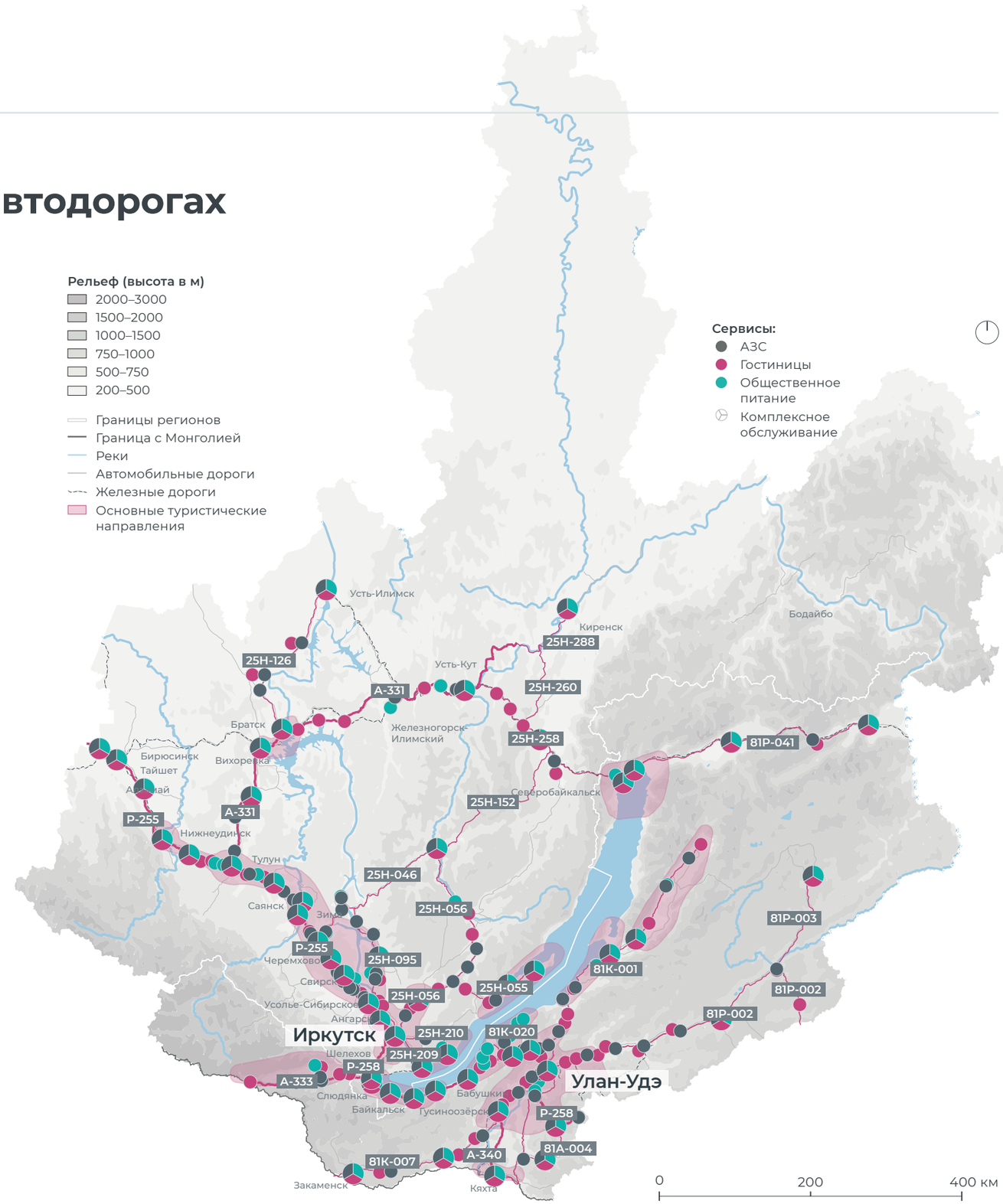
- Многосторонний автомобильный пункт пропуска, пассажирское направление работает круглосуточно.
- Пропускная способность — 1 тыс. ТС в сутки (5 тыс. чел.).
- Фактически через АПП в течение суток проходит 50 грузовых автомобилей, 20 автобусов и 500 легковых автомобилей (2000 чел.).
- Реконструкция закончена в 2021 г.
- Дополнительные мероприятия не требуются.

АПП Монды

- Двусторонний автомобильный пункт пропуска работает только в дневное время, грузовое сообщение возможно только по будним дням.
- Пропускная способность — 200 чел./сутки.
- Фактически через АПП в течение суток проходит менее 1 грузового автомобиля и автобуса и 50 легковых автомобилей (130 чел.).
- Для обеспечения высокой интенсивности туристического потока АПП нуждается в реконструкции.

Выводы

Макротерритория обеспечена всеми основными видами придорожного сервиса в пределах основной полосы расселения, тяготеющей к автодорогам федерального значения Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал». На дорогах регионального значения сервис концентрируется только в относительно крупных населенных пунктах (обычно в центрах муниципальных образований и поселках городского типа), расстояние между которыми может составлять 50 км и более, при этом существует проблема качества такого сервиса.



Покрытие автодорог сотовой связью

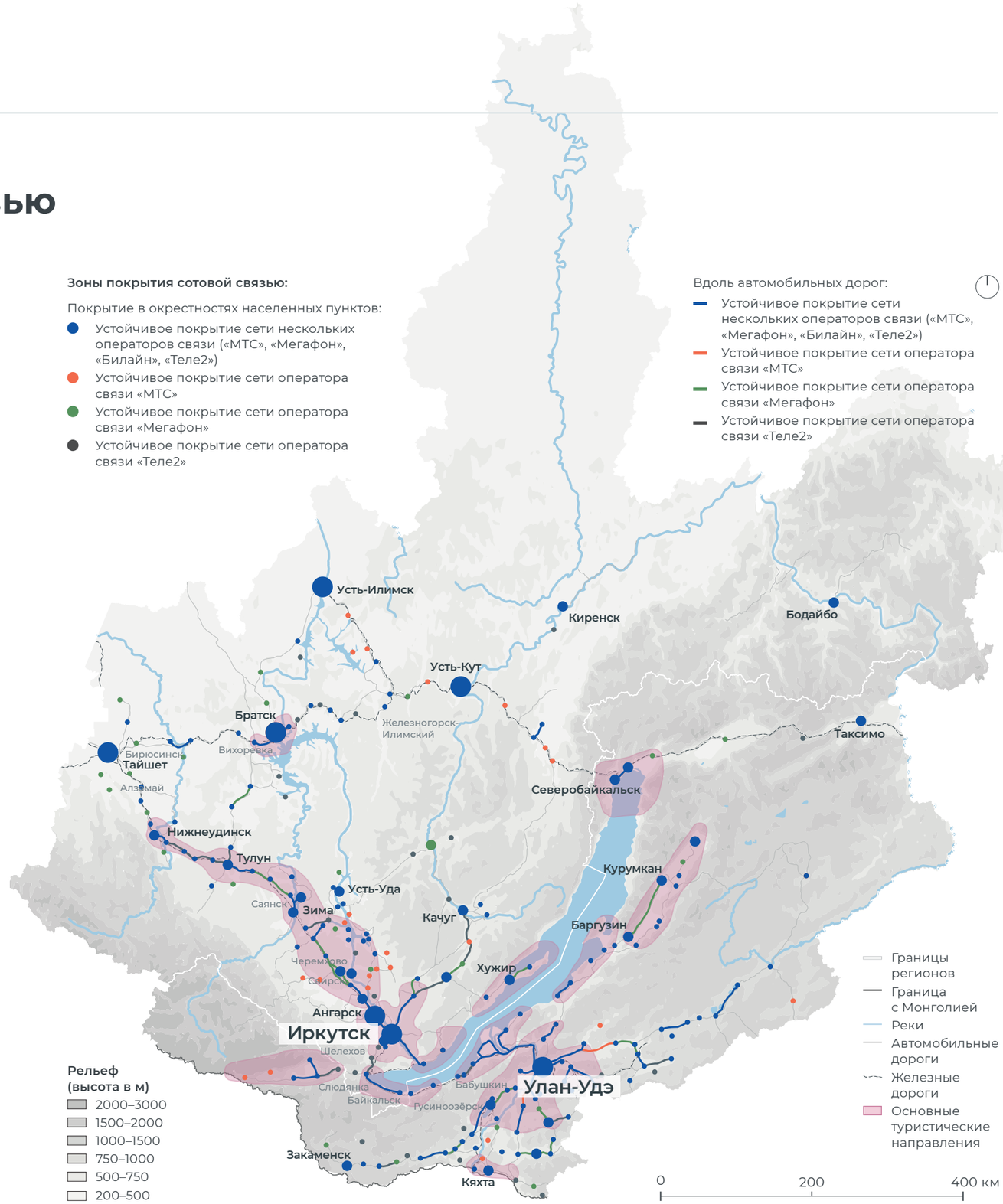
Макротерритория имеет недостаточный уровень покрытия сотовой связью. Устойчивая связь вне зависимости от мобильного оператора характерна для участков:

- Иркутск – Усолье-Сибирское – Михайловка (110 км),
- Иркутск – Усть-Ордынский (70 км),
- Иркутск – Листвянка (65 км),
- Улан-Удэ – Байкальский Прибой (автодорога Р-258 «Байкал» — 135 км),
- Улан-Удэ – Тарбагатай – Десятниково (60 км),
- Улан-Удэ – Унэгэтэй (75 км).

Хорошее покрытие наблюдается также в районе Тункинской долины (окрестности Аршана и Кырена), на протяженных участках автодорог Улан-Удэ – Закаменск и Турунтаево – Горячинск (агломерация Улан-Удэ и Горячинское направление).

На абсолютном большинстве дорог покрытие сотовой связью гарантируется только при проезде через относительно крупные населенные пункты, при этом успех подключения зачастую будет зависеть от мобильного оператора. Наибольший территориальный охват зоны покрытия имеют операторы «Теле2» и «Мегафон», но «МТС» является безальтернативным в некоторых туристических аттракциях западной части направления Восточный Саян, в также в окраинных ареалах Транссибирского направления.

Подключение к «Мегафону» позволяет иметь доступ к связи на протяженных участках автодороги Р-255 «Сибирь», а также в Баргузинском направлении на участке Баргузин – Курумкан.



Выводы

Основными факторами, влияющими на покрытие сотовой связи в пределах макротерритории, стали разреженная сеть населенных пунктов и низкая плотность населения. В связи с этим вышки сотовой связи расположены точечно и в первую очередь обслуживают жителей населенных пунктов, а не протяженные дистанции между ними. Кроме того, влияние оказывает фактор природоохранных ограничений, что не позволяет обеспечить устойчивым сигналом туристов на круизных водных маршрутах. Также доступность связи существенно обусловлена принадлежностью к мобильному оператору, услугами которого пользуется турист, — операторы имеют разные зоны покрытия в пределах макротерритории.

Состояние автодорожной сети

В ненормативном состоянии находится значительная часть автомобильных дорог макротерритории	**10 %** федеральных дорог	**61 %** региональных дорог	**52 %** местных дорог
Асфальтовое покрытие имеют только	**95 %** федеральных дорог	**39 %** региональных дорог	**20 %** местных дорог

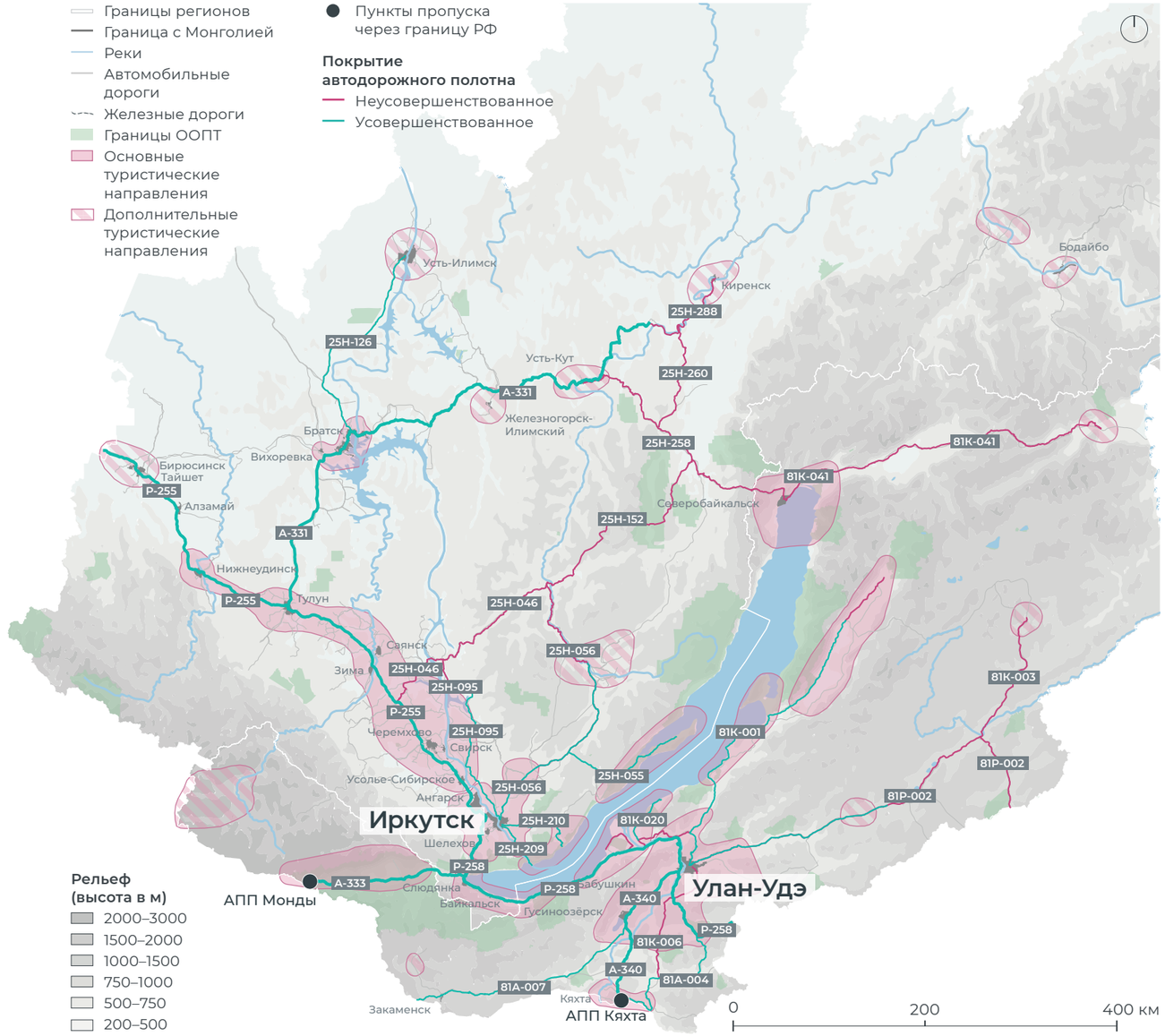
Только автомобильные дороги федерального значения имеют удовлетворительное состояние на всем протяжении и в настоящий момент могут обеспечить комфортные условия поездки.

Большинство автомобильных дорог северо-восточной части макротерритории (в том числе ведущих к Северному Байкалу) не могут обеспечить условий для комфортного передвижения туристов по причине отсутствия асфальтового покрытия на многих участках.

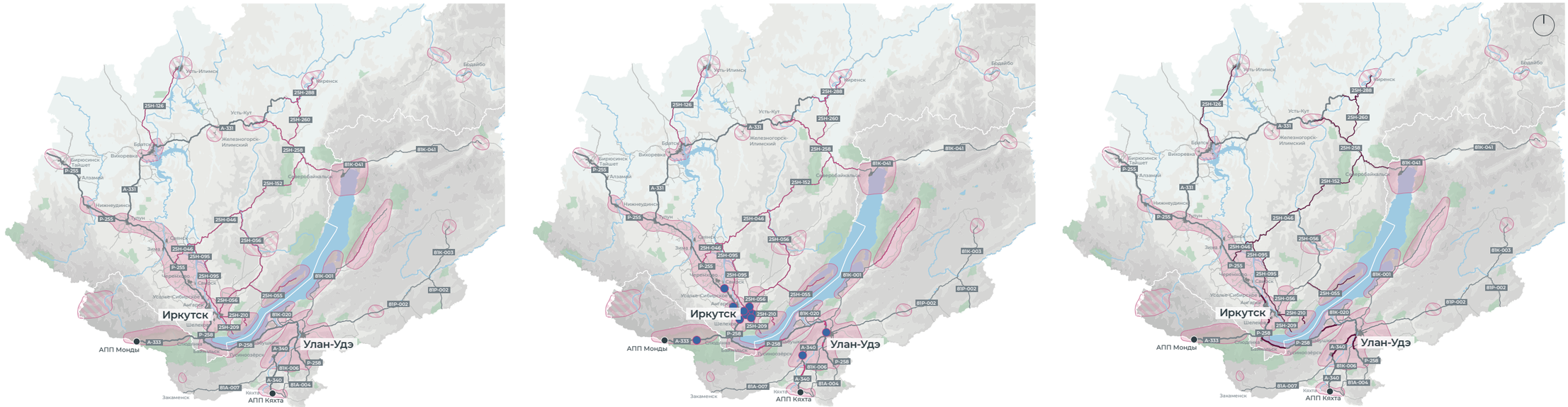
Асфальтовое покрытие имеют только 4800 км из 7400 км (65 %) автодорог макротерритории.

Выводы

Большая часть автодорог региона не может обеспечить комфортные условия передвижения: только 65 % автодорог имеют асфальтовое покрытие, 61 % региональных дорог находятся в ненормативном состоянии. Проблема перегрузки дорог характерна для ряда участков автодорог федерального значения Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал», особенно на участках от Усолья-Сибирского до Байкальска и от Улан-Удэ до Бабушкина, а также к югу от Улан-Удэ. В центральной (Качуг, Жигалово) и северной (Казачинское, Киренск) частях Иркутской области выявлено наличие сезонных ограничений на автодорогах.



Состояние автодорожной сети[1]



Рельеф (высота в м)
- 2000–3000
- 1500–2000
- 1000–1500
- 750–1000
- 500–750
- 200–500

Покрытие автодорожного полотна
- А/д с сезонными ограничениями

- Аварийно-опасные участки
- Автодороги в ненормативном состоянии

- Автодороги, работающие в режиме перегрузки

0 200 400 км

- Границы регионов
- Граница с Монголией
- Реки
- Автомобильные дороги
- Границы ООПТ
- Основные туристические направления
- Дополнительные туристические направления
- Пункты пропуска через границу РФ

Самые проблемные участки потенциальной туристической автодорожной сети — подъезды к туристическим направлениям Северный Байкал, Таксимо, Киренский, Баргузинский и Усть-Илимский. Автомобильные дороги находятся в ненормативном состоянии, работают в режиме перегрузки, а также имеют сезонные ограничения.

Состояние туристических дорог:
- находятся в ненормативном состоянии — 2,7 тыс. км (37,1 %);
- работают в режиме перегрузки — 2,1 тыс. км (28,3 %);
- имеют сезонные ограничения — 2,5 тыс. км (33,6 %).

Автодорожная сеть Республики Бурятия более подготовлена для организации автотуристических маршрутов с точки зрения качества инфраструктуры (покрытия, нормативного состояния).

Выводы

В межсезонный периоды более 2150 км автодорог в Иркутской области и более 150 км в Республике Бурятия функционируют с ограничениями. В первую очередь это негативно отражается на доступности для туристов Северобайкальского и Баргузинского направлений. Существуют и риски заноса снегом автодорог с твердым покрытием, это касается направлений на Листвянку, Ольхон, Большое Голоустное, то есть туристических аттракторов озера Байкал. Фактор погоды создает существенные риски в обеспечении транспортной доступности.

1. Источник: Правительство Иркутской области; Правительство Республики Бурятия.

Перспективные направления автомобильного туризма

В РАМКАХ АНАЛИЗА РАССМАТРИВАЮТСЯ ТРИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ПЕРСПЕКТИВНЫХ МАРШРУТА АВТОМОБИЛЬНОГО ТУРИЗМА

Трансбайкальский
1500 км
из Красноярского края до северо-восточного побережья Байкала

Кругобайкальский
2900 км
Улан-Удэ – Иркутск – Тулун – Братск – Северобайкальск – о. Ольхон – Иркутск

Монгольский
1000 км
АПП Кяхта – Улан-Удэ – Иркутск – АПП Монды

3000 км
протяженность двухнедельного автомобильного маршрута (при условии комфортного темпа в день порядка четырех часов с остановками в крупных городах)

до 4000 км
максимально возможная протяженность двухнедельного маршрута с сохранением комфортного темпа в условиях Сибири и Дальнего Востока

Данные туристические маршруты позволяют охватить основные туристические направления макротерритории.

- **Трансбайкальский маршрут** — удобен для туристов, приезжающих с запада (в первую очередь — из Красноярского края, в меньшей степени — из Республики Хакасия и Кемеровской области).
- **Монгольский маршрут** — вариант для туристов из Монголии.
- **Кругобайкальский маршрут** (перспективный) — подходит жителям макротерритории и тем, кто приезжает с востока (Забайкальского края). В настоящее время маршрут имеет низкий потенциал из-за недостаточного качества автодорог. Также для его реализации необходимо строительство автомобильной дороги Курумкан – Новый Уоян.



Перспективы развития автодорожной сети[1]

Значительное расширение и модернизация существующей автодорожной инфраструктуры заложены в Схемах территориального планирования Иркутской области и Республики Бурятия на основании:

- Постановления Правительства Иркутской области № 1096-ПП от 29 декабря 2022 г.;
- Постановления Правительства Республики Бурятия № 90 от 24 февраля 2023 г.;
- Распоряжения Правительства РФ № 1601-р от 20 июня 2022 г. («Пятилетний план»).

Исполнение заложенных в СТП мероприятий позволит ускорить сообщение между туристическими направлениями за счет приведения дорог в нормативное состояние, улучшения качества покрытия, а также создать новые качественные автодорожные связи между южными и северными туристическими направлениями благодаря вводу дорог Улюн-хан – Новый Уоян, Новоилимск – Усть-Илимск, Жигалово – Улькан и др., увеличить связность северных направлений (Братск, Северобайкальск, Таксимо) между собой, увеличить мощности международных пунктов пропуска (в первую очередь АПП Монды).

СОГЛАСНО ПЛАНАМ РАЗВИТИЯ ПЛАНИРУЕТСЯ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Иркутская область

254
автомобильные дороги (а также мостовые сооружения) общего пользования

7
автовокзалов и автостанций

Республика Бурятия

28
автомобильных дорог общего пользования

67
искусственных дорожных сооружений (мостовые сооружения)

На автодорогах федерального значения (Р-255 «Сибирь», Р-258 «Амур», А-331 «Вилюй», А-333, А-340)

7
мероприятий по реконструкции (часть из них уже выполнена в полном объеме)

Выводы

В схемах территориального планирования двух субъектов макротерритории проработано более 350 объектов, касающихся развития автомобильного транспорта. Реализация мероприятий позволит существенно ускорить движение на автомобиле или автобусе между туристическими направлениями, а также создать новые связи, например между Улан-Удэ и Северобайкальском. Это обеспечит возможность внедрить Кругобайкальский автомобильный туристический маршрут, а также предоставить комфортные условия передвижения по другим маршрутам, например Трансбайкальскому, и для туристов из Монголии.



1. Источник: Схемы территориального планирования Иркутской области и Республики Бурятия.

4.4.4. Анализ автодорожной связности направлений туристического интереса[1]

Рост средней маршрутной скорости поездки

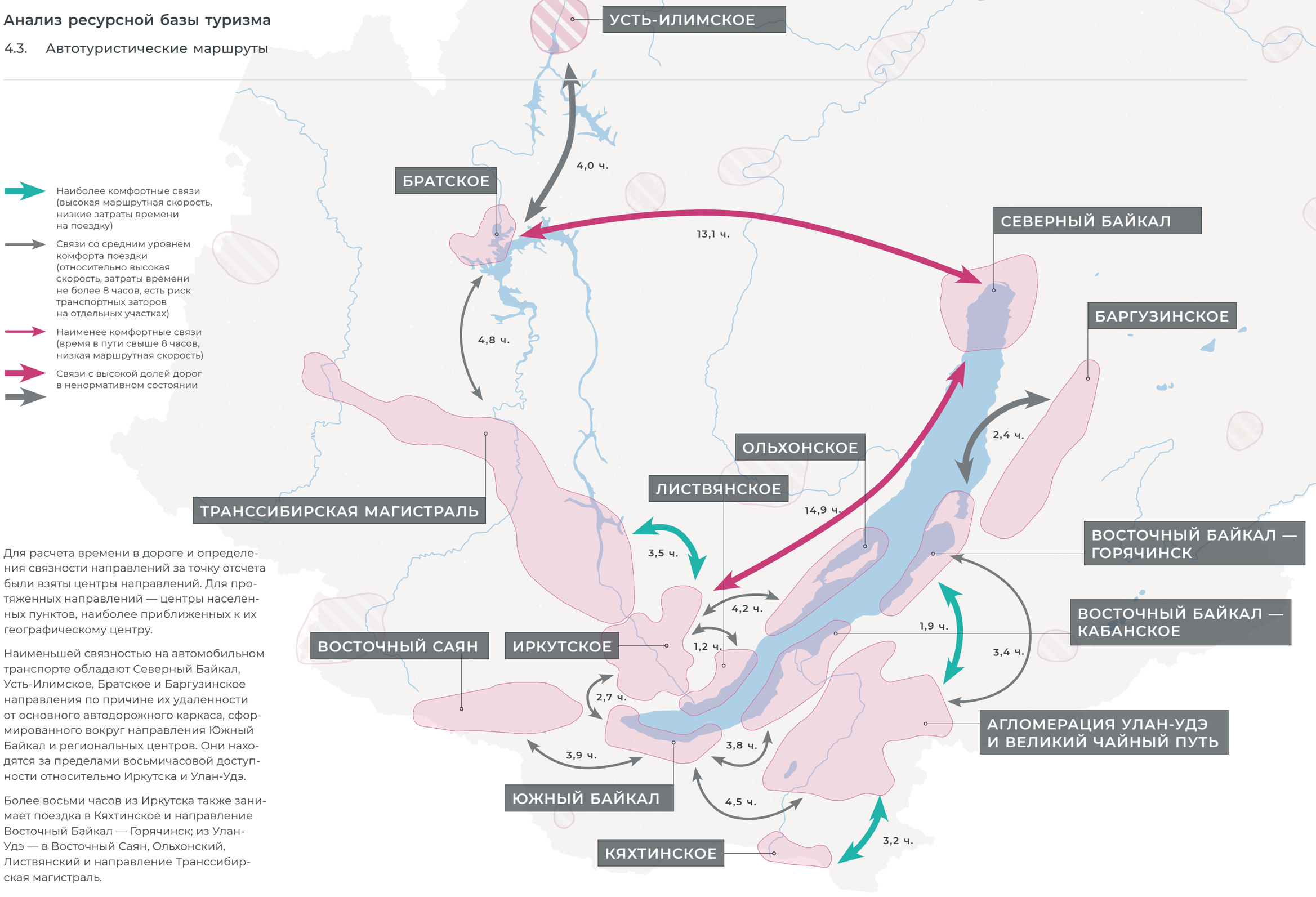
	Поездка большой длительности (более 8 часов)	Поездка средней длительности (4–8 часов)	Поездка малой длительности (менее 4 часов)
Высокая скорость (более 70 км/ч)	**12 маршрутов** • Иркутский – Усть-Илимский • Братский – Южный Байкал • и др.	**9 маршрутов** • Иркутский – Ольхонский • Агломерация Улан-Удэ – Южный Байкал • Агломерация Улан-Удэ – Баргузинский • Братский – Транссибирская магистраль • Южный Байкал – Кяхтинский • Горячинский – Кяхтинский • и др.	**4 маршрута** • Агломерация Улан-Удэ – Восточный Байкал – Горячинск • Агломерация Улан-Удэ – Кяхтинский • Братский – Усть-Илимский • Иркутский – Транссибирская магистраль
Средняя скорость (50–70 км/ч)	**67 маршрутов** • Агломерация Улан-Удэ – Ольхонский • Листвянский – Северный Байкал • Иркутский – Северный Байкал • Иркутский – Баргузинский • Восточный Саян – Кяхтинский • и др.	**13 маршрутов** • Ольхонский – Листвянский • Баргузинский – Восточный Байкал – Кабанское • и др.	**6 маршрутов** • Агломерация Улан-Удэ – Восточный Байкал – Кабанское • Иркутский – Листвянский • Иркутский – Южный Байкал • Восточный Саян – Южный Байкал • Восточный Байкал – Кабанское – Южный Байкал • Восточный Байкал – Горячинск – Баргузинский
Низкая скорость (менее 50 км/ч)	**9 маршрутов** • Все ведут в Таксимо и Киренск	нет маршрутов	нет маршрутов

Уменьшение длительности поездки

Выводы

- Для перемещения на личном автомобиле в наибольшей степени подходят 19 маршрутов (9+4+6 — зеленая зона в таблице).
- В целом наибольшую связность имеют направления Южного Байкала и Бурятии (Кяхтинское и Горячинское).
- В качестве предельных затрат времени на поездку на автомобиле между двумя направлениями принимается 8 часов (равносильно совершению поездки за один световой день, без учета остановок на кратковременный отдых и перекусы). Наиболее комфортное время на перемещение между двумя направлениями составляет не более четырех часов.
- На 25 направлениях (12+9+4 — маршруты из верхней полосы в таблице) достигается маршрутная скорость более 70 км/ч (это 21 % от общего числа маршрутов). Для всей выборки средняя маршрутная скорость составляет 63 км/ч, что существенно ниже типичной маршрутной скорости для других туристических макротерриторий России (76 км/ч).
- Отсутствие маршрутов в нижней полосе таблицы говорит о несущественной доле протяженных участков пути с низкой скоростью, что хорошо для макротерритории.

1. Источник: расчеты ООО «ЦЭИ».



Для расчета времени в дороге и определения связности направлений за точку отсчета были взяты центры направлений. Для протяженных направлений — центры населенных пунктов, наиболее приближенных к их географическому центру.

Наименьшей связностью на автомобильном транспорте обладают Северный Байкал, Усть-Илимское, Братское и Баргузинское направления по причине их удаленности от основного автодорожного каркаса, сформированного вокруг направления Южный Байкал и региональных центров. Они находятся за пределами восьмичасовой доступности относительно Иркутска и Улан-Удэ.

Более восьми часов из Иркутска также занимает поездка в Кяхтинское и направление Восточный Байкал — Горячинск; из Улан-Удэ — в Восточный Саян, Ольхонский, Лиственский и направление Транссибирская магистраль.

4.4.5. Транспортная связность и мультимодальность, методика определения

Для анализа транспортной доступности направлений может использоваться метод оценки совокупных транспортных затрат, который учитывает параметры транспортного сообщения с основными точками выхода туристов (в случае макротерритории «Байкал» это Москва, Иркутск и Улан-Удэ), при этом одновременно рассматриваются характеристики сообщения на личном автомобильном и на общественном транспорте.

Шаг 1

Определяются все возможные маршруты из точки выхода в точку входа туриста, которые аккумулируют не менее 99 % пассажиропотока между этими точками.

В случае макротерритории «Байкал» рассматриваются следующие комбинации.

Поездки без пересадок

- самолет,
- поезд (дальнего следования / пригородного сообщения),
- автобус,
- личный автомобиль.

Поездки с пересадкой

- самолет (основное плечо) + автобус,
- самолет (основное плечо) + поезд (дальнего следования / пригородного сообщения),
- поезд дальнего следования + автобус.

Шаг 2

Для каждого маршрута определяются величины стоимости проезда (C_{travel} руб.) и стоимости потраченного пассажиром времени (C_{time} руб.). Они рассчитываются по формулам:

$$C_{travel}=C_{t1}+C_{t2}+...+C_{tn}$$

где C_{t1}, C_{t2},... C_{tn} — средневзвешенная стоимость проезда на каждом из сегментов поездки.

$$C_{time}=T_{travel} \times I_h$$

где T_{travel} — среднее время в пути пассажира от пункта отправления до пункта прибытия,

I_h — средняя стоимость часа рабочего времени для пассажира, руб. в ч. (определяется исходя из величины среднедушевых доходов в субъекте РФ, где расположена точка выхода туриста).

$$TTC=C_{travel}+C_{time}$$

Рассчитывается показатель совокупных транспортных затрат маршрута (***TTC*** руб.) по формуле.

Шаг 3

Определяется средневзвешенная величина совокупных транспортных затрат для всех рассматриваемых маршрутов, связывающих точку выхода и точку входа туриста:

$$TTC_{total}=\sum_{i=1}^{n} TTC_i * Traffic_i$$

где TTC_i — показатель совокупных транспортных затрат при выборе туристом маршрута ***i***,

$Traffic_i$ — доля пассажиропотока, выбирающего маршрут ***i*** при поездке из точки выхода в точку входа.

Допущения и некоторые принципы, используемые при расчете

- Для расчета стоимости проезда в самолете учитывается величина тарифа только в экономическом классе.
- Для расчета стоимости проезда в поездах дальнего следования учитывается, что 68 % пассажиров выбирают проезд в плацкартных вагонах, 32 % — в купейных вагонах.
- Учитываются среднее время ожидания транспорта в случае пересадок, среднее время проезда из центра города до транспортных терминалов, среднее время прохождения формальных процедур в аэропортах и на железнодорожных вокзалах.

4.4.6. Транспортная связность и мультимодальность

Иркутское направление

5 точек входа

- 2 внешних: аэропорт и железнодорожный вокзал в Иркутске
- 3 внутренних: автовокзал и речной порт в Иркутске, пристань в Тальцах

Сильные стороны

- Аэропорт Иркутска имеет обширную маршрутную сеть и высокую частоту сообщения с Москвой, которое представлено большим числом авиакомпаний (4 перевозчика)
- Железнодорожное сообщение обеспечивает связность Иркутска и Улан-Удэ за комфортное время — 10 часов при поездке в ночном поезде дальнего следования

Слабые стороны

- Отсутствие скоростного железнодорожного сообщения в направлении Улан-Удэ
- Многие участки автодороги Иркутск – Улан-Удэ функционируют в режиме перегрузки
- Межрегиональное автобусное сообщение представлено только маршрутом Иркутск – Кырен / Аршан, связывающим Иркутск с Восточным Саяном

1-е место

из 13 занимает Иркутское направление по уровню транспортной связности с точками выхода туристов

Иркутское направление — ворота макротерритории при следовании с подавляющего большинства территорий страны, имеет широкую маршрутную сеть воздушного и железнодорожного сообщения. Слабой стороной является низкая связность с Улан-Удэ по причинам недостаточной провозной емкости на воздушном транспорте и отсутствия скоростного железнодорожного сообщения.

Расчет показателей транспортной доступности[1]

НАЛИЧИЕ ПРЯМОГО СООБЩЕНИЯ

Наличие прямого сообщения из города	Вид транспорта		
	воздушный	железнодорожный	автобусный
Москва	+	+	–
Улан-Удэ	+	+	–

ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Среднее время в пути из города, ч.	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	9,6	87,8	—	68,0
Улан-Удэ	3,7	9,7	—	6,8

СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Средняя стоимость поездки из города, руб.	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	16 276	17 873	—	11 644
Улан-Удэ	4417	1791	—	1497

ДОЛЯ ПОТОКА НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА В НАПРАВЛЕНИЕ

Доля потока по видам транспорта из города, %	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	92,2	4,5	0	3,2
Улан-Удэ	1,5	31,2	0	67,2

[1] Подробнее см. расчетный файл «Транспорт.xlsx».

СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА ПОЕЗДКУ С УЧЕТОМ СТОИМОСТИ ВРЕМЕНИ[2]

из Москвы
24 733 руб.
1-е место из 13

из Улан-Удэ
3127 руб.
8-е место из 13

[2] Стоимость времени (руб.) = время на дорогу (ч.) * среднедушевой доход (руб./ч.).

Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь

6 точек входа

- 3 внешних: аэропорт Улан-Удэ, автовокзал «Селенга» Улан-Удэ, железнодорожный вокзал Улан-Удэ
- 3 внутренних: остановочные пункты междугородного автобусного сообщения в Иволгинске и Гусиноозерске, речной порт в Улан-Удэ

Сильные стороны

- Отсутствует дефицит пропускной способности в аэропорту Улан-Удэ
- Ж/д сообщение с Иркутском обеспечивает связность за комфортное для пассажира время — в пределах 10 ч.

Слабые стороны

- Отсутствие скоростного ж/д сообщения в сторону Иркутска
- Недостаточное количество единиц воздушного транспорта на маршруте Иркутск – Улан-Удэ
- На маршруте воздушного транспорта Москва – Улан-Удэ перевозки выполняются только двумя авиакомпаниями (S7 Airlines и Smartavia), что сокращает возможности трансферных перевозок
- Перегруз некоторых участков автодороги Иркутск – Улан-Удэ

2-е место

из 13 занимает агломерация Улан-Удэ по уровню транспортной связности с точками выхода туристов

Такой результат связан с наличием аэропорта федерального значения и регулярных маршрутов воздушного и железнодорожного сообщения между Москвой/Иркутском и Улан-Удэ. В то же время связность с Иркутском имеет низкую оценку в первую очередь из-за значительного времени в пути на железнодорожном и личном автомобильном транспорте.

Расчет показателей транспортной доступности

НАЛИЧИЕ ПРЯМОГО СООБЩЕНИЯ

Наличие прямого сообщения из города:	Вид транспорта		
	воздушный	железнодорожный	автобусный
Москва	+	+	–
Иркутск	+	+	–

ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Среднее время в пути из города, ч.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	**9,8**	90,9	—	74,0
Иркутск	**3,7**	9,7	—	6,8

СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Средняя стоимость поездки из города, руб.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	17 873	**12 090**	—	12 588
Иркутск	4417	1791	—	**1497**

ДОЛЯ ПОТОКА НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА В НАПРАВЛЕНИЕ

Доля потока по видам транспорта из города, %	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	**93,0**	3,8	**0**	3,3
Иркутск	1,5	31,2	**0**	**67,2**

СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА ПОЕЗДКУ С УЧЕТОМ СТОИМОСТИ ВРЕМЕНИ

Из Москвы
25 973 руб.
2-е место из 13

Из Иркутска
3218 руб.
8-е место из 13

Направление Восточный Байкал — Кабанское

7 точек входа

- 2 внешних: железнодорожные станции в Селенгинске (Селенга) и Тимлюе
- 5 внутренних: автостанция в Кабанске и остановочный пункт междугородного автобусного сообщения в Селенгинске; пристани в Оймуре, Байкальском Прибое и Култушной

Сильные стороны

- Наличие интенсивного автобусного сообщения с Улан-Удэ (отправление каждые 40 мин.)
- Большинство пассажиров из Иркутска совершают поездку на личном автомобиле, при этом путь включает только автодороги федерального значения

Слабые стороны

- Железнодорожные станции направления расположены на отдалении от туристических аттракций, что ограничивает потенциал использования пригородного железнодорожного сообщения из Улан-Удэ, а также дальнего железнодорожного из Иркутска и Москвы

4-е место

из 13 занимает направление Восточный Байкал — Кабанское по уровню транспортной связности с точками выхода туристов

Высокий рейтинг получен благодаря близости направления к Улан-Удэ: время в пути на автомобиле занимает не более 2 часов, на автобусе — не более 3 часов. В то же время связность с Иркутском оценивается недостаточно высоко из-за низкого потенциала использования железнодорожного транспорта (возможно только интермодальное сообщение с пересадкой на автобус/автомобиль) и высокой загруженности автодороги Р-258 «Байкал».

Расчет показателей транспортной доступности

НАЛИЧИЕ ПРЯМОГО СООБЩЕНИЯ

Наличие прямого сообщения из города:	Вид транспорта		
	воздушный	железнодорожный	автобусный
Москва	–	–	–
Иркутск	–	–	–
Улан-Удэ	–	–	+

ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Среднее время в пути из города, ч.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	**12,8**	93,9	—	72,0
Иркутск	6,7	12,7	—	**6,5**
Улан-Удэ	—	—	3,0	**1,7**

СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Средняя стоимость поездки из города, руб.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	18 253	12 470	—	**12 357**
Иркутск	4797	2171	—	**1152**
Улан-Удэ	—	—	380	**361**

ДОЛЯ ПОТОКА НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА В НАПРАВЛЕНИЕ

Доля потока по видам транспорта из города, %	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	**87,9**	5,2	**0**	7,0
Иркутск	0,1	15,4	**0**	**84,5**
Улан-Удэ	**0**	**0**	28,6	**71,4**

СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА ПОЕЗДКУ С УЧЕТОМ СТОИМОСТИ ВРЕМЕНИ

Из Москвы
29 531 руб.
5-е место из 13

Из Иркутска
2857 руб.
7-е место из 13

Из Улан-Удэ
770 руб.
2-е место из 13

Лиственское направление

7 точек входа

- Порты в поселках Байкал и Листвянка, пристани в Большом Голоустном, Больших Котах и Уланово (станция на КБЖД)
- Кассовый пункт междугороднего автобусного сообщения в Листвянке
- Железно-дорожный вокзал в поселке Байкал

Сильные стороны

- Автобусное сообщение с Иркутском имеет высокую интенсивность (отправления каждые полчаса в течение дня), автобусы отправляются из разных точек в городе
- На автодороге «Байкальский тракт» выполнены мероприя-тия по реконструкции

Слабые стороны

- Железнодорожный транспорт (КБЖД) почти не используется для увеличения доступности направления, особенно при поездках со стороны Улан-Удэ
- Отсутствует регулярное водное сообщение с Республикой Бурятия

3-е место

из 13 занимает Листвянское направление по уровню транспортной связности с точками выхода туристов

Направление имеет отличную связность с Иркутском и Москвой, но очень низкую связность с Улан-Удэ. Путь из Республики Бурятия на автомобиле пролегает через городскую черту Иркутска и его пригородную зону, что существенно увеличивает время в пути. Совершение поездки на общественных видах транспорта требует пересадки в Иркутске, что также негативно влияет на затраты времени в пути.

Расчет показателей транспортной доступности

НАЛИЧИЕ ПРЯМОГО СООБЩЕНИЯ

Наличие прямого сообщения из города:	Вид транспорта		
	воздушный	железнодорожный	автобусный
Москва	–	–	–
Иркутск	–	–	+
Улан-Удэ	–	–	–

ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Среднее время в пути из города, ч.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	12,2	90,4	—	68,0
Иркутск	—	—	1,6	1,3
Улан-Удэ	6,3	12,3	—	8,0

СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Средняя стоимость поездки из города, руб.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	16 476	18 073	—	11 795
Иркутск	—	—	200	284
Улан-Удэ	4617	1991	—	1511

ДОЛЯ ПОТОКА НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА В НАПРАВЛЕНИЕ

Доля потока по видам транспорта из города, %	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	83,4	6,8	0	9,8
Иркутск	0	0	37,2	62,8
Улан-Удэ	0,8	22,8	0	76,3

СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА ПОЕЗДКУ С УЧЕТОМ СТОИМОСТИ ВРЕМЕНИ

Из Москвы
29 189 руб.
3-е место из 13

Из Иркутска
545 руб.
2-е место из 13

Из Улан-Удэ
3395 руб.
9-е место из 13

Направление Южный Байкал

20 точек входа

- 9 внешних: железнодорожные станции Слюдянка, Байкальск, Выдрино, Кедровая-Сибирская, Танхой, Переемная, Мишиха, Клюевка, Мысовая
- 11 внутренних: кассовый пункт междугороднего автобусного сообщения в Слюдянке, остановочные пункты междугороднего автобусного сообщения в Байкальске и Бабушкине, пристани в Бабушкине, Клюевке, Танхое, Байкальске, Утулике, Слюдянке, Култуке, Шарыжалгае

Сильные стороны

- Направление насыщено точками входа, многие из которых — ж/д станции с регулярным сообщением до Москвы, Иркутска и Улан-Удэ
- Слюдянка имеет отличную связность с Иркутском: автобусное сообщение (не менее 25 пар рейсов в сутки) и пригородное ж/д сообщение

Слабые стороны

- Отсутствует регулярное автобусное и ускоренное пригородное железнодорожное сообщение с Улан-Удэ, хотя для такой дистанции (300–350 км) эти виды транспорта являются оптимальными

6-е место

из 13 занимает направление Южный Байкал по уровню транспортной связности с точками выхода туристов

Рейтинг снижают безальтернативность дальнего железнодорожного сообщения с Улан-Удэ, отсутствие скоростного сообщения с Иркутском, высокая загруженность автодороги Р-258 «Байкал» на ряде участков.

Расчет показателей транспортной доступности

НАЛИЧИЕ ПРЯМОГО СООБЩЕНИЯ

Наличие прямого сообщения из города:	Вид транспорта		
	воздушный	железнодорожный	автобусный
Москва	–	+	–
Иркутск	–	+	+
Улан-Удэ	–	+	–

ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Среднее время в пути из города, ч.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	**14,9**	91,8	—	69,0
Иркутск	—	4,1	4,5	**3,3**
Улан-Удэ	—	5,7	—	**4,5**

СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Средняя стоимость поездки из города, руб.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	16 588	**11 720**	—	11 908
Иркутск	—	**312**	550	485
Улан-Удэ	—	1763	—	**1019**

ДОЛЯ ПОТОКА НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА В НАПРАВЛЕНИЕ

Доля потока по видам транспорта из города, %	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	**82,9**	10,4	**0**	6,7
Иркутск	**0**	15,6	24,0	**60,4**
Улан-Удэ	**0**	9,4	**0**	**90,6**

СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА ПОЕЗДКУ С УЧЕТОМ СТОИМОСТИ ВРЕМЕНИ

Из Москвы
30 821 руб.
8-е место из 13

Из Иркутска
1242 руб.
4-е место из 13

Из Улан-Удэ
1989 руб.
6-е место из 13

Кяхтинское направление

3 точки входа

- 2 внешних: пограничные пункты пропуска в Кяхте (автомобильный) и Наушках (железнодорожный)
- 1 внутренняя: автостанция в Кяхте

Сильные стороны

- Автобусное сообщение с Улан-Удэ имеет высокую интенсивность: автобусы отправляются раз в час в течение дня

Слабые стороны

- Ближайшая ж/д станция «Наушки» отдалена от города, потенциал связи Иркутска и Улан-Удэ с Кяхтой ограничен
- Сообщение общественным транспортом представлено только автобусным маршрутом Улан-Удэ – Кяхта
- Многие участки автодороги А-340, связывающей направление со всеми точками выхода, находятся в ненормативном состоянии

7-е место

из 13 занимает Кяхтинское направление по уровню транспортной связности с точками выхода туристов

Направление получило высокие оценки благодаря высокой связности автобусным сообщением с республиканским центром (Улан-Удэ), но сообщение с Иркутском развито слабо из-за высоких затрат времени на поездку вне зависимости от выбора вида транспорта и из-за необходимости совершения пересадки.

Кроме того, наличие железной дороги с пассажирским сообщением в Кяхтинском районе слабо влияет на увеличение связности кластера из-за крайне большого времени в пути: почти 17 ч. из Иркутска и почти 7 ч. из Улан-Удэ.

Расчет показателей транспортной доступности

НАЛИЧИЕ ПРЯМОГО СООБЩЕНИЯ

Наличие прямого сообщения из города:	Вид транспорта		
	воздушный	железнодорожный	автобусный
Москва	–	–	–
Иркутск	–	–	–
Улан-Удэ	–	–	+

ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Среднее время в пути из города, ч.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	15,3	96,4	—	75,0
Иркутск	9,2	15,2	—	9,2
Улан-Удэ	—	8,2	4,5	3,0

СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Средняя стоимость поездки из города, руб.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	18 473	12 690	—	12 740
Иркутск	5017	2391	—	1523
Улан-Удэ	—	1290	600	774

ДОЛЯ ПОТОКА НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА В НАПРАВЛЕНИЕ

Доля потока по видам транспорта из города, %	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	92,3	1,8	0	5,9
Иркутск	1,3	44,4	0	54,4
Улан-Удэ	0	0,1	33,1	66,8

СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА ПОЕЗДКУ С УЧЕТОМ СТОИМОСТИ ВРЕМЕНИ

Из Москвы
29 561 руб.
5-е место из 13

Из Иркутска
4407 руб.
9-е место из 13

Из Улан-Удэ
1398 руб.
4-е место из 13

Направление Восточный Байкал — Горячинск

8 точек входа

- Посадочная площадка Усть-Баргузин
- Остановочные пункты междугородного автобусного сообщения в Усть-Баргузине и Гремячинске
- Порты в Усть-Баргузине и Турке, пристани в Давше, Курбулике и Гремячинске

Сильные стороны

- Автодорога Улан-Удэ – Горячинск имеет высокое качество покрытия на всем протяжении и обеспечивает высокую скорость поездки
- Потенциал для создания регулярных маршрутов водного сообщения с Иркутской областью благодаря наличию причальной и портовой инфраструктуры

Слабые стороны

- Прямое сообщение общественным транспортом осуществляется только с Улан-Удэ и только автобусным транспортом
- Посадочные площадки длительное время бездействовали, что сокращает потенциал их восстановления

8-е место

из 13 занимает направление Восточный Байкал — Горячинск по уровню транспортной связности с точками выхода туристов

Направление одновременно имеет высокий уровень доступности из Улан-Удэ и низкую связность с Иркутском по причине высоких затрат времени на поездку: не менее 8 часов вне зависимости от выбора вида транспорта. Путь на автомобиле осложнен необходимостью проезда либо через центр города Улан-Удэ, либо через паромную переправу (Ильинскую или Татауровскую).

Расчет показателей транспортной доступности

НАЛИЧИЕ ПРЯМОГО СООБЩЕНИЯ

Наличие прямого сообщения из города	Вид транспорта		
	воздушный	железнодорожный	автобусный
Москва	–	–	–
Иркутск	–	–	–
Улан-Удэ	–	–	+

ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Среднее время в пути из города, ч.	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	**14,9**	96,0	—	75,0
Иркутск	**8,8**	14,8	—	9,0
Улан-Удэ	—	—	4,1	**2,5**

СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Средняя стоимость поездки из города, руб.	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	18 478	**12 695**	—	12 788
Иркутск	5022	2396	—	**1584**
Улан-Удэ	—	—	605	**577**

ДОЛЯ ПОТОКА НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА В НАПРАВЛЕНИЕ

Доля потока по видам транспорта из города, %	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	**91,3**	2,4	**0**	6,3
Иркутск	1,6	**50,8**	**0**	47,5
Улан-Удэ	**0**	**0**	29,6	**70,4**

СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА ПОЕЗДКУ С УЧЕТОМ СТОИМОСТИ ВРЕМЕНИ

Из Москвы
26 698 руб.
7-е место из 13

Из Иркутска
4525 руб.
11-е место из 13

Из Улан-Удэ
1165 руб.
3-е место из 13

Направление Восточный Саян

3 точки входа

- 1 внешняя: пограничный автомобильный пункт пропуска Монды
- 2 внутренних: посадочная площадка и автостанция в Кырене

Сильные стороны

- Наличие регулярного прямого автобусного сообщения как из Иркутска, так и из Улан-Удэ
- Станция Слюдянка является удобным транспортно-пересадочным узлом в случае выбора туристом интермодального сообщения «поезд + автобус» для совершения поездки в направление
- Автомобильная дорога А-333 имеет статус автодороги федерального значения и на всем протяжении имеет нормативное состояние

Слабые стороны

- Высокая загруженность автодороги Р-258 «Байкал» приводит к увеличению времени в пути при следовании на автомобильном транспорте, который выбирает большое число туристов из Иркутска и Улан-Удэ
- Посадочная площадка в Кырене перестала принимать регулярные рейсы в 2022 г.

9-е место

из 13 занимает направление Восточный Саян по уровню транспортной связности с точками выхода туристов

Низкая оценка связана с недостаточностью единиц транспорта прямого автобусного сообщения из Иркутска и Улан-Удэ, что приводит к необходимости использования маршрутов интермодального сообщения и увеличению времени поездки из-за совершения пересадок. Перегруженность автодороги Р-258 «Байкал» влияет на увеличение времени поездки на автомобиле.

Расчет показателей транспортной доступности

НАЛИЧИЕ ПРЯМОГО СООБЩЕНИЯ

Наличие прямого сообщения из города:	Вид транспорта		
	воздушный	железнодорожный	автобусный
Москва	–	–	–
Иркутск	–	–	+
Улан-Удэ	–	–	+

ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Среднее время в пути из города, ч.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	**17,8**	95,5	—	70,0
Иркутск	—	—	6,7	**3,7**
Улан-Удэ	—	—	8,0	**7,0**

СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Средняя стоимость поездки из города, руб.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	17 026	12 167	—	**12 067**
Иркутск	—	—	750	**718**
Улан-Удэ	—	—	**1200**	1567

ДОЛЯ ПОТОКА НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА В НАПРАВЛЕНИЕ

Доля потока по видам транспорта из города, %	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	**72,7**	9,9	**0**	17,4
Иркутск	**0**	**0**	10,6	**89,4**
Улан-Удэ	**0**	**0**	26,0	**74,0**

СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА ПОЕЗДКУ С УЧЕТОМ СТОИМОСТИ ВРЕМЕНИ:

Из Москвы
32 325 руб.
11-е место из 13

Из Иркутска
1553 руб.
5-е место из 13

Из Улан-Удэ
2887 руб.
7-е место из 13

Транссибирское направление

15 точек входа

- 9 внешних: семь железнодорожных станций — в Нижнеудинске, Тулуне, Куйтуне, Зиме, Заларях, Черемхово и Усолье-Сибирском, и две автостанции — в Тулуне и Нижнеудинске
- 6 внутренних: посадочная площадка в Нижнеудинске, автостанции в Нижнеудинске, Зиме, Черемхово, Усолье-Сибирском, остановочный пункт междугородного автобусного сообщения в Заларях

Сильные стороны

- Высокая частота пригородного железнодорожного сообщения между Иркутском и населенными пунктами направления, наличие ускоренных перевозок по маршруту Иркутск – Зима
- Разветвленная сеть автобусных маршрутов
- Большое количество точек входа, которые являются ж/д станциями с прямым сообщением с Москвой, Иркутском, Улан-Удэ

Слабые стороны

- При следовании на личном автомобильном транспорте время в пути зависит от фактической дорожной обстановки на автодороге Р-255 «Сибирь»

4-е место

из 13 занимает направление Транссибирской магистрали по уровню транспортной связности с точками выхода туристов

Направление обладает высокой связностью с Иркутском, но рейтинг снижен из-за удаленности от Улан-Удэ: направление расположено на значительном расстоянии по сравнению со многими другими расположенными на территории Республики Бурятия.

Расчет показателей транспортной доступности

НАЛИЧИЕ ПРЯМОГО СООБЩЕНИЯ

Наличие прямого сообщения из города:	Вид транспорта		
	воздушный	железнодорожный	автобусный
Москва	–	+	–
Иркутск	–	+	+
Улан-Удэ	–	+	–

ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Среднее время в пути из города, ч.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	**11,7**	91,3	—	65,0
Иркутск	—	2,8	**2,5**	**1,9**
Улан-Удэ	**7,2**	13,2	—	8,6

СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Средняя стоимость поездки из города, руб.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	16 636	18 126	—	**11 312**
Иркутск	—	**253**	360	505
Улан-Удэ	4777	2044	—	**1695**

ДОЛЯ ПОТОКА НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА В НАПРАВЛЕНИЕ

Доля потока по видам транспорта из города, %	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	**83,4**	9,7	**0**	6,9
Иркутск	**0**	23,1	24,3	**52,5**
Улан-Удэ	4,5	**49,4**	**0**	46,2

СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА ПОЕЗДКУ С УЧЕТОМ СТОИМОСТИ ВРЕМЕНИ

Из Москвы
36 507 руб.
4-е место из 13

Из Иркутска
943 руб.
3-е место из 13

Из Улан-Удэ
4113 руб.
10-е место из 13

Баргузинское направление

4 точки входа

- Посадочные площадки в Баргузине и Курумкане
- Остановочные пункты междугородного автобусного сообщения в Баргузине и Курумкане

Сильные стороны

- На территории направления имеются две посадочные площадки, которые имеют потенциал к восстановлению и запуску регулярных перевозок воздушным транспортом с Улан-Удэ и Иркутском

Слабые стороны

- Регулярное сообщение общественным транспортом представлено только автобусным маршрутом, связывающим направление с Улан-Удэ
- Автодорога 81К-001 в пределах направления на многих участках находится в ненормативном состоянии

10-е место

из 13 занимает Баргузинское направление по уровню транспортной связности с точками входа туристов

Препятствиями являются высокие затраты времени в пути при следовании из Иркутска (около 10 часов и более в зависимости от выбранного вида транспорта), отсутствие альтернатив автобусному сообщению из Улан-Удэ (воздушное сообщение с кластером не функционирует).

Кроме того, автобусное сообщение имеет низкую частоту — всего 2–3 рейса в сутки в зависимости от дня недели, общая провозная емкость — около 40–60 кресел.

Расчет показателей транспортной доступности

НАЛИЧИЕ ПРЯМОГО СООБЩЕНИЯ

Наличие прямого сообщения из города	Вид транспорта		
	воздушный	железнодорожный	автобусный
Москва	–	–	–
Иркутск	–	–	–
Улан-Удэ	–	–	+

ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Среднее время в пути из города, ч.	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	**16,5**	97,6	—	77,0
Иркутск	10,4	16,4	—	**9,8**
Улан-Удэ	—	—	5,7	**3,4**

СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Средняя стоимость поездки из города, руб.	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	18 673	**12 890**	—	12 993
Иркутск	5217	2591	—	**1852**
Улан-Удэ	—	—	**950**	880

ДОЛЯ ПОТОКА НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА В НАПРАВЛЕНИЕ

Доля потока по видам транспорта из города, %	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	**91,3**	4,3	**0**	4,3
Иркутск	1,9	47,1	**0**	**51,0**
Улан-Удэ	**0**	**0**	31,9	**68,1**

СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА ПОЕЗДКУ С УЧЕТОМ СТОИМОСТИ ВРЕМЕНИ

Из Москвы
31 044 руб.
9-е место из 13

Из Иркутска
4940 руб.
12-е место из 13

Из Улан-Удэ
1708 руб.
5-е место из 13

Ольхонское направление

4 точки входа

- Паромная переправа Сахюрта – Ольхон
- Посадочная площадка Хужир
- Остановочный пункт междугородного автобусного сообщения Хужир
- Хужирский порт

Сильные стороны

- Существует регулярное водное сообщение между Иркутском и островом Ольхон, которое часто используется туристами
- Альтернативность сообщения создается наличием посадочной площадки, которая используется малой, в том числе регулярной авиацией

Слабые стороны

- Ограниченная пропускная способность паромной переправы на остров Ольхон приводит к длительному ожиданию автомобилистов в пиковые часы
- Регулярное сообщение с Иркутском осуществляется только автобусным транспортом
- Количество единиц воздушного транспорта маршрута Улан-Удэ – Хужир ограничено и почти не используется туристами

11-е место

из 13 занимает Ольхонское направление по уровню транспортной связности с точками выхода туристов

Основными препятствиями в транспортной доступности являются наличие паромной переправы, из-за чего увеличивается время в пути при следовании на автомобиле, а также ограниченная провозная емкость воздушного сообщения посадочной площадки Хужир. Необходимо увеличить частоту сообщения, чтобы в свободную продажу поступало больше билетов.

Расчет показателей транспортной доступности

НАЛИЧИЕ ПРЯМОГО СООБЩЕНИЯ

Наличие прямого сообщения из города:	Вид транспорта		
	воздушный	железнодорожный	автобусный
Москва	–	–	–
Иркутск	–	–	+
Улан-Удэ	–	–	–

ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Среднее время в пути из города, ч.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	18,5	95,6	—	71,0
Иркутск	—	—	6,3	4,7
Улан-Удэ	3,7	16,5	—	11,3

СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Средняя стоимость поездки из города, руб.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	17 017	12 336	—	12 271
Иркутск	—	—	919	973
Улан-Удэ	1035	2910	—	2203

ДОЛЯ ПОТОКА НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА В НАПРАВЛЕНИЕ

Доля потока по видам транспорта из города, %	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	60,8	5,4	0	33,8
Иркутск	0	0	36,2	63,8
Улан-Удэ	8,6	31,7	0	59,7

СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА ПОЕЗДКУ С УЧЕТОМ СТОИМОСТИ ВРЕМЕНИ

Из Москвы
38 115 руб.
12-е место из 13

Из Иркутска
2046 руб.
6-е место из 13

Из Улан-Удэ
4725 руб.
11-е место из 13

Братское направление

6 точек входа

- 5 внешних: 3 ж/д станции, 1 аэропорт, 1 автовокзал междугородного сообщения в городе Братске
- 1 внутренняя: речной порт Братска

Сильные стороны

- Наличие пунктов остановки поездов дальнего следования и междугородных автобусов в разных районах города Братска: в Центральном районе, в Энергетике и Гидростроителе
- Наличие аэропорта с межрегиональным сообщением: рейсы в Москву и Новосибирск (возможность трансферного сообщения из разных частей страны)

Слабые стороны

- Отсутствие автодорожного обхода города Братска, высокие затраты времени на перемещение на автомобиле (транзитом через Братск и до отдельных частей города)
- Водное сообщение ограничено участком судоходного пути между Иркутской и Братской ГЭС

12-е место

из 13 занимает Братское направление по уровню транспортной связности с точками выхода туристов

Препятствиями являются дороговизна доступа из Москвы (завышенные тарифы у единственной авиакомпании-перевозчика), низкая связность с Иркутском (самолет и поезд отправляются раз в сутки, основной поток приходится на менее комфортный автобусный транспорт), полное отсутствие прямого сообщения с Улан-Удэ.

Расчет показателей транспортной доступности

НАЛИЧИЕ ПРЯМОГО СООБЩЕНИЯ

Наличие прямого сообщения из города	Вид транспорта		
	воздушный	железнодорожный	автобусный
Москва	+	+	–
Иркутск	+	+	+
Улан-Удэ	–	–	–

ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Среднее время в пути из города, ч.	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	9,5	75,5	—	72,0
Иркутск	4,5	22,0	11,0	9,0
Улан-Удэ	7,5	31,0	—	15,5

СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Средняя стоимость поездки из города, руб.	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	23552	10806	—	10872
Иркутск	5203	3614	1669	1811
Улан-Удэ	9620	3770	—	3127

ДОЛЯ ПОТОКА НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА В НАПРАВЛЕНИЕ

Доля потока по видам транспорта из города, %	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	74,7	18,4	0	6,9
Иркутск	3,6	14,7	31,8	49,9
Улан-Удэ	0,7	14,1	0	85,2

СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА ПОЕЗДКУ С УЧЕТОМ СТОИМОСТИ ВРЕМЕНИ

Из Москвы
35 079 руб.
10-е место из 13

Из Иркутска
4 512 руб.
10-е место из 13

Из Улан-Удэ
6702 руб.
12-е место из 13

Направление Северный Байкал

9 точек входа

- 3 внешних: аэропорт в Нижнеангарске, железнодорожные станции в Северобайкальске и Нижнеангарске
- 6 внутренних: остановочные пункты междугородного автобусного сообщения в Северобайкальске и Нижнеангарске, порты в Северобайкальске и Нижнеангарске, пристани в Байкальском и Северной точке Байкала

Сильные стороны

- Наличие прямого железнодорожного сообщения со всеми основными точками выхода туристов, а также воздушного сообщения с Иркутском и Улан-Удэ
- Перевозки воздушным транспортом субсидируются по федеральным и региональным программам поддержки

Слабые стороны

- Большие временные затраты на поездку в направление наземным транспортом: из Иркутска — не менее 15 ч. на автомобиле и не менее 36 ч. на поезде, из Улан-Удэ — дольше
- Низкое качество автодорог, ведущих в направление
- Недостаточные провозные емкости воздушного транспорта

13-е место

из 13 занимает направление Северный Байкал по уровню транспортной связности с точками выхода туристов

Направление является наименее доступным из всех рассматриваемых. Отсутствует прямая и качественная наземная коммуникация из региональных центров макротерритории, воздушное сообщение имеет ограниченные провозные емкости и высокую стоимость.

Расчет показателей транспортной доступности

НАЛИЧИЕ ПРЯМОГО СООБЩЕНИЯ

Наличие прямого сообщения из города:	Вид транспорта		
	воздушный	железнодорожный	автобусный
Москва	–	+	–
Иркутск	+	+	–
Улан-Удэ	+	+	–

ВРЕМЯ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Среднее время в пути из города, ч.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	13,2	89,2	—	79,0
Иркутск	4,5	36,4	—	15,6
Улан-Удэ	4,3	45,4	—	22,0

СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ ИЗ ОСНОВНЫХ ТОЧЕК ВЫХОДА

Средняя стоимость поездки из города, руб.:	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	23 298	10 529	—	12 377
Иркутск	11 510	4253	—	2396
Улан-Удэ	5425	5274	—	3711

ДОЛЯ ПОТОКА НА РАЗНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА В НАПРАВЛЕНИЕ

Доля потока по видам транспорта из города, %	Вид транспорта			
	воздушный	железнодорожный	автобусный	личный автомобиль
Москва	24,7	46,6	0	28,8
Иркутск	11,7	32,2	0	56,1
Улан-Удэ	31,5	40,0	0	28,5

СОВОКУПНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА ПОЕЗДКУ С УЧЕТОМ СТОИМОСТИ ВРЕМЕНИ

Из Москвы
52 564 руб.
13-е место из 13

Из Иркутска
8407 руб.
13-е место из 13

Из Улан-Удэ
9905 руб.
13-е место из 13

4.4.6. Транспортная связность и мультимодальность туристических направлений

В результате расчета величины совокупных транспортных затрат (СТЗ) каждому приоритетному направлению был присвоен ранг показателя связности с основными точками выхода туристов: Москвой, Иркутском и Улан-Удэ.

Среднее значение полученных трех рангов стало итоговым показателем для присвоения общей оценки транспортной доступности направления.

Направления	Связность с Москвой		Связность с Иркутском		Связность с Улан-Удэ		Среднее значение ранга
	СТЗ (руб.)	Ранг	СТЗ (руб.)	Ранг	СТЗ (руб.)	Ранг	
Иркутское	24 733	1	—	1	3127	8	3,3
Улан-Удэнское	25 973	2	3218	8	—	1	3,7
Листвянское	29 189	3	545	2	3395	9	4,7*
Кабанское	29 531	5	2857	7	770	2	4,7
Транссибирское	29 527	4	854	3	3978	10	5,7
Южный Байкал	30 821	8	1242	4	1989	6	6,0
Кяхтинское	29 561	6	4407	9	1398	4	6,3
Горячинское	29 698	7	4525	11	1165	3	7,0
Восточный Саян	35 325	11	1553	5	2887	7	7,7
Баргузинское	31 044	9	4940	12	1708	5	8,7
Ольхонское	38 115	12	2046	6	4725	11	9,7
Братское	35 079	10	4512	10	6702	12	10,7
Северный Байкал	52 564	13	8407	13	9905	13	13,0

* Листвянское направление имеет более высокую позицию в рейтинге, чем Кабанское, по причине более низкой средней величины СТЗ в расчете на одного туриста.

Выводы

Самые высокие показатели связности имеют направления, расположенные наиболее близко к главным транспортным узлам территории (Иркутск и Улан-Удэ), — это Листвянское и Кабанское направления.

Другие направления получили менее высокий рейтинг в первую очередь из-за отсутствия прямых маршрутов регулярного транспорта (или низкой альтернативности сообщения), а также недостаточных провозных емкостей на существующих маршрутах. Это приводит к переключению большинства туристов на личный автомобильный транспорт, но в таком случае на показателях транспортной доступности негативно отражается значительная удаленность направлений относительно друг друга по автодорогам.

1. Источник: расчеты ООО «ЦЭИ».



4.4.7. Выводы по результатам анализа существующей ситуации на туристических маршрутах, поездки по которым востребованы с использованием автомобиля

Состояние автодорожной сети

Большая часть автодорог макротерритории не может обеспечить комфортные условия передвижения: только 65 % автодорог имеют асфальтовое покрытие, 61 % региональных дорог находятся в ненормативном состоянии. Проблема перегрузки дорог характерна для ряда участков автодорог федерального значения Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал», особенно на участках от Усолья-Сибирского до Байкальска и от Улан-Удэ до Бабушкина, а также к югу от Улан-Удэ. В центральной (Качуг, Жигалово) и северной (Казачинское, Киренск) частях Иркутской области присутствуют сезонные ограничения на автодорогах.

Текущее состояние автодорожной инфраструктуры позволяет комфортно перемещаться между крупнейшими населенными пунктами макротерритории (Иркутск, Улан-Удэ, Братск, Ангарск, Усолье-Сибирское), а также наиболее популярными туристическими аттракторами, расположенными прежде всего в южной части Байкала. При этом существующее положение автодорожной сети ограничивает возможности развития северной части макротерритории.

Перспективы развития автодорожной сети

В схемах территориального планирования субъектов макротерритории проработано более 350 объектов, касающихся развития автомобильного транспорта.

Реализация мероприятий позволит существенно ускорить движение на автомобиле между направлениями, а также создать новые связи, например между Улан-Удэ и Северобайкальском. Это обеспечит возможность внедрить Кругобайкальский автомобильный туристический маршрут, а также предоставить комфортные условия передвижения по другим маршрутам.

Ввиду того, что региональные нормативные документы предполагают мероприятия по развитию автодорожной сети на всей макротерритории, в случае их реализации будет улучшена транспортная доступность практически всех туристических направлений — как приоритетных, так и дополнительных.

Придорожный сервис и покрытие сотовой связью

Макротерритория обеспечена всеми основными видами придорожного сервиса в пределах основной полосы расселения, тяготеющей к автодорогам федерального значения Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал».

На дорогах регионального значения сервис концентрируется только в относительно крупных населенных пунктах (обычно в центрах муниципальных образований и поселках городского типа), расстояние между которыми может составлять 50 км и более, при этом существует проблема качества такого сервиса.

Покрытие сотовой связью тоже можно оценить как недостаточное: качество покрытия сильно зависит от оператора, услугами которого пользуется турист, и устойчивый сигнал чаще всего гарантируется только при проезде через населенный пункт.

Транспортная связность и мультимодальность

Для оценки транспортной доступности территорий разработан способ расчета, одновременно учитывающий несколько факторов: время в пути на разных видах транспорта, стоимость поездки, необходимость совершения пересадки, затраты времени на пересадку. Рассматриваются различные комбинации маршрутов, которые может использовать турист для совершения поездки.

Наибольшей доступностью обладают направления, на которых расположены главные транспортные узлы макротерритории, — Иркутское и Улан- Удэнское, а также примыкающие к ним — Кабанское и Листвянское. Наименьшая транспортная доступность характерна для Северобайкальского и Братского кластеров. Несмотря на то, что в Братске и Северобайкальске существуют аэропорты с регулярным сообщением, их доступность низкая из-за недостаточных провозных емкостей воздушного сообщения, высоких тарифов.

Корректировка параметров отдельных маршрутов, в т. ч. изменение их трассировки, использование иных типов подвижного состава и пр., приведет к повышению транспортной доступности туристических направлений через населенный пункт.

Расширение и модернизация транспортной инфраструктуры

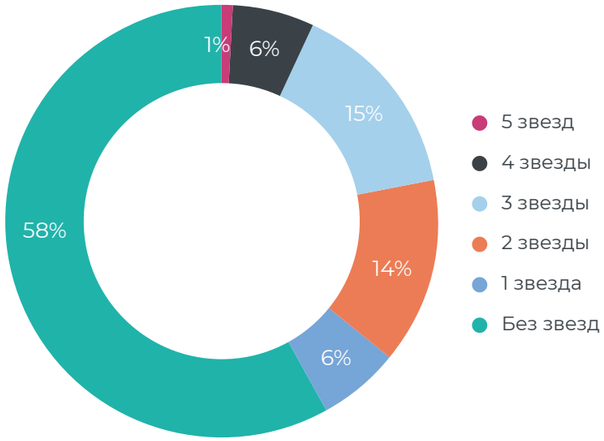
Существующие планы по расширению и модернизации транспортной инфраструктуры недостаточны для макротерритории. В большей степени это относится к водному, воздушному и автомобильному транспорту, в меньшей — к железнодорожному.

Требуется значительное обновление причальной инфраструктуры, плотность размещения которой и ее текущее физическое состояние не обеспечивают потребности как туристов, так и местных жителей. Включение недействующих в настоящее время посадочных площадок макротерритории в федеральные программы по реконструкции инфраструктуры необходимо для создания быстрого и комфортного альтернативного сообщения на многих туристических направлениях. Также требуются реконструкция и ремонт многих автодорог макротерритории, в первую очередь в агломерационных зонах Иркутска и Улан-Удэ, в Северном Байкале, на Баргузинском направлении и многих других. Строительство новых участков позволит создать новые маршруты для автотуризма, и на это потребуются значительные инвестиции в горизонте планирования до 2035 г.

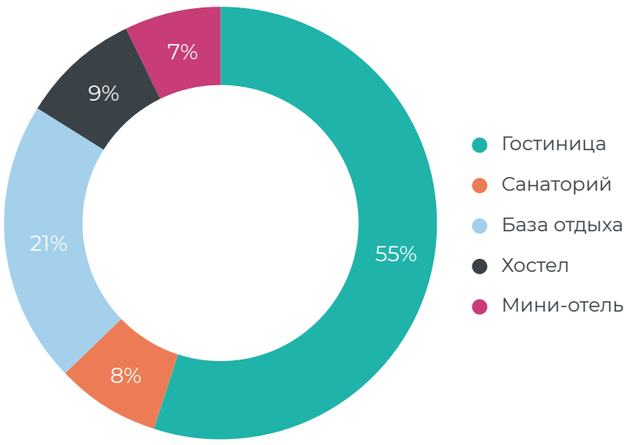
4.5.1. Коллективные средства размещения

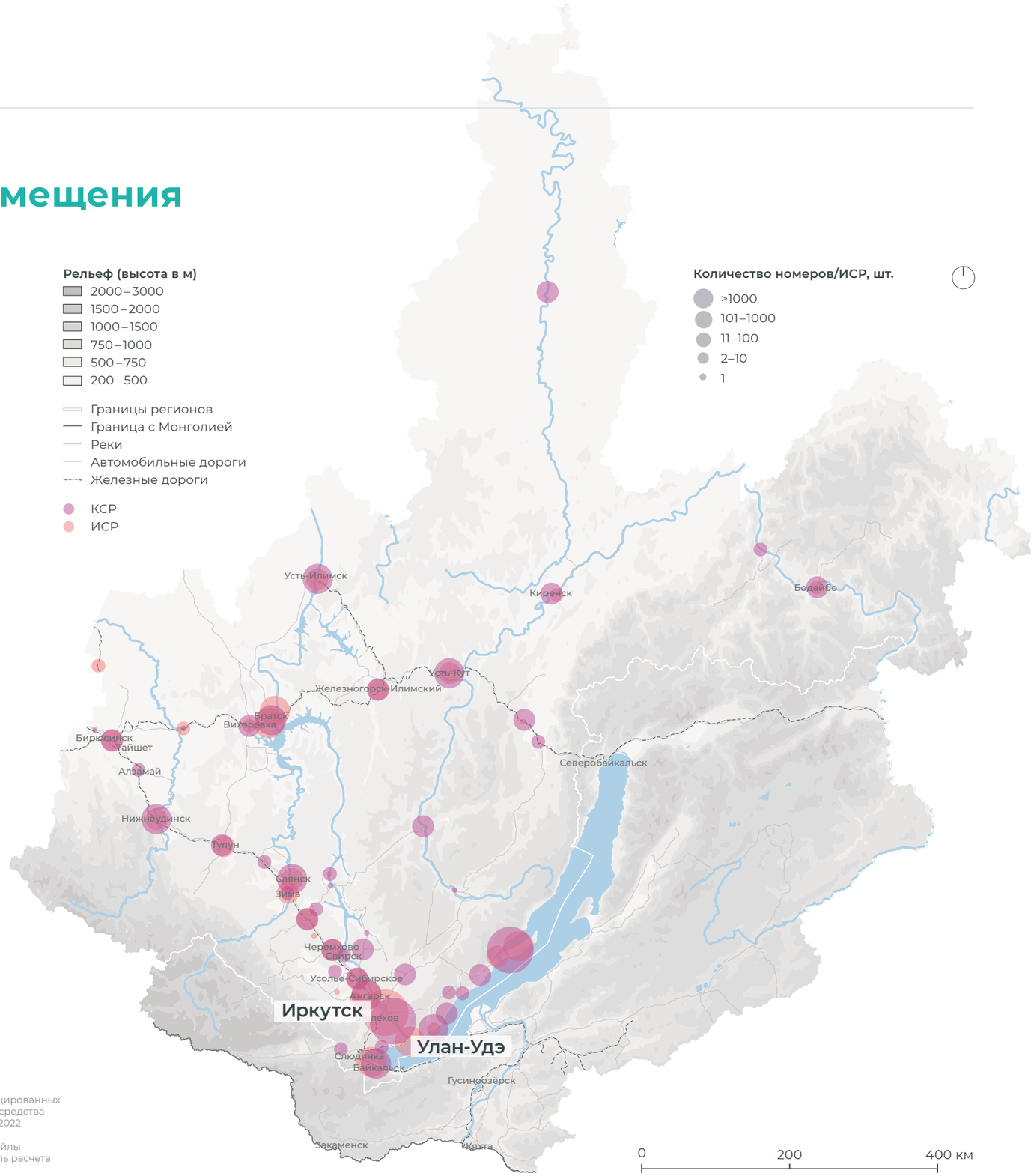
Иркутская область

Структура КСР по категории[1]



Структура КСР по типам[1]





[1] Источник: Реестр классифицированных объектов: гостиницы и иные средства размещения, анализ CMWP, 2022

Подробнее см. расчетные файлы «Анализ рынка.xlsx» и «Модель расчета турпотока - ИО и РБ.xlsx».

16 662
номеров[1]

13 885 официальные[1]
2777 «серый рынок»[2]

40 518
мест[1]

33 765 официальные[1]
6753 «серый рынок»[2]

57%
КСР

классифицировано[3]

3734 руб.

Средняя цена номера[4]

33,3%

Загрузка[4]

1,9
чел./номер

Коэффициент двойной загрузки номера[4]

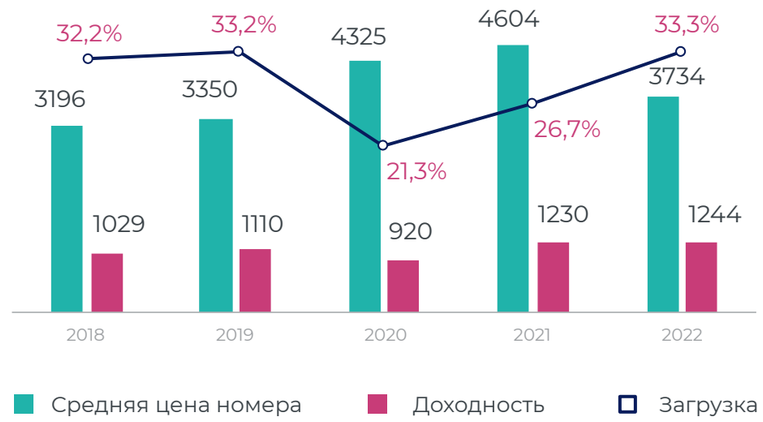
3,5 дней

Средняя длительность пребывания туриста[4]

Структура спроса (граждане РФ / иностранные граждане), размещенных лиц[4]



Показатели операционной деятельности рынка КСР[4]



[1] Источник: Росстат, 2022

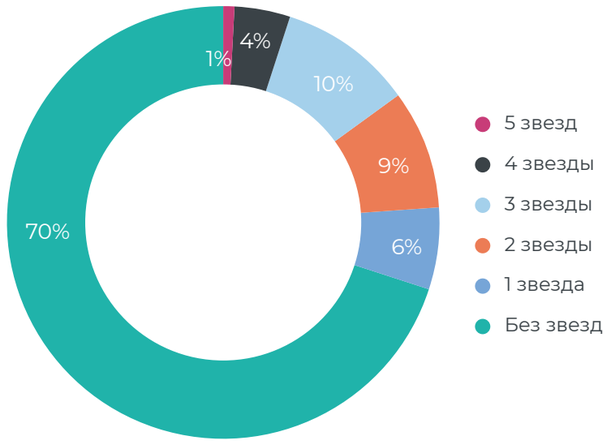
[2] См. раздел 3.1.1. Методика оценки внутреннего туристического потока на макротерритории

[3] Источник: Реестр классифицированных объектов: гостиницы и иные средства размещения, анализ CMWP, 2022

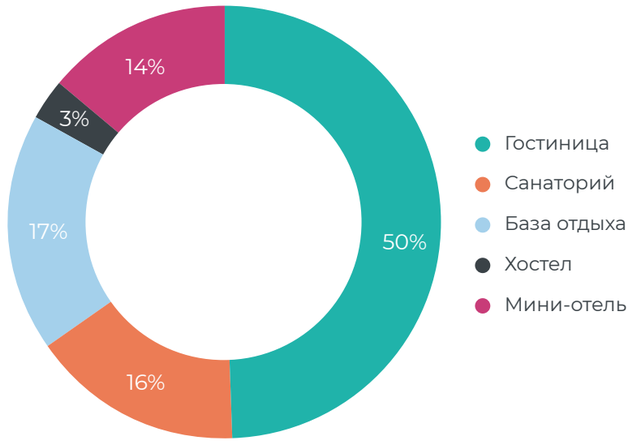
[4] Источник: Росстат, анализ CMWP, 2022

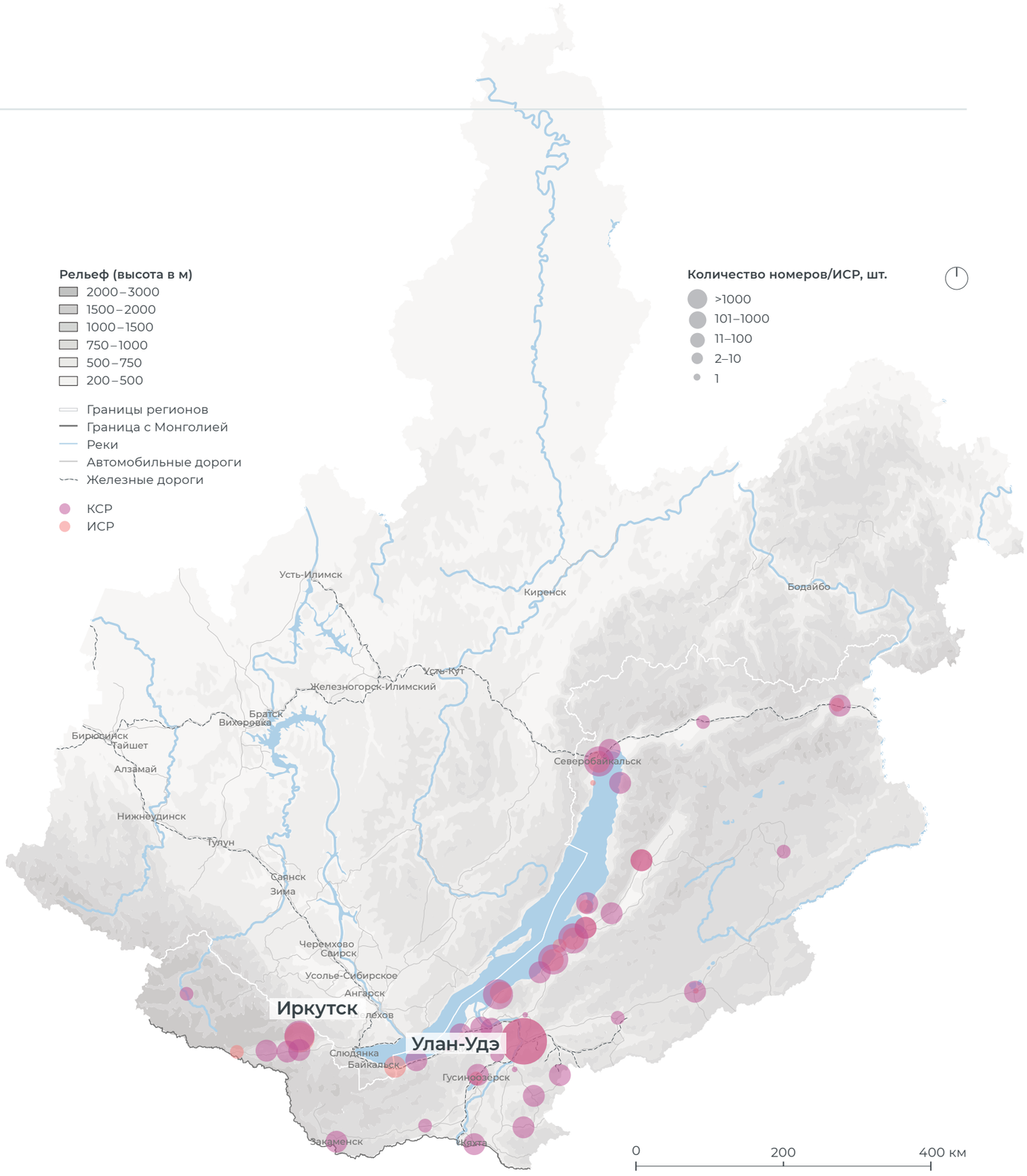
Республика Бурятия

Структура КСР по категории



Структура КСР по типам





[1] Источник: Реестр классифицированных объектов: гостиницы и иные средства размещения, анализ CMWP, 2022

8979 номеров[1]

8163 официальные[1]
816 «серый рынок»[2]

24 042 мест[1]

21 856 официальные[1]
2186 «серый рынок»[2]

41% КСР

классифицировано[3]

3072 руб.

Средняя цена номера[4]

28,1%

Загрузка[4]

1,9 чел./номер

Коэффициент двойной загрузки номера[4]

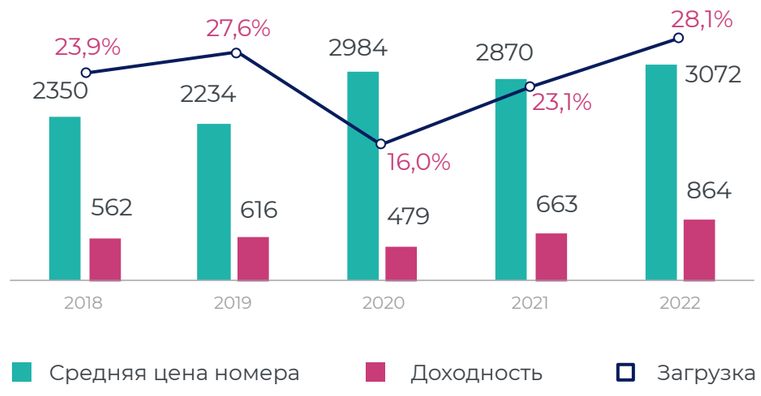
2,5 дней

Средняя длительность пребывания туриста[4]

Структура спроса (граждане РФ / иностранные граждане), размещенных лиц



Показатели операционной деятельности рынка КСР



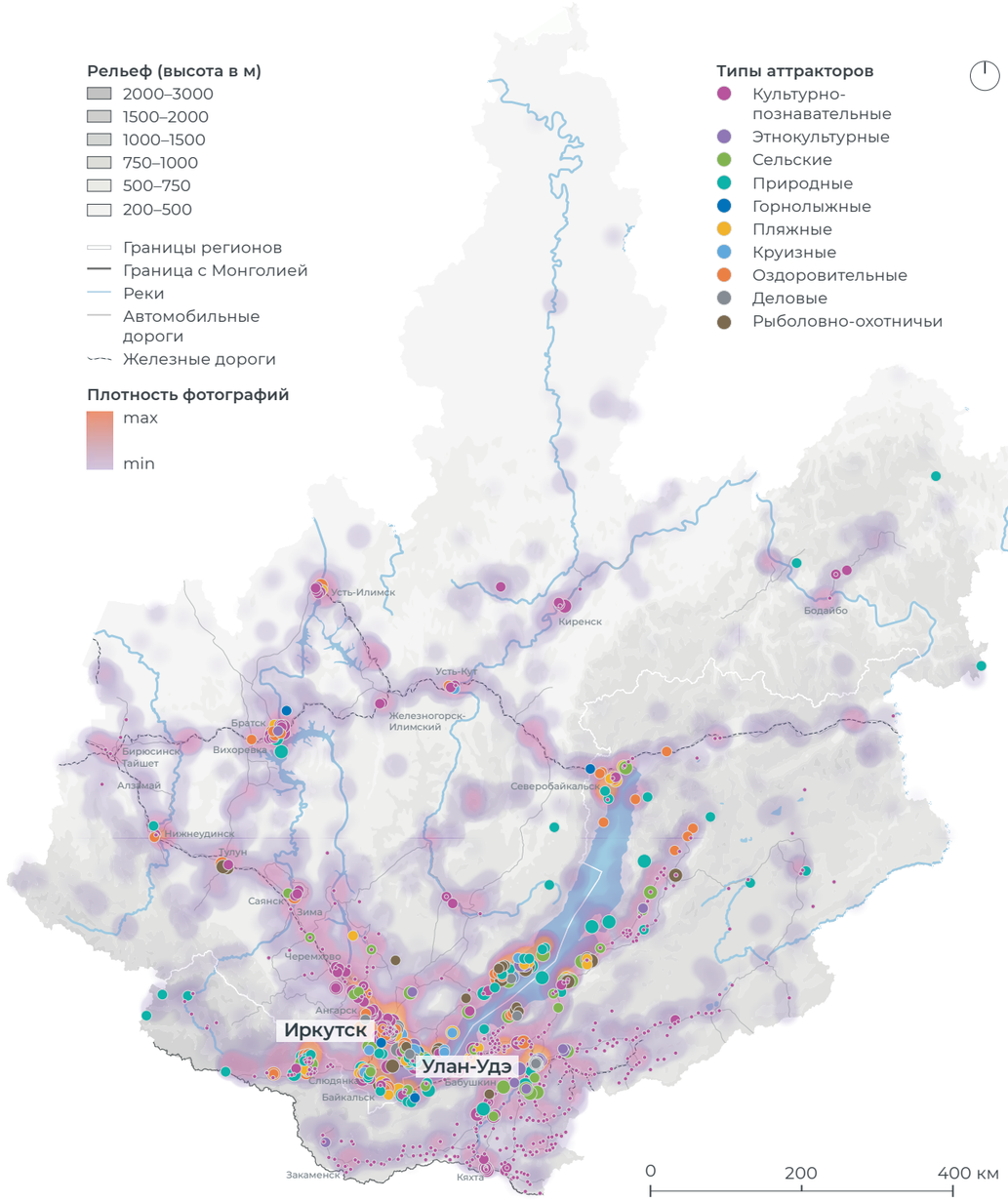
[1] Источник: Росстат, 2022

[2] См. раздел 3.1.1. Методика оценки внутреннего туристического потока на макротерритории

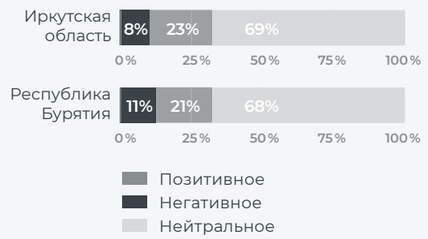
[3] Источник: Реестр классифицированных объектов: гостиницы и иные средства размещения, анализ CMWP, 2022

[4] Источник: Росстат, анализ CMWP, 2022

4.5.2. Степень удовлетворенности туристов качеством оказываемых в регионах услуг (в т.ч. в КСР)[1]



ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ МАКРОТЕРРИТОРИИ ТУРИСТАМИ



НАИБОЛЕЕ УПОМИНАЕМЫЕ ОБЪЕКТЫ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ [2]

- Иркутск
- Листвянка
- Остров Ольхон
- КБЖД
- Музей Тальцы
- Скала Шаманка
- Братская ГЭС

НАИБОЛЕЕ УПОМИНАЕМЫЕ ОБЪЕКТЫ В РЕСПУБЛИКЕ БУРЯТИЯ

- Улан-Удэ
- Иволгинский дацан
- Баргузинский заповедник
- Тункинская долина
- Поселок Выдрино
- Байкальский заповедник
- Полуостров Святой Нос

[2] Здесь и далее в подобные списки озеро Байкал не включено, поскольку является известным и наиболее упоминаемым на территории всего макрорегиона.

Типы аттракторов и их востребованность

В пределах макротерритории численно преобладают аттракторы культурно-познавательного туризма, также широко представлены аттракторы природно-экологического, санаторно-курортного и сельского туризма.

Иркутская область воспринимается как «ворота на Байкал»: ассоциации с характерными пейзажами озера, купанием, рыбалкой и катанием на коньках по льду. Горнолыжный туризм связан с крупнейшим курортом «Гора Соболиная» в Байкальске. Туристы особенно ценят продолжительный сезон катания и открывающиеся с трасс виды на озеро Байкал.

Среди культурно-познавательных аттракторов в Иркутской области туристов привлекают три крайне различных типа объектов: музеи и историческая архитектура, шаманская культура (остров Ольхон) и индустриальное наследие (КБЖД, Братская ГЭС).

Республика Бурятия привлекает туристов традиционной культурой и буддизмом. Популярностью пользуются дацаны, бурятские села (улусы), этнографический музей народов Забайкалья.

Бурятия также ассоциируется с термальными минеральными водами, среди наиболее посещаемых курортов выделяются Горячинск, Аршан, Нилова Пустынь. Бурятское побережье Байкала воспринимается как более нетронутое, «незатоптанное» туристами, по сравнению с Иркутской областью.

Ключевые достоинства аттракторов макротерритории

- Уникальные природные виды (красивые пляжи; Байкал как огромный каток).
- Отдых от города, чистота воздуха и воды, перезагрузка («душевность», «духовность» «атмосферность», «энергетика», «сакральность»).
- Часто упоминается фауна, в особенности — нерпы.

Основные проблемы аттракторов макротерритории

- Информирование туристов о режиме работы, услугах, бронировании.
- Организация экскурсий, качество экскурсионного обслуживания, несоответствие ожиданиям туристов.
- Отсутствие инфраструктуры вокруг точек притяжения.

Выводы

Макротерритория воспринимается как холодная, сибирская, суровая. Иркутская область ассоциируется со льдом, озером Байкал, активным туризмом и шаманским Ольхоном. Образ Бурятии связан с горячими источниками, этнической экзотикой, буддийской духовностью, горячими целительными водами. Макротерритория ассоциируется у туристов с многообразием природных аттракторов и в первую очередь с Байкалом — главной точкой притяжения туристов.

[1] Подробнее см. расчетный файл «Анализ социальных медиа - расчеты.xlsx» и файл «Анализ социальных медиа».

Распределение сопутствующей инфраструктуры и КСР[1]

Объекты инфраструктуры и КСР распределены по макротерритории неравномерно. В Иркутской области более 86 % аттракторов обеспечены КСР в 15-минутной автомобильной доступности. В Республике Бурятия этот показатель составляет порядка 55 %.

Ключевые запросы по размещению и питанию[1]

Для туристов важнее всего состояние номерного фонда, во вторую очередь — качество питания. В силу развитости зимнего туризма особое значение приобретает качество отопления и подачи горячей воды в номер.

В Иркутской области среди ключевых запросов выделяется наличие парковки, особенно среди туристов из Иркутска. В Республике Бурятия основной запрос связан с экскурсиями, главным образом в местах, куда приезжают туристы без своего автомобиля с запросом на познавательный досуг.

Преобладают позитивные оценки ресторанов макротерритории (67 %), при этом в Бурятии этот процент немного выше, чем в Иркутской области. Туристы, приезжающие на макротерриторию, отдают предпочтение местной кухне: этническая, бурятская, байкальская дичь, буузы. Русская кухня наиболее популярна в южной части Байкала.

Основные причины недовольства туристов[1]

В Иркутской области основные претензии к качеству инфраструктуры связаны с отсутствием чистоты в заведениях питания, высокой стоимостью размещения при среднем уровне сервиса. Выделяются также транспортные проблемы и дефицит инфраструктуры на природных посещаемых объектах.

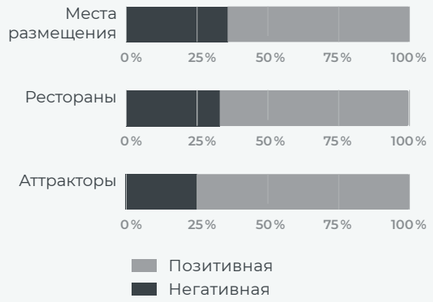
В Республике Бурятия претензии туристов преимущественно связаны с отсутствием информирования о туристических объектах, режиме их работы, устаревшими сведениями в путеводителях. Другая группа проблем касается транспорта, качества дорог, нерегулярных маршрутов.

Выводы

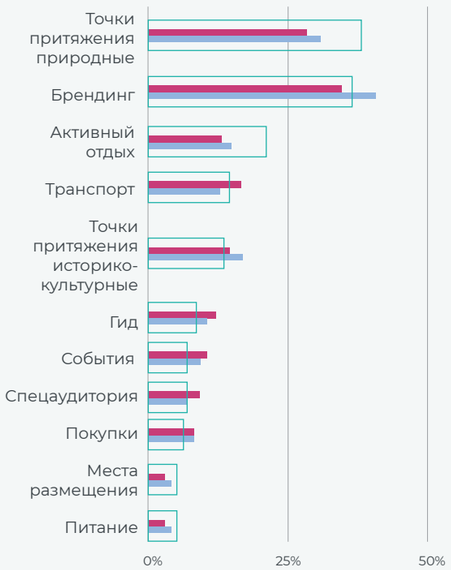
В границах макротерритории основная инфраструктура сосредоточена в крупных населенных пунктах. Наиболее удаленные аттракторы практически не обеспечены инфраструктурой, поскольку немногим туристам удается до них добраться, и, как следствие, размещение инфраструктуры здесь коммерчески нецелесообразно.

Необходимо развивать транспортную инфраструктуру и повышать доступность удаленных аттракторов, таким образом повышая их привлекательность, в том числе за счет размещения дополнительного числа заведений питания и КСР. Это будет способствовать снижению недовольства туристов и сделает возможным более равномерное распределение туристического потока по территории.

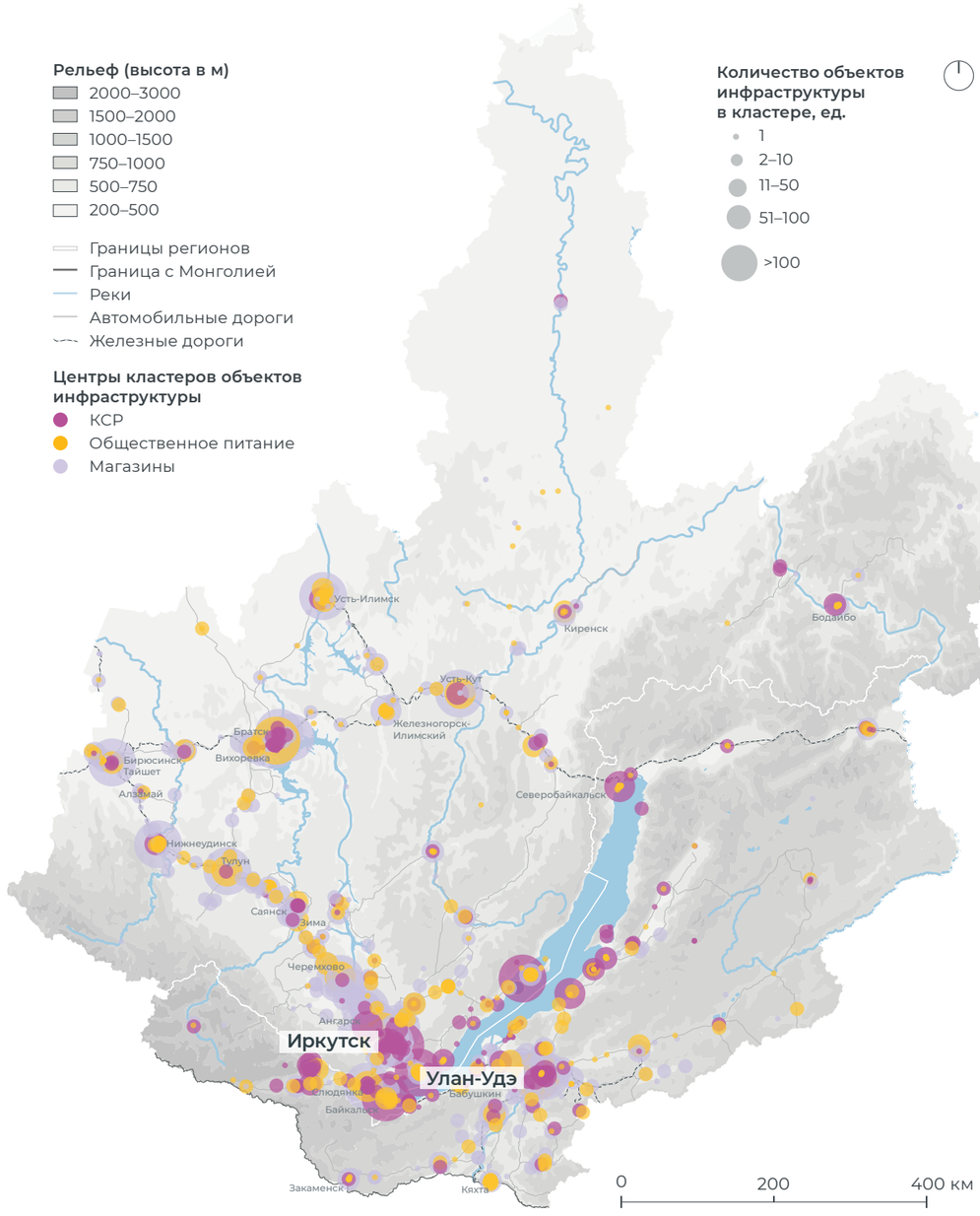
ОЦЕНКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРИСТАМИ ПО МАКРОТЕРРИТОРИИ[1]



УПОМИНАЕМЫЕ ТЕМЫ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ[2]



1. Согласно анализу на основе открытых данных.
2. Согласно анализу на основе пользовательских отзывов о туристических аттракторах в социальных медиа, 2023 г.



4.5.3. Индивидуальные средства размещения (ИСР)[1]

Иркутская область

3100 руб./сутки

Аренда квартир, апартаментов

Республика Бурятия

2700 руб./сутки

8100 руб./сутки

Аренда домов, коттеджей, вилл

4400 руб./сутки

26,0 %

Загрузка

24,6 %

- Рынок ИСР испытывает такое же влияние фактора сезонности, что и рынок КСР, однако обладает меньшими возможностями для его сглаживания: ИСР не работают с группами (недостаточно мест и прочей инфраструктуры) и почти не работают с деловым спросом (за исключением «городских» ИСР в периоды проведения крупных деловых мероприятий, когда не остается мест в отелях). Это — причина более низкой, чем у КСР, загрузки ИСР по году
- Основной спрос на ИСР приходится на пик сезона (см. следующий подраздел Отчета – «Влияние фактора сезонности на загрузку средств размещения макротерритории»), когда КСР не справляются с резким притоком туристов или продаются по ценам, которые превосходят возможности туристов
- Тарифы на размещение практически не зависят от числа комнат, площади объекта, его оснащения, ремонта и наличия дополнительных услуг — в пик сезона туристы готовы на все, что есть в предложении; в низкий сезон собственники сбрасывают цены, чтобы привлечь гостей
- Коэффициент двойной загрузки номера (в данном случае ИСР) — 2,71 чел./номер[2]
- Средняя длительность пребывания — 3,4 дня[3]

[1] Источник: Анализ CMWP, 2022

Подробнее см. расчетный файл «Анализ рынка ИСР.xlsx»

[2] Экспертная оценка CMWP

[3] Данные ЕМИСС по средней длительности пребывания в КСР, экспертная оценка CMWP

Иркутская область

Дома, коттеджи, виллы

11 %

2 698 объектов 7897 мест

Квартиры, апартаменты

89 %

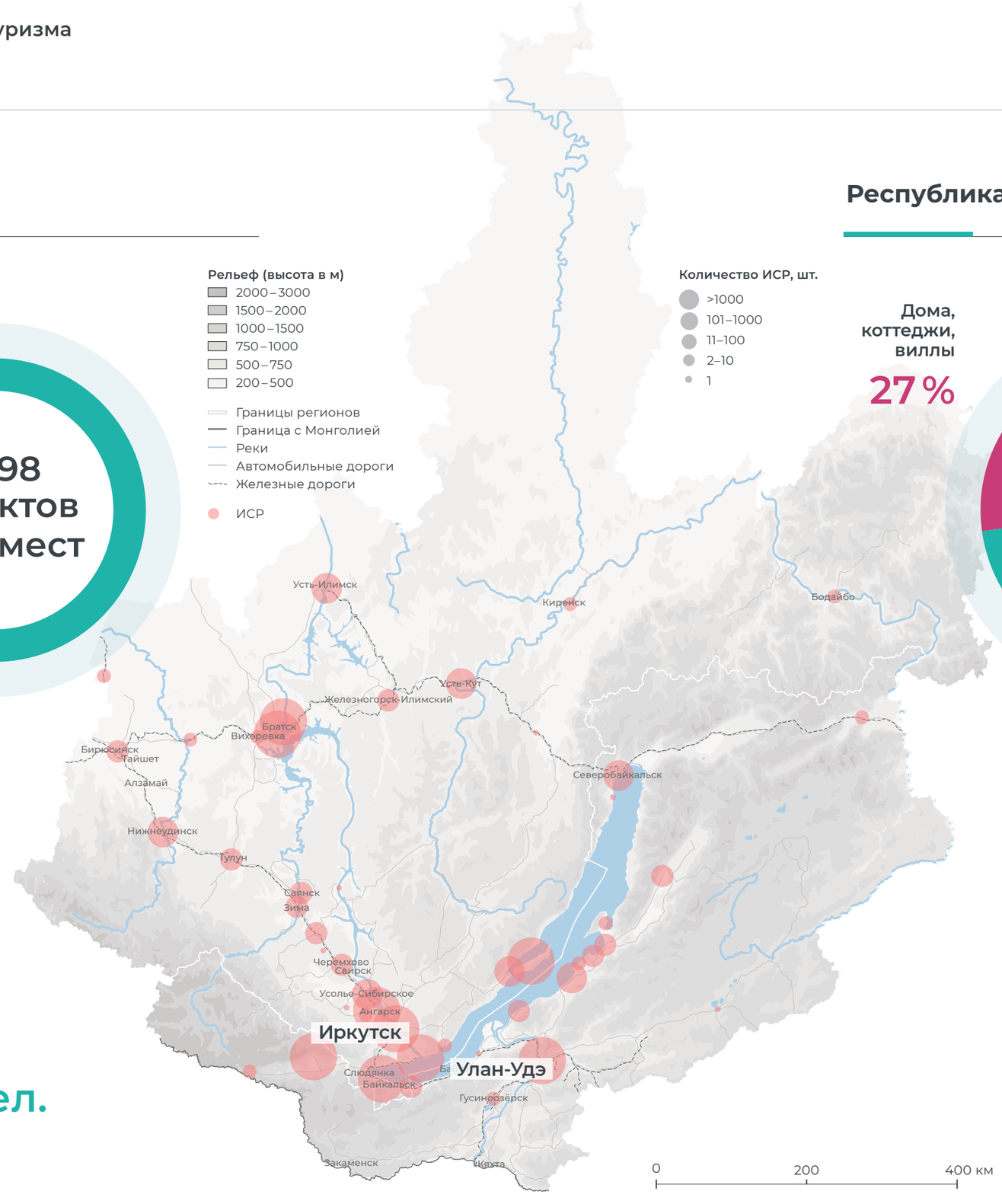
77 % ИСР

Расположены в городах

- Иркутск — **36%**
- Байкальск — **37%**
- Братск — **4%**

190 039 чел.

Число размещенных лиц



Республика Бурятия

Дома, коттеджи, виллы

27 %

535 объектов 2 118 мест

Квартиры, апартаменты

73 %

71 % ИСР

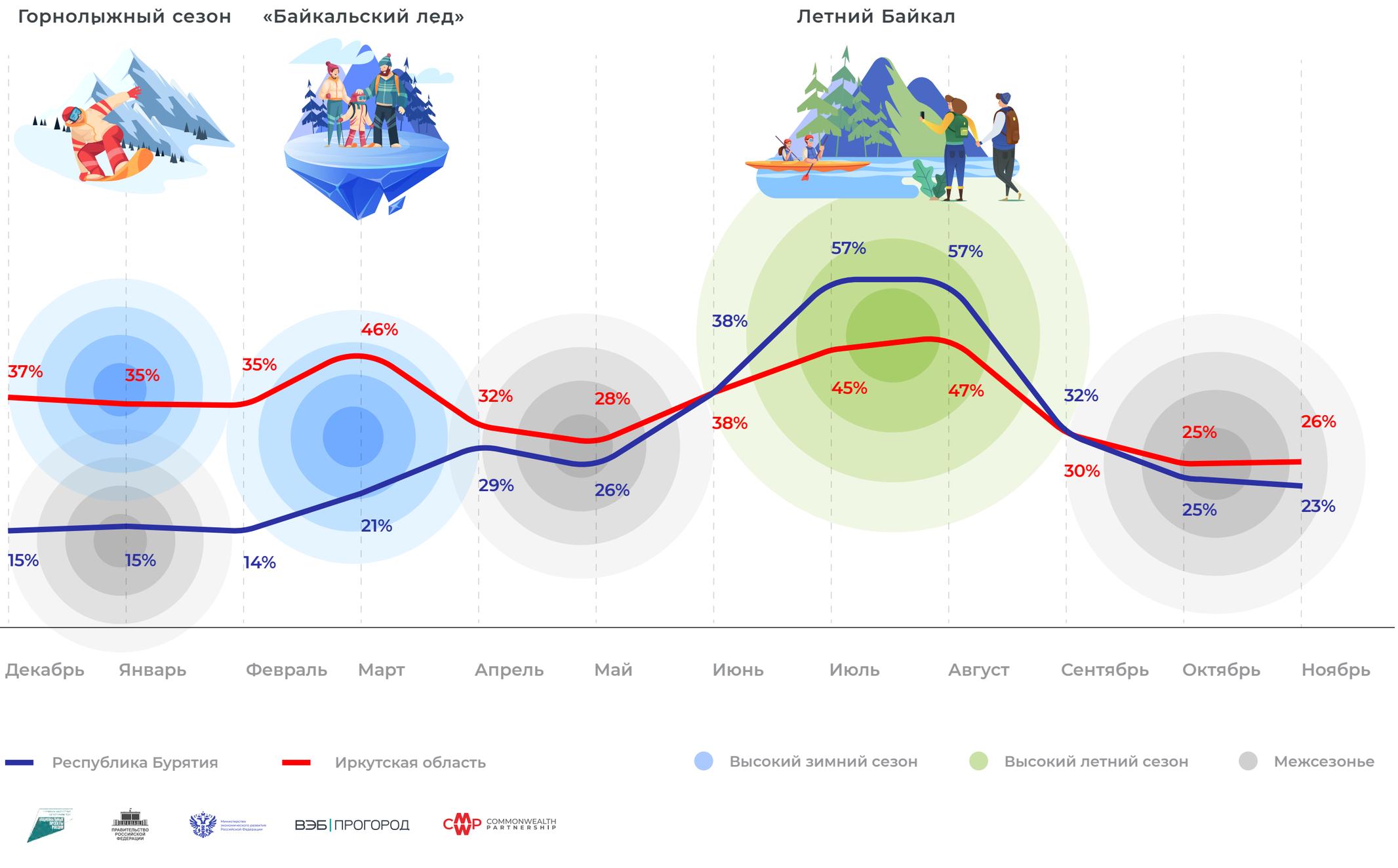
Расположены в городах

- Улан-Удэ — **66%**
- Северобайкальск — **5%**

37 432 чел.

Число размещенных лиц

Влияние фактора сезонности на загрузку средств размещения макротерритории



Декабрь – Январь

Низкий сезон — лед на Байкале еще не «встал», начало полноценного «зимнего сезона» отмечается ближе к концу января. Для республики Бурятия старт высокого зимнего сезона начинается с замерзания озера – в республике нет инфраструктуры для массового отдыха в это время года.

Начало высокого сезона для Иркутской области наступает с выпадением снега и установлением комфортной погоды для катания на горных лыжах и сноуборде на ГЛК «Гора Соболиная».
Курорт регионального значения привлекает спрос местных жителей и соседних регионов.

Февраль – Март

«Байкальский лёд» — один из самых узнаваемых туристских брендов макротерритории. Озеро замерзает к концу января. Благодаря уникальным особенностям воды Байкала, лёд прозрачный: видимость озера — на многие десятки метров; толща льда изрезана живописными трещинами, в некоторых местах лед испещрен метановыми пузырьками, по берегам образуются ледяные пещеры и торосы.
Российские и иностранные туристы приезжают на Байкал зимой целенаправленно для того, чтобы увидеть лёд Байкала. Для республики Бурятия — старт высокого сезона, для Иркутской области – продолжение.

Апрель – Май

Межсезонье — период таяния снега и льда, навигация не открыта, прогулки по льду опасны. Период катания на горнолыжном курорте окончен.
Число поездок с целью отдыха и развлечений для обоих регионов минимально, основная загрузка КСР – деловой спрос, спортивные группы и отдых «выходного дня» со стороны местных жителей.

Июнь – Август

«Летний Байкал» — к концу лета вода в озере прогревается максимум до 22° С в мелких бухтах и заливах.
Активно купаются только местные, для туристов из других регионов РФ основной вид отдыха в этот период – круизы, путешествия на частных судах, пешие прогулки по эко-тропам и туристским маршрутам, активный отдых, знакомство с шаманизмом (Иркутская область) и буддизмом (республика Бурятия), знакомство с культурой, этносом и гастрономией обоих регионов.
Пик сезона совпадает с «периодом отпусков» – лучшее время для знакомства с природой Байкала, национальных парков и ООПТ макротерритории.

Сентябрь – Ноябрь

Межсезонье — в сентябре морская навигация по Байкалу усложняется, усиливаются ветра, снижается число солнечных дней.
Поездки на отдых «выходного дня» все еще популярны у внутренних туристов, туристы из других регионов РФ в основном, выбирают летние месяцы (62,8% поездок), на сентябрь приходится не более 7% поездок

4.5.4 Инвестиционные проекты (новое строительство / реконструкция)[1]



более 35 проектов

В стадии «проект»/«строительство»



более 163,5 млрд руб.

Объем инвестиций



более 12 000 номеров

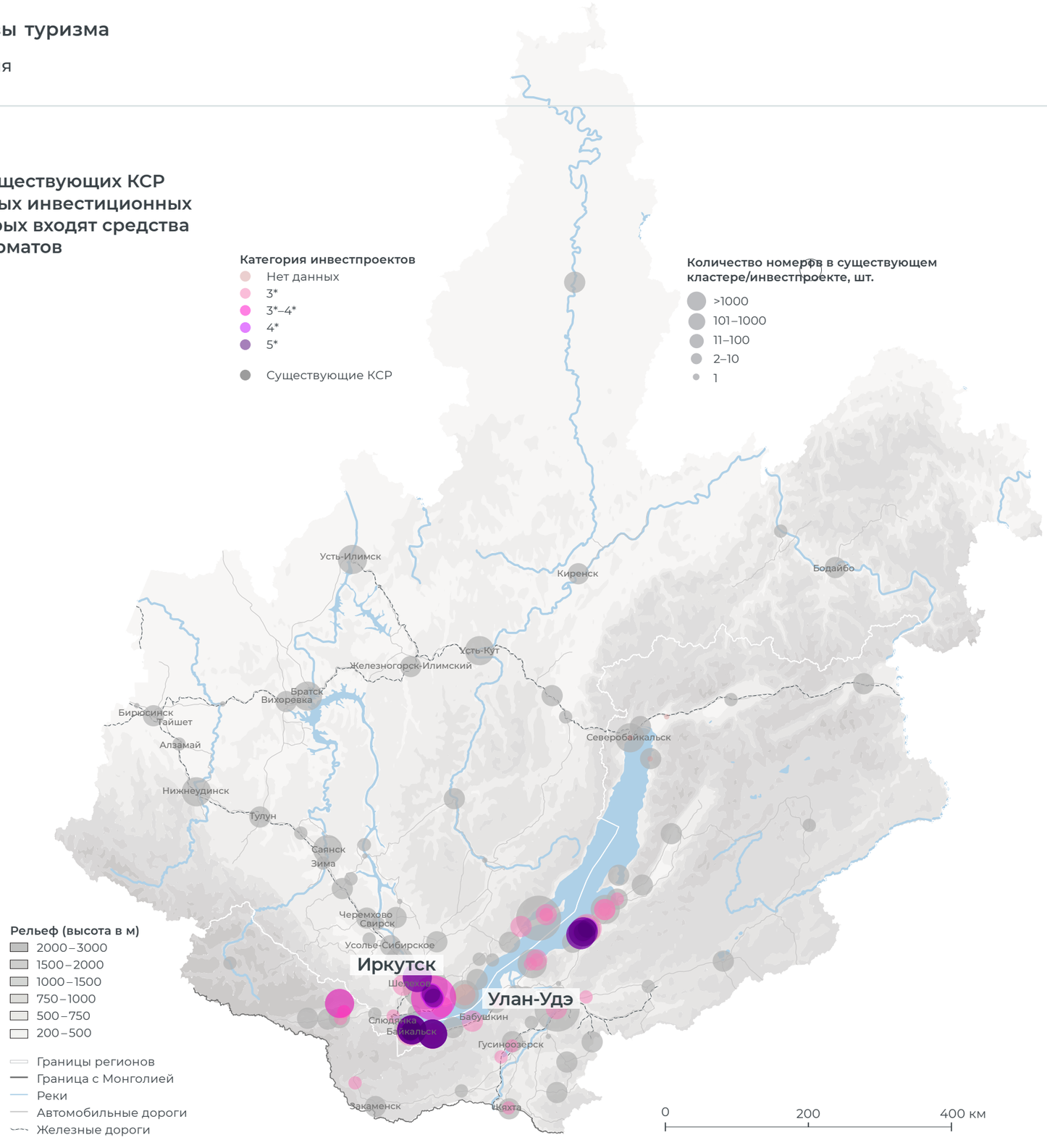
Создаваемый номерной фонд

- Иркутская область занимает 1-е место ТОП-35 рейтинга инвестиционной активности среди субъектов РФ (2021–2022 годы), Республика Бурятия — 21-е место[2].
- Капитальное строительство на берегу озера Байкал возможно на территории земель населенных пунктов, особых экономических зон и ООПТ федерального и регионального значения:
  - В Иркутской области: ОЭЗ «Ворота Байкала»;
  - В республике Бурятия: ОЭЗ «Байкальская гавань» и ТОР «Бурятия».
- Преференциальный налоговый режим и льготы для резидентов ОЭЗ и ТОР на фоне роста рынка внутреннего туризма являются мощным стимулом для развития объектов туристской инфраструктуры макротерритории.
- Особое внимание в регионах уделяют поддержке реализации инвестиционных проектов по созданию модульных некапитальных средств размещения. В 2023-2024 годы по итогам конкурсного отбора Минэкономразвития России из средств федерального бюджета будет направлено 556,8 млн руб:
  - В Иркутскую область — 241, 92 млн руб.
  - В Республику Бурятия — 314, 90 млн руб.
- Инфраструктурное развитие ограничено требованиями Федерального закона №94-ФЗ «Об охране озера Байкал», которые оказывают прямое влияние на возможность строительства/модернизации объектов инфраструктуры, в т.ч. транспортной и инженерной. Требуемые изменения в ФЗ планируются в соответствии с законопроектом №387575-8 «о внесении изменений в Федеральное законодательство» (принят в первом чтении в Государственной Думе ФС РФ).

[1] Подробнее см. расчетный файл «Инвестиционные проекты КСР.xlsx».

[2] Источник: Рейтинг инвестиционной активности регионов РФ 2021-2022 гг. Фонда развития гражданского общества

Схема расположения существующих КСР макротерритории и новых инвестиционных проектов, в состав которых входят средства размещения разных форматов



Создаваемые средства размещения позволят привлечь на макротерриторию более 840 000 туристов (после выхода на стабилизированный уровень операционной деятельности)

Краткое описание ключевых проектов — на следующих страницах >

Полный перечень — см. Приложение №1 к отчету

Проект развития туристического кластера «Тальцы»



Адрес	**Иркутская область, Иркутский район, пос. Тальцы**
Инвестор	**Корпорация Туризм.РФ**
Объем инвестиций	**40 млрд руб.**
Срок реализации	**2021–2026 гг.**
Создаваемый номерной фонд	**3500**
Объектный состав	• **Гостиничный комплекс категории «3–4 звезды»** • **Яхтенная марина полного цикла** • **Аквапарк** • **Рестораны** • **Контактный зоопарк** • **Сеть экотроп и лыжных трасс**
Общая площадь комплекса	**330 Га**

Проект много-функционального культурно-делового центра «Курорт Турка»



Адрес	**Республика Бурятия, Прибайкальский район, с. Турка, территория участка «Турка»**
Инвестор	**ООО «Байкал Эрмитаж» — резидент ОЭЗ «Байкальская гавань»**
Объем инвестиций	**30 млрд руб.**
Срок реализации	**2021–2030 гг.**
Создаваемый номерной фонд	**3500**
Объектный состав	• **Гостиница категории «5 звезд» на 500 номеров с конгресс-холлом** • **Медико-оздоровительный центр** • **Концертно-спортивный комплекс на 3000 зрителей** • **Яхт-клуб с панорамным рестораном** • **Апарт-отель на 3 000 номеро**
Общая площадь комплекса	**22 Га**

Проект рекреационно-туристического комплекса «Зеленый мыс»



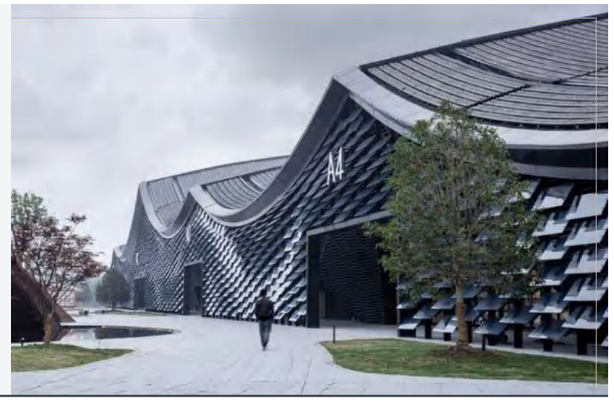
Адрес	**Иркутская область, Иркутский район, Байкальский тракт, 28 км**
Инвестор	**ООО «En+** **Туристическая инфраструктура»**
Объем инвестиций	**10,3 млрд руб.**
Срок реализации	**2023–2039 гг.**
Создаваемый номерной фонд	**300**
Объектный состав	• **Гостиница категории «5 звезд»** • **Конгресс-центр** • **Рестораны и бары** • **Банный комплекс** • **Спа и фитнес зона** • **Яхтенный порт** • **VIP-коттеджи и виллы**
Общая площадь комплекса	**33 Га**

Проект гостиницы категории 5 звезд



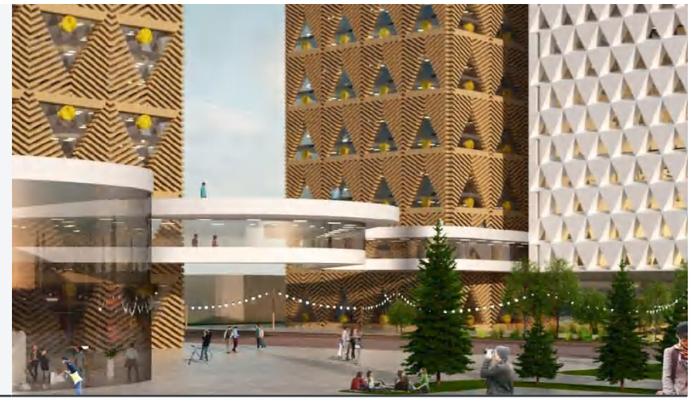
Адрес	**Иркутская область, Слюдянский район, г. Байкальск**
Инвестор	**ООО «Талисман Байкал» — резидент ОЭЗ «Ворота Байкала»**
Объем инвестиций	**9,5 млрд руб.**
Срок реализации	**2023–2024 гг.**
Создаваемый номерной фонд	**177**
Объектный состав	• **Гостиница категории «5 звезд»** • **Медицинский центр** • **SPA-комплекс** • **Рестораны и бары**
Общая площадь комплекса	**8 Га**

Проект природно-оздоровительного комплекса категории 5 звезд



Адрес	**Республика Бурятия, Прибайкальский район, с. Турка, территория участка «Бухта Безымянная»**
Инвестор	**ООО «Космос Отель Байкал» — резидент ОЭЗ «Байкальская гавань»**
Объем инвестиций	**14 млрд руб.**
Срок реализации	**2021–2026 гг.**
Создаваемый номерной фонд	**220**
Объектный состав	• **Гостиница категории «5 звезд» на 158 номеров, коттеджи и дуплексы** • **Конференц-холл на 200 посадочных мест** • **Центр восточной медицины** • **Детский центр** • **2 ресторана A la Carte** • **Банные комплексы** • **Центр активности и отдыха**
Общая площадь комплекса	**382 Га**

Проект конгрессно-выставочного центра «Сибэкспоцентр»



Адрес	**Иркутская область, г. Иркутск**
Инвестор	**ООО «En+ Туристическая инфраструктура»**
Объем инвестиций	**7 млрд руб.**
Срок реализации	**2023–2026 гг.**
Создаваемый номерной фонд	**150**
Объектный состав	• **Гостиница категории «4 звезды»** • **Конгрессно-выставочное пространство** • **Фуд-корт** • **Подземный паркинг** • **Подземный пешеходный переход**
Общая площадь комплекса	**1,2 Га**

Проект туристско-рекреационного комплекса



Адрес	**Республика Бурятия, Прибайкальский район, с. Турка, территория участка «Пески»**
Инвестор	**ООО «Амар» — резидент ОЭЗ «Байкальская гавань»**
Объем инвестиций	**4,3 млрд руб.**
Срок реализации	**2022–2028 гг.**
Создаваемый номерной фонд	**460**
Объектный состав	• **Гостиница категории «4 звезды» на 400 номеров** • **Центр духовного развития** • **Научно-познавательный центр** • **Юрточный городок на 60 номеров** • **Арт зона, Парк Даши Намдакова (ремесленный центр)** • **Арт-объект «Череп мамонта»**
Общая площадь комплекса	**272 Га**

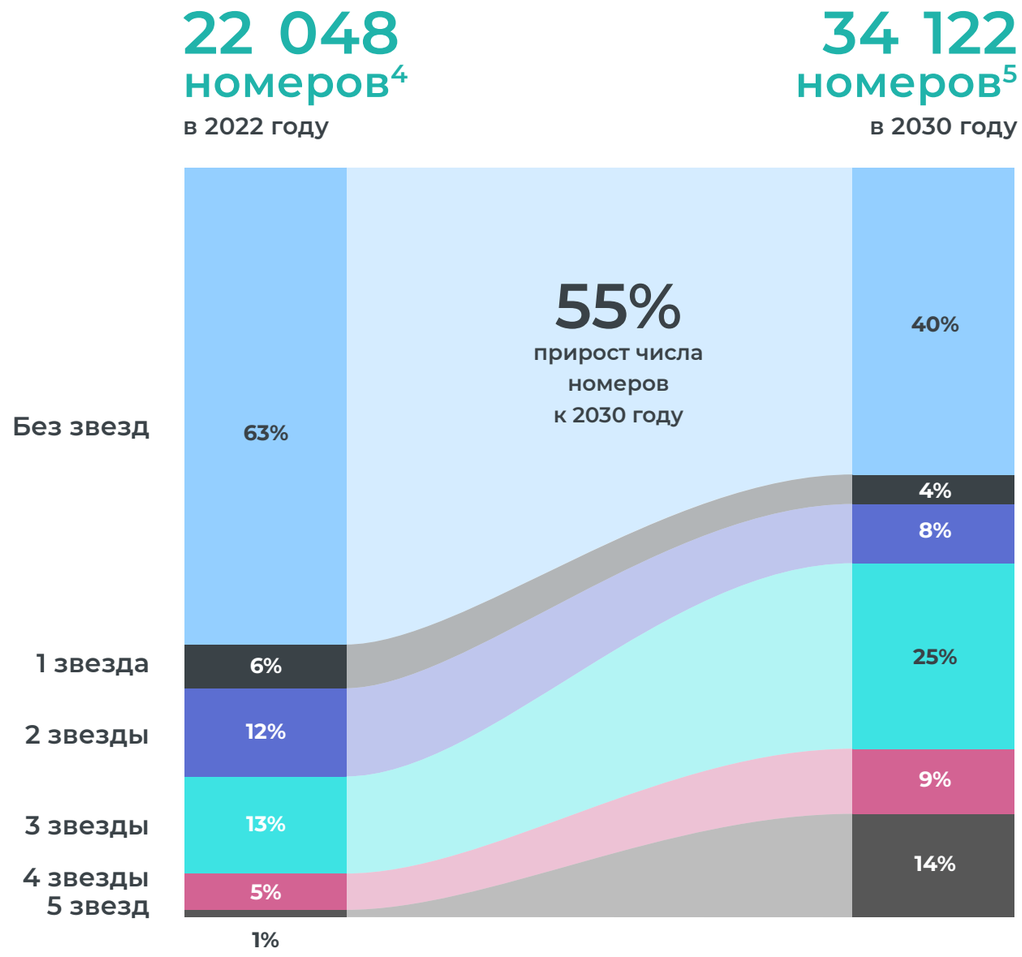
Проект гостиницы, термального комплекса и Healing-центра Green Flow Baikal



Адрес	**Республика Бурятия, Прибайкальский район, с. Турка, территория участка «Турка»**
Инвестор	**ООО «Грин Флоу Байкал» — резидент ОЭЗ «Байкальская гавань»**
Объем инвестиций	**2 млрд руб.**
Срок реализации	**2019–2024 гг.**
Создаваемый номерной фонд	**154**
Объектный состав	• **Гостиница категории «4 звезды»** • **Конгресс-центр на 3 конференц-зала)** • **Термальный оздоровительный комплекс** • **Парковая зона** • **Ресторан** • **Детский центр** • **Парковка**
Общая площадь комплекса	**6,9 Га**

4.5.5 Степень насыщенности рынка средств размещения и потенциальная емкость рынка[1]

- Коллективные средства размещения макротерритории не удовлетворяют требованиям рынка: гостиницы и санатории выбирает[2] только 39% туристов, турбазы и хостелы для размещения выбирают еще 21% туристов. Оставшиеся 40% турпотока попадают в так называемую «серую зону» - останавливаются у друзей и родственников, арендуют квартиру или дом, ночуют в палатках.
- Почти треть номерного фонда КСР – это отели с численностью номеров до 100 единиц с минимальным объемом инфраструктуры: ночлег и завтрак. Средств для развития у таких объектов нет, инфраструктуры для привлечения гостей в течение всего года тоже, соответственно они сильно подвержены влиянию фактора сезонности: пользуются повышенным спросом летом и в период «Байкальского льда», а в остальное время простаивают. За 5 месяцев в году формируется выручка, которая должна помочь бизнесу продержаться остальные 7.
- Поскольку спрос сильно превышает предложение, даже средства размещения невысокого качества и с ограниченной инфраструктурой в пик сезона перегружены, что провоцирует туристов делать выбор в сторону арендного жилья или отдыха дикарем. И в том и в другом случае регион видит только небольшую часть доходов от туризма, основные продажи идут «в серую». В свою очередь, нелегальный статус не дает предпринимателям возможности пользоваться существующими мерами поддержки, привлекать гранты и кредиты на развитие.
- Расширение границ высокого сезона на макротерритории возможно за счет строительства инфраструктуры, нацеленной на предоставление услуг отдыха, развлечений, оздоровления и деловых и иных мероприятий в течение всего года. Комплексный продукт позволит изменить портрет потребителя в сторону более требовательного, но и более платежеспособного туриста, сократить долю «серого рынка», повысить доходы бюджета от туризма.
- Рынок средств размещения макротерритории на дату исследования не насыщен, однако за счет нового строительства[3] к 2030 году ситуация изменится, совокупный номерной фонд прирастет на 129 КСР с общим номерным фондом в 12 074 ед., т.е. текущий номерной фонд вырастет более чем на половину.
- За счет строительства новых туристских кластеров и точечных гостиничных объектов структура предложения коллективных средств размещения на макротерритории «Байкал» к 2030 году существенно изменится в сторону увеличения доли средств размещения верхнего ценового сегмента, расширения предложения в среднем и экономичном формате.



[1] Подробнее см. расчетный файл «Анализ рынка.xlsx».

[2] См. раздел «3.3. Существующий портрет туриста».

[3] См. раздел «4.4.4. Инвестиционные проекты (новое строительство / реконструкция)».

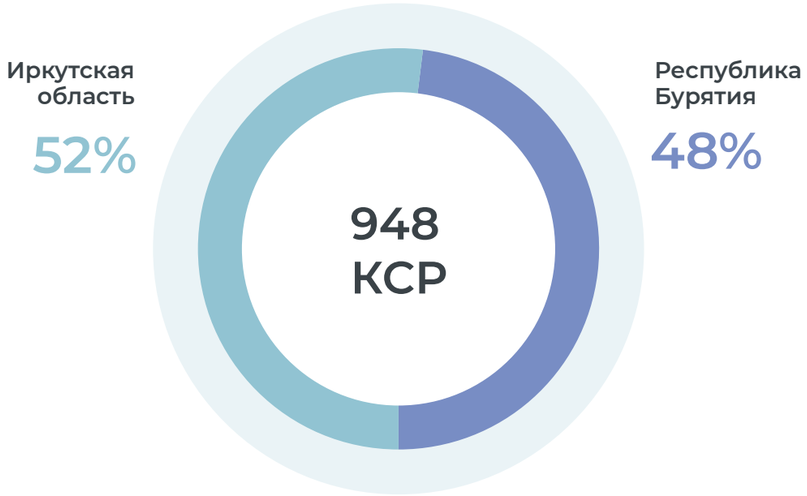
[4] Источник: Реестр классифицированных объектов: гостиницы и иные средства размещения, анализ CMWP в части объема нового предложения.

[5] Источник: Реестр классифицированных объектов: гостиницы и иные средства размещения, анализ CMWP в части объема нового предложения с учетом данных об объеме нового строительства.

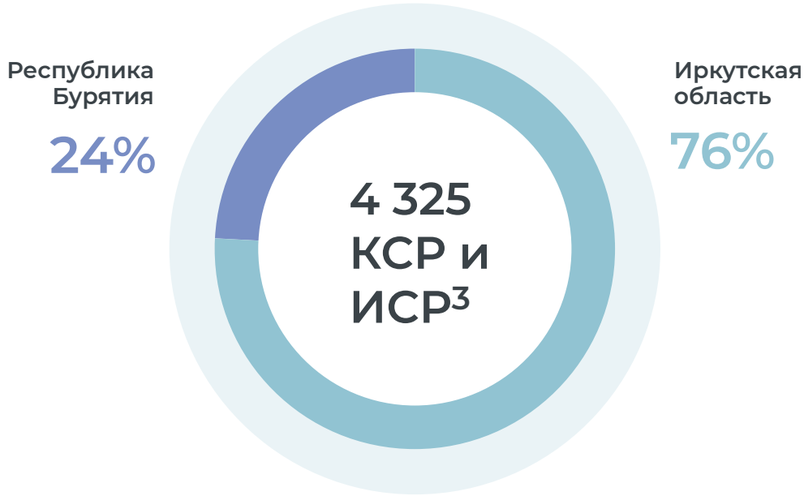
4.5.6 Средства размещения макротерритории[1]

- По числу КСР предложение макротерритории сбалансировано — распределение примерно 48%/52%, однако, если учитывать «серый рынок» и рынок ИСР, то большая часть объектов рынка приходится на Иркутскую область — более развитый и доступный с точки зрения инфраструктуры регион
- 67% номерного фонда[2] макротерритории приходится на Иркутскую область, 33% — на Республику Бурятия
- Доля ИСР в общем числе номеров[3] в Иркутской области (14%) выше, чем в Республике Бурятия (6%):
  - В зимний сезон почти все квартиры г. Байкальск сдаются в аренду туристам, которые приезжают в ГЛК «Гора Соболиная»
  - Листвянка — самый развитый с точки зрения инфраструктуры и самый близкий от точки входа в регион населенный пункт на берегу Байкала. В пик сезона почти все жилье Листвянки также сдается в аренду
- В среднесрочной перспективе по мере выхода на рынок качественного предложения объектов размещения разного ценового уровня (ценовые категории) и форматов (гостиницы, модульные отели, хостелы и т.п.), «серый рынок» будет постепенно сокращаться — спрос будет «перетекать» в сторону более безопасного «официального» рынка. Аналогично и с рынком ИСР – рост предложения на рынке всегда свидетельствует о недостатке качественного предложения в пик сезона. По мере изменения рынка и его «обеления», доля рынка ИСР также будет снижаться.

Официальные КСР (объекты)



Официальные КСР + «Серый рынок» + ИСР (объекты)



Средства размещения макротерритории (номеров)

11,5% ИСР

82% - Иркутская область
18% - Республика Бурятия

12,5% «Серый рынок»

77% - Иркутская область
23% - Республика Бурятия



76% Официальные КСР

63% - Иркутская область
37% - Республика Бурятия

[1] Источник: Росстат, данные регионов, анализ CMWP
Подробнее см. расчетный файл «Анализ рынка.xlsx».

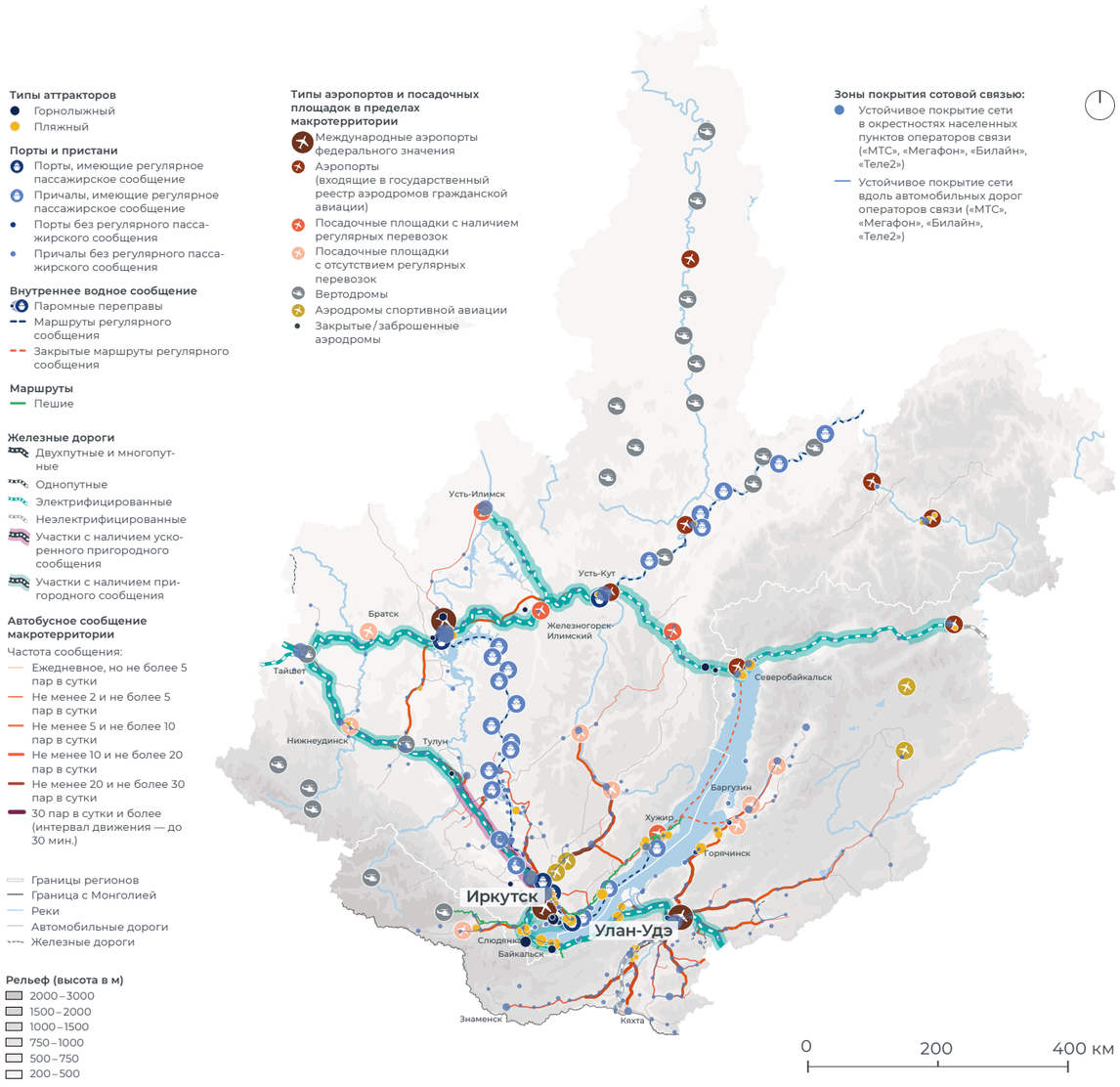
[2] Номера в официальных КСР, номера в КСР на «сером рынке», ИСР (исходя из допущения, что 1 ИСР — 1 номер).

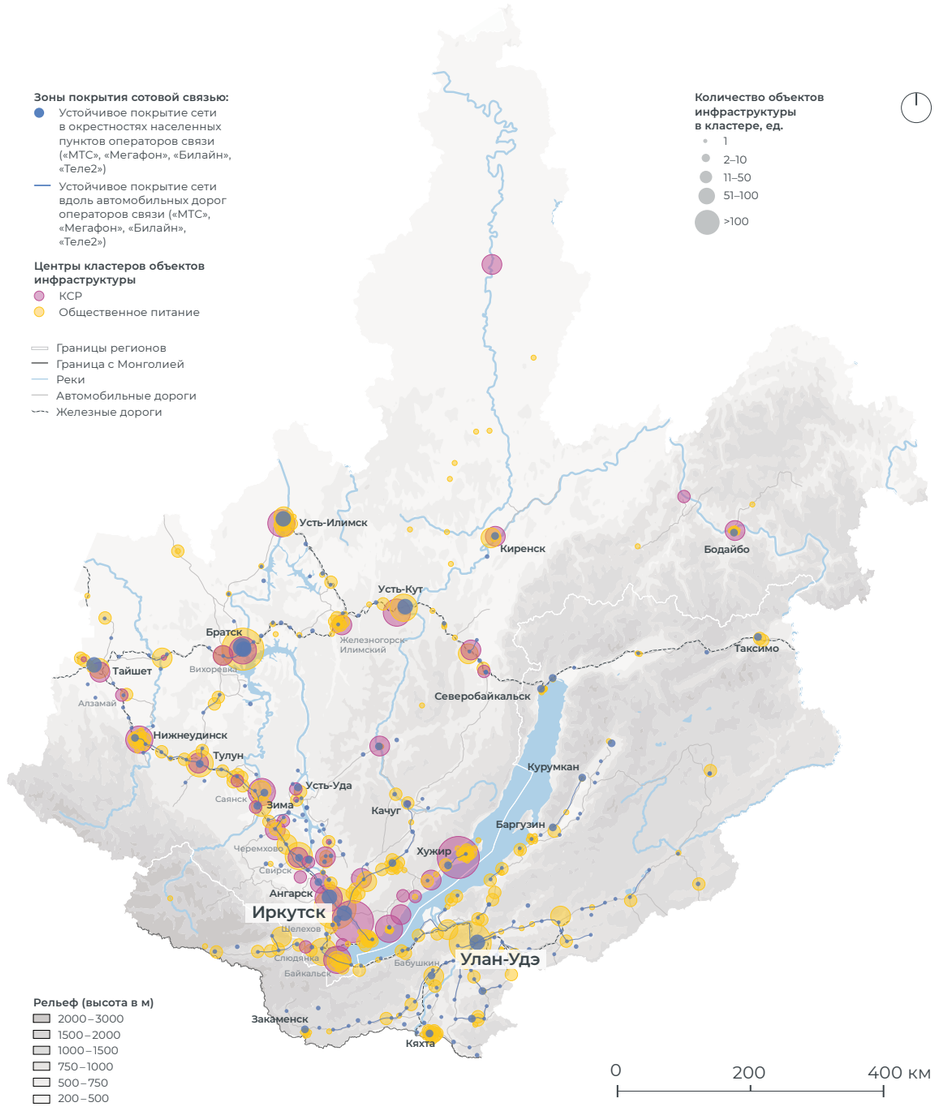
[3] Официальные КСР + «Серый рынок» + ИСР.

4.6.1 Выводы о качестве и достаточности туристической инфраструктуры

Туристская инфраструктура	Раздел отчета, посвященный аналитике качества и достаточности туристической инфраструктуры (существующей и планируемой)	Краткие выводы по результатам исследования			
		Качество	Комментарий	Достаточность существующей инфраструктуры	Достаточность планируемой инфраструктуры
Транспортная	Раздел 4.1. Транспортная инфраструктура, стр. 84–97, Раздел 4.4. Автотуристические маршруты, стр. 194–219 Раздел 5.2.1. Инвестиционные проекты: новое строительство / реконструкция прочих объектов туристской инфраструктуры, стр. 253	Среднее	Высокий процент нормативного состояния федеральных трасс, региональные трассы и пути доступа к объектам показа характеризуются следующими показателями: 61% региональных и 52% местных дорог в ненормативном состоянии	Требуются дополнительные мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры (будет проработано на Этапе №2 работ)	Существующие планы по расширению и модернизации транспортной инфраструктуры недостаточны для макротерритории. В большей степени это относится к водному, воздушному и автомобильному транспорту, в меньшей — к железнодорожному. Включение недействующих в настоящее время посадочных площадок макротерритории в федеральные программы по реконструкции инфраструктуры необходимо для создания быстрого и комфортного альтернативного сообщения. Требуется реконструкция и ремонт многих автодорог макротерритории. Строительство новых участков позволит создать новые маршруты для автотуризма.
Средства размещения	Раздел 4.5. Средства размещения, стр 220–229 Раздел 4.5.4 Инвестиционные проекты (новое строительство / реконструкция), стр. 230–237	От низкого до высокого, в основном — ниже среднего	81% номерного фонда категории б/з, 1 звезда и 2 звезды	В пик сезона средства размещения перегружены, в низкий сезон и межсезонье — испытывают недозагрузку. Выявлен недостаток средств размещения с дополнительной инфраструктурой для всесезонного отдыха	Структура номерного фонда по категории изменится в сторону увеличения доли качестенного предложения и снижения доли предложения низкого качества. Объекты нового строительства будут обладать дополнительной инфраструктурой, которая обеспечит всесезонную эксплуатацию вновь вводимых КСР и расположенных в непосредственной близости КСР
Предприятия питания	Раздел 4.2.25. Аттракторы и сопутствующая инфраструктура основных туристических направлений, стр. 142–167	От низкого до высокого	Большинство предприятий питания на макротерритории представлено в составе коллективных средств размещения. Качество предоставлемых услуг соответствует качеству средств размещения	Насыщенность приоритетных территорий предприятиями питания соответствует текущему объему туристского потока. При увеличении туристкого потока потребуется соразмерное увеличение объема предложения	Сответствует потребностям рынка. Основной объем предложения будет сконцентрирован во вновь создаваемых туристских кластерах, предложение будет учитывать потребности всех бюджетных групп. Вновь создаваемого предложения достаточно для обслуживания прогнозируемого туристского потока
Пляжная инфраструктура	Раздел 4.2.25. Аттракторы и сопутствующая инфраструктура основных туристических направлений", стр. 142–167	Низкое	Большинство пляжей макротерритории стихийные, не оборудованы пляжной инфраструктурой и не обеспечены с точки зрения безопасности. На макротерритории функционирует только один официальный пляж	Выраженный недостаток пляжной инфраструктуры, а также мест для отдыха на воде (бассейны, крытые и открытые, термальные комплексы)	В составе инвестиционных проектов предусмотрено создание СПА, термальных комплексов, бассейнов в составе гостиниц и/или отдельно стоящих объектов, однако все они будут работать на гостей создаваемых проектов. На этапе №2 необходимо предусмотреть, в т.ч. зоны для развития проектов, предусматривающих отдых на берегах Байкала, рек и озер макротерритории
Горнолыжная инфраструктура	Раздел 4.2.16. Горнолыжные аттракторы, стр. 122–123	От низкого (для объектов локального масштаба) до "выше среднего" (объект "Гора Соболиная")	На макротерритории представлено всего 14 объектов, которые можно отнести к горнолыжным объектам. Только 1 из них может быть отнесен к горнолыжным курортам ("Гора Соболиная"), все прочие — горнолыжные склоны с разной степенью оснащенности объектами инфраструктуры	Для удовлетворения потребности жителей макротерритории достаточно 1 современного горнолыжного курорта, предлагащего услуги всесезонного отдыха. Однако, инфраструктуры существующего курорта недостаточно для того, чтобы в пик сезона удовлетворить существующий объем спроса (особенно в части средств размещения, предприятий питания, сервисных объектов)	Планы по развитию проекта "Гора Соболиная", горы "Мамай" и участка "Гора Бычья" должны повысить качество оказываемых услуг на макротерритории и сформировать продукт, который привлечет дополнительный спрос жителей соседних регионов. На федеральный уровень указанные объекты не выйдут, будут ориентированы на внутренний спрос (жители макротерритории) и туристов из смежных регионов
Круизная инфраструктура	Раздел 4.1. Транспортная инфраструктура. Внутренний водный транспорт макротерритории, стр. 92–93	Низкое	4 порта из 11 принимают регулярные пассажирские рейсы. Причальные сооружения имеют высокий процент физического износа	Водный транспорт макротерритории выполняет две роли: социальное обеспечение труднодоступных территорий и круизное сообщение в пределах Южного Байкала. Основными проблемами расширения зоны охвата являются низкая подготовленность причальной инфраструктуры и высокая степень ее износа, отсутствие электрозаправочных станций для судов, распространенность неофициальных перевозок с низким уровнем качества и безопасности.	Существующие планы по расширению и модернизации транспортной инфраструктуры недостаточны для макротерритории. Требуется значительное обновление причальной инфраструктуры, плотность размещения которой и её текущее физическое состояние не обеспечивают потребности как туристов, так и местных жителей.
Инфраструктура для пешего туризма (пешие маршруты)	Раздел 4.3. Туристические маршруты, стр. 170–183	От низкого до высокого	Качество оснащения самого популярного пешего маршрута Большая Байкальская тропа — низкое. Не оборудованы точки входа, стоянки, нет навигации, безопасность прохождения низкая. Оборудованные экологические тропы предлагают высокое качество услуг	Большую часть туристического потока принимают абсолютное меньшинство туристических аттракторов и направлений, что приводит к перегрузке территории и негативному туристическому опыту. Объема предложения для пешего туризма недостаточно для удовлетворения существующей потребности (в т.ч. с т.з. оснащения территорий приоритетных направлений предприятиями питания и санитарными остановками)	Существующие планы по расширению и модернизации транспортной инфраструктуры недостаточны для макротерритории. Планы по развитию ББТ и других эко-троп должны повысить привлекательность среди местных жителей, жителей соседних регионов и центральной России. Первоочередно необходимо развивать наиболее популярные участки ББТ на севере и юге Байкала. Дополнительными мерами развития будет создание точек входа на тропы с парковых зон в населенных пунктах, с оборудованной зоной для кемпинга., а также строительство качественных и удобных троп по всей длине, с местами стоянок, кордонов со смотрителями, местами утилизацией естественных и мусорных отходов.

Карта-схема расположения объектов туристической инфраструктуры







5. Анализ планов регионов по развитию туризма

5. Анализ планов регионов по развитию туризма

5.1. Анализ отраслевых стратегий и программ 242

5.1.1. Отраслевые стратегии и программы регионов 242

5.1.2. Анализ отраслевых стратегий Иркутской области 243

5.1.3. Анализ отраслевых программ Иркутской области 244

5.1.4. Анализ отраслевых стратегий Республики Бурятия 246

5.1.5. Анализ отраслевых программ Республики Бурятия 248

5.1.6. Долгосрочные программы комплексного развития муниципальных образований 249

5.2. Анализ инвестиционных проектов 252

5.2.1. Инвестиционные проекты: новое строительство / реконструкция прочих объектов туристской инфраструктуры 252

5.3. Анализ градостроительной документации и территориальных ограничений 263

5.3.1. Приоритетные зоны развития туризма 263

5.3.2. Инженерно-геологические ограничения 264

5.3.3. Ограничения градостроительной и рекреационной деятельности 265

5.3.4. Загрязнения окружающей среды 266

5.3.5. Особо охраняемые природные территории 267

5.4. Автомобильный туризм (в т.ч. путешествия на автомобиле) 268

5.4.1. Анализ программных/стратегических документов в области развития автотуризма и придорожного сервиса 268

5.5. Выводы о направлениях деятельности органов исполнительной власти в сфере придорожного сервиса и автотуризма 276

5.5.1. Выводы о направлениях деятельности органов исполнительной власти в сфере придорожного сервиса и автотуризма в формате чек-листа 276

5.1.1 Отраслевые стратегии и программы регионов

	Иркутская область	Республика Бурятия
Уровень документа	**Стратегии**	
Федеральный	Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2009 года N 2094-р «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» (План реализации — в разработке; утверждение планируется до конца 2023 года)	
	Распоряжение Правительства РФ от 26 января 2023 года N 129-р «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года» (План реализации Стратегии социально-экономическго развития Сибирского федерального округа до 2035 года утвержден распоряжением Правительства РФ от 16 октября 2023 года N 2846-р)	Стратегия социально-экономического развития Дальневосточного Федерального округа отсутствует. Документ заменяется Стратегией социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года и иными документами стратегического планирования Российской Федерации по Дальнему Востоку[1], а также стратегиями отдельных регионов, входящих в состав ДФО
Региональный	Закон Иркутской области от 10 января 2022 года N 15-ОЗ «Об утверждении стратегии социально-экономического развития Иркутской области на период до 2036 года Постановление Правительства Иркутской области от 30 июня 2022 года N 509-пп «Об утверждении плана мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития Иркутской области» Стратегия развития внутреннего и въездного туризма на территории Иркутской области до 2036 года (проект, принятие планируется до конца 2023 года)	Закон Республики Бурятия от 18 марта 2019 года N 360-VI «Об утверждении стратегии социально-экономического развития Республики Бурятия на период до 2035 года» Постановление Правительства Республики Бурятия от 09.04.2019 года № 174 «Об утверждении Плана мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Республики Бурятия на период до 2035 года, внесении изменений в некоторые нормативные правовые акты Правительства Республики Бурятия и признании утратившими силу некоторых нормативных правовых актов Правительства Республики Бурятия» Распоряжение Правительства Республики Бурятия от 28 ноября 2019 года N 714-р «Об утверждении стратегии развития внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия на период до 2035 года»
	Программы	
Федеральный	Распоряжение Правительства РФ от 29 декабря 2022 года N 4344-р «Об утверждении программы социально-экономического развития Байкальского муниципального образования до 2024 года»	Распоряжение Правительства РФ от 31 июля 2023 года N 2058-р «Об утверждении долгосрочных планов комплексного социально-экономического развития Южно-Сахалинской, Улан-Удэнской городских агломераций и городских округов «Город Северобайкальск», «Город Чита», «Город Тында» на период до 2030 года»
Региональный	Постановление Правительства Иркутской области от 12 ноября 2018 г. N 828-пп «Об утверждении государственной программы Иркутской области «Экономическое развитие и инновационная экономика» (проект, формирование и утверждение программы планируется не позднее III кв. 2023 года)	Постановление Правительства Республики Бурятия от 25 сентября 2018 года N 524 г. «Об утверждении государственной программы Республики Бурятия «Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия»

[1] В соответствии с государственной программой Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальневосточного федерального округа»

[2] Выделить целевые показатели по сфере развития туризма не представляется возможным: разбивка целевых показателей по отраслям экономики не предусмотрена.

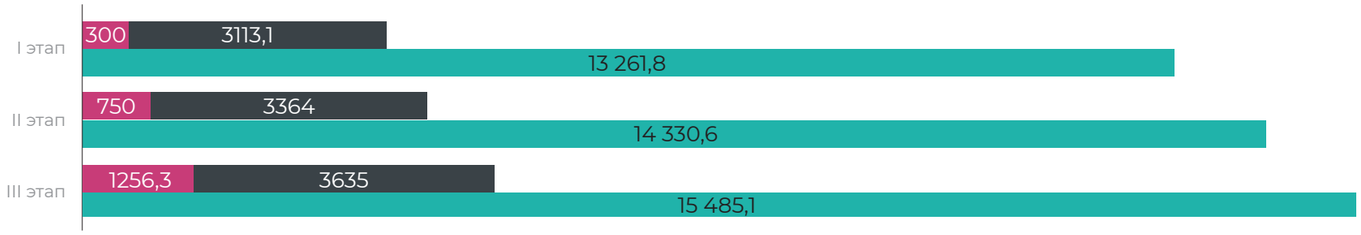
[3] Стратегия является основой для разработки и корректировки отраслевых стратегий развития, государственных и муниципальных программ, концепций развития Иркутской области

[4] В рамках реализации мероприятия Государственной программы Иркутской области «Экономическое развитие и инновационная экономика» на 2019 - 2026 годы

5.1.2 Анализ отраслевых стратегий Иркутской области

Наименование стратегии / сроки реализации	Стратегические установки развития туризма	Ход реализации стратегии
Стратегия социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года[2] **I этап** 2023–2025 годы **II этап** 2026–2030 годы **III этап** 2031–2035 годы	Согласно стратегии, в СФО предполагается развитие кластера «Туризм» с реализацией инвестиционных проектов, направленных на развитие туристских территорий субъектов РФ, входящих в состав СФО. В Стратегии СФО не указано, какие регионы будут входить в кластер «Туризм». Туризм на озере Байкал и экологический туризм в г. Байкальск выделены среди основных направлений для развития туристско-рекреационного потенциала СФО. Стратегия СФО не относит отрасль туризма к приоритетными направлениями развития для Иркутской области. Приоритет отдается углублению переработки сырья, снижению доли низких переделов в выпуске продукции, а также созданию газохимической отрасли в регионе.	План реализации стратегии утвержден распоряжением Правительства РФ от 16 октября 2023 года N 2846-р.
Стратегия социально-экономического развития Иркутской области на период до 2036 года[3] **I этап** 2022–2024 годы **II этап** 2025–2030 годы **III этап** 2031–2036 годы	Ключевая стратегическая идея — использование рекреационных возможностей Иркутской области в качестве ресурса для развития человеческого капитала и встраивания в мировую экономику в качестве высокотехнологичного региона. **Приоритетные туристские территории Иркутской области:** 1. Зона «Прибайкалье» (г. Иркутск, Иркутский (п. Листвянка, п. Большое Голоустное), Ольхонский (побережье Малого моря и о. Ольхон), Слюдянский (г. Байкальск, г. Слюдянка, п. Утулик, п. Култук) районы); 2. Зона «Братское море и Сибирский тракт» (Ангарск, Свирск, Усольский, Черемховский, Заларинский, Тулунский районы, территории вдоль береговой линии Братского водохранилища (Осинский, Нукутский, Братский районы)); 3. Зона «Культура коренного населения» (Усть-Ордынский Бурятский округ, места проживания коренных малочисленных народов (тофы, эвенки), Нижнеудинский, Качугский, Казачинско-Ленский, Катангский районы); 4. Зона «Территория Байкало-Амурской магистрали» (Усть-Илимский, Нижнеилимский, Братский, Усть-Кутский районы).	Основным инструментом реализации стратегии является ГП Иркутской области «Экономическое развитие инновационная экономика» на 2019–2026 (мероприятия синхронизированы). Комплексных итогов реализации мероприятий стратегии на текущий момент нет, так как реализация первого этапа рассчитана на 2022–2024 годы. **План реализации стратегии включает 8 блоков мероприятий в разделе туристско-рекреационный комплекс:** • Развитие приоритетных туристских территорий – реализуется; • Создание максимально благоприятных условий для привлечения инвестиций – цели на 2022 год выполнены: принят НПА о поддержке МСП в области туризма и заключено 10 соглашений получателями субсидий[4] • Повышение конкурентоспособности туристского продукта – реализуется • Повышение качества туристских услуг – реализуется; • Стимулирование спроса на туристские услуги – реализуется; • Поддержка и развитие санаторно-курортного комплекса - реализуется; • Обеспечение полномочий Правительства Иркутской области по управлению ОЭЗ туристско-рекреационного типа, созданной на территории муниципального образования Слюдянский район Иркутской области – реализуется; • Строительство объектов обеспечивающей инфраструктуры ТРК «Ворота Байкала» в рамках реализации проекта ОЭЗ туристско-рекреационного типа, созданной в Слюдянском районе Иркутской области» – реализуется.

Целевые показатели стратегии экономического развития Иркутской области



Объем предоставленных платных услуг в туристско-рекреационной сфере, включая туристские услуги, санаторно-оздоровительные услуги, услуги гостиниц и аналогичных средств размещения, млн руб.

Туристско-экскурсионный поток в Иркутскую обл., тыс. чел.

в том числе количество иностранных туристов, тыс. чел.

5.1.3 Анализ отраслевых программ Иркутской области

Основным программным документом Иркутской области по развитию туризма является государственная программа Иркутской области «Экономическое развитие и инновационная экономика» на 2019–2026 годы» (подпрограмма «Развитие внутреннего и въездного туризма в Иркутской области» на 2019–2025 годы).

Мероприятия подпрограммы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Иркутской области» на 2019–2025 годы и их реализация в рамках основных мероприятий и региональных проектов

1. **Повышение уровня использования туристского потенциала Иркутской области (2019–2025)**

- Организация и проведение международной туристской выставки «Байкалтур» (2019–2025) — реализуется на ежегодной основе;
- Организация проведения обучающих семинаров, конкурсов профессионального мастерства в сфере туризма — реализуется на ежегодной основе;
- Предоставление на конкурсной основе субсидий юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям в целях реализации мероприятий, связанных с поддержкой туризма и туристской деятельности в Иркутской области (2019–2020) — в 2019 предоставлено 9 субсидий (при плановом значении — 8), в 2020 — 3 (при плановом значении 3);
- Проведение маркетинговых, научных и социальных исследований туристской отрасли Иркутской области (2019–2025) — реализуется на ежегодной основе;
- Развитие событийного туризма, поддержка и проведение мероприятий, направленных на развитие круглогодичного туризма (2019–2025) — реализуется на ежегодной основе;
- Создание и установка средств туристской навигации, техническое обслуживание и ремонт (2019–2025) — реализуется на ежегодной основе;
- Изготовление (тиражирование) и приобретение продукции о туристских возможностях региона (в бумажном виде или на электронных носителях), сувенирной продукции (2019–2025) — реализуется на ежегодной основе;
- Размещение рекламного материала о туристско-рекреационных возможностях Иркутской области в средствах массовой информации (2019–2025) — реализуется на ежегодной основе;
- Разработка, продвижение туристических проектов и турмаршрутов (2019–2025) — реализуется на ежегодной основе;
- Создание конкурентоспособного цифрового контента с художественным содержанием (изготовление рекламных видеороликов, видеосюжетов, создание банка фотоматериалов) (2019–2025) — реализуется на ежегодной основе;
- Участие в российских и международных туристских выставках, презентациях туристского потенциала в России и за рубежом (2019–2025) — реализуется на ежегодной основе;
- Создание информационно-туристского портала Иркутской области, мобильных приложений и обеспечение их функционирования, продвижение в сети интернет интернет-ресурсов, относящихся к сфере туризма и гостеприимства Иркутской области (2019–2025) — реализуется на ежегодной основе;
- Проведение информационной кампании по продвижению санаторно-курортного комплекса региона (2023) — реализуется;
- Организация мероприятий по аттестации экскурсоводов (гидов) и гидов-переводчиков (2022) — выполнено (проведено 3 аттестации, доля аттестованных экскурсоводов — 85,7%).

2. **Строительство (реконструкция), выполнение проектных и изыскательских работ объектов обеспечивающей инфраструктуры туристско-рекреационного кластера «Ворота байкала» в рамках реализации проекта особой экономической зоны туристско-рекреационного типа, созданной в Слюдянском районе Иркутской области (2019–2025)**

- В отчетном году не выполнено. Исполнение мероприятий по вводу объектов в эксплуатацию и инвентаризации перенесено на 2023 год.

3. **Региональный проект «развитие туристической инфраструктуры» (2021–2024)**

- Предоставление субсидий юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям на осуществление поддержки общественных инициатив на создание модульных некапитальных средств размещения (кемпингов, автокемпингов) (2022) — в 2022 году было поддержано 10 общественных инициатив (заключено 10 соглашений)[2];
- Предоставление субсидии местным бюджетам на государственную поддержку региональных программ по проектированию туристского кода центра города (2023) — получатель субсидии МО «Город Иркутск»[3];
- Создание транспортной инфраструктуры в целях развития туристских кластеров (2024) — реализуется;
- Создание инженерной инфраструктуры в целях развития туристских кластеров (2023) — реализуется;

4. **Региональный проект «повышение доступности туристических продуктов»**

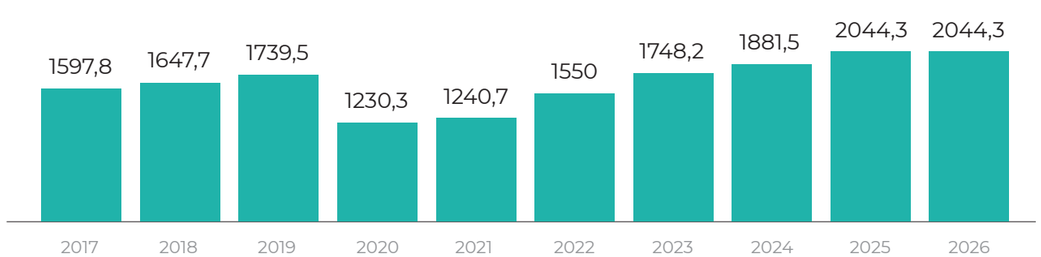
- Создание и внедрение программы поддержки и продвижения событийных мероприятий (2023) — принят НПА[4].

5. **Осуществление управления особой экономической зоной туристско-рекреационного типа, созданной на территории муниципального образования Слюдянский район Иркутской области (2019–2022)**

- В процессе реализации.

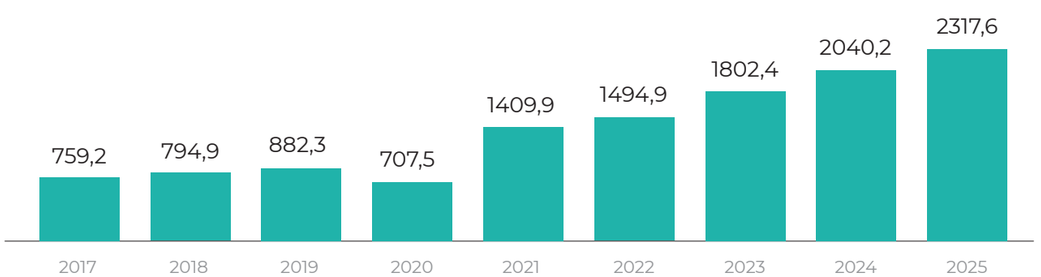
Целевые показатели государственной программы «Экономическое развитие и инновационная экономика» на 2019–2026 годы

Туристско-экскурсионный поток в Иркутскую область, тыс. чел.

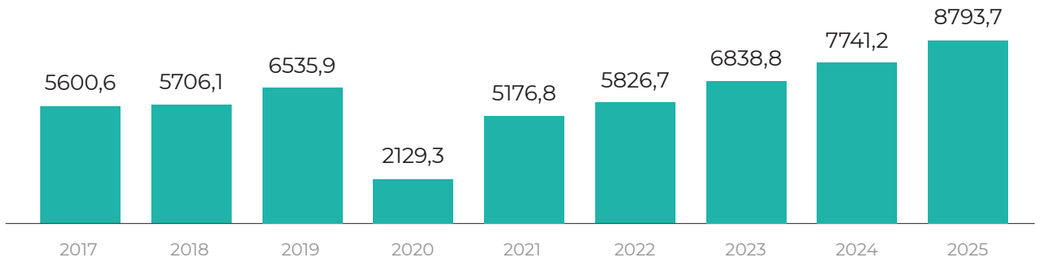


Целевые показатели подпрограммы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Иркутской области» на 2019–2025 годы

Объем налоговых поступлений[1], млн руб.



Объем платных услуг от туристской деятельности, млн руб.



[1] Объем налоговых поступлений в консолиди-рованный бюджет Иркутской области от деятельности по размещению посетителей, по предоставлению услуг общественного питания, от деятельности туристических агентств и туроператоров.

[2] В 2023 году на средства субсидий на территории Иркутской области реализуются мероприятия по созданию модульных некапитальных средств размещения вместимостью 159 номеров на 336 койко-мест, с количеством планируемых к созданию рабочих мест – 76.

[3] Распоряжение агентства по туризму Иркутской области от 6 июля 2023 года № 150-агр .

[4] Порядок предоставления и распределения субсидий из областного бюджета местным бюджетам в целях софинансирования расходных обязательств муниципальных образований Иркутской области на поддержку и продвижение событийных мероприятий в 2023 году, установленного постановлением Правительства Иркутской области от 09.06.2023 № 487-пп

5.1.4 Анализ отраслевых стратегий Республики Бурятия

Наименование стратегии / сроки реализации	Стратегические установки развития туризма	Ход реализации стратегии
Стратегия социально-экономического развития Республики Бурятия на период до 2035 года[1] **I этап** 2019–2024 годы **II этап** 2025–2030 годы **III этап** 2031–2035 годы	Туризм в Республике Бурятия признан стратегическим направлением развития региона. Основная цель развития туризма - увеличение вклада туризма в ВРП Республики Бурятия посредством роста платежеспособного организованного туристского потока и формирования рациональной системы использования туристских ресурсов. **Основные задачи развития туризма:** • Комплексное развитие инфраструктуры туризма с учетом минимизации экологического ущерба; • Повышение качества и конкурентоспособности туристского продукта Республики Бурятия; • Позиционирование Республики Бурятия как международного центра туризма на востоке России. Экономический потенциал муниципальных образований планируется развивать с использованием механизма кластеризации[2]. В туристстко – рекреационный кластер включены 13 муниципальных образований: Баргузинский, Заиграевский, Иволгинский, Кабанский, Курумканский, Окинский, Прибайкальский, Северо-Байкальский, Селенгинский, Тарбагатайский, Тункинский, г. Улан-Удэ, г. Северобайкальск.	Основной механизм финансового и ресурсного обеспечения реализации мероприятий — Государственная программа Республики Бурятия «Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия». В рамках приоритетного направления «Развитие сервисной экономики» реализуются мероприятия, синхронизированные с мероприятиями ГП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия»: • привлечение инвестиций в создание КСР (2019 – 2035) – в 2022 г. создано 4,4 тысяч номеров в КСР (при плановом значении – 4,3 тыс.ед.); • создание благоприятных условий для реализации крупных инвестиционных проектов в сфере туризма (2019 – 2035) – в 2022 г. на ТОР «Бурятия» зарегистрирован новый резидент - ООО «Тор Мыс капитанов» с объемом инвестиций 189 млн. рублей.; • оказание финансовой поддержки региональным субъектам туристской индустрии в форме субсидирования части расходов, связанных с осуществлением их деятельности (2019 – 2035) – в процессе, общая сумма бюджетных инвестиций в 2022 г. - 81,2 млн. рублей на реализацию мероприятий по субсидированию, обучению и благоустройству; • участие и проведение конкурсов профессионального мастерства (2019 – 2035) – в процессе, в 2022 г. состоялся очередной региональный этап Всероссийского конкурса профессионального мастерства работников сферы туризма «Лучший по профессии в индустрии туризма»; • участие республики в выездных выставочных мероприятиях на основных направляющих рынках – в процессе, в 2022 г. организована работа регионального стенда на туристских выставках: MITT (Москва), Интурмаркет (Москва), Байкалтур (Иркутск); • обеспечение функционирования ТИЦ «Байкал» (2019 – 2035) – реализуется.
Стратегия развития внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия на период до 2035 года 2019–2035	Цели и задачи Стратегии согласованы с целями и задачами Стратегии социально-экономического развития Республики Бурятия с акцентом на усиление социальной роли туризма. Приоритетные туристские территории Республики Бурятия расположены в следующих зонах туристского притяжения: • Город Улан-Удэ и Чайный путь (ТРК «На Великом Чайном пути»; автотуристские кластеры «Байкальский» и «Кяхта»); • Восточный Байкал (ОЭЗ туристско-рекреационного типа «Байкальская гавань», ТРК «Подлеморье» и «Посольский», рекреационные местности регионального значения «Побережье Байкала» и местного значения «Баргузинское побережье Байкала») • Восточные Саяны (Зоны экономического благоприятствования туристско-рекреационного типа в Северо-Байкальском районе и г. Северобайкальск; рекреационная местность местного значения «Северо-Байкальская»); • Северный Байкал (Автотуристский кластер «Тункинская долин», Национальный парк «Тункинский»).	Реализация Стратегии осуществляется на межведомственной основе органами исполнительной власти в рамках их компетенции, органами местного самоуправления, общественными объединениями и предпринимателями. План мероприятий реализации Стратегии развития внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия не сформирован. Реализация ГП Республики Бурятия «Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия», а также разработка и реализация муниципальных программ развития туризма числятся среди мер, способствующих реализации Стратегии.

[1] Стратегия социально-экономического развития Республики Бурятия является основой для разработки Плана мероприятий по ее реализации и Государственных программ Республики Бурятия

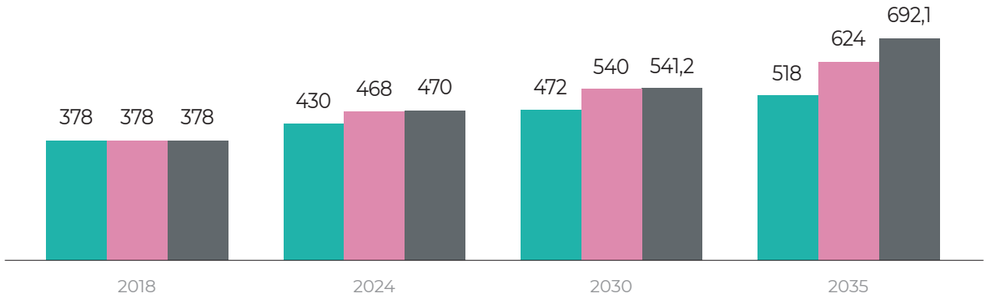
[2] Формирование региональных экономических кластеров, как ассоциаций совместно действующих предприятий и организаций в рамках развития конкурентной среды , - механизм мезоэкономики, позволяющеий согласовать интересы и стратегии субъектов разных отраслей экономики, расположенных в муниципальных образованиях республики, с общей стратегией социально-экономического развития республики

[3] Постановление Правительства Республики Бурятия от 09.04.2019 года № 174 «Об утверждении Плана мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Республики Бурятия на период до 2035 года, внесении изменений в некоторые нормативные правовые акты Правительства Республики Бурятия и признании утратившими силу некоторых нормативных правовых актов Правительства Республики Бурятия»

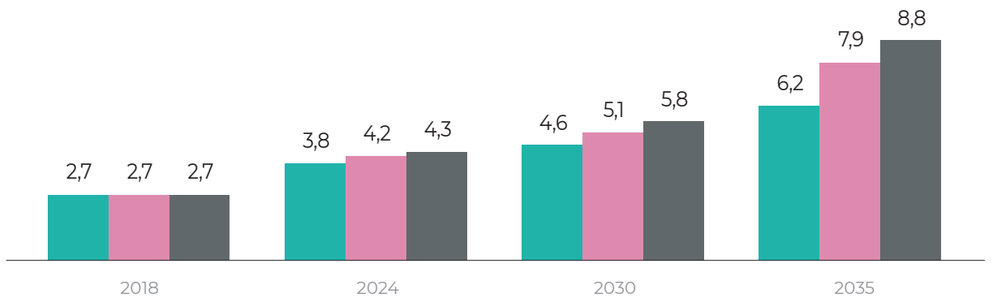
[4] Приоритетные территории с наибольшим рекреационным потенциалом, дающие наибольший вклад в достижение целевых показателей, где создаются условия для усиления заинтересованности бизнеса в системном развитии туризма

Целевые показатели Стратегии социально-экономического развития Республики Бурятия на период до 2035 г.

Количество туристских прибытий, тыс. чел.

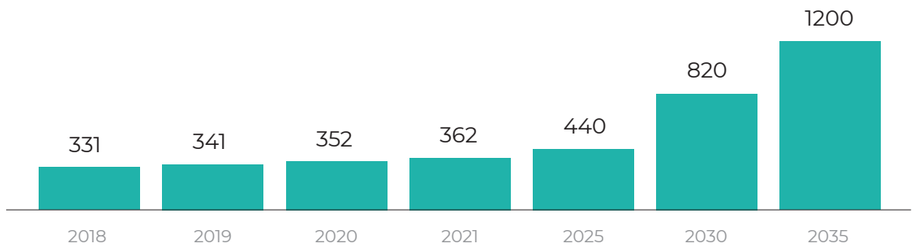


Объем услуг, оказанных туристам, млрд руб.

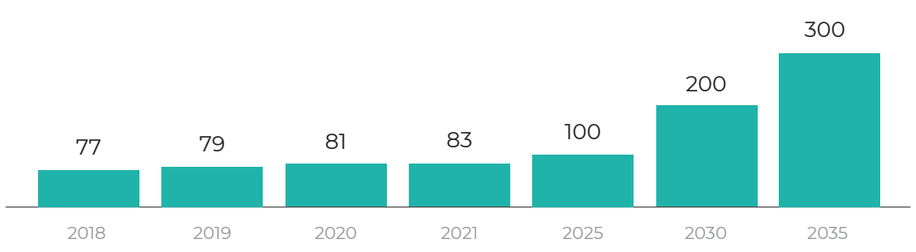


Целевые показатели Стратегии развития внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия на период до 2035 г.

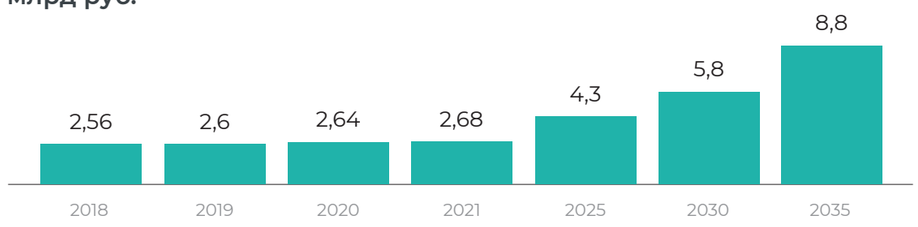
Численность граждан РФ, размещенных в коллективных средствах размещения, тыс. чел.



Численность иностранных туристов, посетивших Республику Бурятия, тыс. чел.



Объем платных услуг, оказанных туристам, млрд руб.



Объем привлеченных средств из небюджетных источников финансирования инвестиционных проектов (накопленным итогом), млрд руб.

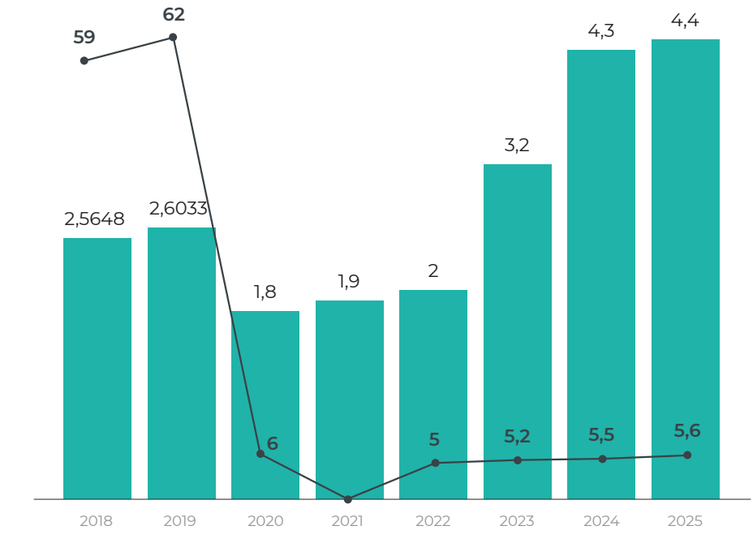


5.1.5 Анализ отраслевых программ Республики Бурятия

Основным программным документом Республики Бурятия по развитию туризма является государственная программа «Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия» (далее — ГП «Развитие туризма в Бурятии»).

ГП «Развитие туризма в Бурятии» — основной механизм финансового и ресурсного обеспечения реализации мероприятий Стратегии социально-экономического развития Республики Бурятия на период до 2035 года.

Целевые показатели государственной программы Республики Бурятия «Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия»



[1] Постановление Правительства Республики Бурятия от 07.12.2009 № 453

[2] Ежегодно по 4 направлениям: сельский, экологический, социальный туризм, продвижение туристического потенциала в соответствии с Постановлением Правительства Республики Бурятия от 16.04.2020 № 206 . В 2022 году гранты на развитие сельского туризма были предоставлены 4 победителям в размере 250 тысяч рублей каждый. В рамках реализации федерального проекта «Развитие сельского туризма» в 2022 году 4 получателям впервые выделен грант «Агротуризм» . Предоставление грантов планируется в 2023 г. - 1 шт. и в 2024 - 4 шт.)

[3] Постановление Правительства Республики Бурятия от 17.03.2023 № 139

Ключевые мероприятия в рамках подпрограмм ГП «Развитие туризма в Бурятии» и их реализация

1. **Подпрограмма «Создание инфраструктуры туризма»**

- Создание и финансирование деятельности АО «ОЭЗ «Байкальская гавань» (вклад в уставный капитал и субсидии на реализацию функций, связанных с управлением и развитием ОЭЗ);
- Создание комплекса обеспечивающей и туристской инфраструктуры туристских кластеров («На Великом Чайном пути», автотуристского кластера «Кяхта», ТРК «Подлеморье»);
- Строительство и реконструкция лечебно-оздоровительного комплекса курорта «Горячинск»;
- Реализация 3 инвестиционных проектов на территории ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань» и 1 в г. Улан-Удэ.

2. **Подпрограмма «Развитие туристского рынка и повышение качества туристского продукта»**

- Субсидии на поддержку и развитие субъектов малого предпринимательства в сфере туризма на условиях софинансирования на безвозмездной и безвозвратной основе для возмещения части затрат, связанных с их деятельностью 1 – в 2021 г. предоставлены 16 получателям на сумму 7,2 млн. рублей; в 2022 г. - 45 получателям на сумму 14,9 млн. рублей;
- Гранты для реализации проектов в сфере въездного и внутреннего туризма в Республике Бурятия 2 – в 2022 г. реализовано 14 проектов на средства грантовой поддержки на сумму 5 млн. рублей;
- Субсидии бюджетам муниципальных образований на благоустройство территорий, прилегающих к местам туристского показа в муниципальных образованиях в Республике Бурятия – в 2022 г. благоустроено 11 мест туристского показа;
- Субсидии бюджетам муниципальных образований на лучшее событийное тематическое мероприятие в сельской местности – в 2022 г. проведено 5 событийных мероприятий;
- Субсидии на осуществление поддержки реализации общественных инициатив, направленных на развитие туристической инфраструктуры (не менее 10 проектов в год, начиная с 2023 г.) – в процессе 3;
- Субсидия на осуществление государственной поддержки региональных программ по проектированию туристского кода центра города – в процессе;
- Устройство (изготовление, приобретение, установка) общественных туалетов в местах массового отдыха граждан – в 2022 г. установлено 11 модульных туалетов;
- Субсидия из резервного фонда Правительства РФ на осуществление поддержки общественных инициатив, направленных на создание модульных некапитальных средств размещения (кемпингов и автокемпингов) – на полученные средства в 2022 г. реализуется 19 проектов, в результате будет создано 211 модулей (номеров) на 644 койко-места;
- В рамках содействия подготовке и повышению квалификации специалистов индустрии туризма для комплексного решения проблем качества туристских услуг – в 2021 г. обучено 132 специалиста, в 2022 г. – 138, в том числе 42 работника КСР (при плановом значении 80).

3. **Продвижение туристского продукта Республики Бурятия на туристском рынке**

- Проведение мероприятий, направленных на повышение информированности о туристском продукте (выпуск путеводителей, полиграфической продукции по туристским маршрутам; создание ТИЦ, разработка мобильного приложения (guide) по основным туристским маршрутам и др.) - год – в 2021 г. показатель составил 412,3 тыс. чел.; в 2022 г. - 581,68 тыс. чел. (на 41, 1 % больше, чем в 2021 году) при плановом значении 480 тыс. человек в год.
- Организация, проведение и участие в туристских событийных мероприятиях – в процессе.

4. **Создание организационно-экономических и правовых условий для развития туризма**

- Формирование нормативной правовой базы и мониторинга состояния туристских ресурсов (2018 - 2025) – в процессе.

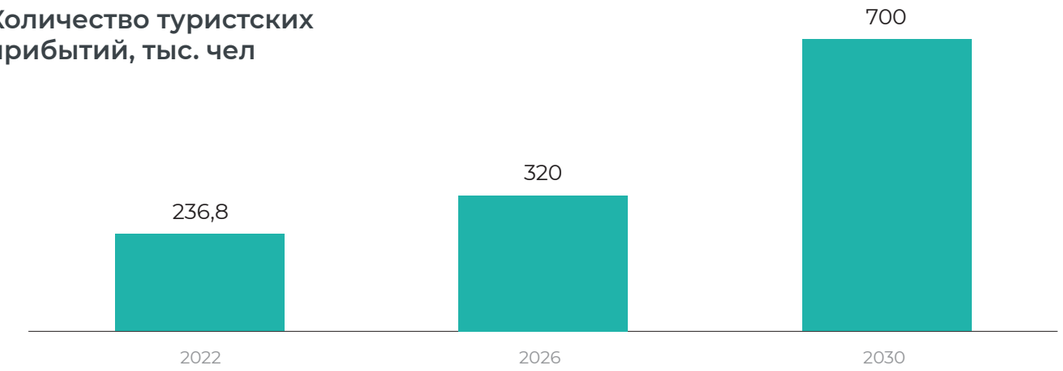
5.1.6 Долгосрочные программы комплексного развития муниципальных образований

Улан-Удэнская агломерация

- Улан-Удэнская городская агломерация включена в проект реновации городов Дальнего Востока
- Проект реновации городов Дальнего Востока реализуется по поручению Президента РФ
- План комплексного социально-экономического развития Улан-Удэнской городской агломерации утвержден Распоряжением Правительства РФ от 31 июля 2023 г. N 2058-р

Целевые показатели плана комплексного социально-экономического развития Улан-Удэнской городской агломерации

Количество туристских прибытий, тыс. чел



Мероприятия по развитию культуры и туризма:

- Строительство Национального музея в Советском районе г. Улан-Удэ (2023–2030);
- Строительство театрально-культурного центра «Байкал» в г. Улан-Удэ (2023–2030);
- Создание Центра креативных индустрий (г. Улан-Удэ, ул. Оцимика, д. 30) (2023-2025).

Мероприятия по развитию инфраструктуры:

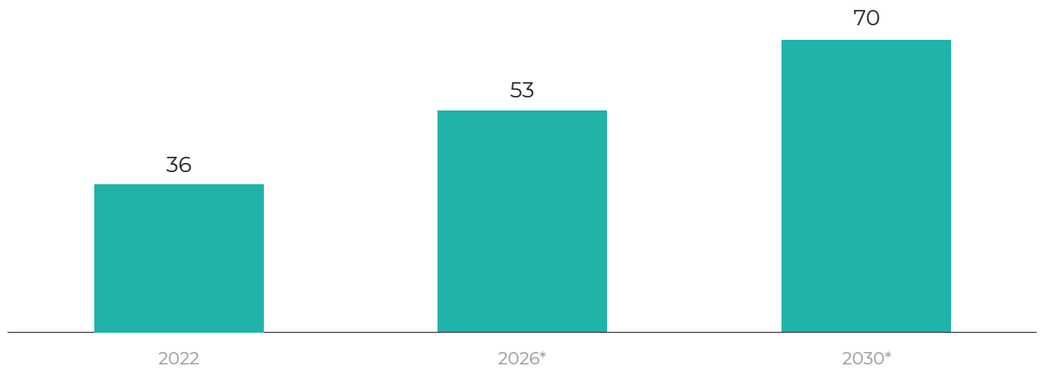
- Общегородская коммунальная инфраструктура (капитальный ремонт тепловых сетей, модернизация системы теплоснабжения г. Улан-Удэ и др.) — 2023–2030;
- Комфортная городская среда (проектно – изыскательские работы по строительству набережной вдоль рек Селенга и Уда, оздоровление и экологическое восстановление рек Селенга и Уда; комплексное развитие территорий и жилищное строительство; комплексное благоустройство улиц города Улан-Удэ) — 2023–2030;
- Транспортная инфраструктура (строительство не менее 9 путепроводов через железнодорожные пути, проектно – изыскательские работы по строительству и ремонту трамвайных путей, реконструкции моста через р. Селенга, приобретение трамвайных вагонов, проектно-изыскательские работы по строительству объекта «Мост из г. Улан-Удэ в с. Поселье», реконструкции перрона перед аэровокзальным комплексом международного аэропорта «Байкал») — 2023–2030.

Городской округ «Город Северобайкальск»

- **Городской округ «Город Северобайкальск» включен в проект реновации городов Дальнего Востока**
- **Проект реновации городов Дальнего Востока реализуется по поручению Президента РФ**
- **План комплексного социально-экономического развития городского округа «Город Северобайкальск» утвержден Распоряжением Правительства РФ от 31 июля 2023 г. N 2058-р**

Целевые показатели плана комплексного социально-экономического развития городского округа «Город Северобайкальск»

Объем туристского потока,
тыс. чел. в год



Мероприятия по развитию культуры и туризма:

- Строительство второй очереди бутик-отеля «Байкальская резиденция» (2025–2027);
- Капитальный ремонт (реконструкция) санатория-профилактория «Подлеморье» (2025–2026).

Мероприятия по развитию инфраструктуры:

- Общегородская коммунальная инфраструктура (реконструкция центральной котельной, строительство газовых сетей, реконструкция и капитальный ремонт инженерных сетей, реконструкция Тыйского водозабора) — 2023–2029;
- Комфортная городская среда (комплексное благоустройство центральных улиц и Северобайкальского городского парка, парка «История Байкало-Амурской магистрали», парка «Северное сияние Байкала», в том числе городского пляжа) — 2023–2027;
- Транспортная инфраструктура (реконструкция взлетно-посадочной полосы и терминала аэропорта Нижнеангарск, строительство надземного пешеходного перехода, капитальный ремонт автомобильного путепровода и причалов, строительство автомобильных дорог) — 2023–2027.

Байкальск

- **Программа социально-экономического развития Байкальского муниципального образования до 2040 года (далее – Программа Байкальского МО) направлена на исполнение Поручений Президента Российской Федерации[1] и утверждена на федеральном уровне Распоряжением Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. N 4344-р.**
- **Реализация отдельных мероприятий Программы Байкальского МО считаются приоритетной задачей общегосударственного значения.**
- **Программа Байкальского МО разработана с учетом мероприятий стратегического мастер-плана комплексного развития территории Байкальского муниципального образования[2].**

Основой экономики г. Байкальска согласно Программе Байкальского МО будет являться развитие туристического сектора экономики, сопутствующих отраслей и других видов деятельности, разрешенных в центральной экологической зоне Байкальской природной территории.

Мероприятия Программы Байкальского МО распределены на два этапа реализации: 2023–2027; 2028–2040.

Мероприятия двух этапов направлены на модернизацию транспортной, инженерной инфраструктуры, развитие общественных территорий и пространств. Реализация некоторых мероприятий I этапа продолжается на II этапе.

Мероприятия по развитию инфраструктуры в 2028–2040 годах:

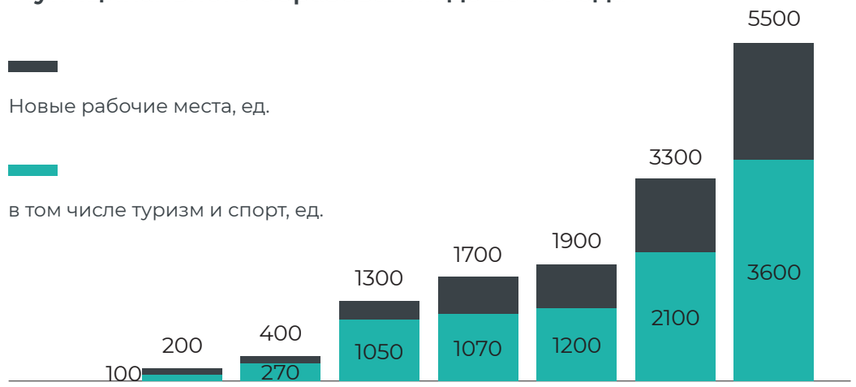
- Транспортная инфраструктура (реализация проекта по строительству аэровокзала и взлетно-посадочных полос нового аэропорта г. Иркутска; строительство посадочной площадки для легких многоцелевых самолетов и вертолетных площадок; реконструкция автомобильной дороги Р-258 «Байкал»; создание транспортно-пересадочного узла);
- Инженерная инфраструктура (строительство ливневой канализации; модернизация и реконструкция систем электроснабжения Байкальского МО);
- Развитие общественных территорий и пространств (благоустройство общественных территорий - скверов и площадей в г. Байкальске; благоустройство набережной в г. Байкальске; строительство улично-дорожной сети в г. Байкальске.

Программа Байкальского МО предусматривает также формирование дополнительных объектов притяжения (в рамках создания креативного кластера), которые скажутся на увеличении продолжительности пребывания туристов на территории Байкальского МО.

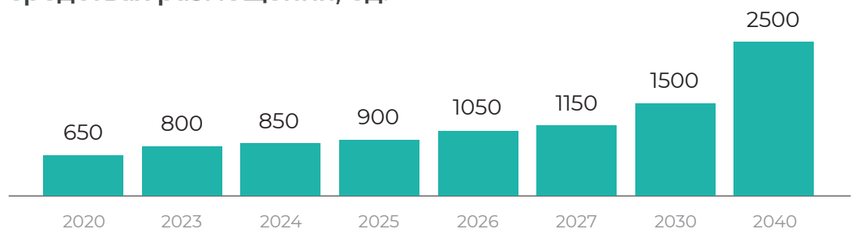
Мероприятия по развитию инфраструктуры в 2023–2027 годах:

- Транспортная инфраструктура (реализация проекта по строительству аэровокзала и взлетно-посадочных полос нового аэропорта г. Иркутска; создание транспортно-пересадочного узла, реконструкция автомобильной дороги Р-258 «Байкал»);
- Инженерная инфраструктура (модернизация системы теплоснабжения и систем водоснабжения и водоотведения; строительство ливневой канализации);
- Развитие общественных территорий и пространств (благоустройство набережной в г. Байкальске; создание портовой инфраструктуры (городского порта); благоустройство общественных территорий - скверов и площадей в г. Байкальске; реализация проекта «умный город»; развитие сети объектов обеспечения безопасности туристов).

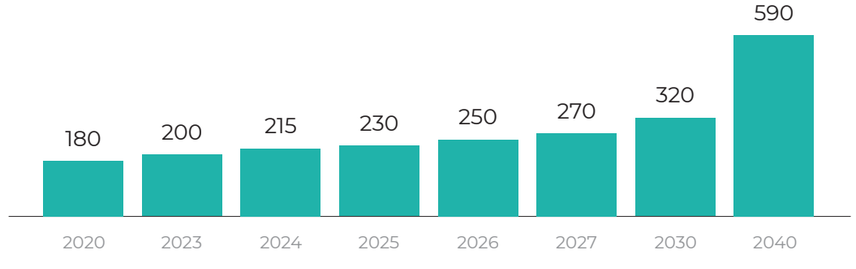
Целевые показатели программы социально-экономического развития Байкальского муниципального образования до 2040 года



Количество номеров в коллективных средствах размещения, ед.



Туристический поток, тыс. чел. в год



[1] Подпункт “б” пункта 3 перечня поручений Президента Российской Федерации по результатам проверки исполнения законодательства по сохранению озера Байкал и его экологическому оздоровлению от 12 сентября 2019 г. N Пр-1818 и подпункт “а” пункта 4 перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам XXV Петербургского международного экономического форума от 20 июля 2022 г. N Пр-1269

[2] Разработан Центром развития Байкальского региона (дочерней организацией государственной корпорации развития «ВЭБ.РФ») и ООО «КБ Стрелка»

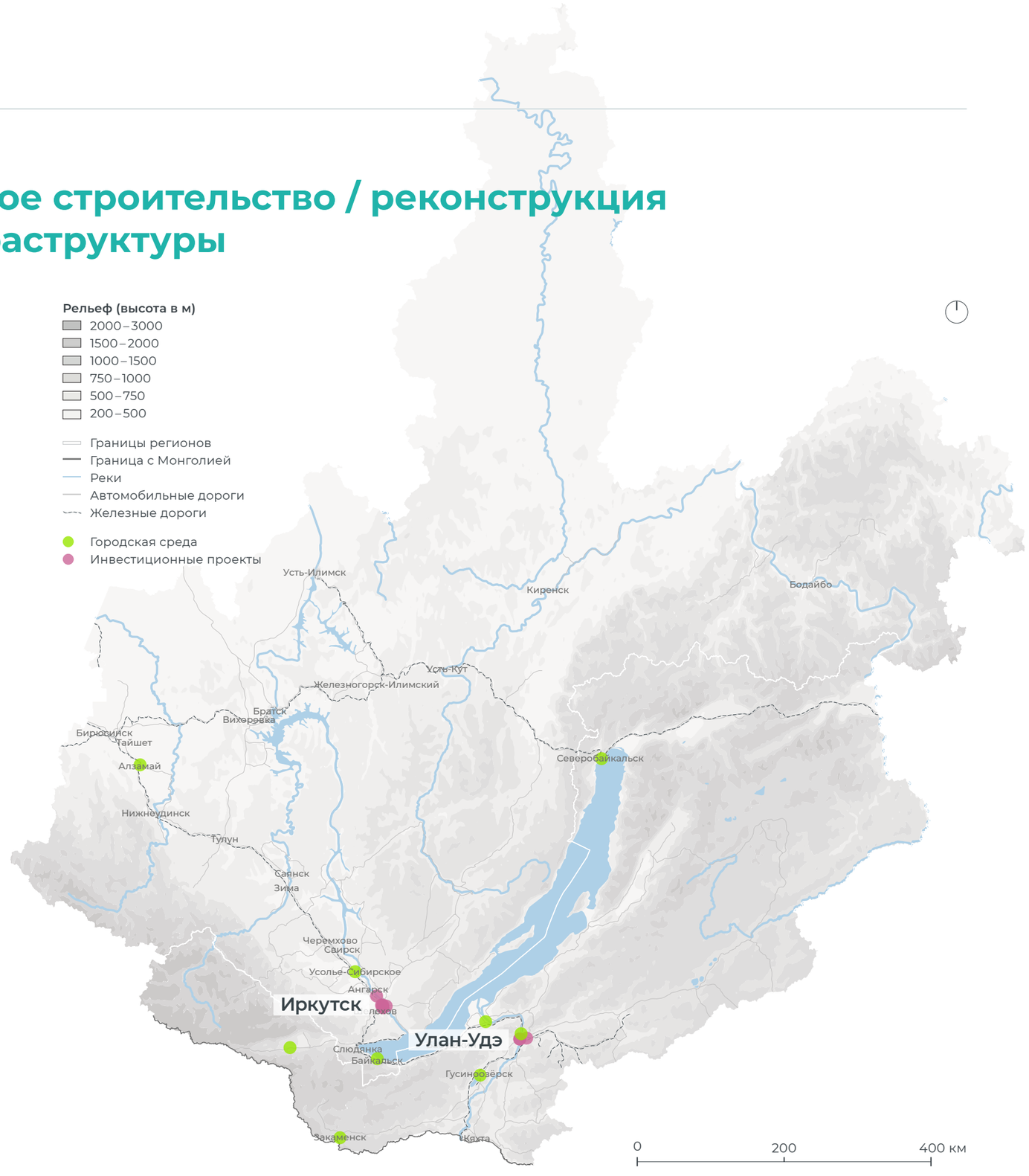
5.2.1 Инвестиционные проекты: новое строительство / реконструкция прочих объектов туристской инфраструктуры

18 проектов

В стадии «проект»/«строительство»

13 млрд руб.

Объем инвестиций



- Усилия регионов по привлечению частных инвестиций сфокусированы на развитии туристических кластеров и комплексных проектов, которые в первую очередь предусматривают создание коллективных средств размещения.
- При поддержке иных проектов, связанных с туристической отраслью, приоритет отдается работе по привлечению финансирования из средств федерального, регионального и местного бюджетов в проекты по созданию комфортной городской среды.
- Инвестиционные проекты в области туризма, не включающие КСР и реализуемые в регионах макротерритории, сосредоточены в областных центрах, что обусловлено большей инвестиционной привлекательностью таких локаций – доступ на удаленные территории затруднен, что ограничивает возможность их всесезонной эксплуатации (сложнее обеспечить доступ требуемого объема туристского потока). Кроме того, удаленные территории плохо обеспечены или не обеспечены вовсе объектами инженерной инфраструктуры, что накладывает дополнительную нагрузку на бюджет инвестиционных проектов, усложняет процедуру их реализации.
- Ответом на недостаточную пропускную способность аэропортов (один из ключевых факторов, ограничивающих развитие туризма) является выделение таких проектов, как приоритетных.
- Качественная городская среда, помимо социальной функции, выполняет задачи стимулирования туризма. Мероприятия по развитию городской среды поддерживаются через различные программы и проекты со стороны федерального центра.
- В регионах практически отсутствуют инвестиционные проекты в области отдыха и рекреации, не связанные с созданием КСР.

Транспортная инфраструктура — реконструкция аэродромной инфраструктуры и пассажирских терминалов аэропортов

Проект строительства нового терминала в аэропорту г. Иркутск



Адрес объекта	**Иркутская область, г. Иркутск, ул. Ширямова, д. 13**
Инвестор	**АО «Международный аэропорт Иркутск»**
Объем инвестиций	**585,4 млн руб.**
Срок реализации	**2024 г.**
В составе проекта	**Новое модульное здание с зоной прилета, выдачи багажа и ожидания трансфертных пассажиров внутренних авиалиний**
Общая площадь терминала	**2956,22 м²**

Проект строительства нового аэровокзального комплекса и реконструкция перрона аэропорта г. Улан-Удэ



Адрес объекта	**Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, мкр. Аэропорт, 10**
1 этап: **Строительство здания аэровокзального комплекса**	
Инвестор	**Холдинг «Новапорт»**
Объем инвестиций	**3,6 млрд руб.**
Срок реализации	**2024 г.**
Площадь нового терминала	**6 629 м²**
2 этап: **Реконструкция перрона**	
Объем инвестиций	**2025 г. — 1,4 млрд руб., 2026 г. — 1,27 млрд руб. Финансирование проекта предполагается за счет средств федерального бюджета**
Срок реализации:	**2025–2026 г.**
Площадь расширения перрона	**40 000 м²**

Инвестиционные проекты, направленные на создание и благоустройство общественных пространств

5,3 млрд руб.
общий объем инвестиций

- В г. Иркутск с 2014 года отмечается рост инвестиционной активности и количества предпринимательских инициатив по созданию и благоустройству парков и мест отдыха.
- В г.Улан-Удэ в настоящее время реализуется 1 инвестиционный проект по созданию современного городского парка.
- Финансирование мероприятий по обеспечению транспортной и инженерной инфраструктурой за счет бюджетных средств не предусмотрено, однако для реализации проектов предоставляются льготные условия пользования землей (вводится понижающий коэффициент для величины арендной платы; земельные участки предоставляются в аренду без проведения торгов в соответствии с распоряжением Главы Республики Бурятия).
- Инвестор может получить субсидии на осуществление поддержки общественных инициатив.
- В Иркутской области: предоставление субсидий в целях финансового обеспечения затрат на осуществление поддержки общественных инициатив, направленных на создание модульных некапитальных средств размещения.
- В Республике Бурятия: предоставление субсидий на осуществление поддержки общественных инициатив на создание модульных некапитальных средств размещения, создание и (или) развитие пляжей на берегах рек, озер или иных водных объектов, развития инфраструктуры туризма.

Проект комплексного благоустройства Цесовской набережной



Адрес	**Иркутская область, г. Иркутск, ул. Цесовская Набережная**
Инвестор	**группа En+**
Объем инвестиций	**2 млрд руб.**
Срок реализации	**2025 г.**
В составе проекта	• **проект берегоукрепления** • **подведение необходимой инфраструктуры** • **благоустройство набережной** • **прогулочные зоны**
Общая площадь проекта	**14 Га**

Создание парка «Ангара»



Адрес	**Иркутская область, г. Иркутск, 2-ая Железнодорожная**
Инвестор	**ООО «Сфера Байкала»**
Объем инвестиций	**1 млрд руб.**
Срок реализации	**2027 г.**
В составе проекта	• **кольцевая пешеходно-беговая дорожка** • **канатная дорога до о. Конный и речные трамваи** • **большой бассейн-пруд** • **каток** • **плодовый сад и дендропарк** • **аллея КБЖД** • **инкубатор эко-технологий** • **туристическая стоянка для автокемперов** • **кафе**
Общая площадь проекта	**14 Га**

Создание парка-набережной «Солнечная дорога»



Адрес	**Иркутская область, г. Иркутск, ул. Старокузьмихинская д. 37/3**
Инвестор	**ООО «Солнечная Дорога»**
Объем инвестиций	**1 млрд руб.**
Срок реализации	**2030 г.**
В составе проекта	• **набережная и визит-центр** • **школа виндсерфинга, спортивный парк, зоны для индивидуальных занятий спортом** • **экспоцентр и офисные помещения** • **прокат спортивного инвентаря** • **скалодром** • **детский веревочный парк** • **площадки для творческих мероприятий** • **семейный парк с открытыми площадками для тихого отдыха, сценой для мероприятий** • **аттракционы**
Общая площадь проекта	**26 Га**

Развитие Парка развлечений и отдыха на острове Конный

нет изображения

Адрес	**Иркутская область, г. Иркутск, остров Конный**
Инвестор	**ИП Цыденов Артем Бадмацыренович**
Объем инвестиций	**569 млн руб.**
Срок реализации	**2027 г.**
В составе проекта	• **современная зоны отдыха** • **зона аттракционов** • **зоны релаксации и созерцания** • **детские зоны** • **зоны общепита** • **зоны проведения общегородских мероприятий** • **арт-галерея** • **современный каток и пункт проката инвентаря**
Общая площадь проекта	**10 Га**

Создание центра здорового семейного отдыха на острове Юность

нет изображения

Адрес	**Иркутская область, г. Иркутск, остров Юность**
Инвестор	**ООО «Центр отдыха»**
Объем инвестиций	**300 млн руб.**
Срок реализации	**2027 г.**
В составе проекта	• **обустройство парка** • **создания центра семейных активностей** • **спа-комплекс** • **банный комплекс** • **аттракционы**
Общая площадь проекта	**10 Га**

Организация парка спортивных развлечений «Поляна»

нет изображения

Адрес	**Иркутская область, г. Иркутск, ул. Старокузьмихинская д. 37/3**
Инвестор	**ООО «Спорт парк»**
Объем инвестиций	**400 млн руб.**
Срок реализации	**2026 г.**
В составе проекта	• **благоустройство территории** • **прогулочные зоны** • **развитие фуд-зоны** • **конференц-зал** • **банный комплекс**
Общая площадь проекта	**4,5 Га**

Проект создания парка «Байкал» в г. Улан-Удэ



Адрес	**Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Удинская, мкр. Батарейка**
Инвестор	**ООО «Посаженников»**
Объем инвестиций	**54,6 млн руб.**
Срок реализации	**2032 г.**
В составе проекта	• **кафе** • **спортивные площадки** • **детские площадки** • **прогулочные зоны и зоны семейного отдых** • **парковки**
Общая площадь проекта	**10 Га**

Прочие проекты, направленные на развитие общественных территорий

Общественные территории также получают развитие через механизм Всероссийского конкурса лучших проектов создания комфортной городской среды, включенного в федеральный проект «Формирование комфортной городской среды» Национального проекта «Жилье и городская среда».

Участвующие в конкурсе проекты также предполагают привлечение частных инвестиций.

По результатам конкурса на благоустройство общественных пространств в 2024 г. в региональные бюджеты Иркутской области и Республики Бурятия поступит финансирование из федерального бюджета.

550 млн руб.
на реализацию проектов в Республике Бурятия

- Благоустройство парка «История БАМ» в г. Северобайкальске
- Благоустройство центральной части ул. Ленина в г. Гусиноозерск
- Проект «Путь ветра»: благоустройство парка в с.Кырен
- «Связь времен»: благоустройство центрального городского бульвара в г. Закаменск
- «Хии Морин»: всесезонное многофункциональное общественное пространство с. Сотниково
- Благоустройство береговой линии реки Селенга в с. Кабанск

257,5 млн руб.
на реализацию проектов в Иркутской области

- Проект «Город из трамвайного окна-2» в г. Усолье-Сибирском
- Проект благоустройства в парке наблюдений «Сошлись не только звезды» в г. Алзамай
- Проект благоустройства прогулочного бульвара «Байкальский космос» в г. Байкальск

«Город из трамвайного окна 2: молекулярное наследие». Концепция благоустройства территории улиц Менделеева и Интернациональная



Адрес	**Иркутская область, г. Усолье-Сибирское**
Ответственный за реализацию:	**Администрация г. Усолье-Сибирское**
Объем поддержки в рамках гранта «Комфортная городская среда»	**98,7 млн руб.**
Срок реализации	**2025 г.**
Состав проекта	**По проекту планируется создание новых общественных пространств, арт-объектов и информационных объектов, спортивной зоны, детских площадок, и прогулочной зоны с беседками и качелями. Все зоны будут связаны темой химии, отраженной в элементах, вывесках, информационных объектах.**

Проект благоустройства в парке наблюдений «Сошлись не только звезды»



Адрес	**Иркутская область, г. Алзамай**
Ответственный за реализацию:	**Администрация Алзамайского МО**
Объем поддержки в рамках гранта «Комфортная городская среда»	**72,4 млн руб.**
Срок реализации	**2025 г.**
Состав проекта	**Проект представляет собой концепцию благоустройства парка наблюдений по улице Ломоносова. Концепция поддерживает развитие проектов и научных исследований жителей города. Предусмотрены площадка для тротуарной астрономии, башня для наблюдений, настилы с амфитеатром для наблюдений за флорой и фауной рядом с рекой Апошет, арт-объекты в астрономической тематике.**

Проект благоустройства прогулочного бульвара «Байкальский космос»



Адрес	**Иркутская область, г. Байкальск**
Ответственный за реализацию:	**Администрация Байкальского МО**
Объем поддержки в рамках гранта «Комфортная городская среда»	**72,4 млн руб.**
Срок реализации	**2025 г.**
Состав проекта	**Проект предполагает благоустройство прогулочного бульвара в микрорайоне Гагарина в Байкальске с сохранением зеленого ядра города, объединением различных пространств единым пешеходным маршрутом. Среди основных объектов – прогулочный променад, мини-площадь «Неформат», познавательный сквер, торговый переулок и Космический сквер, зоны тихого отдыха.**

«Хии Морин»: всесезонное многофунк-циональное общественное пространство



Адрес	**Республика Бурятия, Иволгинский район, с. Сотниково**
Ответственный за реализацию	**Администрация МО «Иволгинский район»**
Объем поддержки в рамках гранда «Комфортная городская среда»	**150 млн руб.**
Срок реализации	**2025 г.**
Состав проекта	**По проекту планируется создание всесезонного многофункционального общественного пространства. На территории планируется установить блочно-модульные сооружения. Один из таких блоков будет предназначен для проведения культурных мероприятий: концертов, ярмарок, выставок. Второй блок – образовательный. Блоки между собой будут соединены теплой улицей, которую планируют обустроить для отдыха. Планируются к размещению детская и воркаут площадки и обустройство парковки.**

«Связь времен»: благоустройство центрального городского бульвара



Адрес	**Республика Бурятия, г. Закаменск**
Ответственный за реализацию:	**Администрация МО ГП «Город Закаменск»**
Объем поддержки в рамках гранда «Комфортная городская среда»	**100 млн руб.**
Срок реализации	**2025 г.**
Состав проекта	**По проекту общественное пространство разделят на четыре зоны. Первая — пешеходный бульвар, в котором разместятся зона отдыха и парковка. Вторая и третья зоны подразумевают обустройство площади рядом с домом культуры и администрацией. Там будут расположены малые архитектурные формы. И самая многофункциональная зона — четвертая. Она вместит в себя сквер рядом с детской поликлиникой и игровую площадку.**

Благоустройство центральной части ул. Ленина в г. Гусиноозерск



Адрес	**Республика Бурятия, г. Гусиноозерск**
Ответственный за реализацию	**Администрация МО «Город Гусиноозерск»**
Объем поддержки в рамках гранда «Комфортная городская среда»	**100 млн руб.**
Срок реализации	**2025 г.**
Состав проекта	**По проекту пространство будет разделено на три зоны: центральная городская площадь, территория вдоль коммерческих объектов и площадь у торгово-выставочного центра. На территории будет оптимизировано парковочное пространство, также будут созданы условия для безопасного пешеходного транзита в центре города. На тротуарах планируется высадка озеленения, защищающего от воздействия транспорта. Также по проекту планируется установка ряда арт-объектов.**

Благоустройство береговой линии реки Селенга в с. Кабанск



Адрес	**Республика Бурятия, Кабанский район, с. Кабанск**
Ответственный за реализацию	**Администрация МО «Кабанский район»**
Объем поддержки в рамках гранда «Комфортная городская среда»	**50 млн руб.**
Срок реализации	**2025 г.**
Состав проекта	**По проекту планируется строительство набережной с размещением сцены для проведения праздников, а также обустройство пешеходого променада вдоль реки.**

Проект «Путь ветра»: благоустройство парка в с. Кырен



Адрес	**Республика Бурятия, Тункинский район, с. Кырен**
Ответственный за реализацию	**Администрация МО «Тункинский район»**
Объем поддержки в рамках гранда «Комфортная городская среда»	**100 млн руб.**
Срок реализации	**2025 г.**
Состав проекта	**По проекту планируется благоустройство и озеленение центрального парка в центре села, установка детской площадки, спортивных зон, смотровой площадки, качелей и деревянной набережной. Планируется также закрытый павильон для игры в шахматы и настольный теннис.**

Благоустройство парка «История БАМ»



Адрес	**Республика Бурятия, г. Северобайкальск**
Ответственный за реализацию	**Администрация МО «Город Северобайкальск»**
Объем поддержки в рамках гранда «Комфортная городская среда»	**150 млн руб.**
Срок реализации	**2025 г.**
Состав проекта	**По проекту парк объединит в себе 3 больших функциональных блока: музейную экспозиционную часть, культурное пространство и территорию с различными зонами отдыха. На территории планируют установить памятники, инсталляции и экспонаты, посвященные строительству БАМ, сцену, а также разместить павильоны, летнюю террасу и обустроить зону отдыха рядом с городским домом культуры.**

5.3.1. Приоритетные зоны развития туризма

ПОКАЗАТЕЛИ ПО МАКРОТЕРРИТОРИИ

33
рекреационные территории регионального и местного значения[1]

4386 га
площадь участков в пределах ОЭЗ ТРТ

232 га
площадь участков под проекты для туризма в пределах ТОР «Бурятия»

Основные **туристско-рекреационные зоны** выделены в СТП[2] **Иркутской области** с учетом потенциала диверсификации туристской деятельности. Две зоны выделены в Иркутском районе (Листвянская и Голоустненская) и две зоны — в Ольхонском (Маломорская и Хужирская).

На территории **Республики Бурятия** с 2012 г. осуществляется реализация мероприятий по созданию **туристско-рекреационных кластеров** (ТРК) «Подлеморье», АТРК «Кяхта», «Байкальский», «Тункинская долина», подготовлен проект ТРК «На Великом чайном пути»[3].

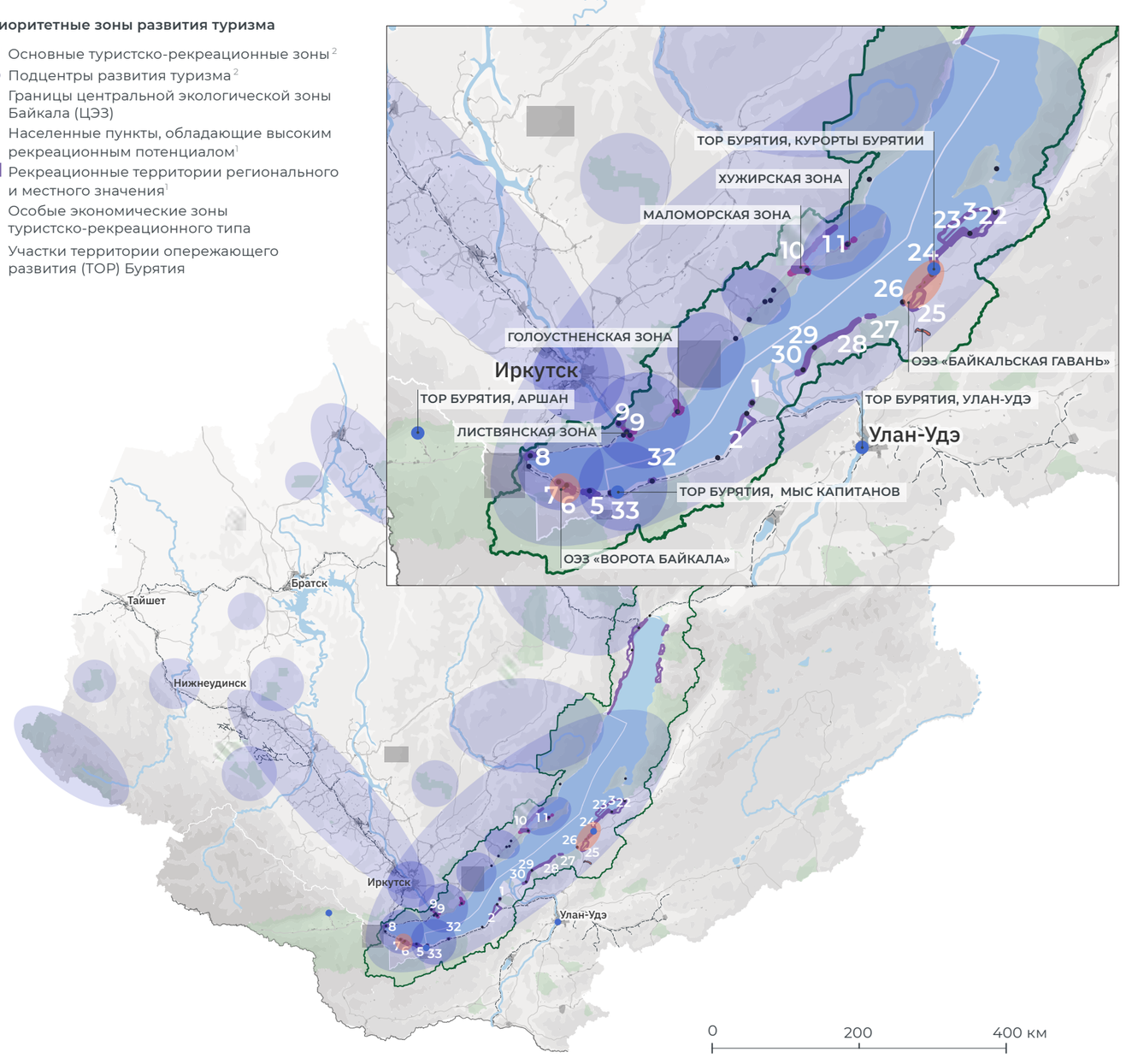
Центральная экологическая зона Байкальской природной территории (ЦЭЗ БПТ) включает озеро Байкал, его водоохранную зону, а также особо охраняемые природные территории. В пределах БПТ ограничиваются виды деятельности, оказывающие негативное воздействие на экосистему озера.

На территориях **особых экономических зон туристско-рекреационного типа** действуют налоговые льготы для резидентов и возможно смягчение природоохранных ограничений в ЦЭЗ БПТ.

ОЭЗ «Ворота Байкала» (763 га) расположена на южном берегу Байкала у подножья горного хребта Хамар-Дабан. Участок «Гора Соболиная» включает одноименный горнолыжный курорт.

ОЭЗ «Байкальская гавань» (3622 га) расположена на восточном побережье озера Байкал, в центральной части Республики Бурятия. Размещается на пяти участках, четыре из которых расположены на побережье: бухта Безымянная, Горячинск, Турка, Пески.

Территория опережающего развития «Бурятия» включает проекты разной направленности, в том числе и для туризма, в целях которого выделены участки общей площадью 232 га. Большая часть (206 га) относится к Выдрино, где планируется туркластер «Мыс Капитанов». На участке в Горячинске (26 га), разрабатывается проект «Курорты Бурятии».



Рекреационные территории регионального и местного значения

1. Лемасово
2. Байкальский прибой — Култушная
3. Баргузинское побережье Байкала
4. Северо-Байкальская
5. Мурино
6. Байкальск
7. Утулик
8. Култук
9. Большая Речка
10. Южномаломорская
11. Среднемаломорская
12. Лударь
13. Слюдянские озера
14. Онокочан
15. Сеногда
16. Тыя
17. Гоуджекит
18. Хакусы
19. Иксай
20. Томпуда
21. Шегнанда
22. Холодянская
23. Максимихинская
24. Туркинская
25. Кот
26. Гре
27. Ост
28. Сух
29. Энх
30. Ойг
31. Пос
32. Тан
33. Выд

1. Схема территориального планирования центральной экологической зоны байкальской природной
2. Стратегия социально-экономического развития Иркутской области на период до 2036 года. — Иркут
3. Стратегия развития внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия на период до 2035 года

5.3.2. Инженерно-геологические ограничения

ПОКАЗАТЕЛИ ПО МАКРОТЕРРИТОРИИ

153 тыс. км²
площадь территории в зоне сейсмической активности 8–9 баллов[1]

4486
точек проявления опасных экзогенных процессов в Иркутской области

5626
точек проявления опасных экзогенных процессов в Республике Бурятия

Сейсмичность в районе Байкала очень высокая и достигает 10 баллов по шкале MSK-64. По этой причине вблизи озера могут возникать сложности с возведением крупных построек.

Карст преобладает на западном берегу Байкала в местах залегания карбонатных пород. Параллельно карстообразованию нередко идет процесс суффозии — механический вынос частиц горных пород потоком подземных вод.

Термокарст (неравномерное проседание горных пород вследствие вытаивания подземного льда) развит по берегам водных объектов в местах скопления подземного льда на небольшой глубине.

Овражная эрозия в большей степени проявляется в южной части Байкальской природной территории по руслам временных водотоков и по берегам рек.

Курумообразование происходит на склонах с крупными скальными породами в южной части озера Байкал, а также на юго-востоке Иркутской области и в юго-западной части Бурятии.

Морозное пучение сильнее всего проявляется вдоль рек на востоке Иркутской области.

Солифлюкция приурочена к водонасыщенным склонам речных долин. Больше всего процесс проявлен в северо-западной части Байкала.

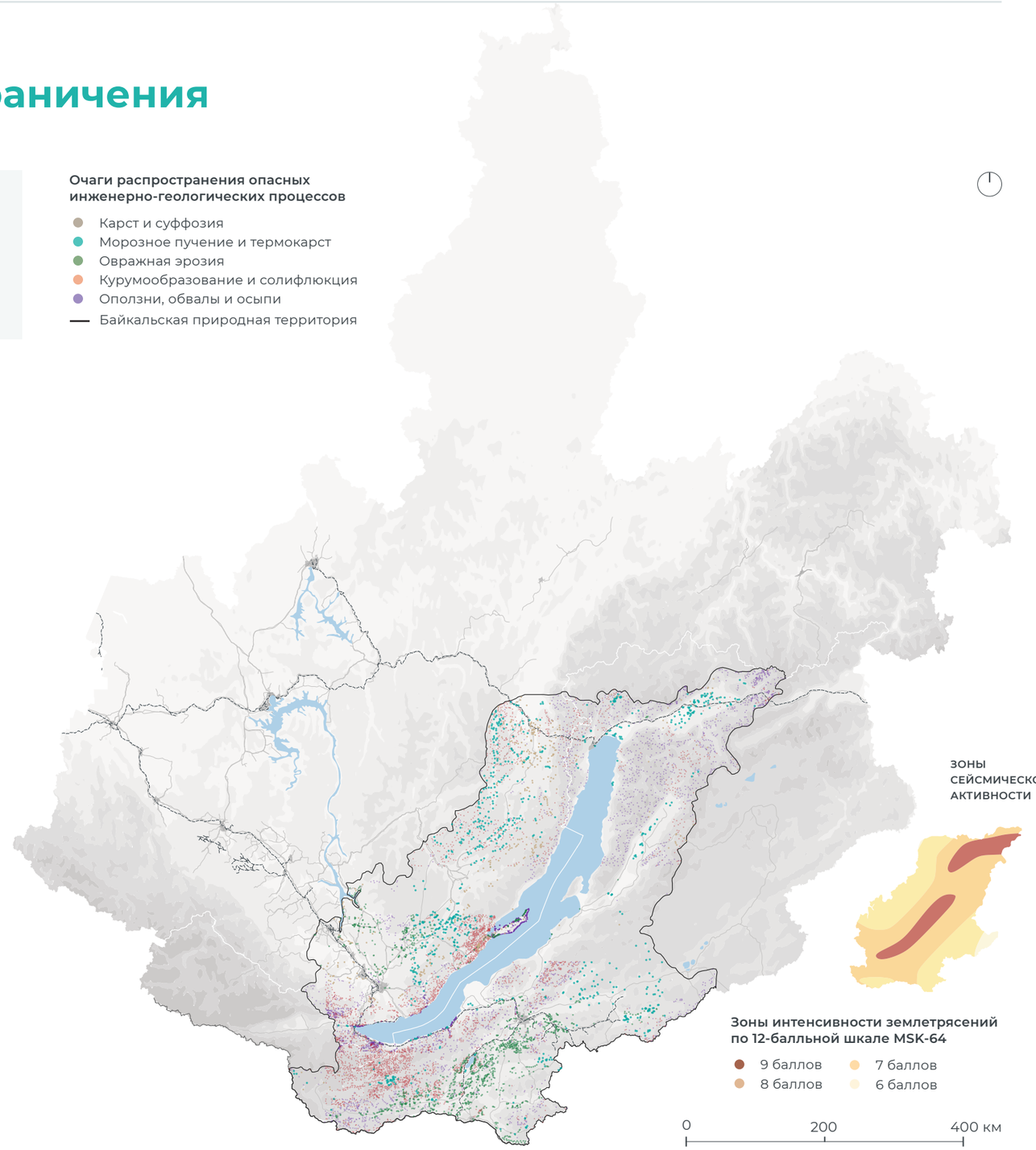
Оползни сильнее всего проявляются на острове Ольхон и на юге Байкала.

Обвалы приурочены к местам наибольшей крутизны склонов, в наибольшей степени на севере Республики Бурятия.

Осыпи в большей степени встречаются в южной части Байкала.

Выводы

В пределах макротерритории происходит множество природных процессов разной степени интенсивности и опасности для человека. В меньшей степени им подвержены равнинные участки вдоль Транссибирской магистрали и возвышенные плато Бурятии. Побережье Байкала находится в зоне высокой сейсмической активности и подвержено влиянию различных склоновых процессов, которые могут развиваться с разрушительной силой. Это необходимо учитывать при возведении новых объектов, в том числе использовать сейсмоустойчивые конструкции при строительстве.



1. Геологическое изучение недр и происходящих в них процессов в границах Байкальской природной территории: https://bpt.geomonitoring.ru/.

5.3.3. Ограничения градостроительной и рекреационной деятельности

ПОКАЗАТЕЛИ ПО МАКРОТЕРРИТОРИИ

90 тыс. км²
площадь центральной экологической зоны Байкала[1]

57 тыс. км²
площадь водоохранной зоны Байкала

В пределах **водоохранных зон** ограничены виды деятельности, которые потенциально могут нарушить экосистему водного объекта. Ширина водоохранной зоны рек зависит от их протяженности и составляет 200 м на отрезке от истока до устья для рек протяженностью от 50 км либо 100 м или 50 м для рек длиной от 10 до 50 км и до 10 км соответственно.

Охранная зона для **воздушных линий электропередач** устанавливается на расстоянии от 2 до 55 м в зависимости от напряжения линии.

По территории макрорегиона также проходит **магистральный газопровод** «Сила Сибири». Охранные зоны устанавливаются на расстоянии 25 м от оси магистрального газопровода с каждой стороны.

Санитарно-защитные зоны размещаются вокруг промышленных предприятий на расстоянии от 50 до 1000 м в зависимости от класса опасности объекта.

Приаэродромные территории устанавливаются в радиусе 30 км и включают 6 подзон с разными ограничениями. В 1-й и 2-й подзонах не допускается размещение объектов, не связанных с авиацией. В 3-й подзоне действуют ограничения на строительство высотных сооружений.

Территории традиционного природопользования представлены в Иркутской области и в Республике Бурятия. Для ведения хозяйственной и рекреационной деятельности должно быть получено разрешение от районной администрации.

Охранные зоны объектов культурного наследия устанавливаются постановлением после историко-культурной экспертизы. При создании туристической инфраструктуры необходимо учитывать режим использования, закрепленный за каждым объектом в постановлении.



Выводы

Планирование и реализация туристической деятельности в пределах центральной экологической зоны Байкала в большей степени определяется природоохранными ограничениями. Эти ограничения в наибольшей степени представлены в зонах с особыми условиями использования территорий в окрестности крупных городов, аэропортов, промышленных предприятий и различных инженерных сооружений.

1. Схема территориального планирования центральной экологической зоны байкальской природной территории в 5 томах. — Иркутск, 2009.

5.3.4. Загрязнение окружающей среды

ПОКАЗАТЕЛИ ПО МАКРОТЕРРИТОРИИ

20
опасных предприятий на макротерритории[1]

12
опасных предприятий в Иркутской области

8
опасных предприятий в Республике Бурятия

Загрязнение воздуха преимущественно связано со сжиганием ископаемого топлива на ТЭЦ, а также с лесными пожарами.

В 2022 г. в **Иркутской области** зарегистрировано 46 случаев очень высокого загрязнения бензапиреном, высокие и очень высокие концентрации отмечены преимущественно в зимние месяцы.

В 2022 г. в городах Братск, Вихоревка, Зима, Свирск, Тулун, Усолье-Сибирское, Черемхово, Шелехов уровень загрязнения атмосферного воздуха определен как очень высокий, в городах Ангарск, Бирюсинск, Саянск, Иркутск — как высокий. Низким остается уровень загрязнения в населенных пунктах Байкальск, Култук, Листвянка, Слюдянка, Усть-Илимск.

В **Республике Бурятия** основной тип отопления — использование угольных ТЭЦ, которые также создают загрязнение. Использование газа осложнено в силу природоохранных ограничений.

Город Улан-Удэ и поселок Селенгинск Кабанского района ежегодно включаются в Приоритетный список городов с очень высоким уровнем загрязнения атмосферного воздуха.

Основные **техногенные риски** связаны с производственными предприятиями 1-го класса опасности. В пределах макротерритории также функционируют предприятия 2-го и 3-го классов. Наибольшее количество потенциально опасных предприятий расположено в **Иркутской области**. Из них половина находится в Иркутском районе, в Иркутске и Ангарске. В Южнобайкальском районе находится только один потенциально опасный объект. В **Республике Бурятия** насчитывается 8 потенциально опасных предприятий.

Выводы

Основная часть загрязнений связана с крупными городами и непосредственного влияния на Байкал не имеет, однако создает риски для жителей городов и туристов. Существует риск попадания недостаточно очищенных сточных вод в Байкал — как из поселков, расположенных на берегу, так из около 300 рек, впадающих в озеро. Необходимо осуществлять постоянный мониторинг объемов выбросов и проводить мероприятия по их ликвидации. В том числе необходимы утилизация подсланевых вод и завершение процесса рекультивации земель, нарушенных в результате размещения отходов производства Байкальского ЦБК.



Источник: государственный реестр объектов, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду: https://uonvos.rpn.gov.ru/.

5.3.5. Особо охраняемые природные территории

ПОКАЗАТЕЛИ ПО МАКРОТЕРРИТОРИИ

167
ООПТ расположено на макротерритории

84
ООПТ расположено в Иркутской области

83
ООПТ расположено в Республике Бурятия

В пределах макротерритории расположено 167 особо охраняемых природных территорий. Многие интересные природные аттракторы попадают в зону ООПТ. В зависимости от соотношения степени строгости ограничений и широты перечня разрешенных видов деятельности можно выделить четыре основные группы ООПТ:

1. **Государственный природный заповедник** — территория, на которой сохраняется весь природный комплекс в нетронутом состоянии. На ней существует максимальное ограничение любых видов хозяйственной деятельности человека. Изредка возможно посещение территории туристами, но исключительно по специальным пропускам и в сопровождении гида.

2. **Национальный парк** — территория, в пределах которой есть заповедная зона, закрытая для туристов. Помимо этого, есть зоны, подготовленные для посещения туристами.

3. **Государственный природный заказник** — территории, имеющие особое значение для сохранения или восстановления природных комплексов или их компонентов и поддержания экологического баланса. Заказники бывают разной степени охраняемости — в одних может быть полностью запрещена любая деятельность человека, в других — запрещена только охота.

4. Памятник природы, рекреационная местность, природный парк, территория традиционного природопользования, природный ландшафт, охраняемый природный ландшафт — места, где туристам можно свободно отдыхать.

Статус территории всемирного природного наследия ЮНЕСКО обязывает вести усиленный контроль за исполнением ограничительных регламентов, введенных в пределах охраняемых территорий озера Байкал, прежде всего его центральной экологической зоны.



Выводы

Макротерритория богата природными аттракторами, которые привлекают много туристов, однако стоит учитывать уязвимость данных природных комплексов и контролировать степень антропогенной нагрузки на них.

5.4.1 Анализ программных/стратегических документов в области развития автомобильного туризма и придорожного сервиса

Республика Бурятия

Стратегические и программные документы в области развития автотуризма и придорожного сервиса

	Наименование документа	Комментарий
1	Стратегия социально-экономического развития Республики Бурятия на период до 2035 года и план мероприятий по ее реализации.	Использование транзитного потенциала районов для развития придорожного и транспортно-логистического бизнеса упоминается в числе механизмов пространственного развития Республики Бурятия. План реализации Стратегии включает приоритетное направление «Развитие инфраструктурного каркаса», мероприятия и целевые показатели в области модернизации транспортной инфраструктуры.
2	Стратегия развития внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия на период до 2035 года.	Указана необходимость в дальнейшем обеспечить реализацию проектов по улучшению транспортной доступности туристских территорий, в том числе по строительству и модернизации локальных аэропортов, автовокзалов, МАПП «Кяхта», ДАПП «Монды», объектов придорожного сервиса.
3	Государственная программа Республики Бурятия «Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия».	Указаны мероприятия по созданию объектов туристской инфраструктуры, в том числе комплексов придорожного сервиса на территории туристского кластера «На Великом Чайном пути».
4	План мероприятий (дорожная карта) по развитию придорожного сервиса в Республике Бурятия (2015 - 2018).	В рамках документа предусмотрена реализация ежегодных мер поддержки субъектам МСП, осуществляющим деятельность в сфере придорожного сервиса.
5	Государственная программа Республики Бурятия «Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства» на 2014 - 2027 годы (подпрограмма 3 «Дорожное хозяйство Республики Бурятия»).	Указаны мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.
6	План комплексного социально-экономического развития Улан-Удэнской городской агломерации	Указаны мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.
7	План комплексного социально-экономического развития городского округа «Город Северобайкальск».	Указаны мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры и организационные мероприятия по развитию придорожного сервиса.
8	Закон Республики Бурятия от 7 ноября 2008 года N 568-IV «О развитии малого и среднего предпринимательства в Республике Бурятия».	Закон устанавливает формы поддержки малого и среднего предпринимательства в Республике Бурятия.
9	Государственная программа Республики Бурятия «Развитие промышленности, малого и среднего предпринимательства».	В пределах средств, предусмотренных на предоставление субсидий субъектам малого и среднего предпринимательства, Минпромторг Республики Бурятия предоставляет субсидии субъектам малого и среднего предпринимательства, осуществляющим деятельность в сфере придорожного сервиса в соответствии с Планом мероприятий (дорожная карта) по развитию придорожного сервиса в Республике Бурятия.
10	Постановление Правительства Республики Бурятия от 17.03.2023 № 139 «Об утверждении Порядков предоставления грантов в форме субсидий на осуществление поддержки общественных инициатив, направленных на создание и (или) развитие национальных туристских маршрутов, создание модульных некапитальных средств размещения (кемпингов и автокемпингов) и на осуществление государственной поддержки развития инфраструктуры туризма».	Принято во исполнение Государственной программы Республики Бурятия «Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия». Мерами поддержки могут воспользоваться предприниматели, реализующие проекты по развитию придорожного сервиса.
11	Постановление Правительства Республики Бурятия от 26.08.2021 № 481 «Об утверждении порядка предоставления грантов в форме субсидий из республиканского бюджета субъектам малого и среднего предпринимательства, включенным в реестр социальных предпринимателей, или субъектам малого и среднего предпринимательства, созданными физическими лицами в возрасте до 25 лет включительно».	В соответствии с Постановлением Минпромторгом Республики Бурятия молодым и социальным предпринимателям могут быть предоставлены гранты, в том числе на реализацию проектов по развитию придорожного сервиса.
12	Постановление Правительства Республики Бурятия от 24.06.2022 № 378 «Об утверждении порядков предоставления субсидий из республиканского бюджета на государственную поддержку малого и среднего предпринимательства».	В соответствии с Постановлением субъектам МСП могут быть предоставлены субсидии, связанные с приобретением нового оборудования, договорами лизинга, оплатой электроэнергии.
13	Постановление Правительства Республики Бурятия от 30.08.2016 № 410 «Об утверждении порядка предоставления в аренду и безвозмездное пользование имущества, находящегося в собственности Республики Бурятия».	В Постановлении определены порядок предоставления и перечень имущества, которое может быть предоставлено субъектам МСП, реализующим в том числе проекты по развитию придорожного сервиса.

Мероприятия по развитию автотуризма и придорожного сервиса

Мероприятие	Срок реализации	Источник[1]	Финансирование	Целевые показатели, ожидаемые результаты
Строительство путепровода в Заиграевском районе, пос. Онохой, 5678 км ПК 2 (Транссибирская железнодорожная магистраль) (региональная автомобильная дорога).	2024–2027	6	5 134, 2 млн рублей.	Увеличение с 84,4% в 2022 году до 84,7% в 2026 году и 85% в 2030 году доли автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям.
Ремонт автомобильных дорог местного значения г. Северобайкальска (не менее 85%).	2014–2027	7	9 159, 8 млн рублей.	Увеличение с 30,3% в 2022 году до 65% в 2026 году и 85% в 2030 году доли автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям.
Организационное мероприятие «Размещение предприятий сервисного обслуживания Байкало-Амурской магистрали, включая узловые мультимодальные транспортно-логистические площадки» .	2023	7	Не предусмотрено.	Не установлены.
Организационное мероприятие «Реализация корпоративных программ, направленных на создание и развитие субъектов малого предпринимательства в городах, расположенных в зоне Байкало-Амурской магистрали».	2023	7	Не предусмотрено.	Не установлены.
Создание объектов туристской инфраструктуры, в том числе комплексов придорожного сервиса на территории туристского кластера «На Великом Чайном пути».	Не указан.	3	Не предусмотрено. Предполагаемый источник финансирования – внебюджетные источники.	Не установлены.
Приведение автодорог в нормативное состояние.	2019–2024	1	Объемы финансирования не отражены; перечисляются источники ресурсного и финансового обеспечения реализации: • ГП РБ «Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства»; • Федеральный проект «Региональная и местная дорожная сеть». Общий объем финансирования в рамках Федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» в период 2019-2024 гг. составляет 12,9 млрд руб.	• Увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности с 47,3% (в базовом 2018 году) до 55% к 2035 году. Плановые значения в 2021году (48,3%) и 2022 году (48,8%) достигнуты. • Доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности, 0 % - плановые значения в 2021 и 2022 году достигнуты. • Увеличение доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям в городской агломерации с 58% в базовом 2018 году до 85% к 2030 году. Плановые значения за 2021 год достигнуты (79%), в 2022 году плановые значения не достигнуты (77,29% при плане в 82,0%).
Строительство моста через р. Уда и Транссибирскую магистраль в створе ул. Сахьяновой и 3-я Транспортная.	2024[1]			
Комплекс работ по поддержанию и восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.	2014–2027	5	83 131,55 млн руб.	• Увеличение протяженности построенных и реконструированных автомобильных дорог регионального значения на 50 км; • Увеличение протяженности отремонтированных автомобильных дорог регионального значения на 290 км; • Количество сельских населенных пунктов, транспортная доступность которых улучшена — 7 населенных пунктов в 2023 году, 2 населенных пункта в 2024–2025 гг.; • Увеличение количества построенных мостов на автодорогах местного значения на 4 шт.
Комплекс работ, способствующих развитию и расширению сети автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.				
Комплекс мероприятий в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть».				
Комплекс мероприятий в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства».				
Комплекс мероприятий в рамках федерального проекта «Развитие туристической инфраструктуры».				
Комплекс работ, способствующих развитию и расширению сети автомобильных дорог в рамках концессионного соглашения.				

[1] По данным Минстроя России, фактическое завершение строительства в 2026 г.

Меры государственной поддержки по направлению развития автотуризма и придорожного сервиса

Финансовая поддержка

Наименование меры поддержки	Реализация	Источник[1]
Предоставление субсидий из республиканского бюджета субъектам малого и среднего предпринимательства, осуществляющим деятельность в сфере придорожного сервиса, Минпромторгом Республики Бурятия.	В период с 2014 по 2025 годы предусмотрено финансирование в объеме 3 494,52 млн руб. Реестр предоставленных субсидий не ведется.	4, 9
Предоставление поручительства в обеспечение обязательств по кредитным (лизинговым) договорам до 70% от суммы задолженности Гарантийным фондом содействия кредитованию субъектов малого и среднего предпринимательства Республики Бурятия (подразделение Центра «Мой бизнес»).	По данным Гарантийного фонда содействия кредитованию субъектов малого и среднего предпринимательства Республики Бурятия в 2018-2023 годах заявки на поручительство по кредитам субъектов малого предпринимательства, развивающих придорожный сервис в Республике Бурятия, не поступали.	4
Предоставление микрозаймов, займов Фондом поддержки малого предпринимательства Республики Бурятия.	2018 г. выдан 1 микрозайм, сумма не указана;; 2019 г. выдано 5 микрозаймов на сумму 10 000 тыс. руб.; 2020 г. выдано 2 микрозайма на сумму 5 000 тыс. руб.; 2021 г. выдано 6 микрозаймов на сумму 5 200 тыс. руб.; 2022 г. выдано 4 микрозайма на сумму 11 950 тыс. руб.; 2023 г. выдано 2 микрозайма на сумму 3 500 тыс. руб.	4
Предоставление субсидий на осуществление поддержки общественных инициатив, направленных на создание модульных некапитальных средств размещения (кемпингов и автокемпингов), не менее 3 проектов в год, начиная с 2023 года.	В 2023 г. девять предпринимателей выиграли гранты на создание модульных некапитальных средств размещения на сумму 314,9 млн руб.	3, 10
Предоставление Минпромпторгом Республики Бурятия грантов в форме субсидий из республиканского бюджета социальным предпринимателям и молодым предпринимателям в возрасте до 25 лет (до 500 тыс. руб.). Предоставляются на цели: аренда нежилого помещения; ремонт нежилого помещения, включая приобретение строительных материалов, оборудования, необходимого для ремонта помещения; технологическое присоединение к объектам инженерной инфраструктуры (электрические сети, газоснабжение, водоснабжение, водоотведение, теплоснабжение); аренда и (или) приобретение оргтехники, оборудования (в том числе инвентаря, мебели) и иные цели, указанные в пунктах 1.3 и 1.4. документа №11.	Объем финансирования равен 68,8 млрд руб. Реестр предоставленных субсидий не ведется.	9, 11
Льготный лизинг оборудования (консультирование, помощь в формировании пакета документов для отправки в лизинговую компанию от Центра «Мой бизнес», а также предоставление поручительства для получения лизинга).	Реестр услуг, предоставленных субъектам МСП, развивающим придорожный сервис в Республике Бурятия, не ведется.	9

Имущественная поддержка

Наименование меры поддержки	Реализация	Источник[1]
Передача во владение и (или) в пользование имущества, находящегося в собственности Республики Бурятия (земельных участков, нежилых помещений и их частей, иного имущества) по результатам торгов и без торгов. Имущество предоставляется по договорам безвозмездного пользования и по договорам аренды, арендная плата устанавливается в размере 50% от арендной платы, определенной по результатам ее рыночной оценки.	Реестр предоставленного по программе имущества не ведется.	8, 13

Информационно-консультационная поддержка и обучение

Наименование меры поддержки	Реализация	Источник[1]
Предоставление информационно-консультационных услуг по разработке бизнес-планов ГБУ РБ «Информационно-методологический центр Республики Бурятия» (запланированы как ежегодные).	В соответствии с информацией ГБУ РБ «Информационно-методологический центр Республики Бурятия» заявлений на предоставление информационно-консультационных услуг по разработке бизнес-планов на развитие объектов придорожного сервиса в 2018-2023 года не поступало.	4, 9
Предоставление комплекса информационно – консультационных услуг на базе Центра «Мой бизнес», в том числе, по ведению предпринимательской деятельности, по вопросам маркетингового сопровождения деятельности и бизнес - планированию, по вопросам правового обеспечения деятельности и др.	Реестр оказанных по программе услуг не ведется.	
Предоставление комплекса услуг в области обучения, в том числе, поддержка в области профессионального обучения и дополнительного профессионального образования, организация и проведение образовательных семинаров по актуальным вопросам ведения предпринимательской деятельности, тренинги, семинары и мастер-классы.	Реестр оказанных по программе услуг не ведется.	

Поддержка экспорта

Наименование меры поддержки	Реализация	Источник[1]
Центр поддержки экспорта на базе Центра «Мой бизнес» оказывает услуги, направленные на вывод компаний на международный рынок, в том числе, участие предпринимателей в международных выставках, обеспечение защиты интеллектуальной собственности за пределами РФ, получение патентов на результаты интеллектуальной деятельности; размещение на международных электронных торговых площадках и др.	Реестр оказанных по программе услуг не ведется. Объем финансирования на обеспечение доступа субъектов МСП к экспортной поддержке составляет 192,9 млн руб.	9

Иркутская область

Стратегические и программные документы в области развития автотуризма и придорожного сервиса

	Наименование документа	Комментарий
1	Стратегия социально-экономического развития Иркутской области на период до 2036 года и план мероприятий по ее реализации.	Стратегия учитывает тенденции по развитию автотуризма в России и реализацию в регионе туристического проекта «Сибирский тракт» и предполагает: • Создание сети комплексной придорожной инфраструктуры на прилегающих к Байкалу территориях и по основным магистралям, связывающим Иркутскую область с Красноярским краем, Республиками Бурятия и Саха (Якутия); • Создание сети придорожной инфраструктуры в зоне «Братское море и Сибирский тракт»; • Создание ТПУ (транспортно-пересадочного узла) и МФЗ (многофункциональной придорожной зоны) в рамках стратегического мастер-плана комплексного развития Байкальского муниципального образования до 2040 года; • Развитие притрассового сервиса, в том числе, для обслуживания туристов, направляющихся в маломорскую зону Байкала. В стратегии и плане мероприятий по её реализации: • Не заложены мероприятия по развитию автотуризма и придорожного сервиса; • Содержатся мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.
2	Государственная программа Иркутской области «Экономическое развитие и инновационная экономика» (подпрограмма «Развитие внутреннего и въездного туризма в Иркутской области» на 2019–2025 годы»).	Программа включает мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.
3	Государственная программа «Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений» на 2019–2025 годы.	Программа включает мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.
4	Государственная региональная программа «Развитие автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и местного значения в Иркутской области» на 2015–2025 годы.	Программа включает мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.
5	Государственная Программа социально-экономического развития Байкальского муниципального образования до 2024 года.	Программа включает мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.
6	Федеральный закон от 24.07.2007 г. № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации».	Закон устанавливает формы поддержки малого и среднего предпринимательства. Мерами поддержки могут воспользоваться также субъекты МСП, реализующие проекты по развитию придорожного сервиса.
13	Постановление Правительства Иркутской области от 09.11.2021 № 830-пп «О предоставлении из областного бюджета грантов в форме субсидий субъектам малого и среднего предпринимательства, включенным в реестр социальных предпринимателей, или субъектам малого и среднего предпринимательства, созданным физическими лицами в возрасте до 25 лет включительно».	В соответствии с Постановлением молодым и социальным предпринимателям могут быть предоставляться гранты, в том числе на реализацию проектов по развитию придорожного сервиса.

[1] Эффективность государственной программы в 2022 году возросла по сравнению со значениями 2021 года и составила 98,3 % (эффективность в 2021 году - 73,8 %)

[2] Мероприятия по развитию автотуризма и придорожного сервиса

Мероприятия по развитию автотуризма и придорожного сервиса

Мероприятие	Срок реализации	Источник[1]	Финансирование	Целевые показатели, ожидаемые результаты
Комплекс мероприятий по приведению в нормативное состояние и обеспечение сохранности существующей дорожной сети, обеспечение бесперебойного и безопасного движения по автомобильным дорогам.	2022–2036	1	Объемы финансирования реализации мероприятия в стратегии не отражены. Перечисляются источники ресурсного и финансового обеспечения реализации мероприятий: • Государственная программа Иркутской области «Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений» на 2019 – 2024 годы; • Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»; • Государственная программа Иркутской области «Обеспечение комплексных мер противодействия чрезвычайным ситуациям природного и техногенного характера, построение и развитие аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» на 2019 – 2024 годы; • Иные программы.	• Плотность сети автомобильных дорог общего пользования (кроме дорог федерального значения), отвечающих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям – с 15,3 км/1000 кв. км в 2022 году до 21,7 км/1000 кв. км к 2036 году; • Доля населенных пунктов, численность населения в которых более 100 человек, обеспеченных постоянной связью по автомобильным дорогам с твердым покрытием, от общего числа населенных пунктов – с 41,6% в 2022 году до 100% к 2036 году.
Комплекс мероприятий по развитию автомобильных дорог Иркутской области.	2022–2036	1		
Создание транспортной инфраструктуры в целях развития туристских кластеров.	2024	2	289 996,50 тыс. руб.	Протяженность автомобильных дорог регионального значения к туристическим объектам, введенных в результате строительства при реализации инвестиционного проекта, к 2024 году — 8,4 км.
Комплекс мероприятий по направлению «Дорожное хозяйство», в том числе строительство, реконструкция капитальный ремонт дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и иные мероприятия.	2019–2025	3	136,01 млрд руб.	Доля соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог регионального значения и автомобильных дорог в городских агломерациях с учетом загруженности в 2025 году составит 44,5% (плановое значение 39,5 % за 2022 год достигнуто); Плотность сети автомобильных дорог общего пользования (кроме дорог федерального значения), отвечающих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в 2025 году составит 16,4 км/1 000 кв. км (плановое значение 14,90 км/1 000 кв. км за 2022 год достигнуто).
Комплекс мероприятий по направлению «Развитие административного центра Иркутской области», в том числе строительство, реконструкция капитальный ремонт дорог общего пользования местного значения.	2019–2024	3		
Комплекс мероприятий по направлению «Развитие сети искусственных сооружений», в том числе строительство и ремонт пешеходных переходов (мостов, виадуков).	2019–2025	3		
Комплекс мероприятий по строительству (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения.	2015–2025	4	164,70 млрд руб.	• Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и местного значения составит 28 684,6 км. • Объем ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и местного значения составит 509,3 км (с учетом расчетной протяженности введенных в эксплуатацию искусственных сооружений). • Прирост протяженности сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и местного значения в результате строительства новых автомобильных дорог составит 219,7 км. • Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате реконструкции автомобильных дорог составит 265,9 км. • Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог составит 3 138,0 км. • Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, на 31 декабря 2025 года составит 12 429,2 км., доля на 31 декабря 2025 года составит 43,3% • Количество и протяженность уникальных искусственных сооружений, строительство (реконструкция) которых завершено, составит: 2 шт и 343,2 пог. м. • Количество и протяженность уникальных искусственных сооружений, капитальный ремонт (ремонт) которых завершен, составит 1 шт и 100,0 пог. м, доля – 7,8%.
Комплекс мероприятий по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения.	2015–2025	4		
Сокращение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.	2015–2025	4		
Комплекс мероприятий по реконструкции автомобильной дороги Р-258 «Байкал», в том числе ПИР и повышение транспортной доступности, пропускной способности.	2023–2027	5	19 млн руб.	Не установлены Косвенное влияние на целевой показатель роста туристического потока до 590 тыс. туристов к 2040 году, а также на создание дополнительных рабочих мест - более 3600 рабочих мест с 2028 по 2040 годы.
Комплекс мероприятий по реконструкции автомобильной дороги Р-258 «Байкал», в том числе СМР.	2028–2034	5	19 903,7 млн руб.	

Меры государственной поддержки по направлению развития автотуризма и придорожного сервиса

Финансовая поддержка

Наименование меры поддержки	Реализация	Источник[1]
Предоставление грантов в форме субсидий на осуществление поддержки общественных инициатив на создание модульных некапитальных средств размещения (кемпингов и автокемпингов).	Поддержано 10 общественных инициатив, в рамках которых на территории Иркутской области реализуются мероприятия по созданию модульных некапитальных средств размещения. Объем финансирования, предусмотренный на 2023 год: 241, 92 млн. руб.	2
Предоставление субсидий в виде грантов молодым (до 25 лет) и социальным предпринимателям.	Субсидии в виде гранта предоставлены 26 субъектам МСП на общую сумму 12,95 млн руб. Объем финансирования по предоставлению субсидий составил 47,9 млн рублей. Реестр субсидий, предоставленных субъектам МСП, развивающим придорожный сервис в Иркутской области, не ведется.	2,7
Гарантийная поддержка на базе Центра «Мой бизнес» (предоставление поручительств по обязательствам, основанным на кредитных договорах, договорах банковской гарантии).	В 2022 году Центром «Мой бизнес» в рамках гарантийной деятельности выдано 367 поручительств на сумму 1 782,3 млн руб. по обязательствам субъектов МСП, основанным на кредитных договорах, договорах займа, договорах банковской гарантии и договорах лизинга. Количество уникальных СМСП, получивших гарантийную поддержку, составило 331 ед. Реестр гарантийной поддержки, предоставленной субъектам МСП, развивающим придорожный сервис в Иркутской области, не ведется.	1,2
Льготные микрозаймы от Фонда микрокредитования Иркутской области, а также льготные микрозаймы начинающим предпринимателям от муниципальных и региональных микрофинансовых организаций.	В рамках деятельности микрокредитной организации «Фонд микрокредитования Иркутской области» выдано 326 льготных микрозаймов субъектам МСП, осуществляющим деятельность на территориях 32 муниципальных образований Иркутской области, на общую сумму 855,9 млн руб. (в том числе за счет субсидии 2022 года выданы займы 30 субъектам МСП). Реестр микрозаймов, предоставленных субъектам МСП, развивающим придорожный сервис в Иркутской области, не ведется.	1,2
Льготный лизинг оборудования (предоставление поручительства по договорам лизинга от Гарантийного фонда Иркутской области).	Реестр услуг, предоставленных субъектам МСП, развивающим придорожный сервис в Иркутской области, не ведется.	6

Информационно – консультационная поддержка и обучение

Наименование меры поддержки	Реализация	Источник[1]
Предоставление комплекса информационно – консультационных услуг на базе Центра «Мой бизнес», в том числе по ведению предпринимательской деятельности, по вопросам маркетингового сопровождения деятельности и бизнес - планированию, по вопросам правового обеспечения деятельности и др.	Реестр услуг, предоставленных субъектам МСП, развивающим придорожный сервис в Иркутской области, не ведется.	2
Предоставление комплекса услуг в области обучения, в том числе поддержка в области профессионального обучения и дополнительного профессионального образования, организация и проведение образовательных семинаров по актуальным вопросам ведения предпринимательской деятельности, тренинги, семинары и мастер-классы.	Реестр услуг, предоставленных субъектам МСП, развивающим придорожный сервис в Иркутской области, не ведется.	2

Имущественная поддержка

Наименование меры поддержки	Реализация	Источник[1]
Передача во владение и (или) в пользование государственного или муниципального имущества, в том числе земельных участков, зданий, строений, сооружений, нежилых помещений, оборудования, машин, механизмов, установок, транспортных средств, инвентаря, инструментов, на возмездной основе, безвозмездной основе или на льготных условиях.	Реестр имущества, предоставленного субъектам МСП, развивающим придорожный сервис в Иркутской области, не ведется.	6

Поддержка экспорта

Наименование меры поддержки	Реализация	Источник[1]
Поддержка в обеспечении защиты и оформлении прав на результаты интеллектуальной деятельности и приравненные к ним средства индивидуализации юридических лиц, товаров, работ, услуг; организация и проведение семинаров, вебинаров, мастер-классов по вопросам экспортной деятельности; подготовка и экспертиза экспортного контракта по запросу субъектов МСП.	Реестр услуг, предоставленных субъектам МСП, развивающим придорожный сервис в Иркутской области, не ведется.	6

5.5.1 Выводы о направлениях деятельности органов исполнительной власти в сфере придорожного сервиса и автомобильного туризма в формате чек-листа[1]

Республика Бурятия

КРИТЕРИЙ I. Нормативно-правовая база региона. Инвестиционный климат в сфере придорожного сервиса (условия для инвесторов), региональные меры государственной поддержки		
Наличие концепции / региональной программы развития придорожного сервиса / блок развития придорожного сервиса включен в документ социально-экономического развития региона, утвержденный нормативным правовым актом субъекта РФ.	нет	Отдельные положения о перспективном развитии придорожного сервиса присутствуют в «Стратегии экономического развития Республики Бурятия до 2035 года» и в «Стратегии развития внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия на период до 2035 года», но не являются целостным блоком
Наличие муниципальных программ / подпрограмм / планов мероприятий («дорожных карт») по развитию придорожного сервиса (на период не менее 2 лет).	да	План мероприятий («дорожная карта») по развитию придорожного сервиса утвержден Постановлением Правительства Республики Бурятия от 28.08.2015 г № 527-Р. Реализация мероприятий рассчитана до 2018 года.
Наличие специальных региональных мер поддержки развития придорожного сервиса: финансовых, имущественных, налоговых.	да/нет/нет	Финансовые меры поддержки предусмотрены планом мероприятий («дорожной картой»). Специальные налоговые и имущественные меры поддержки отсутствуют.
Наличие в регионе сформированного перечня доступных земельных участков, на которых могут быть реализованы инвестиционные проекты по строительству объектов придорожного сервиса.	нет	Перечень доступных земельных участков для размещения объектов дорожного сервиса планируется к созданию (Информация Министерства по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия).
Наличие в регионе интернет-ресурса с обобщенной информацией в сфере придорожного сервиса.	да	На сайте ГКУ «Управление региональных автомобильных дорог Республики Бурятия» (ГКУ «Бурятрегионавтодор») содержатся документы в области придорожного сервиса и сводная информация о существующих объектах[2]: • Перечень объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам общего пользования регионального значения Республики Бурятия (по состоянию на 01.01.2017). • Порядок информирования о ходе предоставления государственной услуги по присоединению объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам общего пользования регионального значения Республики Бурятия (с 01.01.2017 по 01.09.2018). • Перечень площадок отдыха, расположенных в полосе отвода автомобильных дорог регионального значения общей площадью.
КРИТЕРИЙ II. Инвестиционная активность на территории региона		
Реализуемые проекты в сфере развития придорожного сервиса (кол–во).	148	На автомобильных дорогах общего пользования регионального значения Республики Бурятия функционируют 148 объектов дорожного сервиса[3], из которых 4 комплекса (гостиница, кафе и др.); 63 АЗС; 62 пункта общественного питания; 11 объектов СТО и шиномонтажа; 8 магазинов.
Построенные и/или модернизированные объекты придорожного сервиса за 2022 год.	2	В 2022 году введены в эксплуатацию 2 объекта придорожного сервиса
Доля объектов придорожного сервиса, соответствующих требованиям безопасности организации дорожного движения.	35%	35% (из 148 объектов 52 объекта соответствуют требованиям безопасности организации дорожного движения)

[1] В основе чек – листа проект методики оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере придорожного (дорожного) сервиса

[2] Документы ГКУ “Бурятрегионавтодор”, в т.ч. по развитию придорожного сервиса (https://xn--03-6kcik3dbqo.xn--p1ai/dokumentyi2/)

[3] Перечень объектов дорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения Республики Бурятия по состоянию на 01.01.2023 г. (данные предоставлены Министерством по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия).

5.5. Выводы о направлениях деятельности органов исполнительной власти в сфере придорожного сервиса и автомобильного туризма

КРИТЕРИЙ III. Деловая активность региона		
Наличие в субъекте региональной общественной организации (ассоциация, союз) содействия развитию придорожного сервиса.	нет	Отсутствуют (по информации Министерства по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия).
Наличие региональных координационных межведомственных органов (координационных советов, рабочих групп) в сфере развития придорожного сервиса с участием представителей организаций дорожного хозяйства (территориального органа Федерального дорожного агентства «Росавтодор», регионального Управления дорожного хозяйства).	да	• Управление федеральных автомобильных дорог «Южный Байкал». • ГКУ «Управление региональных автомобильных дорог Республики Бурятия» (ГКУ «Бурятрегионавтодор»).
Проведение ежегодных региональных конгрессных, форумных мероприятий с освещением сферы придорожного сервиса.	нет	Проведенные мероприятия (не на ежегодной основе): 1. Совещание (май 2019) с участием министерства туризма Республики Бурятия, Управления федеральных автомобильных дорог «Южный Байкал», представители Министерства по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия, администраций муниципальных образований Бурятии, владельцы объектов придорожного сервиса[1]. 2. Совещание (07.09.2021)) с участием министерства туризма Республики Бурятия, Управления федеральных автомобильных дорог «Южный Байкал» о планах создания многофункциональной площадки отдыха на федеральной автомобильной дороге Р-258 вблизи горы «Спящий лев»[2]. 3. Совещание (23.06.2023) с участием министерства туризма Республики Бурятия, министерства по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства РБ, министерства промышленности, торговли и инвестиций РБ, администраций муниципальных образований РБ, УГИБДД МВД по РБ, ТОГАДН по РБ МТУ Ространснадзора, Управления федеральных автомобильных дорог «Южный Байкал» по развитию объектов дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального значения в Республике Бурятия.
Участие региона в крупных российских мероприятиях, проводимых на территории РФ, связанных с развитием придорожного сервиса.	да	• XXV Петербургский международный экономический форум (15–18 июня 2022 года). • VII Восточный экономический форум (5–8 сентября 2022 года). • XXVI Петербургский международный экономический форум (14–17 июня 2023 года). • VIII Восточный экономический форум (10–13 сентября 2023 года).
Иные критерии		
Проведение рейтинга оценки работы администраций муниципальных образований субъекта РФ в сфере автодорожной инфраструктуры.	нет	С 2021 года проводится ежегодный рейтинг поощрения органов местного самоуправления муниципальных районов и городских округов в Республике Бурятия за достижение наилучших показателей комплексной оценки уровня развития на основании Постановления Правительства Республики Бурятия от 9 августа 2021 года N 438. Показатели в сфере автодорожной инфраструктуры не выделяются.
Ведение мониторинга качества услуг, предоставляемых на объектах придорожного сервиса с участием представителей организаций дорожного хозяйства.	да	Ежемесячный мониторинг качества услуг, предоставляемых на объектах придорожного сервиса, проводится ГКУ «Бурятрегионавтодор» и Министерством по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия.
Утвержденные рекомендации по стилистическим решениям для объектов придорожного сервиса.	нет	Утвержденные рекомендации по стилистическим решениям для объектов придорожного сервиса только планируются к разработке и утверждению (по информации Министерства по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия).
Развитие многофункциональных зон, предоставляющих услуги вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального значения.	нет	На автомобильных дорогах общего пользования федерального значения в Республике Бурятия планируется создание 4 МФЗ, реализованных МФЗ нет.
Проведение мероприятий, направленных на стимулирование развития инфраструктуры для транспортных средств с электродвигателями.	да	В рамках ГП Республики Бурятия «Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства» на 2014 - 2027 годы запланировано создание 15 электрозаправочных станций в 2022 – 2024 годах (4 – в 2022 году (выполнено), 5 – в 2023 году, 9 – в 2024 году).

[1] Придорожный сервис - визитная карточка автодорог (https://bkl.rosavtodor.gov.ru/department/press-center/novosti/392481)

[2] Развитие придорожного сервиса в Бурятии (http://magazine.gasad.ru/razvitie-pridorozhnogo-servisa-v-buryatii/)

Иркутская область

КРИТЕРИЙ I. Нормативно-правовая база региона. Инвестиционный климат в сфере придорожного сервиса (условия для инвесторов), региональные меры государственной поддержки		
Наличие концепции / региональной программы развития придорожного сервиса / блок развития придорожного сервиса включен в документ социально - экономического развития региона, утвержденный нормативным правовым актом субъекта РФ.	**нет**	Отдельные положения о перспективном развитии придорожного сервиса присутствуют в Стратегии социально-экономического развития Иркутской области на период до 2036 года, но не являются целостным блоком. Концепция развития придорожного сервиса планируется к разработке и утверждению[2].
Наличие муниципальных программ / подпрограмм / планов мероприятий («дорожных карт») по развитию придорожного сервиса (на период не менее 2 лет).	**нет**	Муниципальные программы / подпрограммы / планы мероприятий («дорожные карты») по развитию придорожного сервиса (на период не менее 2 лет) отсутствуют.
Наличие специальных региональных мер поддержки развития придорожного сервиса: финансовых, имущественных, налоговых.	**нет**	Специальные финансовые, налоговые, имущественные меры поддержки развития придорожного сервиса отсутствуют. На субъектов МСП, осуществляющим деятельность в сфере придорожного сервиса в Иркутской области, распространяются общие меры поддержки.
Наличие в регионе сформированного перечня доступных земельных участков, на которых могут быть реализованы инвестиционные проекты по строительству объектов придорожного сервиса.	**нет**	Сформированный перечень отсутствует[5].
Наличие в регионе интернет-ресурса с обобщенной информацией в сфере придорожного сервиса.	**да**	На сайте Федерального казенного учреждения Упрдор «Прибайкалье» (ФКУ Упрдор «Прибайкалье») в разделе «Придорожный сервис»[3] представлены: • Перечень государственных услуг (функций), предоставляемых (исполняемых) ФКУ Упрдор «Прибайкалье»; • Порядок действий при строительстве объектов дорожного сервиса в придорожных полосах автомобильных дорог общего пользования федерального значения с обустройством новых примыканий к ним, а так же реконструкции объектов дорожного сервиса с существующими примыканиями к автомобильным дорогам общего пользования федерального значения; • Сведения и документы о ежегодном конкурсе «Лучший объект придорожного сервиса» с формами необходимых документов для участия.
КРИТЕРИЙ II. Инвестиционная активность на территории региона		
Реализуемые проекты в сфере развития придорожного сервиса (кол–во).	**да**	Сводная информация о количестве функционирующих объектов придорожного сервиса в Иркутской области отсутствует. Данные из открытых источников: на 2019 год 170 объектов придорожного сервиса расположены на территории федеральных дорог Иркутской области, находящихся в оперативном управлении ФКУ Упрдор «Прибайкалье» (А-331 «Вилюй», Р-255 «Сибирь», Р-258 «Байкал»)[4]
Построенные и/или модернизированные объекты придорожного сервиса за 2022 год.	**нет**	Данные о построенных и/или модернизированных за 2022 год объектов придорожного сервиса в региональных НПА и открытых источниках отсутствуют[5].
Доля объектов придорожного сервиса, соответствующих требованиям безопасности организации дорожного движения.	**нет**	Информация в региональных НПА и открытых источниках отсутствует[5].

[1] В основе чек – листа проект методики оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере придорожного (дорожного) сервиса

[2] Послание Губернатора Иркутской области Игоря Кобзева о положении дел в Иркутской области в 2022 году и основных направлениях областной государственной политики на 2023 год от 12.05.2023

[3] Придорожный сервис (https://pbk.rosavtodor.gov.ru/department/gosuslugi-pribaykalye/pridorozhnyj-servis)

[4] Интерактивную карту объектов дорожного сервиса создали в Иркутской области (https://irkutskmedia.ru/news/889936/)

[5] Подтверждено Министерством транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области.

5.5. Выводы о направлениях деятельности органов исполнительной власти в сфере придорожного сервиса и автомобильного туризма

КРИТЕРИЙ III. Деловая активность региона		
Наличие в субъекте региональной общественной организации (ассоциация, союз) содействия развитию придорожного сервиса.	**нет**	Информация в региональных НПА и открытых источниках отсутствует[4].
Наличие региональных координационных межведомственных органов (координационных советов, рабочих групп) в сфере развития придорожного сервиса с участием представителей организаций дорожного хозяйства (территориального органа Федерального дорожного агентства «Росавтодор», регионального Управления дорожного хозяйства).	**нет**	Отсутствует информация о наличии координационных советов, рабочих групп. В регионе действует 1 организация, содействующая развитию придорожного сервиса в Иркутской области: ФКУ Упрдор «Прибайкалье».
Проведение ежегодных региональных конгрессных, форумных мероприятий с освещением сферы придорожного сервиса.	**нет**	Проведенные мероприятия (не на ежегодной основе): 1. Заседание Комитета по строительству и дорожному хозяйству Законодательного Собрания Иркутской области в сентябре 2022 года, где обсуждались вопросы развития придорожного сервиса, в том числе необходимость осуществления мониторинга Минтрансом Иркутской области качества обслуживания на объектах придорожного сервиса1 2. Послание Губернатора Иркутской области Игоря Кобзева о положении дел в Иркутской области в 2022 году и основных направлениях областной государственной политики на 2023 год, в котором освещались вопросы развития и разработки концепции развития придорожного сервиса2.
Участие региона в крупных российских мероприятиях, проводимых на территории РФ, связанных с развитием придорожного сервиса.	**да**	• XXV Петербургский международный экономический форум (15–18 июня 2022 года) • VII Восточный экономический форум (5–8 сентября 2022 года) • XXVI Петербургский международный экономический форум (14–17 июня 2023 года) • VIII Восточный экономический форум (10–13 сентября 2023 года).
Иные критерии		
Проведение рейтинга оценки работы администраций муниципальных образований субъекта РФ в сфере автодорожной инфраструктуры.	**нет**	Проводится ежегодный рейтинг оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления муниципальных, городских округов и муниципальных районов Иркутской области на основании указом Губернатора Иркутской области от 4 августа 2011 года № 200-уг. Показатели в сфере автодорожной инфраструктуры не выделяются.
Ведение мониторинга качества услуг, предоставляемых на объектах придорожного сервиса с участием представителей организаций дорожного хозяйства.	**нет**	Информация в региональных НПА и открытых источниках отсутствует[4].
Утвержденные рекомендации по стилистическим решениям для объектов придорожного сервиса.	**нет**	Информация в региональных НПА и открытых источниках отсутствует[4].
Развитие многофункциональных зон, предоставляющих услуги вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального значения.	**нет**	Оценку работы по указанному критерию проводит Федеральное дорожное агентство «Росавтодор». Информация отсутствует[4].
Проведение мероприятий, направленных на стимулирование развития инфраструктуры для транспортных средств с электродвигателями.	**нет**	Примечание: в 2024 году планируется запустить производство электробусов (не менее 600 единиц в год)[3].

[1] Придорожный сервис будут развивать в Иркутской области (https://ircity.ru/text/transport/2022/09/08/71637266/)

[2] Послание Губернатора Иркутской области Игоря Кобзева о положении дел в Иркутской области в 2022 году и основных направлениях областной государственной политики на 2023 год (https://irkobl.ru/authorities/igor-kobzev/performance/2936342)

[3] В Иркутской области в 2024 году запустят производство электробусов (https://tass.ru/v-strane/18588391)

[4] Подтверждено Министерством транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области.

6. Лучшие практики развития туризма



6. Лучшие практики развития туризма

6.1. Лучшие российские практики по развитию туризма на сопоставимых территориях **282**

6.2. Лучшие международные практики по развитию туризма на сопоставимых территориях **287**

6.3. Лучшие международные и российские практики по развитию автотуризма на сопоставимых территориях **290**



6.1.1. Национальный парк «Земля леопарда»[1]

Природно-экологический туризм



Приморский край, Хасанский район

Рост числа посещений нацпарка в 4 раза за первый год работы экологической тропы «Кравцовские водопады»[2]

Запущены системы естественного восстановления территории.

Популяция оленей в 2022 году выросла более чем в 5 раз по сравнению с концом 90х годов; лесной покров восстанавливается.

Задача:

Снижение деградации территории кластера «Гамовский» и территории кластера «Кравцовские водопады» под влиянием растущей антропогенной нагрузки.

Решения:

Кластер «Гамовский»:

- До включения в состав нацпарка частная территория не эксплуатировалась должным образом, леса и почвы деградировали, оленеводческое хозяйство закрылось. В 2019 году территория включена в состав нацпарка с целью обеспечения защиты и восстановления территории площадью 6928 га.
- Проведены работы по восстановлению леса, проложена сеть минерализованных полос. Восстанавливается популяция оленей.
- Доступ на территорию ограничен: только туристические группы с сопровождением. Индивидуальный доступ будет обеспечен после подготовки обустроенных экологических троп. Обустраивается визит-центр, планируется сеть экологических троп, смотровых площадок.

Кластер «Кравцовские водопады»:

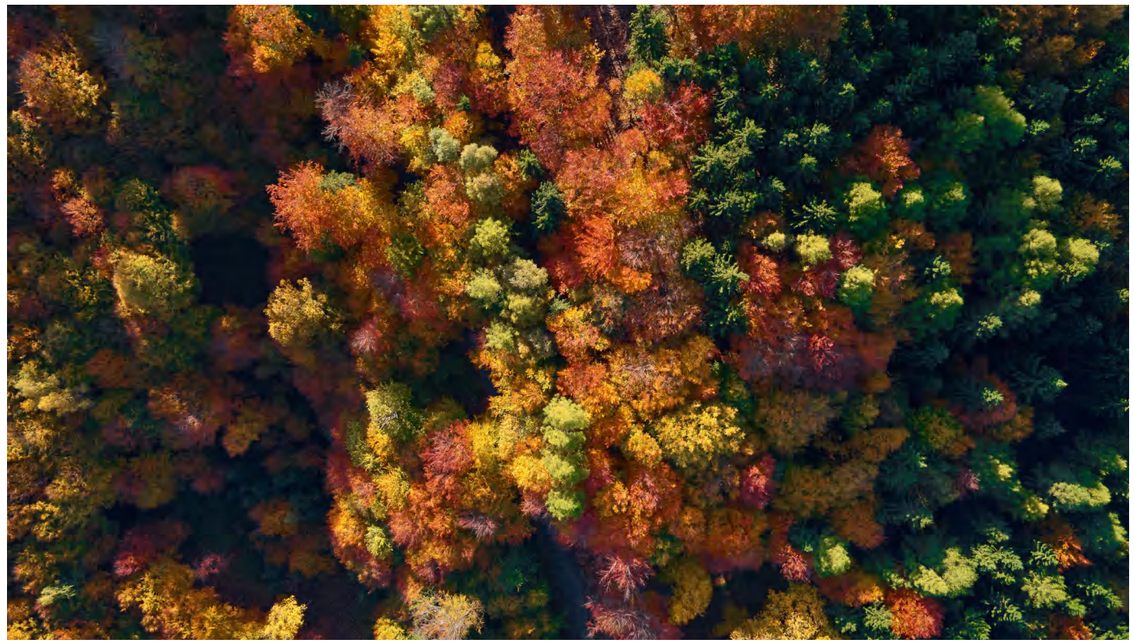
- Испытывал высокую нагрузку из-за возрастающего неконтролируемого потока посетителей: у ландшафтов, примыкающих к водопадам, наблюдаются признаки последней стадии рекреационной дигрессии. Подорвана естественная способность к самовосстановлению.
- В 2021 году подана заявка на получение гранта по нацпроекту «Экология» от Минприроды России на создание экологической тропы. Тропа открыта в январе 2022 года. Вход на территорию платный.

[1] По данным официального сайта национального парка (https://leopard-land.ru/), динамика числа посещений по данным директора ФГБУ «Земля леопарда».

[2] В 2022 году по сравнению с 2021 годом за счет оборудования маршрута «Кравцовские водопады», небольшой прирост обеспечен и за счет популяризации маршрутов Гамовского кластера.

6.1.2. Национальный парк «Таганай»[1]

Природно-экологический туризм



Челябинская область, национальный парк «Таганай»

Рост числа посещений в 2 раза за 7 лет[3]

Сформирован комплексный туристический продукт, национальный парк интегрирован в туристическую деятельность региона.

В национальном парке обитают более 190 видов птиц, 40 видов млекопитающих, 900 видов растений.

Задача:

Интеграция особо охраняемой территории в туристскую деятельность.

Решения:

Оптимизация процесса обеспечения доступа туристов на территорию:

- «Ручное» оформление пропусков и бронирований доказало свою неэффективность при растущем туристическом потоке – отсутствие единой статистики продаж, длительный срок оформления, ошибки в оформлениях, риск двойного бронирования. Как итог – снижение привлекательности направления для туристических групп и индивидуальных туристов, стимулирование посетителей нарушать режим доступа на территорию.
- В 2016 году начата разработка автоматизированной системы бронирования размещения на территории национального парка и получения разрешения на его посещение. В 2017 году система запущена, стоимость[2] реализации ≈ 500 тыс. руб.
- Качество и скорость оформления доступа на территорию после запуска автоматизированной системы стало соответствовать запросам потребителя.
- Дополнительная выгода от реализации программы – возможность формировать оперативную статистическую выгрузку в требуемых разрезах (по числу посетителей, востребованности тех или иных услуг и т.п.), что повышает качество управления территорией.

Формирование комплексного туристского продукта:

Осуществлен комплексный подход к развитию туристской инфраструктуры: на территории появились визит-центр, туристические маршруты и экологические тропы, система навигации, места стоянок (приюты, палатки, места для установки частных палаток), санитарные комнаты, кострища.

В 2011 году разработан маршрут «Таганай за 600 шагов», который был включен в национальный туристический маршрут «К нам прилетают даже метеориты», что позволило существенно расширить географию посетителей и туристов нацпарка[3].

[1] По данным официального сайта национального парка (https://taganay.org/)

[2] Источник: АСИ (https://smarteka.com/practices/vnedrenie-avtomatizirovannoj-sistemy-bronirovania-na-oopt-opyt-nacional-nogo-parka-taganaj)

[3] «Ранее основную часть турпотока составляли посетители из Челябинска и Златоуста. Теперь же приезжают туристы в том числе из Екатеринбурга, Перми, Тюмени, Москвы, Казани и других городов центральной части России». (https://www.atorus.ru/node/50463?ysclid=lmiuc8gjav973776742)

6.1.3. ТОС «Кимжа»

Сельский туризм, культурно-познавательный туризм



Архангельская область, деревня Кимжа

Численность жителей д. Кимжа к 2022 году выросла на 25% до 100 чел.[1]

Получен грант в размере 2,3 млн руб.[2] на восстановление мельниц и создание волонтерского молинологического центра в д. Кимжа

Задача:

Развитие туризма как инструмента стимулирования развития локальной экономики, создания рабочих мест, изменения качества жизни местного населения.

Решения:

Организация территориального общественного самоуправления (ТОС):

- Регистрация в качестве юридического лица позволяет участвовать в государственных и муниципальных программах и получать поддержку от негосударственных фондов (по аналогии с некоммерческими организациями).
- Органы ТОС могут разрабатывать и предлагать проекты муниципальных правовых актов, представлять интересы населения, проживающего на территории, осуществлять деятельность, направленную на удовлетворение социально-бытовых потребностей граждан.
- В части туризма проекты ТОС связаны с обустройством гостевых домов, туристских троп, организацией и проведением фестивалей, оборудованием ремесленных мастерских.

Территориальное общественное самоуправление «Кимжа»

- Идея для развития – сохранение уникальных мельниц-столбовок – памятников народной архитектуры.
- В деревне с 80 жителями в 2004 году был разработан бренд «Самые северные мельницы в мире», открыт музей-мельница, совместно с партнерами из Недерландов проведен круглый стол, поднимающий вопросы сохранения мельниц и создания на базе деревни международного молинологического центра.
- Сохранены народные ремесла, местные жители оказывают туристские услуги по размещению, организации питания, проведению экскурсий и мастер-классов.
- В 2017 году Кимжа получила статус самой красивой деревни России[3].

[1] По данным туристского портала Архангельской области (https://pomorland.travel/what-to-see/kimzha/)

[2] По данным Фонда Президентских грантов (https://xn--80afcdbalict6afooklqi5o.xn--p1ai/public/application/item?id=76908710-B7BF-487D-838A-7DC31ABD3690)

[3] По данным Ассоциации «Самые красивые деревни России» (https://krasaderevni.ru/villages/kimzha/)

6.1.4. Резиденция Матушки-Зимы - с. Яренск

Культурно-познавательный туризм



Архангельская область, село Яренск

Проект Резиденции занял 1-е место в номинации «Лучший территориальный бренд» в категории «Туристский бренд региона/ муниципального образования» в 2015 году.[1]

В 2017 году Резиденцию посетили более 10 тыс. чел., прибыль составила более 1 млн руб.[2]

На создание и ремонт Резиденции, информационную поддержку и организацию мероприятий было выделено более 1,5 млн руб. из федерального, регионального и муниципального бюджетов.[3]

[1] Конкурс “Туристский бренд: лучие практики”, проводимый Российским государственным университетом туризма и сервиса (https://pomorland.travel/news/severnye_brendy_v_chisle_luchshikh/)

[2] По данным Кенозерского национального парка (https://kenozero.ru/mestnym-zhitelyam/mestnym-zhitelyam/vozmozhnosti-dlya-razvitiya/tos-kak-dvizhushchaya-sila-razvitiya-selskikh-territoriy/)

[3] По данным Отчета о ходе реализации целевых программ МО «Ленский муниципальный район» (https://www.yarensk.ru/city/economika/)

Задача:

Развитие туризма как инструмента стимулирования развития локальной экономики, создания рабочих мест, изменения качества жизни местного населения.

Решения:

Организация территориального общественного самоуправления (ТОС):

- Регистрация в качестве юридического лица позволяет участвовать в государственных и муниципальных программах и получать поддержку от негосударственных фондов (по аналогии с некоммерческими организациями).
- Органы ТОС могут разрабатывать и предлагать проекты муниципальных правовых актов, представлять интересы населения, проживающего на территории, осуществлять деятельность, направленную на удовлетворение социально-бытовых потребностей граждан.
- В части туризма проекты ТОС связаны с обустройством гостевых домов, туристских троп, организацией и проведением фестивалей, оборудованием ремесленных мастерских.

ТОС «Снежинка» и ТОС «Уездный город»:

- Так как в селе отсутствовала материально-техническая база для формирования туристского продукта, для его формирования необходима была интересная идея инициативных жителей – так была создана «Резиденция Матушки-Зимы» – место отдыха и досуга жителей и гостей села.
- В основе продукта – история о невероятно сильной метели, произошедшей в Яренске 21 декабря 1882 года: местные жители рассказывают, что в эту ночь у Деда Мороза и Метелицы родилась дочка – Зимушка, которая поселилась в одном из домов в Яренске.
- Разработан проект «Поляна сказок Матушки-Зимы», в 2012 году Резиденция Матушки-Зимы появилась на «Сказочной карте России» (культурно-туристический межрегиональный проект, созданный Алексеем Козловским).

6.1.5. Национальный парк «Кенозерский»

Природно-экологический туризм



Архангельская область, национальный парк «Кенозерский»

Рост числа туристов в 2 раза, экскурсантов — в 3 раза[1] за 5 лет с момента привлечения местных жителей к развитию туризма

В 2020 году местными жителями реализовано 20 социокультурных проектов (4,2 млн руб.) и 18 проектов по развитию предпринимательских инициатив (7 млн руб.)

За 6 лет более 1 500 чел. прошли обучение по программе «10 шагов к успешному проекту», разработанной сотрудниками национального парка[2]

[1] По данным официального сайта национального парка (https://www.kenozero.ru/)

[2] По данным Концепции развития территориального общественного самоуправления в Архангельской области до 2025 года

Задача:

Вовлечение местных жителей в туристскую деятельность, совместное развитие экономики ООПТ и близлежащих населенных пунктов.

Решения:

В начале 2000-х национальный парк был малоизвестен, местные жители выступали против развития туризма на территории. Сейчас национальный парк поддерживает экономику близлежащих населенных пунктов, а местные жители активно заняты в туризме. Такая трансформация возможна благодаря включению жителей в туристскую деятельность:

- В 2004 году проведены круглые столы «Развитие гражданских инициатив в поддержку ООПТ» для инициативных групп местных жителей и общественных объединений, имеющих опыт по возрождению деревень и преодолению бедности в сельской местности через развитие местной экономики и общественного самоуправления.
- В 2005 году на территории парка организовано территориальное общественное самоуправление (ТОС) «Искорки надежды», которое использует экологическую тропу совместно с национальным парком (часть доходов от приема туристов поступает в бюджет ТОС).
- Кенозерский национальный парк поддерживает инициативы местных жителей по развитию туризма – помогает участвовать в конкурсах, подавать заявки на гранты, проводит обучающие семинары («Школа заповедного отельера», «10 шагов к успешному проекту»).
- Выпущена книга, где в понятной форме объясняются правила землепользования и застройки на территории национального парка, а также представлены предложения и идеи по улучшению внешнего вида домов, чтобы они соответствовали архитектурному коду территории. Провести реконструкцию и ремонт можно в том числе на гранты, которые выдаются национальным парком.
- В 2017 году был введен Знак качества «Рекомендовано Кенозерским национальным парком», были разработаны рекомендации для владельцев гостевых домов, касающиеся внешнего вида дома, обустройства, обеспечения безопасности, сервиса и т.п. Гостевые дома, отмеченные Знаком качества, получают рекламно-информационную поддержку от национального парка.

6.2.1. Национальный парк «Серенгети» — Танзания

Природно-экологический туризм



Танзания, национальный парк «Серенгети»

Популяция диких животных выросла на 42% за 10 лет[1]

Отношение местного населения к территории изменено с потребительского (браконьерство) на созидательное (участие в охране и развитии территории)

Задача:

Сохранение биоразнообразия, вовлечение местных жителей в туризм.

Решения:

В 1940 году Серенгети получил статус охраняемой природной территории, однако охранный статус действовал только на бумаге – росло количество браконьеров, в т.ч. среди местных жителей, ежегодно уничтожалось около 200 тысяч животных.

- В конце 1980-х гг. территории в окрестностях парка были отданы в пользование местным жителям, что позволило снизить браконьерство - местные жители смогли официально вести хозяйственную деятельность на обозначенной территории не нанося вред природе нацпарка. Кроме того, это позволило привлечь жителей к мероприятиям по охране природы.
- С 1996 года проводится массовая вакцинация домашних животных на границах парка для создания буферной зоны, свободной от бешенства и других болезней.
- По территории национального парка можно передвигаться только на специально оборудованных внедорожниках в сопровождении сертифицированных гидов.
- Передвижение на машинах возможно только по специально выделенным маршрутам и дорогам.
- Машины оборудованы GPS-трекерами, позволяющими отслеживать скорость и местоположение каждой машины.

[1] По данным Института исследования дикой природы Танзании (https://www.tawiri.or.tz/reports/)

6.2.2. Норвежский оленеводческий центр — Сваней

Гастротуризм, промышленный туризм



Норвегия, оленеводческий центр

Создан всемирно известный объект притяжения спроса, развито несколько видов туризма, дан дополнительный импульс развитию экономики региона

Задача:

Интеграция локального бизнеса в туризм.

Решения:

Создание оленеводческого центра, аккумулирующего знания об оленях как о ресурсе и выступающего связующим звеном между региональным и местным правительством, землевладельцами и населением:

- Центр предлагает комплексный туристский продукт, сочетающий научно-познавательный, промышленный туризм, охоту и гастротуризм: на территории парка можно понаблюдать за оленями в естественной среде обитания, в информационном центре проводятся лекции о разведении и сохранении популяции оленей, можно попробовать и купить продукцию из оленины, а также сопутствующие товары, которые используются в процессе производства: мясорубки, ножи, оболочки для сосисок и колбас, вакуумную упаковку и т.п.
- Деятельность оленеводческого центра позволяет развивать не только местную экономику, но и поддерживать соседние районы – штат сотрудников небольшой, активно привлекаются консультанты из других регионов.
- Открытие оленеводческого центра позволило привлечь туристов на остров Сваней, внесло вклад в развитие животноводческой индустрии, а также способствовало проведению исследований в области использования природных ресурсов и устойчивого развития.

[1] По данным официального сайта ASCI (https://www.acsi.eu/en/)

6.2.3. Агроэкотуризм — Республика Беларусь

Сельский туризм



Республика Беларусь

Рост числа субъектов агроэкотуризма в 1,7 раз за 10 лет[1]

Рост численности туристов, обслуженных субъектами агроэкотуризма, в 2,5 раза за 10 лет[1]

В 2016 и 2018 годах Беларусь заняла первое место в категории «Агротуризм» по версии National Geographic Traveller

[1] По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь (http://dataportal.belstat.gov.by/)

Задача:

Включение местных жителей в туристскую деятельность и поддержка сельского туризма государством.

Решения:

Государственная поддержка сельского туризма (в Республике Беларусь используется термин «агроэкотуризм»):

- В 2006 году вышел Указ о развитии агро- и экотуризма в стране, который предусматривал возможность получения льготных кредитов для развития агротуристического бизнеса, а также значительные налоговые льготы в сфере агротуризма.
- Субъектами агроэкотуризма признаются физические лица, которые постоянно проживают в сельской местности и ведут личное подсобное хозяйство, а также крестьянские (фермерские) хозяйства. При этом деятельность не считается предпринимательской.
- Субъекты агроэкотуризма могут возводить на земельных участках гостевые дома для туристов, при этом эти дома не включаются в жилищный фонд.
- Реализация программы способствовала началу процесса возвращения жителей из городов в села.
- До 2011 года сбор за оказание деятельности в сфере агроэкотуризма составлял одну базовую величину в год. С 2011 года сбор составлял две базовых величины (стартовая помощь индустрии).
- Развитие отрасли благодаря применению описанных мероприятий позволило повысить бюджетный эффект — в 2022 году приняты поправки в налоговый кодекс Республики Беларусь, в соответствие с которыми сбор за оказание деятельности в сфере агроэкотуризма увеличился в 6 раз.

6.3.1. Оснащение туристических маршрутов — остров Сахалин

Автотуризм



Сахалинская область

Повышение качества туристических услуг

Задача:

Повышение посещаемости востребованных, но труднодоступных и слабооснащенных туристических маршрутов.

Решения:

Дорога от Южно-Сахалинска (основная точка входа) до многих достопримечательностей занимает продолжительное время; в отсутствие качественной базовой инфраструктуры развитие туризма (в т.ч. автотуризма) ограничено.

- Пример: дорога от Южно-Сахалинска до Александровска-Сахалинского занимает около 8 часов на машине, это направление перспективно для развития туризма, однако мало востребовано, так как дорога не оборудована санитарными остановками.
- В 2020 году по инициативе туристического бизнес-сообщества за счет регионального бюджета было проведено оснащение 14 ключевых туристических маршрутов санитарными остановками.[1]
- В 2020 и 2021 году были установлены туалетные модули, мусорные контейнеры, знаки навигации в Корсаковском, Холмском, Томаринском, Макаровском, Невельском, Долинском, Александровск-Сахалинском районах. Стоимость одного туалетного модуля — от 2,5 до 4 млн руб.
- Повышение качества туристских услуг позволило увеличить число туров по оборудованным маршрутам как с российскими, так и с иностранными туристами. Отмечен рост спроса на самодеятельный туризм.

[1] По данным министерства туризма Сахалинской области (https://sakhalinmedia.ru/news/1133665/?ysclid=lmoop-9pfxb682689364)

6.3.2. Автотуристский маршрут — Исландия

Автотуризм



Исландия, кольцевая автодорога

Развитие автотуризма не потребовало дорогостоящих инвестиций в строительство новых объектов инфраструктуры. Развитие было простимулировано инструментами маркетинга.

Задача:

Создание комплексного туристического продукта «туристический маршрут», как инструмента для повышения объема туристического потока.

Решения:

- Создание туристического продукта «автотуристический маршрут» (к примеру: «Золотое кольцо») как способ привлечения туристов и концентрации их внимания на конкретном продукте.
- Кольцевая автодорога и придорожная инфраструктура и ранее использовались туристами, однако такие путешествия были не системными; информированность о возможностях маршрута была низкой.
- Туристический продукт «маршрут» – способ информирования туриста о целях поездки, точках, обязательных для посещения, точках отдыха, санитарных остановках. За счет включения в маршрут локаций «второго порядка» (таких, которые сами по себе не привлекут внимания туриста, но могут быть интересными на пути следования к более значимым локациям) возможно более эффективное распределение туристского потока по территории, снижение антропогенной нагрузки на территорию, формирование более эмоционально насыщенной поездки.
- Автотуризм продвигается как самый удобный и экономичный способ путешествия по Исландии, за посещение туристских локаций (за исключением СПА) и проезд по дорогам не взимается отдельная плата, однако это компенсируется довольно высокими ценами на аренду машины, проживание, питание и сувениры.

6.3.3. Информационная система для автотуриста — Европа

Автотуризм



Проверенная и систематизированная информация делает путешествие безопасным, что способствует развитию автотуризма

Задача:

Развитие автотуризма за счет создания единой информационной системы.

Решения:

- ACSI (Auto Camper Service International) — организация, которая собирает информацию о стоянках для машин и кемперов в единый справочник и предоставляет эту информацию туристам (в виде гайдов, карт, мобильных приложений).
- Стоянки, отмеченные в гайдах, регулярно проверяются сотрудниками организации, поэтому туристы могут быть уверены в том, что информация о стоянках является актуальной (факт работы, заявленный набор инфраструктуры, уровень качества услуг).
- Инспекторы ACSI не присваивают рейтинг стоянкам, а только проверяют наличие инфраструктуры и соответствие стандартам.
- С помощью приложения можно спланировать маршрут и забронировать место на нужных стоянках, что делает процесс путешествия на машине более предсказуемым и безопасным.
- У ACSI (и подобного рода организаций) есть клубная карта, которая предоставляет право получения скидки на партнерских стоянках в низкий сезон.

[1] По данным официального сайта ASCI (https://www.acsi.eu/en/)

6.3.4. Площадки для кемперов и машин — Европа

Автотуризм



Финляндия, площадка для кемпинга

Привлечение автотуристов на существующую инфраструктуру для развития местного бизнеса (вместо создания дорогостоящих МФЗ вдоль трасс)

Задача:

Создание инфраструктуры для развития автотуризма одновременно с развитием экономики удаленных населенных пунктов.

Решения:

- Стоянки для машин и кемперов организуются не вдоль трасс, а в небольших городах и деревнях на небольшом удалении от трассы. Большая часть площадок организуется за счет государства и передается в управление местным инициативным группам.
- В некоторых случаях парковка на площадке около ресторанов, кафе и ферм является бесплатной при условии, что турист пользуется местными услугами и приносит деньги локальному бизнесу (заказывает ужин в ресторане, покупает продукты на ферме, берет экскурсию и т.п.).
- Остановка на таких парковках более безопасна для туриста, чем на съездах вдоль трасс.
- Привлечение туристов в населенные пункты позволяет поддержать местную экономику. Это особенно важно при отсутствии иных альтернатив – к примеру: нет интересных объектов показа и невозможно/сложно встроиться в туристический маршрут.

7. Приложения

7.	ПРИЛОЖЕНИЯ	294
7.1.	Перечень инвестиционных проектов, в состав которых входят КСР	296
7.2.	Источники фотографий	300

7. Приложения

7.1. Перечень инвестиционных проектов, в состав которых входят КСР[1]

	Регион	Особый статус	Модульный, да/нет	Локация	Описание проекта	Категория	Вид номерного фонда					
							Гостиница	Коттедж / Вилла	Модульный дом	Апарт-отель	Хостел	Турбаза
1	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Байкальск	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой	5 звезд	177			46		
2	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Гора Соболиная	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой «Предгорный»	4 звезды	93					
3	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Гора Соболиная	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой	4 звезды	60	10				
4	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Байкальск	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой	5 звезд	30			51		
5	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Гора Соболиная	Гостиничный апарт-отеля с сопутствующей инфраструктурой	4 звезды	8					
6	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Байкальск	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой	4 звезды		8	26			
7	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Гора Соболиная	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой	4 звезды	45	5				
8	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Гора Соболиная	СПА-комплекс с гостевыми домами	5 звезд		5				
9	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Гора Соболиная	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой	3 звезды	100	24				
10	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Гора Соболиная	Строительство апарт-отеля 3*	3 звезды	50		10			
11	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Гора Соболиная	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой	3 звезды	8	6				
12	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Гора Соболиная	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой	3 звезды	11	10				
13	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Гора Соболиная	Туристическая база	3 звезды		8				•
14	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Байкальск	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой	4 звезды		15				
15	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Байкальск	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой	4 звезды				42		
16	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Байкальск	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой	3 звезды	35					
17	Иркутская обл.	ОЭЗ ТРТ «Ворота Байкала»	Нет	Байкальск	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой	5 звезд	25	37				
18	Иркутская обл.		Нет	Иркутск	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой Rodina Kurbatov Hotel&Spa	5 звезд	82					
19	Иркутская обл.		Нет	Иркутск	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой Rodina Grand Hotel&Spa	5 звезд	114					
20	Иркутская обл.		Нет	Иркутск	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой Villa by Rodina	5 звезд	18					
21	Иркутская обл.		Нет	Иркутск	КВЦ «Сибэкспоцентр»	4 звезды	150					
22	Иркутская обл.		Нет	пос.Бурдугуз	Новый корпус отеля «Бурдугуз»	4 звезды	26					
23	Иркутская обл.		Нет	Байкальский тракт, 28 км	Туристический комплекс «Зеленый мыс»	5 звезд	300					
24	Иркутская обл.		Нет	Байкальский тракт, 43 км	Санаторий «Электра»	3 звезды	75					
25	Иркутская обл.		Нет	Байкальск	Гостиничный комплекс с сопутствующей инфр-рой	4 звезды	120					
26	Иркутская обл.		Нет	Байкальск	СПА отель с сопутствующей инфраструктурой	4 звезды	120					
27	Иркутская обл.		Нет	Иркутск	Парк-отель с сопутствующей инфраструктурой «Байкал-Аляска»	3 звезды	73					
28	Иркутская обл.		Да	Байкальск	Туристический комплекс с сопутствующей инфраструктурой «Прибрежный»	н/д	70					
29	Иркутская обл.		Да	пос.Б.Голоустное	Туристическая база «Территория Тайги»	н/д					72	
30	Иркутская обл.		Да	пос.Листвянка	Глэмпинг «Долина Мечтателей»	3 звезды			20			
31	Иркутская обл.		Да	пос.Хужир	Модульные дома на базе «Порт Ольхон»	3 звезды			10			
32	Иркутская обл.		Да	оз.Изумрудное, Новоснежнинское МО	Экопарк «Озера на Снежной»	3 звезды			12			
33	Иркутская обл.		Да	м.Кулура	Туристическая база «Баяр»	3 звезды			12			
34	Иркутская обл.		Да	пос.Хужир	Гостиница «Точка Байкала»	3 звезды				38		
35	Иркутская обл.		Да	Байкальск	Модульные дома «Всероссийского молодёжного кампуса ЭКО.ЦЕХ»	н/д			20			
36	Иркутская обл.		Да	пос.Хужир	Туристическая база «Дача на Байкале»	3 звезды			10			
37	Иркутская обл.		Да	оз.Теплое, Новоснежнинское М	Туристическая база «Папоротник» («Белый камень»)	3 звезды			10			
38	Иркутская обл.		Да	пос.Култук	Модульная гостиница на базе придорожного комплекса «Тракстоп 38»	3 звезды			10			
39	Иркутская обл.		Да	пос.Тальцы	Гостиница в составе авиадеревни	4 звезды			50			
40	Иркутская обл.		Да	Байкальск	Гостиница в составе авиадеревни	3 звезды			40			
41	Иркутская обл.		Да	пос.Чистые Ключи	Гостиница в составе авиадеревни	3 звезды			50			
42	Иркутская обл.		Нет	пос.Тальцы	Круглогодичный курортный комплекс с сопутствующей инфраструктурой	3-4 звезды	3 380		120			

[1] Подробнее см. расчетный файл «Инвестиционные проекты КСР.xlsx».

7. Приложения

7.1. Перечень инвестиционных проектов, в состав которых входят КСР

	Объекты инфраструктуры, входящие в состав проекта														Площадь, Га	Год ввода	Статус	Объем инвестиций, руб.	Инвестор
	КСР	Ресторан	СПА / Велнес центр	Конфер. центр	Мед. центр	Спорт. центр	Банный комплекс	Детский центр	Выстав. центр	Музей / духовный центр	ГЛК	Яхт-клуб	Пункт проката / пляж	Детские площадки / клубы					
1	●	●	●		●										8	2024	проект	9 472 561 000	ООО «Талисман Байкал»
2	●	●	●										●		0,6	2023	проект	2 913 610 000	ООО «Талисман Соболиная»
3	●	●				●	●	●					●	●	6	2023	проект	467 250 000	ООО «Южный берег»
4	●	●	●	●		●									14,5	2025	проект	1 025 000 000	ООО «Планета И»
5	●	●					●								2,7	2023	строительство	92 232 000	ООО «Тау-Тур»
6	●	●	●												1	2024	строительство	58 000 000	ООО «Космос»
7	●	●	●				●						●	●	4	2023	проект	208 610 000	ООО «Байкальская гора»
8	●	●	●											●	4	2025	проект	180 730 000	ООО «Вектор Байкальск»
9	●	●		●			●						●	●	3	2021	проект	183 300 000	ООО «Байкал-Альпика»
10	●	●	●	●		●				●			●	●	3	2024	проект	261 000 000	ООО «Атлас Байкала»
11	●	●					●								0,5	2024-2028	проект	54 600 000	ООО «Спектр БК»
12	●	●				●	●						●	●	1,7	2025	проект	90 000 000	ООО «БратскТурИнвест»
13	●	●				●	●								1	2023-2028	строительство	99 910 000	ООО «Уют+»
14	●	●	●		●										2,7	2026	проект	230 960 000	ООО «Эдельвейс»
15	●	●					●								0,7	2026	проект	286 124 000	ООО «Сахалин Групп»
16	●	●	●	●		●									0,8	2025	проект	187 200 000	ООО «Биозащита»
17	●	●													7	2026	проект	609 644 000	ООО «Регионэнерго»
18	●	●	●	●			●								1	2023	реконструкция	4 760 000 000	ООО «Эн+ Туристическая инфраструктура»
19	●	●	●	●											1	2026	проект	5 870 000 000	ООО «Эн+ Туристическая инфраструктура»
20	●	●	●												0,5	2026	проект	1 600 000 000	ООО «Эн+ Туристическая инфраструктура»
21	●	●		●											1,2	2026	проект	7 069 000 000	ООО «Эн+ Туристическая инфраструктура»
22	●		●												8,6	2023	строительство	980 000 000	ООО «Эн+ Туристическая инфраструктура»
23	●	●	●	●			●					●			33	2029	проект	10 300 000 000	ООО «Эн+ Туристическая инфраструктура»
24	●		●		●		●								86	2027	проект	3 200 000 000	ООО «Эн+ Туристическая инфраструктура»
25	●	●	●	●		●		●							4	2028-2029	проект	2 000 000 000	ООО «Эн+ Туристическая инфраструктура»
26	●	●				●		●							4	2028-2029	проект	2 000 000 000	ООО «Эн+ Туристическая инфраструктура»
27	●	●				●	●								0,7	2023	строительство	430 000 000	ГК «Сфера Байкала»
28	●	●	●				●								4	2024	проект	333 000 000	ООО Байкал.Центр
29	●														н/д	2023	проект	243 000 000	ИП Паленга А.Л.
30	●														5	2024	проект	150 000 000	АО «Байкальский клуб мечтателей»
31	●														1	2023	строительство	49 000 000	ООО «Порт Ольхон»
32	●														2	2023	введен в эксп.	32 000 000	ООО «Лемаше»
33	●														1	2023	введен в эксп.	24 000 000	ООО «БайкалСтройИнвест»
34	●														1	2024	строительство	100 000 000	ООО «Большое путешествие»
35	●															2024	строительство	40 000 000	ООО «Байкал.Центр»
36	●	●					●								1	2023	введен в эксп.	60 000 000	ИП Клементьева Вера Васильевна
37	●														1	2023	введен в эксп.	20 000 000	ООО «Новая Снежная»
38	●														0,4	2023	введен в эксп.	43 000 000	ООО «Култукский острог»
39	●	●					●								6	2025	проект	350 000 000	Туризм.РФ/ООО АУЦ «Восток»
40	●	●					●								5	2025	проект	220 000 000	Байкал.Центр/ООО АУЦ «Восток»
41	●	●				●	●								24	2024	проект	155 000 000	ООО АУЦ «Восток» при участи КРИО
42	●	●	●	●		●	●					●	●		330	2026	проект	40 000 000 000	н/д

7. Приложения

7.1. Перечень инвестиционных проектов, в состав которых входят КСР

	Регион	Особый статус	Модульный, да/нет	Локация	Описание проекта	Категория	Вид номерного фонда					
							Гостиница	Коттедж / Вилла	Модульный дом	Апарт-отель	Хостел	Турбаза
43	Респ. Бурятия		Да	с.Горячинск	Гостиница в составе авиадеревни	4 звезды			25	25		
44	Респ. Бурятия		Да	пос.Мишиха	Проект региональной ООПТ	3 звезды			21			
45	Респ. Бурятия		Да	с. Гусиное Озеро	Гостиница «Алтан Галуун»	3 звезды			10			
46	Респ. Бурятия		Да	улус Санага	Гостевой комплекс при буддийском храме	3 звезды			10			
47	Респ. Бурятия		Да	с. Максимиха	База отдыха «Уровень 457 м»	3 звезды			10			
48	Респ. Бурятия		Да	г. Гусиноозерск	Гостиница «Море Гусиное»	3 звезды			10			
49	Респ. Бурятия		Да	с.Горячинск	Гостиница «Eco House»	3 звезды			10			
50	Респ. Бурятия		Да	с.Галбай	Этнокомплекс «Саянский Марал»	3 звезды			10			
51	Респ. Бурятия		Да	пгт.Усть-Баргузин	Гостиница «Тотем»	3 звезды			10			
52	Респ. Бурятия		Да	г.Улан-Удэ	Гостиница «Алтан-Бургэд»	3 звезды			16			
53	Респ. Бурятия		Да	с.Сухая	Туристический комплекс «Лагуна»	3 звезды			20			
54	Респ. Бурятия		Да	с.Сухая	Туристический комплекс «Рыбацкая Артель»	3 звезды			10			
55	Респ. Бурятия		Да	м. «Байкальский прибой»	Гостиница «Байкальские зори»	3 звезды			10			
56	Респ. Бурятия		Да	с.Жемчуг	Модульный отель «Мунгэн Сэргэ»	3 звезды			10			
57	Респ. Бурятия		Да	с.Нарын-Ацагат	Модульный отель «Эко-Этно-Комфорт в «Степном Кочевнике»	3 звезды			10			
58	Респ. Бурятия		Да	с.Выдрино	Модульный отель «Выдра Хаус»	3 звезды			10			
59	Респ. Бурятия		Да	с.Галбай	Строительство модульного отеля без названия	3 звезды			10			
60	Респ. Бурятия		Да	пос. Новый Энхалук	Строительство модульного отеля без названия	3 звезды			10			
61	Респ. Бурятия		Да	с. Максимиха	Строительство модульного отеля без названия	3 звезды			12			
62	Респ. Бурятия		Да	г. Кяхта	Строительство модульного отеля без названия	3 звезды			10			
63	Респ. Бурятия		Да	с. Максимиха	Строительство модульного отеля без названия	3 звезды			13			
64	Респ. Бурятия		Да		Строительство модульных гостиниц 2023-2024 (без выделенной локации)	н/д	244					
65	Респ. Бурятия	ТОР «Бурятия»	Нет	с.Горячинск	Проект развития курорта Горячинск	3 звезды	324					
66	Респ. Бурятия	ТОР «Бурятия»	Нет	с.Выдрино	Экопарк Южный Байкал, локация «Мыс капитанов»	4 звезды	120					
67	Респ. Бурятия	ТОР «Бурятия»	Нет	пос.Аршан	Проект развития курорта Аршан	3-4 звезды	405					
68	Респ. Бурятия	ТОР «Бурятия»	Нет	с.Выдрино	Экопарк «Гуннское городище»	3 звезды	48					
69	Респ. Бурятия	ТОР «Бурятия»	Нет	с.Выдрино	Туристический комплекс «Базовый лагерь «Снежный поток»	3 звезды	65					
70	Респ. Бурятия	ТОР «Бурятия»	Нет	с.Выдрино	Туристический кластер в с. Выдрино	4 звезды	200					
71	Респ. Бурятия	ОЭЗ «Байкальская гавань»	Нет	Участок «Турка»	Гостиница, термальный комплекс и Healing-центр Green Flow	4 звезды	154	15				
72	Респ. Бурятия	ОЭЗ «Байкальская гавань»	Нет	Участок «Турка»	Многофункциональный туристический комплекс Green Flow Yacht Resort»	4 звезды	50					
73	Респ. Бурятия	ОЭЗ «Байкальская гавань»	Нет	Участок «Турка»	Многофункциональный культурно-деловой центр «Курорт Турка»	5 звезд	500			3 000		
74	Респ. Бурятия	ОЭЗ «Байкальская гавань»	Нет	Участок «Пески»	Туристско-рекреационный комплекс	4 звезды	400	60				
75	Респ. Бурятия	ОЭЗ «Байкальская гавань»	Нет	Участок «Пески»	Пляжный курорт «Турклуб «Молодость.Байкал»	5 звезд	20	20				
76	Респ. Бурятия	ОЭЗ «Байкальская гавань»	Нет	Участок «Бухта Безымянная»	Природно-оздоровительный комплекса с сопутствующей инфраструктурой	5 звезд	158	62				
77	Респ. Бурятия		Нет	Северобайкальск	Создание на базе ОЛ «Радуга» лагеря федерального уровня «Байкал»	н/д	н/д					
78	Респ. Бурятия		Нет	Северобайкальск	2-я очередь бутик-отеля «Байкальская резиденция»	5 звезд	н/д					
79	Респ. Бурятия		Нет	Северобайкальск	Горнолыжный комплекс «Мамонтовский» с сопутствующей инфраструктурой	н/д	н/д					
80	Респ. Бурятия		Нет	Северобайкальский район	Лечебный и SPA-курорт на базе термального источника «Хакусы»	н/д	н/д					
81	Респ. Бурятия		Нет	Северобайкальский район	Многофункц. реабилитац. центр для инвалидов и военнослужащих	н/д	н/д					
82	Респ. Бурятия		Нет	Северобайкальск	7 гостевых домов и 5 глэмпингов	н/д	н/д					

7. Приложения

7.1. Перечень инвестиционных проектов, в состав которых входят КСР

	Объекты инфраструктуры, входящие в состав проекта														Площадь, Га	Год ввода	Статус	Объем инвестиций, руб.	Инвестор
	КСР	Ресторан	СПА / Велнес центр	Конфер. центр	Мед. центр	Спорт. центр	Банный комплекс	Детский центр	Выстав. центр	Музей / духовный центр	ГЛК	Яхт-клуб	Пункт проката / пляж	Детские площадки / клубы					
43	●	●	●	●			●					●	●		40	2026	проект	500 000 000	ООО АУЦ «Восток» при участии КРДВ
44	●	●					●								н/д	2026	введен в эксп.	103 000 000	ГК «Сфера Байкала»
45	●						●							●	н/д	2023	введен в эксп.	30 000 000	ООО «Рост»
46	●						●							●	н/д	2023	введен в эксп.	30 000 000	ИП Соктоев Зоригто Аюшеевич
47	●						●							●	н/д	2023	введен в эксп.	30 550 000	ИП Маладаев Александр Доржиевич
48	●						●							●	н/д	2023	введен в эксп.	48 000 000	ИП Щербань Евгений Сергеевич
49	●	●					●							●	н/д	2023	введен в эксп.	30 000 000	ИП Гармаева Оюна Владимировна
50	●						●							●	н/д	2023	введен в эксп.	30 000 000	ИП ГК(Ф)Х Гармаев Булат Олегович
51	●						●							●	н/д	2023	введен в эксп.	31 500 000	ИП Дагаев Чингис Вячеславович
52	●	●					●							●	н/д	2023	введен в эксп.	48 000 000	ИП Даржаева Надежда Баировна
53	●	●					●							●	н/д	2023	введен в эксп.	60 000 000	ООО «БурятСтройПроект»
54	●	●					●							●	н/д	2023	введен в эксп.	30 000 000	ИП Абрамский Роман Вячеславович
55	●						●							●	н/д	2023	введен в эксп.	45 000 000	ИП Дамдинова Лилия Аюровна
56	●	●					●							●	н/д	2023	введен в эксп.	30 000 000	ООО «Фудзияма»
57	●	●					●							●	н/д	2023	введен в эксп.	20 000 000	ООО «Жассо Тур»
58	●						●							●	н/д	2023	введен в эксп.	20 000 000	ИП Шевченко Яна Алексеевна
59	●						●							●	н/д	2023	введен в эксп.	30 000 000	ООО «Домрал»
60	●	●					●							●	н/д	2023	введен в эксп.	30 000 000	ИП Пинтаева Маргарита Григорьевна
61	●	●					●							●	н/д	2023	введен в эксп.	36 000 000	ИП Ухнеева Зоя Пурбуевна
62	●						●							●	н/д	2023	введен в эксп.	30 000 000	ИП Дашиев Дамдин Аюрович
63	●	●					●							●	н/д	2023	введен в эксп.	38 622 450	ИП Будаев Александр Батуевич
64															н/д	н/д	проект	н/д	н/д
65	●	●	●	●	●		●						●	●	24	2026	проект	1 600 000 000	ООО «Курорты Бурятии»
66	●	●	●	●									●	●	11,2	2027	проект	189 000 000	ООО ТОР «Мыс Капитанов»
67	●	●	●	●	●		●						●	●	193	2027	проект	1 850 000 000	ООО «Курорты Бурятии»
68	●	●													1	2026	проект	200 000 000	ИП «Секлетина А.И.»
69	●	●					●								50	2026	проект	185 000 000	ООО «Ворота Востока»
70	●	●	●				●					●	●		н/д	2031	проект	2 000 000 000	ООО «Славное море порт»
71	●	●		●	●			●				●			6,9	2024	строительство	2 000 000 000	ООО «Грин Флоу Байкал»
72	●	●										●			6,18	2027	проект	1 500 000 000	ООО «Путник Сибирь»
73	●	●			●	●			●			●			22	2030	проект	30 000 000 000	ООО «Байкал Эрмитаж»
74	●	●								●					272	2028	проект	4 300 000 000	ООО «АМАР»
75	●	●			●		●								13	2026	проект	600 000 000	ООО «Молодость. Байкал»
76	●	●	●	●	●	●	●	●					●	●	382	2026	проект	14 000 000 000	ООО «Космос отель Байкал»
77	●														н/д	2024-2028	проект	4 500 000 000	н/д
78	●														н/д	н/д	проект	1 000 000 000	н/д
79	●														н/д	н/д	проект	750 000 000	н/д
80	●														н/д	н/д	проект	650 000 000	н/д
81	●														н/д	н/д	проект	500 000 000	н/д
82	●														н/д	н/д	проект	н/д	н/д

7.2. Источники фотографий

Титульный лист

Резюме Этапа 1: комплексный анализ развития сферы туризма макротерритории

Существующие туристические продукты макротерритории и регионов

Лучшие российские практики по развитию туризма на сопоставимых территориях»

Лучшие международные практики по развитию туризма на сопоставимых территориях»

Лучшие международные и российские практики по развитию автотуризма на сопоставимых территориях

© Государственное автономное учреждение Республики Бурятия «Туристский информационный центр “Байкал”»

© «Агентство по туризму Иркутской области»

© Envato Elements

Средства размещения

© Корпорация Туризм.РФ

© ООО «Байкал Эрмитаж» — резидент ОЭЗ «Байкальская гавань»

© ООО «En+ Туристическая инфраструктура»

© ООО «Талисман Байкал» — резидент ОЭЗ «Ворота Байкала»

© ООО «Космос Отель Байкал» — резидент ОЭЗ «Байкальская гавань»

© ООО «Амар» — резидент ОЭЗ «Байкальская гавань»

© ООО «Грин Флоу Байкал» — резидент ОЭЗ «Байкальская гавань»

Анализ инвестиционных проектов

© АО «Международный аэропорт Иркутск»

© Холдинг «Новапорт»

© Группа En+

© ООО «Сфера Байкала»

© ООО «Солнечная Дорога»

© ИП Цыденов Артем Бадмацыренович

© ООО «Центр отдыха»

© ООО «Спорт парк»

© ООО «Посаженников»

© Минстрой России

© Администрация г. Усолье-Сибирское

© Администрация Алзамайского МО

© Администрация Байкальского МО

© Администрация МО «Иволгинский район»

© Администрация МО ГП «Город Закаменск»

© Администрация МО «Город Гусиноозерск»

© Администрация МО «Кабанский район»

© Администрация МО «Тункинский район»

© Администрация МО «Город Северобайкальск»

© ООО «Родер»

Видение развития туризма
на макротерритории
«Байкал»







Федеральная туристическая межрегиональная схема территориально-пространственного планирования макротерритории

БАЙКАЛ

Министерство экономического развития Российской Федерации

ВЭБ | ПРОГОРОД

COMMONWEALTH PARTNERSHIP

Макротерритория

Макротерриторию «Байкал» формируют два региона: Иркутская область и Республика Бурятия

Макротерритория – часть территории Дальнего Востока и Сибири

Площадь макротерритории

1 126 180 км²





184 ООПТ

общей площадью

55 150 км²

или 4,9% от площади территории



Площадь оз. Байкал

31 722 км²

Протяженность

636 км

Население

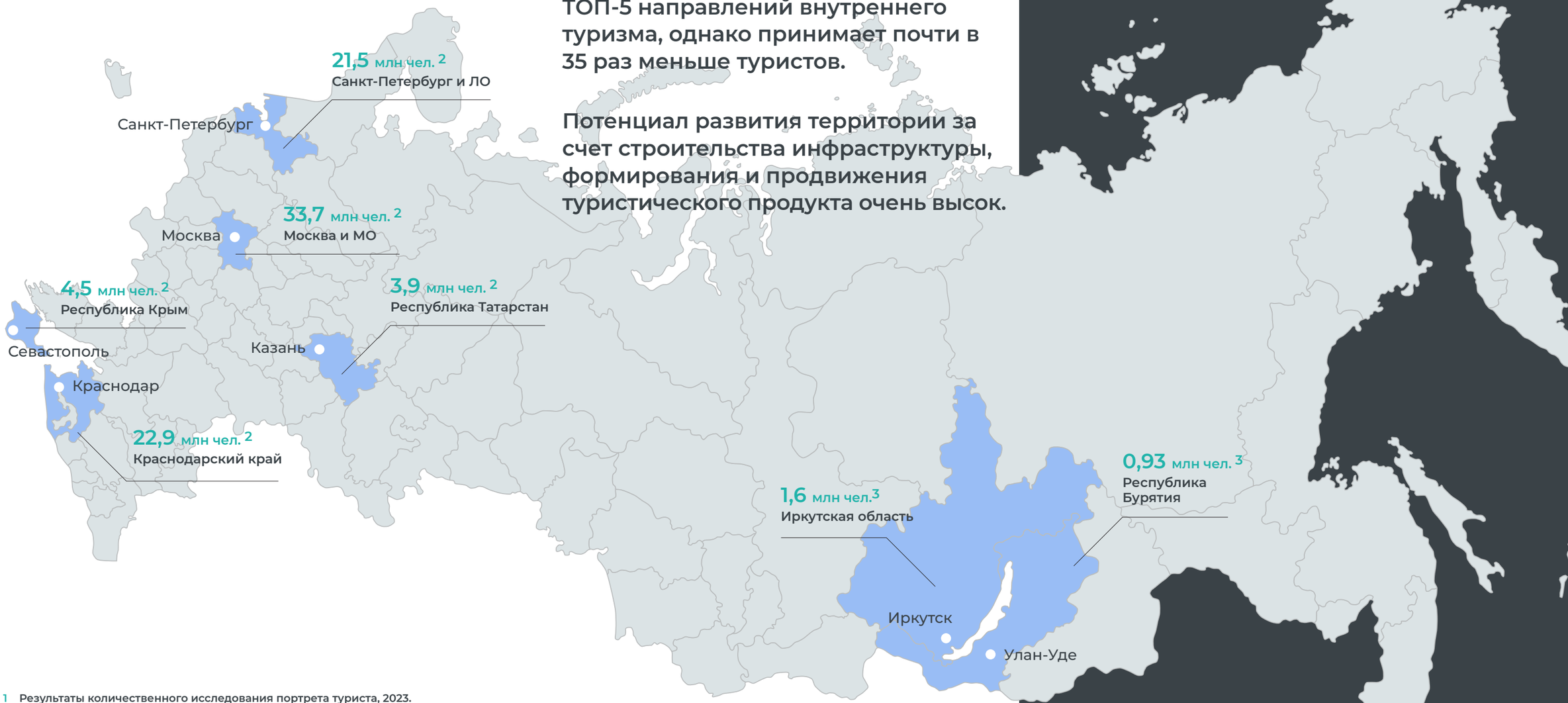
3,34 млн человек

Место Байкала на рынке внутреннего туризма

Посетить Байкал — воплотить мечту в жизнь!

Макротерритория «Байкал» существенно превышает площадь ТОП-5 направлений внутреннего туризма, однако принимает почти в 35 раз меньше туристов.

Потенциал развития территории за счет строительства инфраструктуры, формирования и продвижения туристического продукта очень высок.



1 Результаты количественного исследования портрета туриста, 2023. 40% туристов отметили, что поездка на Байкал была исполнением их мечты.
2 Источник: Ростуризм
3 Источник – расчеты CVWP

2.1.1. Уникальное туристическое предложение макротерритории

Комплексный туристский продукт макротерритории «Байкал» не сформирован: большинство туристов из прочих регионов РФ (70%)[1] посещают только один регион за поездку. Маршрут, который включал бы сразу два региона, выбирают не более 30% туристов.

Оптимальная длительность тура по одному региону составляет порядка 7-10 дней. Этого времени достаточно, чтобы познакомиться с ключевыми достопримечательностями Байкала и регионов.

Для знакомства с двумя регионами потребуется не менее 10–14 дней — такой тур могут позволить себе не многие (высокая стоимость тура, ограничения по длительности отпуска, физическая и эмоциональная усталость).

Ключевым объектом показа макротерритории является озеро Байкал — основной аттрактор и Иркутской области, и Республики Бурятия.

Самобытные этника и религиозные практики разных культур, объединенные вокруг уникального природного аттрактора — озера Байкал



[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP.

Видение развития туризма на макротерритории «Байкал»



Первая поездка

Туристам не хватает информации о возможностях региона[1]
Богатый потенциал территории раскрывается уже во время поездки

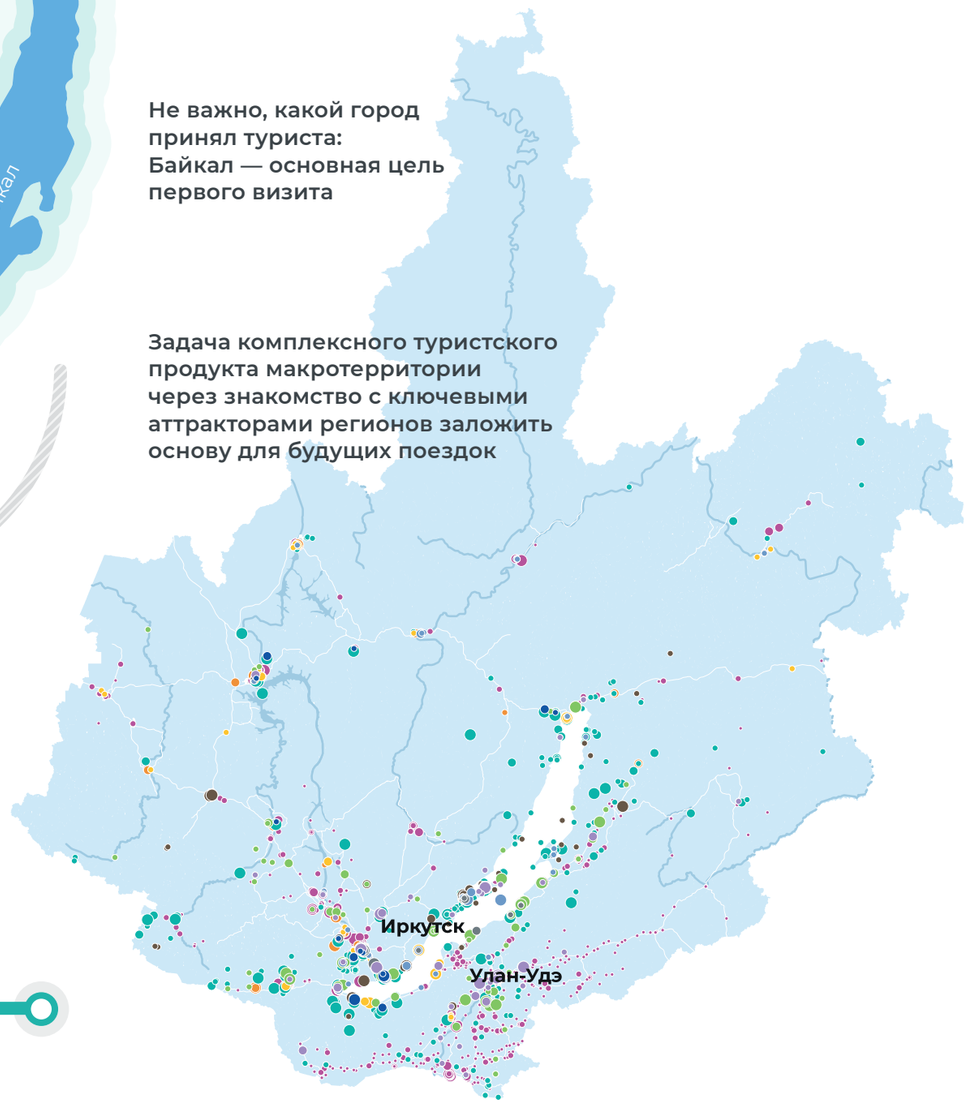
?

Почти для 40% туристов посещение Байкала является исполнением мечты



Не важно, какой город принял туриста:
Байкал — основная цель первого визита

Задача комплексного туристского продукта макротерритории через знакомство с ключевыми аттракторами регионов заложить основу для будущих поездок



Вторая и последующие поездки



Байкал — это только начало пути!

Культура, этнос и религия Иркутской области и республики Бурятия уникальны и достойны отдельного путешествия

[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP.

Виды туризма на макротерритории



Культурно-познавательный

- Посещение музеев, выставок, знакомство с архитектурой, памятными местами и т. п.
- Посещение религиозных объектов без связи с религиозными практиками
- Посещение этнодеревень, стойбищ и т. п.
- Посещение населенных пунктов с целью ознакомления с городской средой, традициями, бытом. Шопинг и т. п.
- Посещение предприятий питания с локальной кухней / гастрономические и винные туры
- Посещение культурных мероприятий



Деловой / MICE

- Командировки, деловые мероприятия всех уровней, корпоративные поездки с целью сплочения команды



Рыболовно-охотничий

- Основная цель поездки – охота или рыбалка



Оздоровительный

- Путешествие с целью оздоровления на базе санаторно-курортных организаций, медицинских центров, Medical SPA отелей



Горнолыжный и горный

Примечание: относится к сезонным и всесезонным горным курортам

- Катание на лыжах/сноуборде, зимние виды активного отдыха и развлечений
- Прогулки по эко-тропам в горах, посещение смотровых площадок
- Зимние, летние и всесезонные виды отдыха и развлечений на горнолыжном курорте



Спортивный / активный / экстремальный туризм

- Прохождение спортивных маршрутов, подразумевающих соревновательный элемент
- Водно-спортивные виды активностей, трекинг, хайкинг, альпинизм и т. п.



Природно-экологический

- Посещение «диких» и живописных природных мест, в т. ч. ООПТ с целью наблюдения за природой
- Сельский туризм



Автомобильный (в т.ч. путешествия на автомобиле)

- Путешествие на автомобиле с остановками на пути следования в местах отдыха и развлечений как формат отдыха
- К этом виду туризма отнесены в т.ч. поездки на автомобиле, как способе добраться до основного места отдыха



Круизный

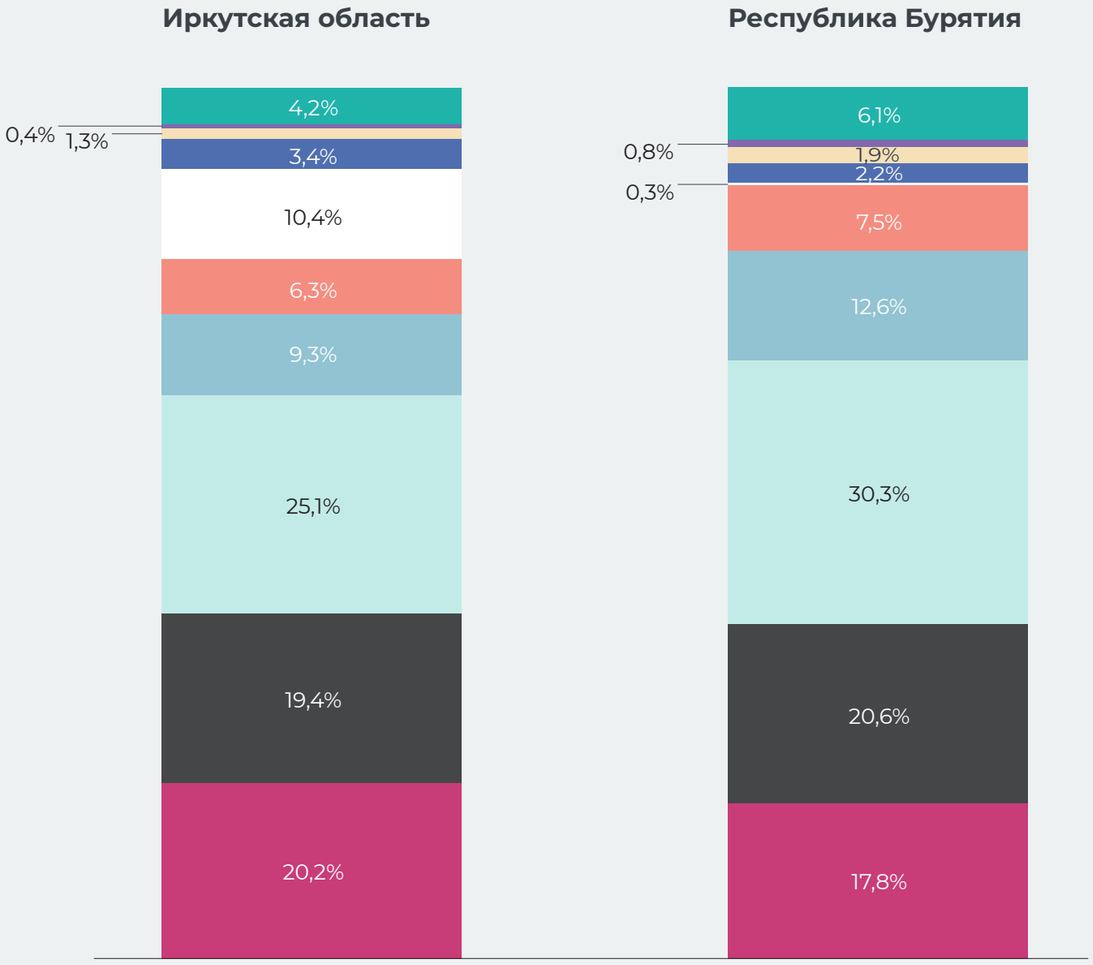
- Путешествия на водных судах по туристским маршрутам с осуществлением минимум 1 ночевки на судне



Пляжный

- Поездки с основной целью отдыха на «открытой воде» — море, озере, реке. Могут быть совмещены с посещением экскурсий, занятием активными видами отдыха

Распределение туристического потока по видам туризма[1]



Культурно-познавательный и природно-экологический виды туризма — ключевые для макротерритории

[1] Источник: Росстат, данные регионов, анализ CMWP

Портрет туриста макротерритории[1]



63%
Отдых



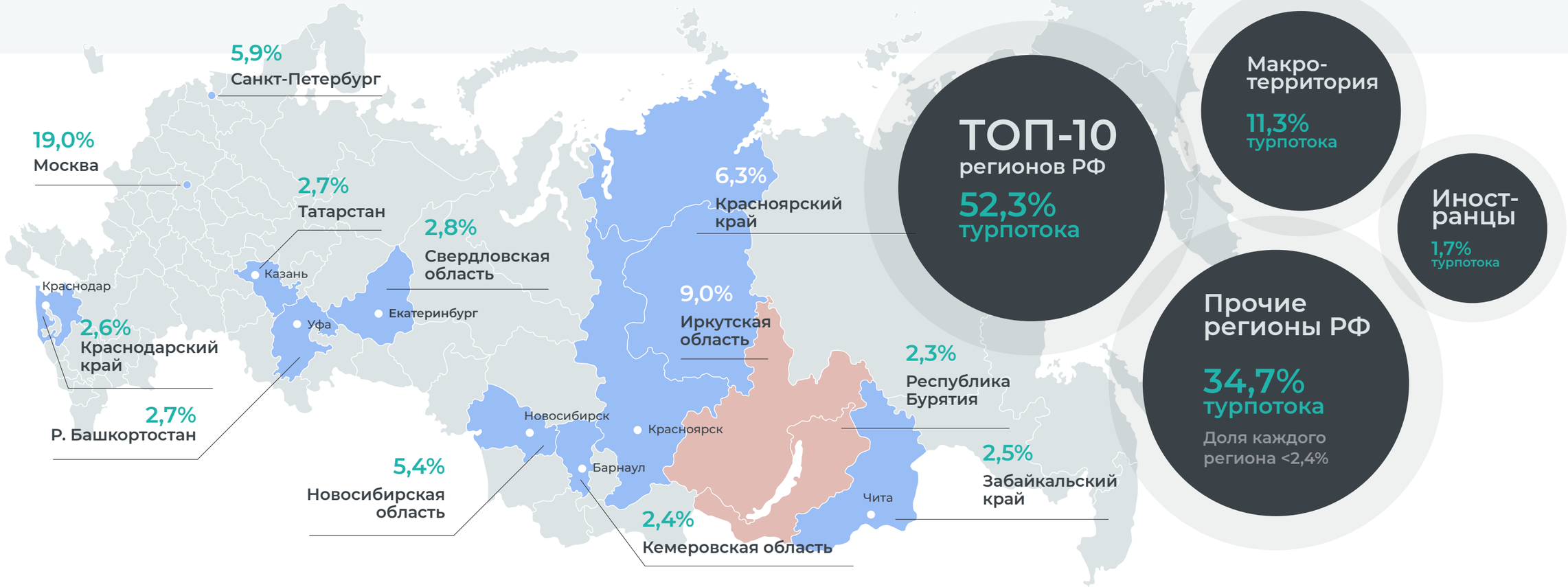
16%
Личные, семейные дела



21%
Деловые цели

Жен.	57%	Муж.	43%
18–25	11%	18–25	13%
26–30	11%	26–30	13%
31–35	16%	31–35	20%
36–40	16%	36–40	20%
41–50	27%	41–50	20%
51+	19%	51+	14%



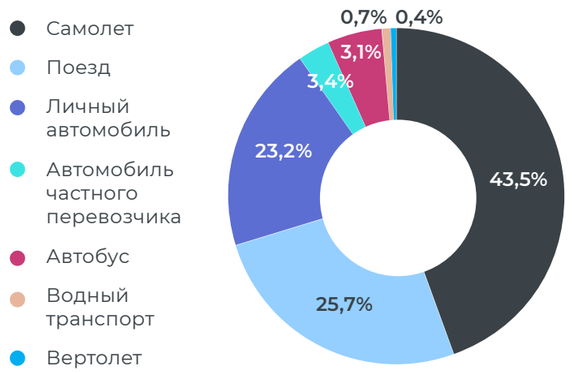


[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP.

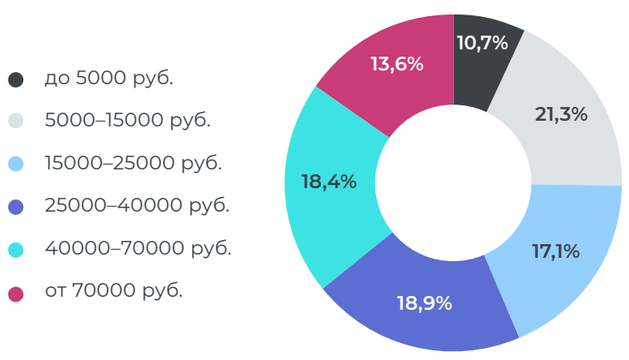
ВЭБ | ПРОГОРОД

CMWP COMMONWEALTH PARTNERSHIP

Предпочтения по транспорту



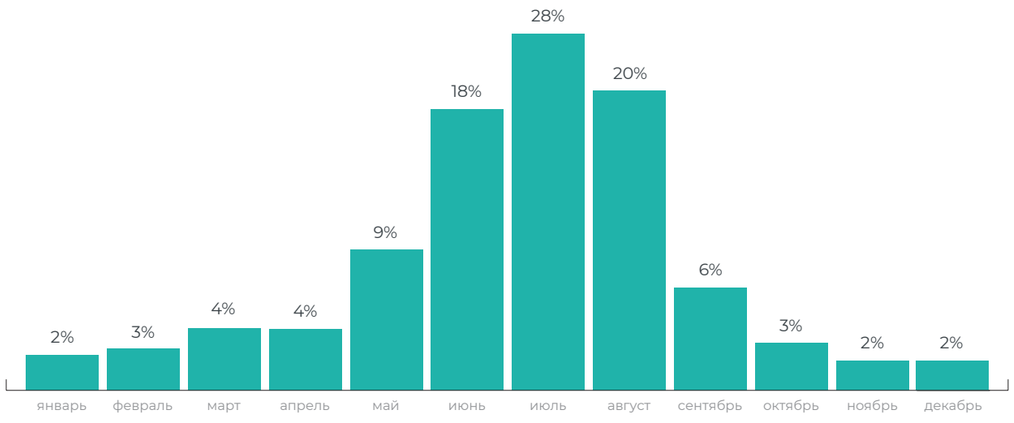
Размер расходов на туриста



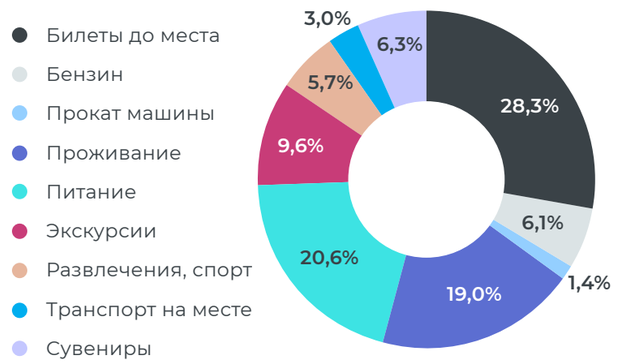
Предпочтения по средствам размещения



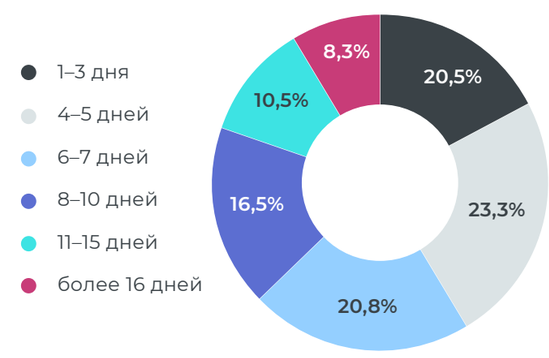
Сезонность спроса



Структура трат



Длительность поездки



Средства размещения на макротерритории

- Коллективные средства размещения макротерритории не удовлетворяют требованиям рынка: гостиницы и санатории выбирает[1] только 39% туристов, турбазы и хостелы для размещения выбирают еще 21% туристов. Оставшиеся 40% турпотока попадают в так называемую «серую зону» — останавливаются у друзей и родственников, арендуют квартиру или дом, ночуют в палатках.

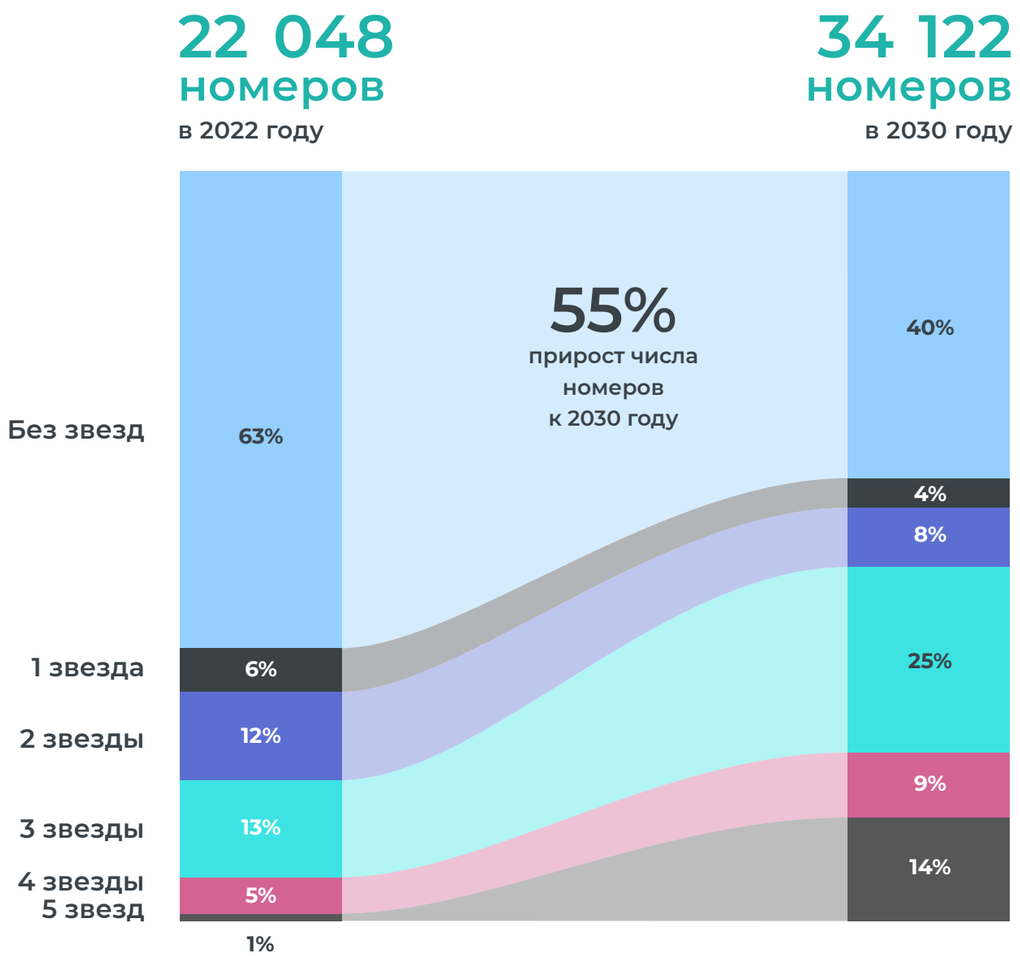
- Почти треть номерного фонда КСР — это отели с численностью номеров до 100 единиц с минимальным объемом инфраструктуры: ночлег и завтрак. Средств для развития у таких объектов нет, инфраструктуры для привлечения гостей в течение всего года тоже, соответственно они сильно подвержены влиянию фактора сезонности: пользуются повышенным спросом летом и в период «Байкальского льда», а в остальное время простаивают. За 5 месяцев в году формируется выручка, которая должна помочь бизнесу продержаться остальные 7.

- Поскольку спрос сильно превышает предложение, даже средства размещения невысокого качества и с ограниченной инфраструктурой в пик сезона перегружены, что провоцирует туристов делать выбор в сторону арендного жилья или отдыха дикарем. И в том и в другом случае регион видит только небольшую часть доходов от туризма, основные продажи идут «в серую». В свою очередь, нелегальный статус не дает предпринимателям возможности пользоваться существующими мерами поддержки, привлекать гранты и кредиты на развитие.

- Расширение границ высокого сезона на макротерритории возможно за счет строительства инфраструктуры, нацеленной на предоставление услуг отдыха, развлечений, оздоровления и деловых и иных мероприятий в течение всего года. Комплексный продукт позволит изменить портрет потребителя в сторону более требовательного, но и более платежеспособного туриста, сократить долю «серого рынка», повысить доходы бюджета от туризма.

- Рынок средств размещения макротерритории на дату исследования не насыщен, однако за счет нового строительства к 2030 году ситуация изменится, совокупный номерной фонд прирастет на 129 КСР с общим номерным фондом в 12 074 ед., т.е. текущий номерной фонд вырастет более чем на половину.

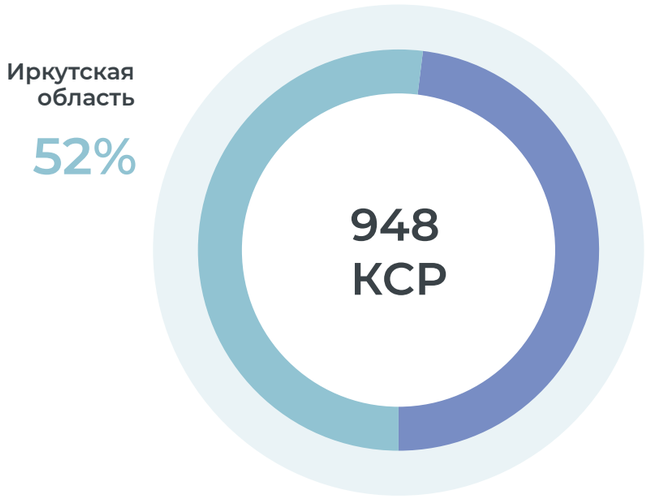
- За счет строительства новых туристских кластеров и точечных гостиничных объектов структура предложения коллективных средств размещения на макротерритории «Байкал» к 2030 году существенно изменится в сторону увеличения доли средств размещения верхнего ценового сегмента, расширения предложения в среднем и экономичном формате.



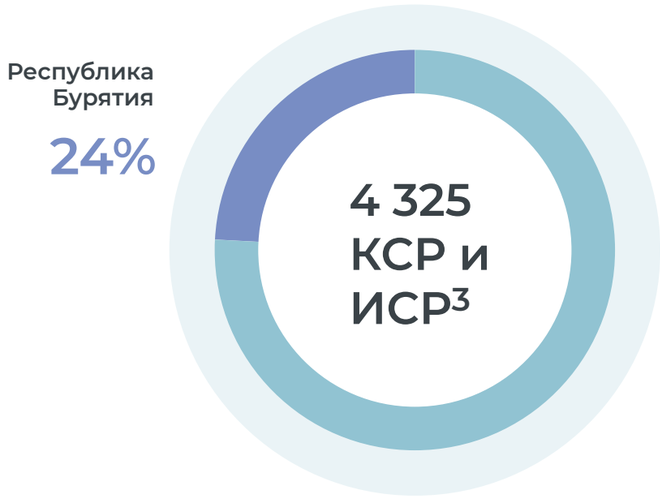
[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP.

- По числу КСР предложение макротерритории сбалансировано — распределение примерно 48%/52%, однако, если учитывать «серый рынок» и рынок ИСР, то большая часть объектов рынка приходится на Иркутскую область — более развитый и доступный с точки зрения инфраструктуры регион
- 67% номерного фонда[2] макротерритории приходится на Иркутскую область, 33% — на Республику Бурятия
- Доля ИСР в общем числе номеров[3] в Иркутской области (14%) выше, чем в Республике Бурятия (6%):
  - В зимний сезон почти все квартиры г. Байкальск сдаются в аренду туристам, которые приезжают в ГЛК «Гора Соболиная»
  - Листвянка — самый развитый с точки зрения инфраструктуры и самый близкий от точки входа в регион населенный пункт на берегу Байкала. В пик сезона почти все жилье Листвянки также сдается в аренду
- В среднесрочной перспективе по мере выхода на рынка качественного предложения объектов размещения разного ценового уровня (ценовые категории) и форматов (гостиницы, модульные отели, хостелы и т.п.), «серый рынок» будет постепенно сокращаться — спрос будет «перетекать» в сторону более безопасного «официального» рынка. Аналогично и с рынком ИСР – рост предложения на рынке всегда свидетельствует о недостатке качественного предложения в пик сезона. По мере изменения рынка и его «обеления», доля рынка ИСР также будет снижаться.

Официальные КСР (объекты)



Официальные КСР + «Серый рынок» + ИСР (объекты)



Средства размещения макротерритории (номеров)

11,5% **ИСР**

82% - Иркутская область
18% - Республика Бурятия

12,5% **«Серый рынок»**

77% - Иркутская область
23% - Республика Бурятия



76% **Официальные КСР**

63% - Иркутская область
37% - Республика Бурятия

[1] Источник: Росстат, данные регионов, анализ CMWP

[2] Номера в официальных КСР, номера в КСР на «сером рынке», ИСР (исходя из допущения, что 1 ИСР — 1 номер)

[3] Официальные КСР + «Серый рынок» + ИСР

Влияние фактора сезонности на загрузку средств размещения макротерритории

Горнолыжный сезон

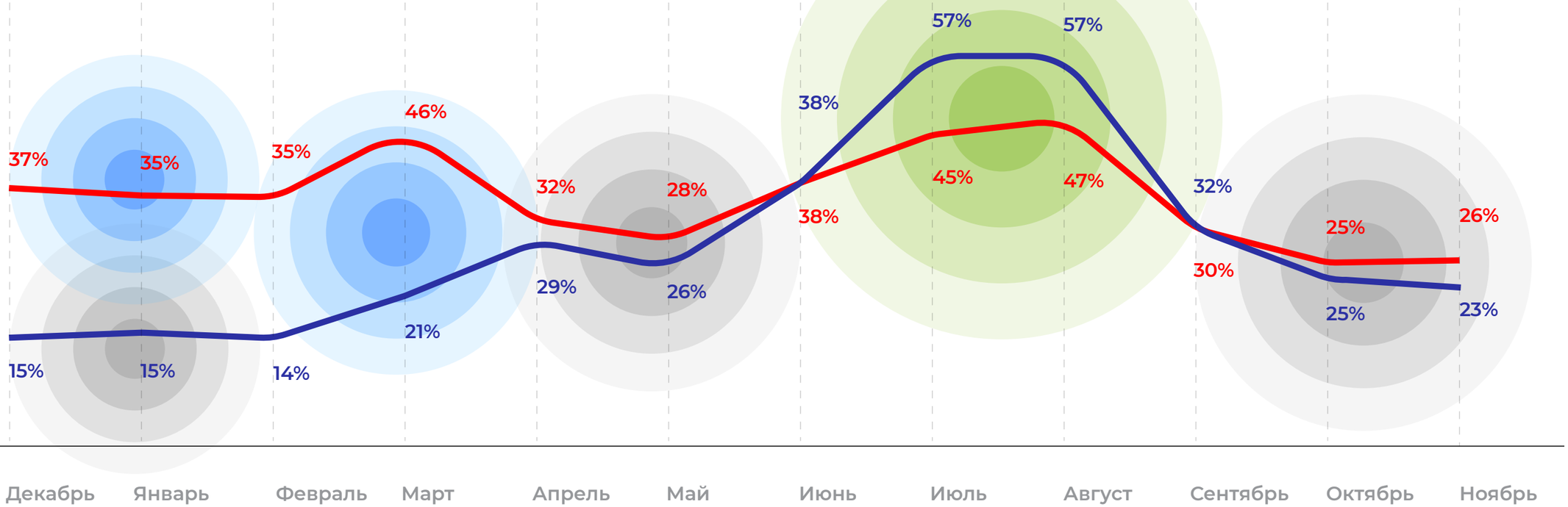


«Байкальский лед»



Летний Байкал





Декабрь – Январь

Низкий сезон — лед на Байкале еще не «встал», начало полноценного «зимнего сезона» отмечается ближе к концу января. Для республики Бурятия старт высокого зимнего сезона начинается с замерзания озера – в республике нет инфраструктуры для массового отдыха в это время года.

Начало высокого сезона для Иркутской области наступает с выпадением снега и установлением комфортной погоды для катания на горных лыжах и сноуборде на ГЛК «Гора Соболиная».
Курорт регионального значения привлекает спрос местных жителей и соседних регионов.

Февраль – Март

«Байкальский лёд» — один из самых узнаваемых туристских брендов макротерритории. Озеро замерзает к концу января. Благодаря уникальным особенностям воды Байкала, лёд прозрачный: видимость озера — на многие десятки метров; толща льда изрезана живописными трещинами, в некоторых местах лед испещрен метановыми пузырьками, по берегам образуются ледяные пещеры и торосы.
Российские и иностранные туристы приезжают на Байкал зимой целенаправленно для того, чтобы увидеть лёд Байкала. Для республики Бурятия — старт высокого сезона, для Иркутской области – продолжение.

Апрель – Май

Межсезонье — период таяния снега и льда, навигация не открыта, прогулки по льду опасны. Период катания на горнолыжном курорте окончен.
Число поездок с целью отдыха и развлечений для обоих регионов минимально, основная загрузка КСР – деловой спрос, спортивные группы и отдых «выходного дня» со стороны местных жителей.

Июнь – Август

«Летний Байкал» — к концу лета вода в озере прогревается максимум до 22° С в мелких бухтах и заливах.
Активно купаются только местные, для туристов из других регионов РФ основной вид отдыха в этот период – круизы, путешествия на частных судах, пешие прогулки по эко-тропам и туристским маршрутам, активный отдых, знакомство с шаманизмом (Иркутская область) и буддизмом (республика Бурятия), знакомство с культурой, этносом и гастрономией обоих регионов.
Пик сезона совпадает с «периодом отпусков» – лучшее время для знакомства с природой Байкала, национальных парков и ООПТ макротерритории.

Сентябрь – Ноябрь

Межсезонье — в сентябре морская навигация по Байкалу усложняется, усиливаются ветра, снижается число солнечных дней.
Поездки на отдых «выходного дня» все еще популярны у внутренних туристов, туристы из других регионов РФ в основном, выбирают летние месяцы (62,8% поездок), на сентябрь приходится не более 7% поездок

Направления перспективного развития макротерритории

Макротерритория «Байкал» сформирована всего двумя регионами, однако по площади — это самая большая территория, объединенная вокруг ключевого туристического аттрактора — озера Байкал.

Потенциал макротерритории на рынке внутреннего и въездного туризма высок не только из-за интереса к ключевому аттрактору, но и за счет возможности формирования комплексного туристического продукта с использованием большого числа аттракторов, относящихся практически ко всем существующим видам туризма.

Распределение туристических аттракторов по территории не равномерно, большинство популярных у туристов локаций расположено на незначительном удалении от о. Байкал, однако, на макротерритории выявлено большое количество интересных для туристов локаций с ограниченной для туристов доступностью: плохое качество дорог или отсутствие дорог, значительное удаление от точки входа в регион и т.п.

Развитие макротерритории связано с изучением ее туристического потенциала и выделения направлений для первоочередного развития – ареалов концентрации объектов туристического показа (аттракторов), которые привлекают туристов уже сейчас и могут увеличить свою пропускную способность за счет строительства обеспечивающей туристической инфраструктуры — средств размещения, предприятий питания, отдыха и развлечений, сервиса.

Для выявления направлений перспективного развития макротерритории проведен анализ:

- Туристических аттракторов макротерритории
- Сети туристических маршрутов
- Транспортного каркаса макротерритории

По результатам исследования выявлены направления перспективного развития макротерритории.

Выявлено:

13 направлений перспективного развития макротерритории, каждое из которых имеет свои уникальные особенности: туристические аттракторы, преобладающий вид туризма, ландшафт и даже климатические особенности.

Развитие объектов туристической инфраструктуры в каждом из 13 направлений окажет положительный эффект на развитие туризма всей макротерритории.

Все 13 направлений должны быть связаны между собой в единую маршрутную сеть, которая позволит формировать туристические продукты, рассчитанные на разный сезон, состав и численность группы, бюджет.

Аттракторы на макротерритории

- Ключевой аттрактор территории — Байкал. Он привлекает основной поток туристов, но при этом вытесняет интерес к другим точкам притяжения. Развитие второстепенных туристических направлений поможет перераспределить турпоток и снизить антропогенную нагрузку на природные территории Байкала.
- Наиболее распространенные аттракторы, наиболее востребованные и потенциально востребованные — культурно-познавательные (включая этнокультурные), природные и оздоровительные. Данные виды отдыха являются основными на макротерритории на сегодня.
- Очень высокая значимость аттракторов, включающих культурное, природное и нематериальное наследие ЮНЕСКО, привлекает туристов со всей страны и из-за рубежа. Туристический поток к основным аттракторам может влиять на прирост турпотока для менее «раскрученных» объектов.
- Культурно-познавательные аттракторы расположены преимущественно вблизи основных точек входа и более доступны туристам. Природные аттракторы часто находятся на отдалении и труднодоступны. Для улучшения посещаемости природных объектов необходимо развивать вблизи них туристическую инфраструктуру и улучшать логистику.
- Оздоровительные аттракторы обладают большим потенциалом благодаря богатым бальнеологическим ресурсам макротерритории. Для реализации этого потенциала необходимо модернизировать материально-техническую базу санаторно-курортных учреждений.
- Потенциал пляжных аттракторов сложно реализовать из-за климатических условий. В свою очередь, эти условия хорошо подходят для горнолыжного отдыха, однако характеристики горнолыжных склонов уступают аналогам в России.

Природные особенности

- Макротерритория уникальна своим природным разнообразием. В пределах каждого из основных туристических направлений сочетается несколько видов ландшафтов, образованных благодаря значительному перепаду высот и особому микроклимату макротерритории, который в том числе создает озеро Байкал.
- Климат макротерритории отличается жарким летом и суровой зимой. Наиболее комфортное направление за счет более высоких температур в зимний период — Южный Байкал. Байкальский лед, за которым приезжает значительная часть туристов, лучше всего наблюдать в Ольхонском направлении и на Восточном Байкале. Наиболее комфортные температуры для пляжного отдыха в летний период характерны также для Южного Байкала, Ольхонского и Горячинского направлений.
- Большой интерес в значительной части направлений представляют водные объекты. Помимо Байкала, они представлены крупными реками — прежде всего Ангарой, протекающей по территории Листвянского и Иркутского направлений, вдоль Транссибирской магистрали, а также Братским водохранилищем. По Ангаре ходят круизные судна, а на ее берегах развит пляжный туризм.
- Уникальные природные особенности, среди которых эндемичные растения Северного Байкала и массовые места обитания нерп в Горячинском направлении, а также наличие минеральных вод и термальных источников, формируют туристический продукт макротерритории.

Доступность

- Большая часть туристических аттракторов находится в комфортной для туристов 2-часовой транспортной доступности от основных точек входа на макротерриторию.
- В Республике Бурятия аттракторы более рассредоточены по территории региона и чаще находятся в более удаленных местах. В Иркутской области туристы для посещения большинства основных аттракторов могут размещаться в Иркутске, а в Республике Бурятия для обеспечения возможности посещения туристами аттракторов необходимо развивать логистику либо гостиничную инфраструктуру.
- Около 20 % востребованных и потенциально востребованных аттракторов макротерритории расположено вне 2-часовой транспортной доступности. Туристы меньше посещают подобные отдаленные аттракторы либо реже посещают менее популярные точки притяжения из-за затрат времени на дорогу. Развитие логистики к удаленным аттракторам поможет перераспределить поток с перегруженных локаций и запустить туризм в отдаленных районах.
- Природный туризм — ключевой вид отдыха на Байкале, и доступность природных аттракторов требует серьезного улучшения. В 2-часовой транспортной доступности находится менее половины природных и рыболовно-охотничьих аттракторов, что связано с удаленностью природных объектов от точек входа.
- В Иркутской области плотность аттракторов выше. Они главным образом сосредоточены возле точек входа, поэтому туристы могут посетить больше точек притяжения в течение одного дня, чем в Республике Бурятия. При улучшении транспортной доступности туристы смогут посещать больше объектов за меньший промежуток времени, что приведет к развитию посещаемых локаций.

Состояние объектов

- Менее половины востребованных аттракторов макротерритории находится в хорошем и удовлетворительном состоянии и не требует больших инвестиций. Плохое состояние туристических точек притяжения может формировать негативный опыт от их посещения — отрицательные отзывы могут провоцировать снижение текущей и будущей посещаемости.
- Визуальная оценка состояния аттракторов (61 % положит. оценок) выше, чем оценка пользовательского опыта (48,7 %). Пользовательский опыт влияет на более глубокую вовлеченность туристов во взаимодействие с аттрактором, поэтому необходимо серьезно модернизировать туристические объекты с точки зрения сервисной инфраструктуры, доступности, безопасности, инклюзивности и т. д.
- Наиболее негативно оцениваемые характеристики аттракторов — навигация (85,1 % негативных оценок), состояние окружающей территории (64,3 %), инклюзивность (61 %) и техническое состояние объекта (44,2 %). Данные характеристики необходимо улучшать в первую очередь.
- Общее состояние аттракторов в Республике Бурятия и Иркутской области сравнимо, доля положительных оценок составляет чуть менее половины. В Иркутской области больше внимание уделяется сервису и пользовательскому опыту, в то время как в Республике Бурятия сами аттракторы находятся в лучшем состоянии по отношению к сервису. Для более гармоничного развития туризма на макротерритории в Республике Бурятия необходимо развивать туристический сервис и улучшать пользовательский опыт, а в Иркутской области улучшать визуальный облик и среду вблизи объектов.

Распределение аттракторов по направлениям

- Основные туристические направления концентрируют в себе подавляющую долю аттракторов макротерритории. Больше всего аттракторов расположено в границах Иркутского, Улан-Удэнского и Ольхонского направлений.
- Культурно-познавательные аттракторы преобладают в большинстве направлений, за исключением Листвянского, Ольхонского и Южного Байкала, где на первый план выходят природно-экологические аттракторы. Для ряда направлений характерна специализация на санаторно-курортном туризме, среди которых выделяются Восточный Байкал — Горячинск и Восточный Саян. Важное значение имеет сельский туризм, особенно для направлений Транссибирской магистрали, агломерации Улан-Удэ и Баргузинского.
- Отдельные типы аттракторов представлены в небольшом количестве, но также пользуются популярностью у туристов. К ним относятся горнолыжные курорты, в наибольшей степени представленные в Южном Байкале, где расположено сразу два крупных объекта — «Гора Соболиная» и «Гора Мамай». По наличию этнокультурных аттракторов выделяется направление «Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь», где расположены наиболее известные дацаны, а также крупный этнографический музей.

КСР и туристическая инфраструктура

- Основная часть крупнейших аттракторов направлений обеспечена КСР в 15-минутной автомобильной доступности. Наименьший показатель наблюдается в Иркутском, Листвянском и Братском направлениях, наибольший — в Баргузинском, где около 30 % аттракторов расположено более чем в 60-минутной автомобильной доступности от КСР. В большинстве направлений отмечается недостаточная обеспеченность туристических маршрутов и пляжей туалетами.
- Наиболее позитивные оценки средств размещения характерны для Иркутского, Улан-Удэнского и Листвянского направлений. Самая высокая доля негативных оценок выявлена в направлении Транссибирской магистрали, где туристы отмечают плохое состояние номеров, отсутствие ремонта, проблемы чистоты. В Ольхонском направлении туристы отмечают, что заранее готовятся к посредственному качеству жилья в силу дефицита мест размещения в высокий сезон.
- В курортных направлениях туристы более восприимчивы к качеству сервиса, с чем связано большое число негативных отзывов на места размещения в направлении Восточного Саяна. Выше, чем в среднем по макротерритории, доля негативных оценок заведений питания отмечается у направления Северный Байкал. Для большей части направлений оценки объектов питания скорее позитивные, особенно ценится местная кухня: бурятские блюда, буузы.

Аттракторы по видам туризма

Культурно-познавательный / рекреационный туризм

Аттракторы:

- Культурно-познавательные
- Этнокультурные
- Религиозные
- Промышленные
- Гастрономические
- Событийные
- Сельские
- Научно-популярные

Спортивный / активный / экстремальный туризм

Аттракторы:

- Природные (активные)

Природно-экологический туризм

Аттракторы:

- Природные (экологические)

Оздоровительный туризм

Аттракторы:

- Санаторно-курортные
- Медицинские

Пляжный туризм

Аттракторы:

- Пляжные

Горнолыжный и горный туризм

Аттракторы:

- Горнолыжные

Деловой / MICE-туризм

Аттракторы:

- Деловые

Рыболовно-охотничий туризм

Аттракторы:

- Рыболовно-охотничьи (рыболовные)
- Рыболовно-охотничьи (охотничьи)

Круизный туризм

Аттракторы:

- Все типы, располагающиеся вдоль круизных маршрутов

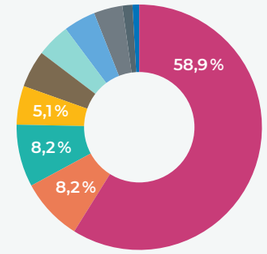
Автомобильный туризм (путешествие на автомобиле)

Аттракторы:

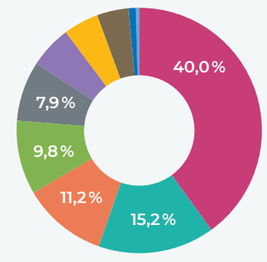
- Все типы, располагающиеся вдоль автомобильных маршрутов

2,6 тыс.
аттракторов расположено на макротерритории

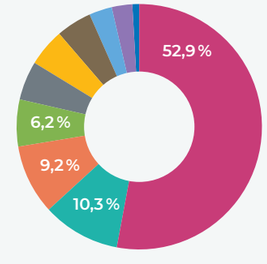
Доля наиболее востребованных аттракторов и аттракторов различных типов с высоким потенциалом **в Иркутской области**



Доля наиболее востребованных аттракторов и аттракторов различных типов с высоким потенциалом **в Республике Бурятия**



Доля наиболее востребованных аттракторов и аттракторов различных типов с высоким потенциалом **на макро-территории**



Карта туристических аттракторов макротерритории Байкал

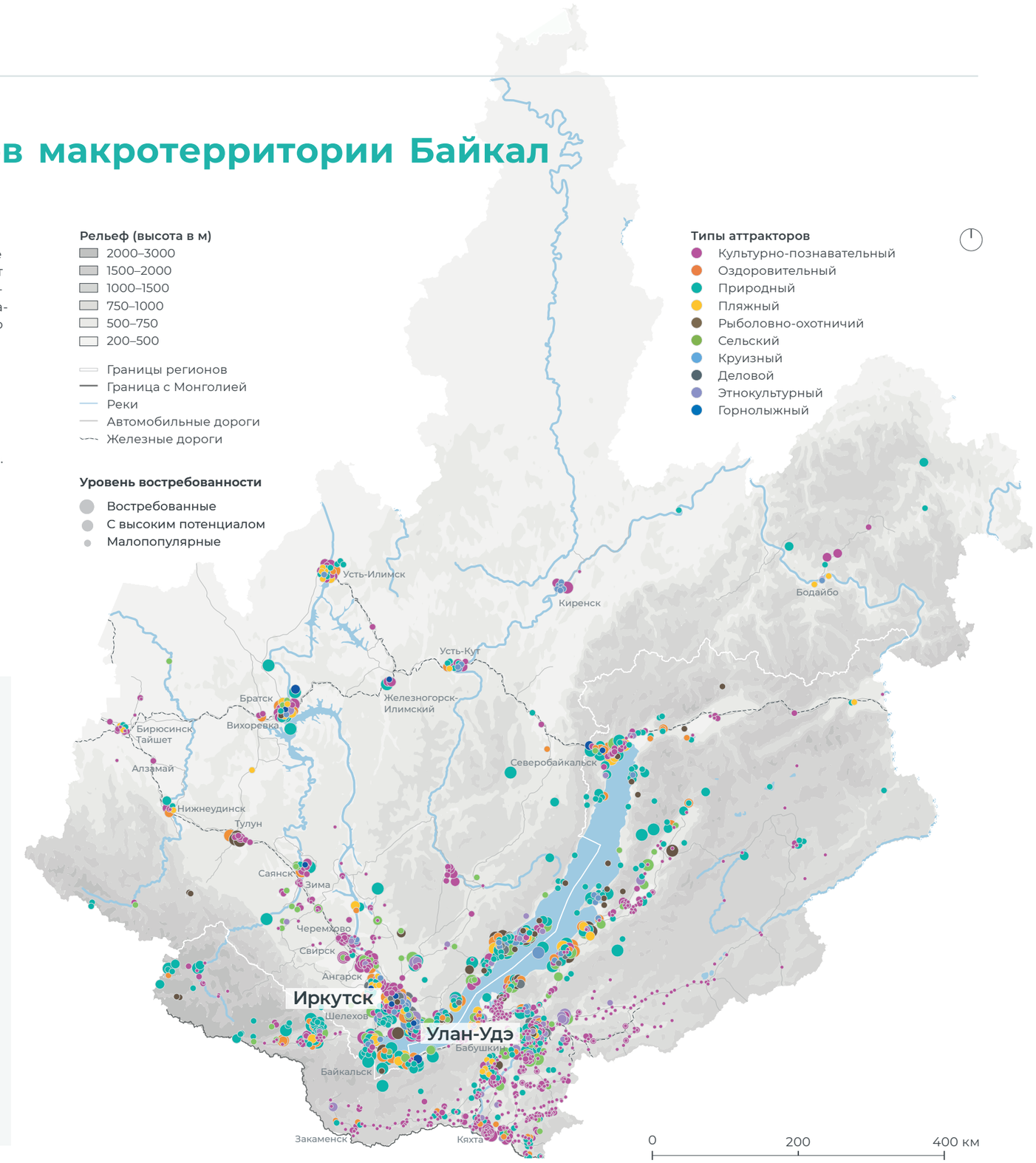
Главным туристическим аттрактором макротерритории является озеро Байкал, вокруг которого расположено большое количество аттракторов, относящихся к различным видам туризма: от пляжного до лечебно-оздоровительного. Столицы макротерритории — города Иркутск и Улан-Удэ — места сосредоточения аттракторов культурно-познавательного туризма.

Ключевые виды туризма макротерритории (не столько по количеству аттракторов, сколько по их значимости для туриста) — природно-экологический и культурно-познавательный.

Большой потенциал для развития имеют недооцененные в настоящее время, но имеющие богатую ресурсную базу — лечебно-оздоровительный, этнокультурный и сельский туризм. Благодаря видовому разнообразию животных и большой площади водоемов и охотничьих угодий одним из распространенных видов туризма является рыболовно-охотничий туризм.

Пляжный туризм, несмотря на крупнейшее пресноводное озеро в мире и значительное число выявленных аттракторов, не занимает лидирующих позиций. Вода в озере прогревается до температуры, подходящей для плавания, только к концу лета. Байкал как место для пляжного отдыха не может конкурировать с ключевыми пляжными направлениями России.

Большая часть туристических аттракторов Байкала сосредоточена в южной части макротерритории, тогда как на севере популярных среди туристов мест выявлено мало. Удаленные от Байкала территории теряют привлекательность из-за сложной логистики и отсутствия уникального предложения, которое стоило бы нескольких дней в пути (для въездного туриста, который потратил несколько часов, добираясь до территории, и ограничен во времени и средствах).



Сильные стороны

- Уникальная территория с разнообразными природными ландшафтами, флорой и фауной
- Богатое культурно-историческое наследие, религиозные практики шаманизма и буддизма, плотно переплетающиеся с бытом жителей регионов макротерритории
- Наличие местных народов с сохранившимся бытом и культурой
- Узнаваемый бренд, позволяющий выделиться на фоне конкурентов из других регионов страны
- Наличие объектов и кандидатов ЮНЕСКО культурного и природного значения
- Наличие ООПТ федерального значения

Слабые стороны

- Сложная транспортная доступность для туристов из европейской части России (дорогие авиабилеты, долгое путешествие на ж/д транспорте)
- Высокое влияние фактора сезонности. В межсезонье, во время ледостава и ледохода Байкал недоступен для туристов
- Наиболее перспективные территории имеют существенные ограничения по развитию рекреационной деятельности, что провоцирует «дикий» и нелегальный туризм, оказывает выраженное негативное влияние на экологическую обстановку региона
- Низкая обеспеченность объектами туристской инфраструктуры
- Территориальный дисбаланс туристского предложения — ориентация только на Байкал

Основные туристические направления

Иркутское

Направление воспринимается как «ворота на Байкал» и транспортный хаб. У туристов пользуются спросом культурно-познавательные аттракторы в Иркутске и агломерации, поездки по Байкальскому тракту и круизы по Ангаре.

Ольхонское

Ключевые группы аттракторов — природные и культурно-познавательные. С Малого моря открываются уникальные виды, летом аттракция предлагает рыбалку, купание и прогулки на катерах, зимой — наблюдение за льдом. Присутствуют духовные объекты — буддистские и шаманистские.

Баргузинское

Территория — одна из самых отдаленных, однако является одной из самых красивых не связанных с Байкалом. Точки притяжения: Баргузинская долина, Баргузинский заповедник, дацаны. Развит сельский туризм.

Кяхтинское

Направление представляет маршрут Великого чайного пути и служит перевалочным пунктом для туристов, путешествующих из Монголии в Россию и наоборот.

Братское

В основном ассоциируется с Братской ГЭС и Братским водохранилищем, которые и являются основными туристическими аттракторами, формирующими направление.

Транссибирская магистраль

Территория направления, растянутая вдоль Транссибирской магистрали и федеральной трассы «Сибирь», особенно интересна для путешествующих транзитом, с остановками в туристических поселках с целью посещения культурно-познавательных объектов.

Листвянское

Ключевая особенность — пляж на Байкале и окружающая туристическая инфраструктура. Туристов привлекают круизы и прогулки по Большой байкальской тропе. Направление выбирают точкой старта маршрута по КБЖД. Зимой местные приезжают кататься на горных лыжах.

Южный Байкал

Одно из самых насыщенных разнообразными аттракторами направление: КБЖД, круизы и прогулки на хивусах вдоль побережья, самая теплая вода для пляжного отдыха, крупные и горнолыжные комплексы, экотропы и туристические маршруты в горы.

Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь

Второй транспортный хаб макротерритории. Через него на Байкал въезжают туристы из восточной части страны и те, для кого цель поездки — посещение буддийских святынь, знакомство с культурой Бурятии и этнопоселениями.

Восточный Байкал — Горячинск

Главный интерес направления — лечебно-оздоровительный отдых и термальные источники. Здесь же расположены одна из трех самых хорошо прогреваемых бухт на Байкале и уникальные территории природных заповедников, генерирующие пляжный и природный туристический поток.

Восточный Саян

Одно из значимых направлений санаторно-курортного отдыха: термальные источники, Нилова пустынь, горы Саяны — все это в совокупности с природными аттракторами и этнодеревнями формирует уникальность направления. Здесь расположен второй пропускной пункт в Монголию.

Восточный Байкал — Кабанское

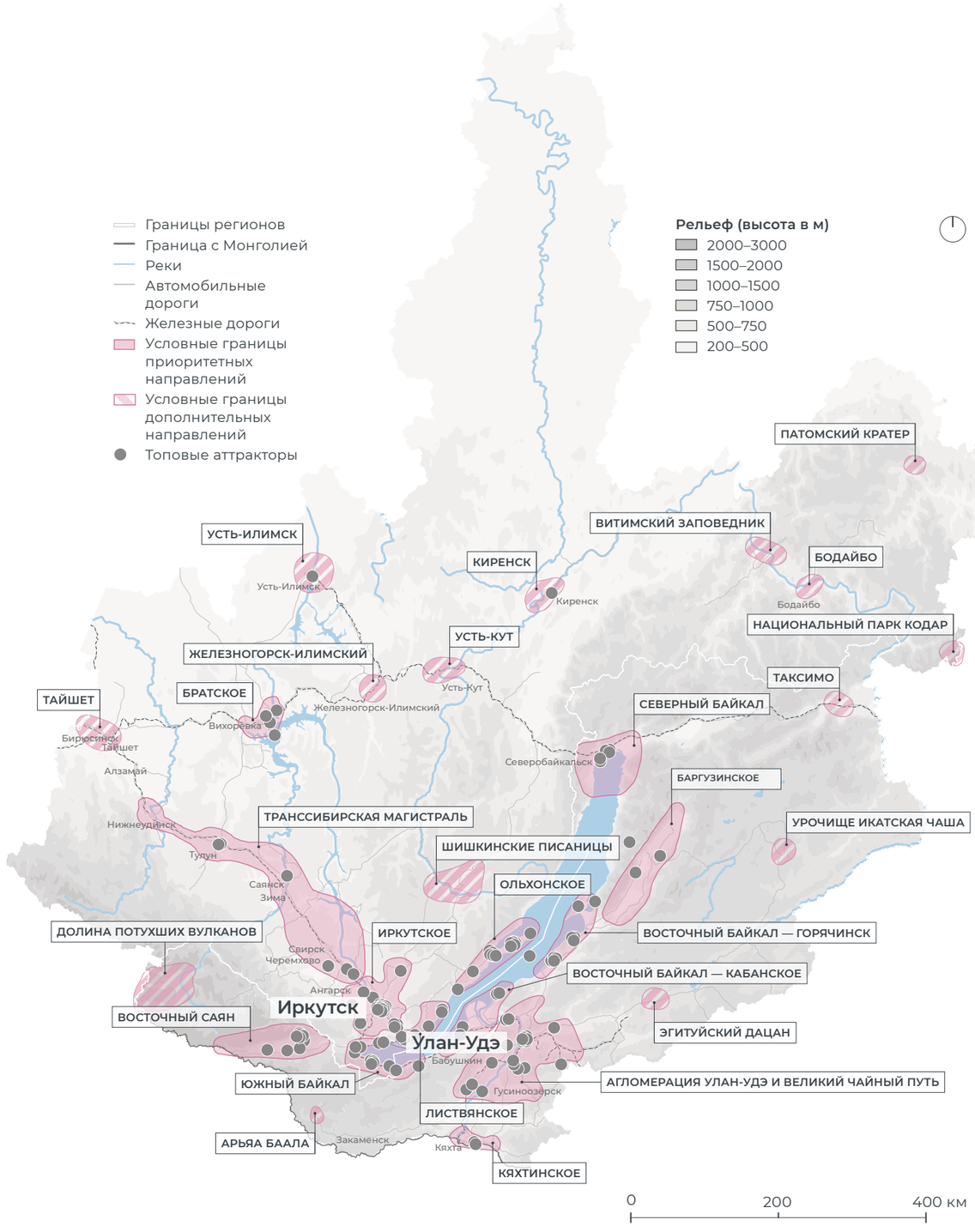
Главная достопримечательность — Кабанский биосферный заповедник и развивающийся на его территории научно-познавательный и просветительский экотуризм. Здесь же расположен один из самых важных православных объектов в Бурятии — Посольский Спасо-Преображенский монастырь.

Северный Байкал

Направление ассоциируется с природными достопримечательностями, пляжным и активным отдыхом: походы, скалолазание, водные виды спорта.

В результате кластерного анализа на основе пользовательских фотографий, размещенных в социальных сетях, и базы туристических аттракторов были определены условные границы приоритетных направлений.

Приоритетное направление — географический ареал, охватывающий группу территориально и тематически взаимосвязанных объектов туристского показа и объектов туристской инфраструктуры на территории одного или нескольких регионов, выбранный для проработки в составе федеральной туристической межрегиональной схемы с целью учета в планировании развития туризма.



Иркутское направление



Фото: Агентство по туризму Иркутской области

Ключевые виды туризма

Культурно-познавательный, деловой.

Зачем ехать?

Открыть для себя «Западные ворота Байкала», прикоснуться к истории царского купечества, увидеть уникальное наследие деревянного зодчества.

Когда ехать?

Круглый год.

Как ехать?

На самолете, по Трансибирской ж/д или по Федеральным автомобильным трассам Сибирь и Байкал. На осмотр столицы региона заложить не меньше 1–2 дней.

Что делать?

Пройтись по набережным Ангары и прокатиться на речных трамвайчиках, пройтись по 130-у кварталу и заглянуть в Иркутский квартал, заехать в Тальцы, попробовать местную кухню, увидеть Собор Казанской Иконы Божьей Матери и один из самых больших женских монастырей Сибири, посетить многочисленные музеи.

756 точек притяжения

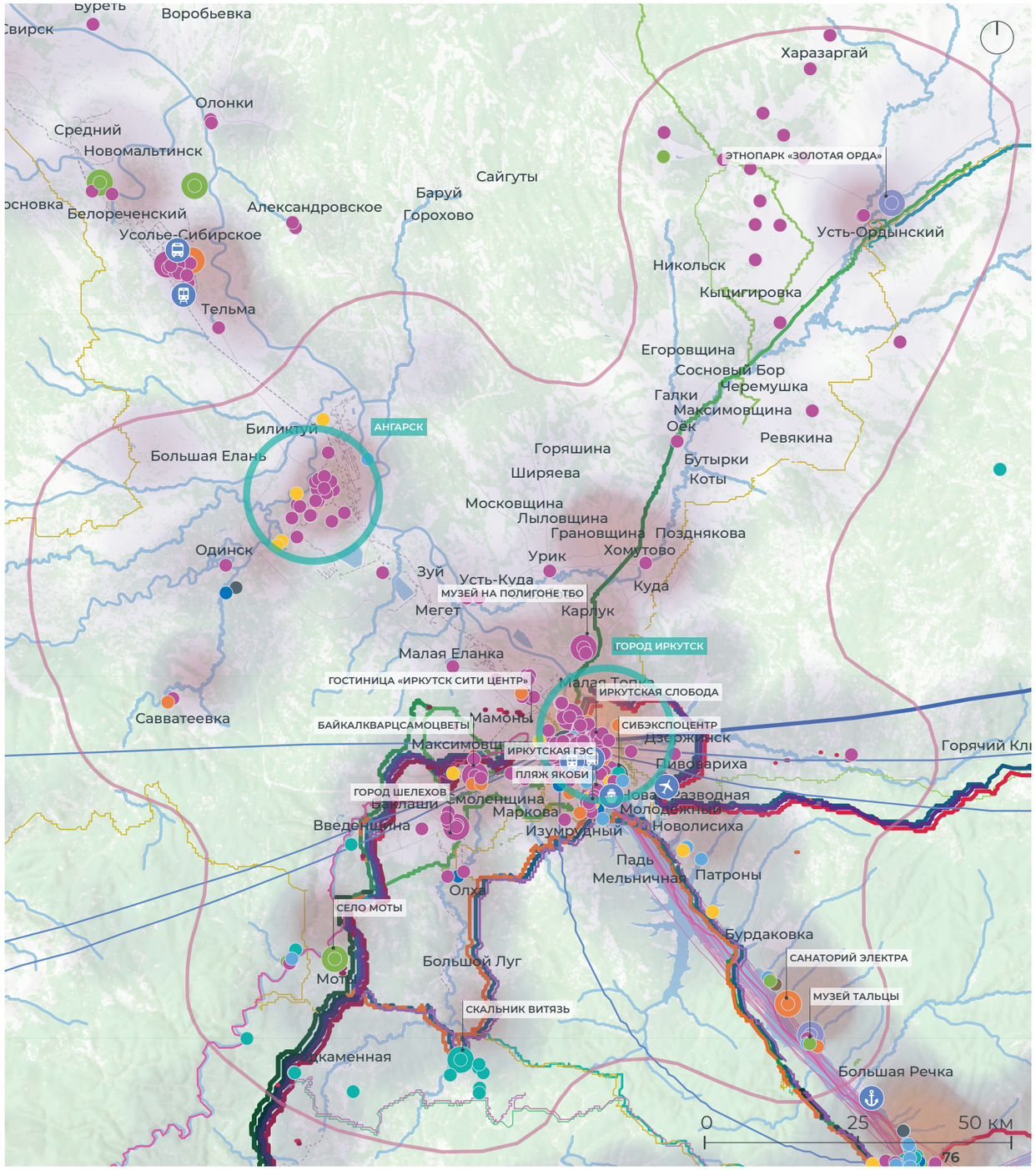
11 туристических маршрутов

КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ

- Исторический центр Иркутска
- Выставочный центр «Сибэкспоцентр»
- Архитектурно-этнографический музей Тальцы
- Санаторий Электра
- Иркутский обл. краеведческий музей
- Этнопарк «Золотая Орда»
- Иркутская слобода — 130-й квартал

ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

- Ж/Д вокзал
- Пункт пропуска через границу
- Взлетная полоса
- Порт
- Автовокзал
- Причал



- Реки
- Автомобильные дороги
- Железные дороги
- Условные границы приоритетного направления

Маршруты

- Воздушные
- Пешие
- Водные
- Джиппинг
- Зимние
- Автомобильные

Типы аттракторов

- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничие
- Сельские
- Горнолыжные
- Точки остановки судов
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

Плотность фотографий

max

min

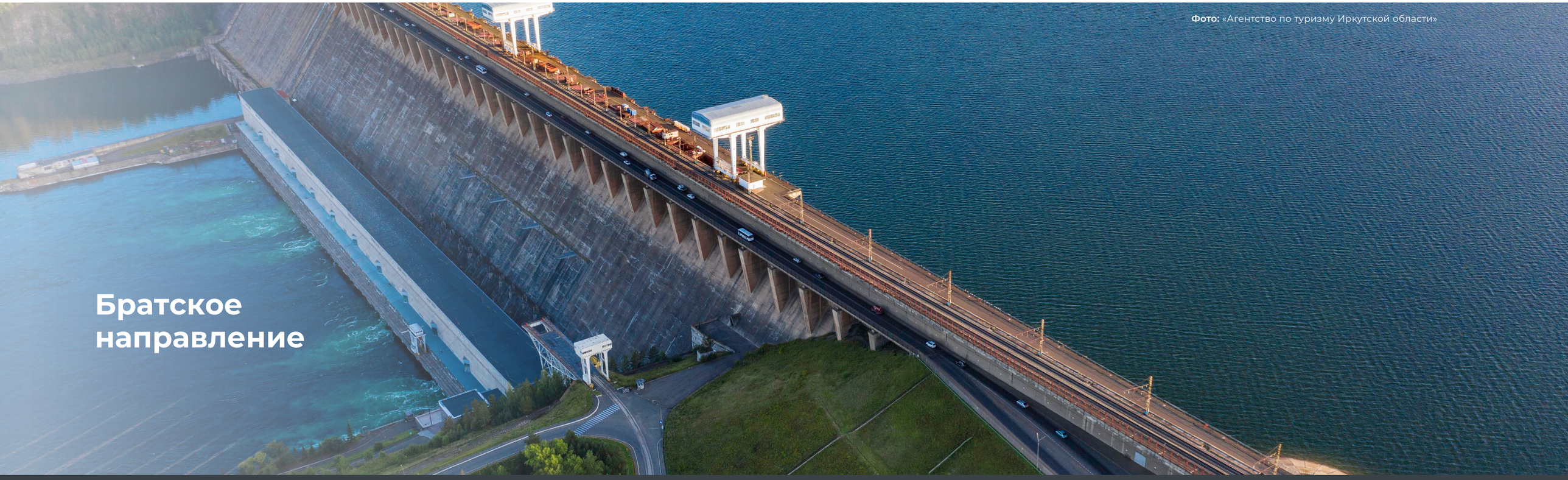


Фото: «Агентство по туризму Иркутской области»

Братское направление

Ключевой вид туризма

Культурно-познавательный.

Зачем ехать?

Увидеть Братскую ГЭС и водохранилище, прикоснуться к истории деревянного зодчества, истории политической ссылки.

Когда ехать?

Круглый год: здесь комфортно как летом (не выше +20), так и зимой (не ниже 27). Пляжный отдых — летом, для других видов отдыха ограничений по сезону нет.

Как ехать?

На самолете или автомобиле из Иркутска (долгая дорога, 9–10 часов в пути) или на «Метеоре» по реке Ангара (12 часов). Ехать на 1–2 дня без учета дороги.

Что делать?

Своими глазами увидеть мощь советской индустриализации, посетить «Ангарскую деревню» и музей политической ссылки, сделать фото у Мемориала славы, отдохнуть и загореть на пляжах и искупаться в водах необъятного «братского моря».

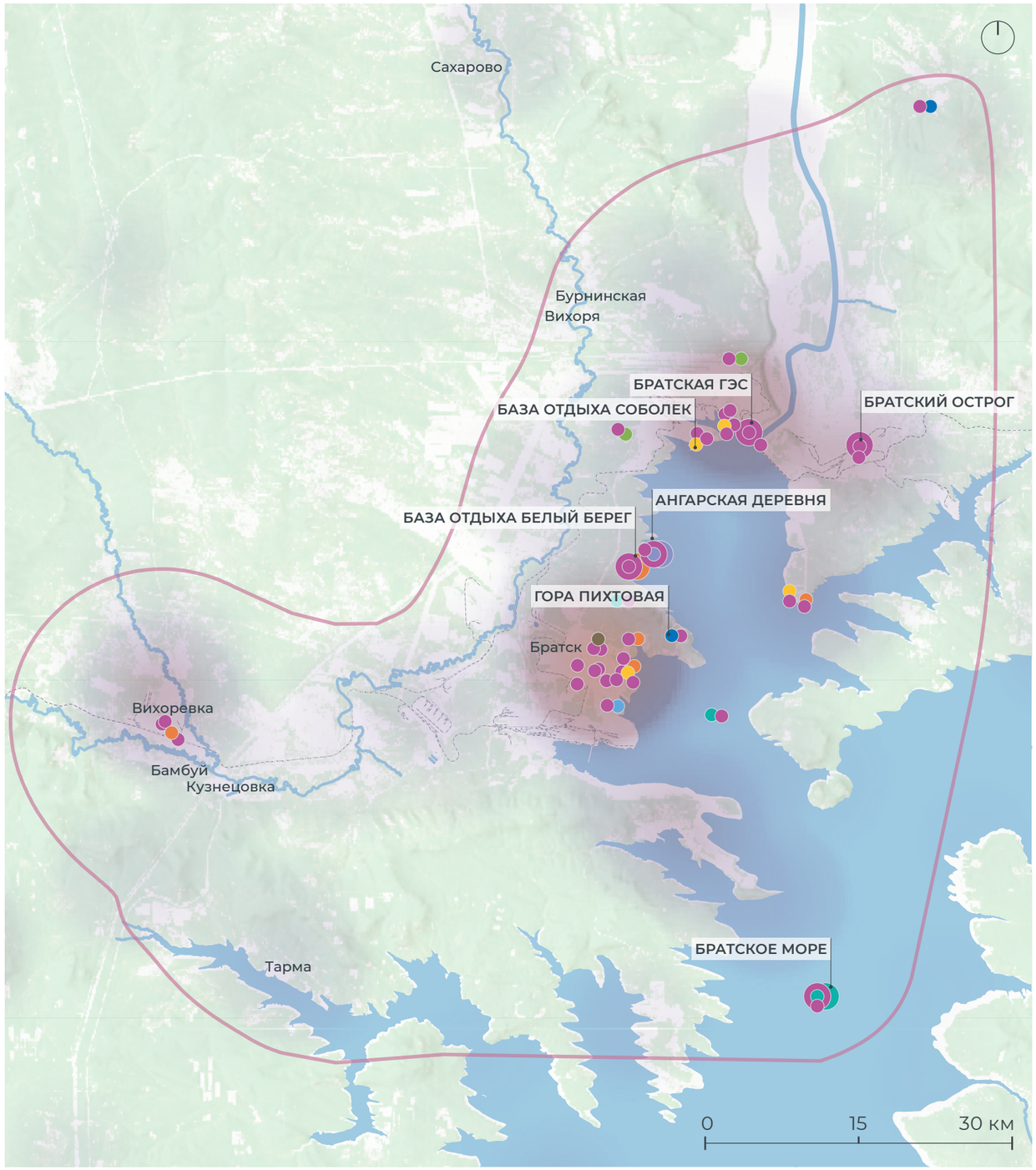
38 точек притяжения

КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ

- Центр города Братска
- База отдыха «Соболек»
- Братский острог
- Братская ГЭС
- Братское море
- База отдыха Белый Берег
- Горнолыжный комплекс Гора Пихтовая

ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

- Ж/Д вокзал
- Пункт пропуска через границу
- Взлетная полоса
- Порт
- Автовокзал
- Причал



Реки
Автомобильные дороги
Железные дороги
Условные границы приоритетного направления

Типы аттракторов

- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничие
- Сельские
- Горнолыжные
- Точки остановки судов
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

Плотность фотографий

max
min



Западный Байкал — Листвянское направление

Ключевые виды туризма

Природно-экологический, круизный.

Зачем ехать?

Познакомиться с Байкалом. Выйти на старт Большой Байкальской тропы и Кругобайкальской железной дороги (КБЖД).

Когда ехать?

Круглый год, но лучшее время — зима, чтобы увидеть знаменитый «байкальский лед» и лето, чтобы открыть для себя Байкал с воды. Средняя температура в летние месяцы не поднимается выше +19 градусов, зимой комфортно — не ниже 23 градусов.

Как ехать?

На автомобиле от Иркутска по Байкальскому тракту (2–3 часа в пути). Можно по воде — на корабле по Ангаре с остановками в туристических локациях.

Поездка одним днем или многодневный маршрут со стартом в Листвянке.

Что делать?

Взять катер и выйти на воду чтобы увидеть красоты озера с воды, высадиться на берегу и пройти по отрезку КБЖД, начать поход по Большой Байкальской тропе, забраться на смотровую «Истлэнд», посмотреть байкальский лед, посетить нерпинарий, отведать местной кухни в кафе и ресторанах Листвянки, купить сувениры на знаменитом рынке, пойти в круиз или обзорную экскурсию по озеру, искупаться и позагорать на пляжах, заняться всевозможными водными видами спорта.

64 точки притяжения

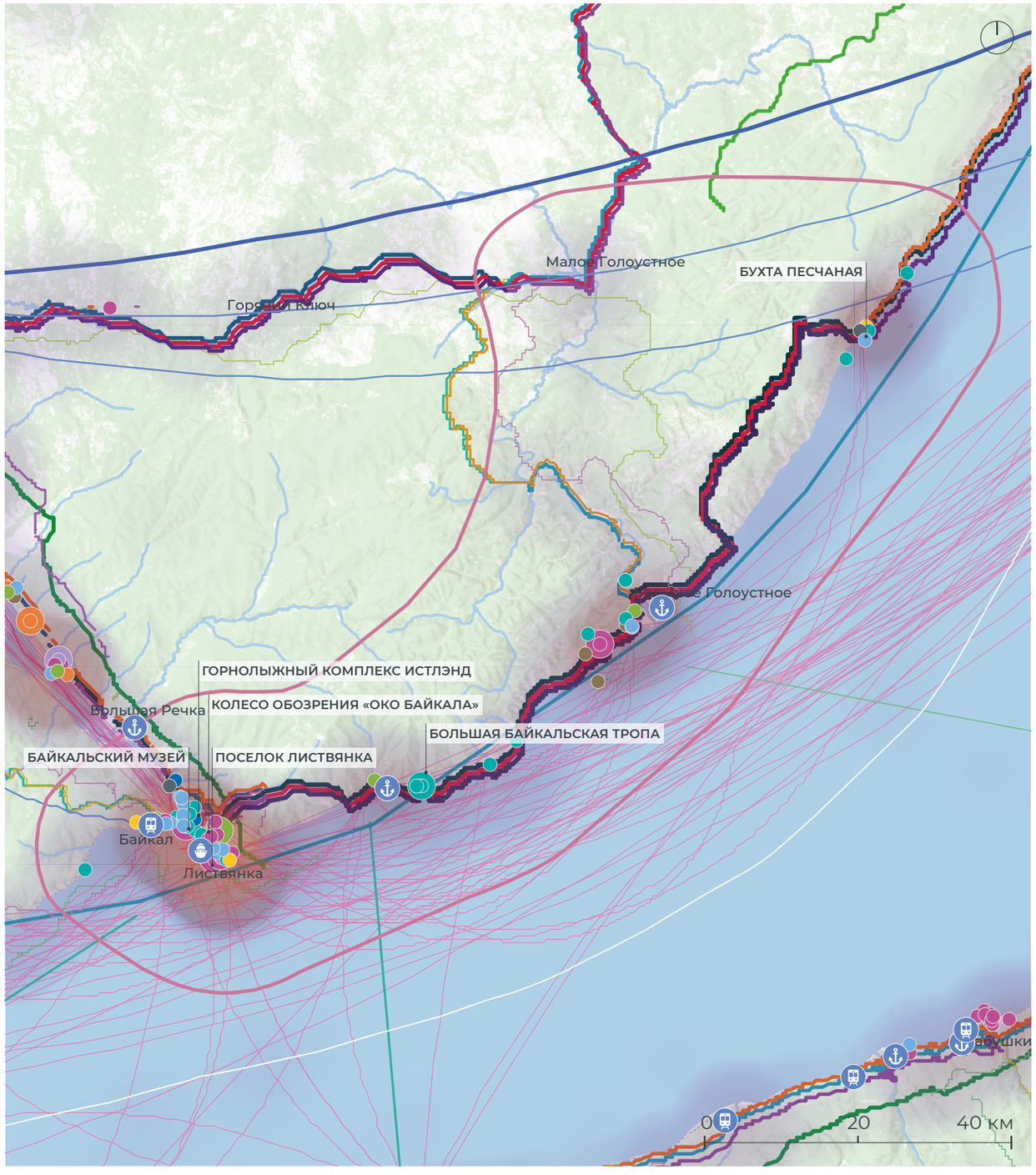
368 туристических маршрутов

КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ[1]

- Поселок Листвянка
- Байкальский музей
- Нерпинарий в Листвянке
- Колесо обозрения Око Байкала
- Горнолыжный комплекс Истлэнд
- Бухта Песчаная
- Большая Байкальская тропа

ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

- Ж/Д вокзал
- Пункт пропуска через границу
- Взлетная полоса
- Порт
- Автовокзал
- Причал



Реки
Автомобильные дороги
Железные дороги
Условные границы приоритетного направления

Маршруты
- Воздушные
- Пешие
- Водные
- Джиппинг
- Зимние
- Автомобильные

Типы аттракторов
- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничие
- Сельские
- Горнолыжные
- Точки остановки судов
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

Плотность фотографий
max
min

1 Здесь и далее в подобные списки озеро Байкал не включено, поскольку является известным и наиболее упоминаемым на макротерритории.



Западный Байкал — Ольхонское направление

Ключевые виды туризма

Природно-экологический, культурно-познавательный.

Зачем ехать?

Увидеть сакральный Байкал, почувствовать место силы, увидеть «байкальский лед».

Когда ехать?

Круглый год — чтобы посетить сакральные места, искупаться в Малом море — летом (лучше всего в августе, вода прогревается до 23 градусов) зимой — увидеть уникальный байкальский лед.

Как ехать?

Из Улан-Удэ самолетом (40 минут в пути), из Иркутска — вертолетом (часов в пути), на водном транспорте из Листвянки (4 часа), от Иркутска автомобилем (4–6 часов в пути, но прямой дороги на остров нет, ожидание места на пароме может растянуться до 4–6 часов). Поездка одним днем или путешествие на 3–4 дня.

Что делать?

Стать частью шаманских обрядов и почувствовать энергетику места силы, отдохнуть на турбазах и искупаться в теплых водах Малого моря, увидеть ступу Просветления, по дороге заехать в этнопарк «Золодая Орда», попробовать местную кухню, добраться до мыса Хобой, увидеть самое широкое место Байкала, проникнуться легендами и культурой эвенков, поприветствовать «Хранителя Байкала», повязать хадак и пообщаться с духами.

120 точек притяжения

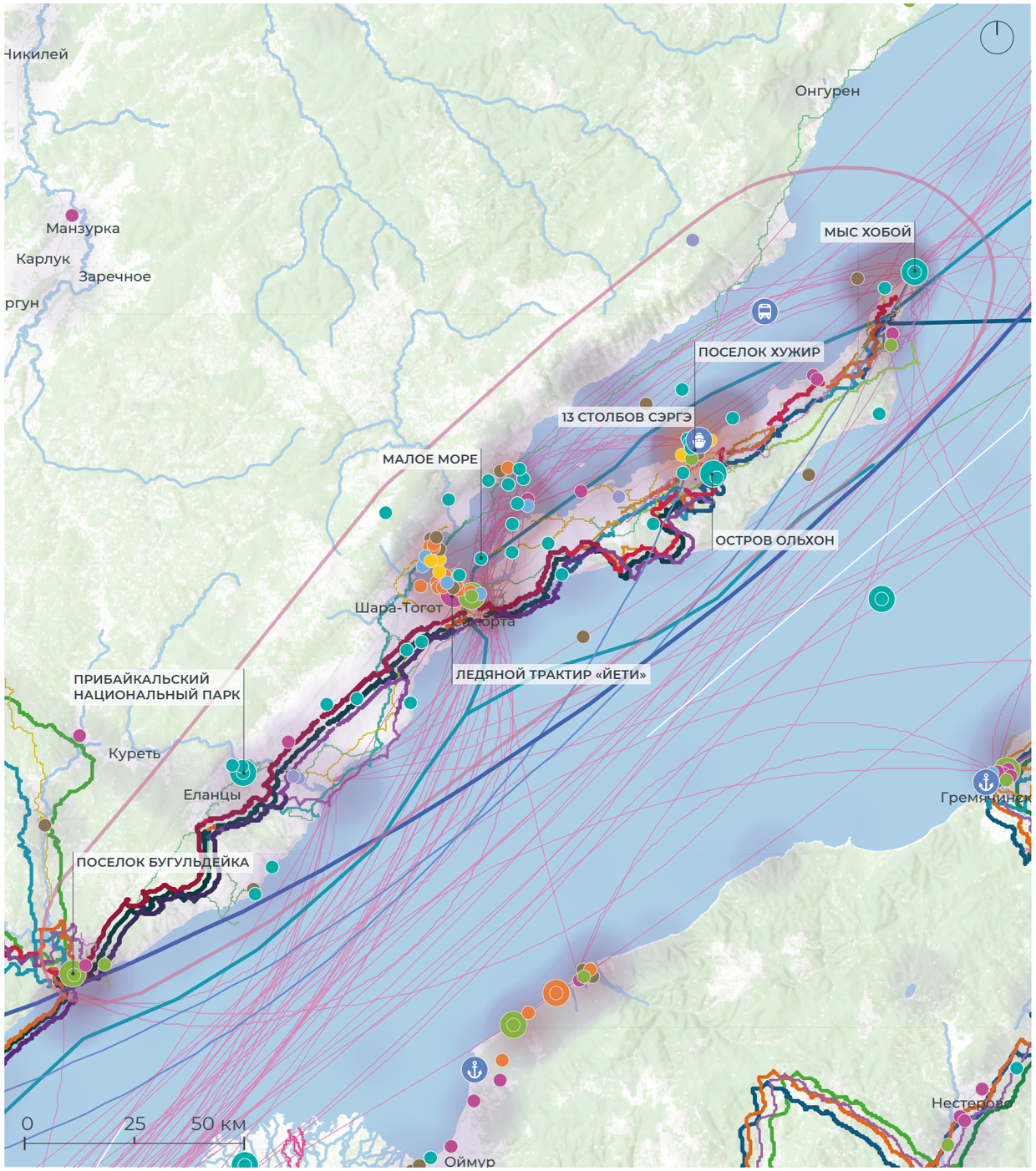
211 туристических маршрутов

КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ[1]

- Прибайкальский национальный парк
- 13 столбов Сэргэ
- Ступа Просветления
- Поселок Хужир
- Поселок Бугульдейка
- Остров Ольхон
- Малое море

ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

- Ж/Д вокзал
- Пункт пропуска через границу
- Взлетная полоса
- Порт
- Автовокзал
- Причал



Реки
Автомобильные дороги
Железные дороги
Условные границы приоритетного направления

Маршруты
- Воздушные
- Пешие
- Водные
- Джиппинг
- Зимние
- Автомобильные

Типы аттракторов
- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничие
- Сельские
- Горнолыжные
- Точки остановки судов
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

Плотность фотографий
max
min

1 Здесь и далее в подобные списки озеро Байкал не включено, поскольку является известным и наиболее упоминаемым на макротерритории.



Транссибирская магистраль

Ключевой вид туризма

Культурно-познавательный.

Зачем ехать?

Транзитное направление, богатое объектами показа.

Когда ехать?

Круглый год, температура комфортная для посещения как летом (в среднем до 19 градусов), так и зимой (не ниже -27 градусов).

Как ехать?

По Транссибирской железной дороге с остановками в туристических городах.

На автомобиле вдоль ж/д магистрали (маршруты от 1 до 7 часов).

Что делать?

Доехать до Усолья-Сибирского, посетить Тыретский солерудник, добраться до водопада на реке Большой Луг, посетить краеведческие музеи по пути следования, познакомиться с бытом и традициями коренных народов, посетить раскопки в археологическом комплексе «Мальта», попробовать местную кухню, любоваться долинами реки Иркут.

111 точек притяжения

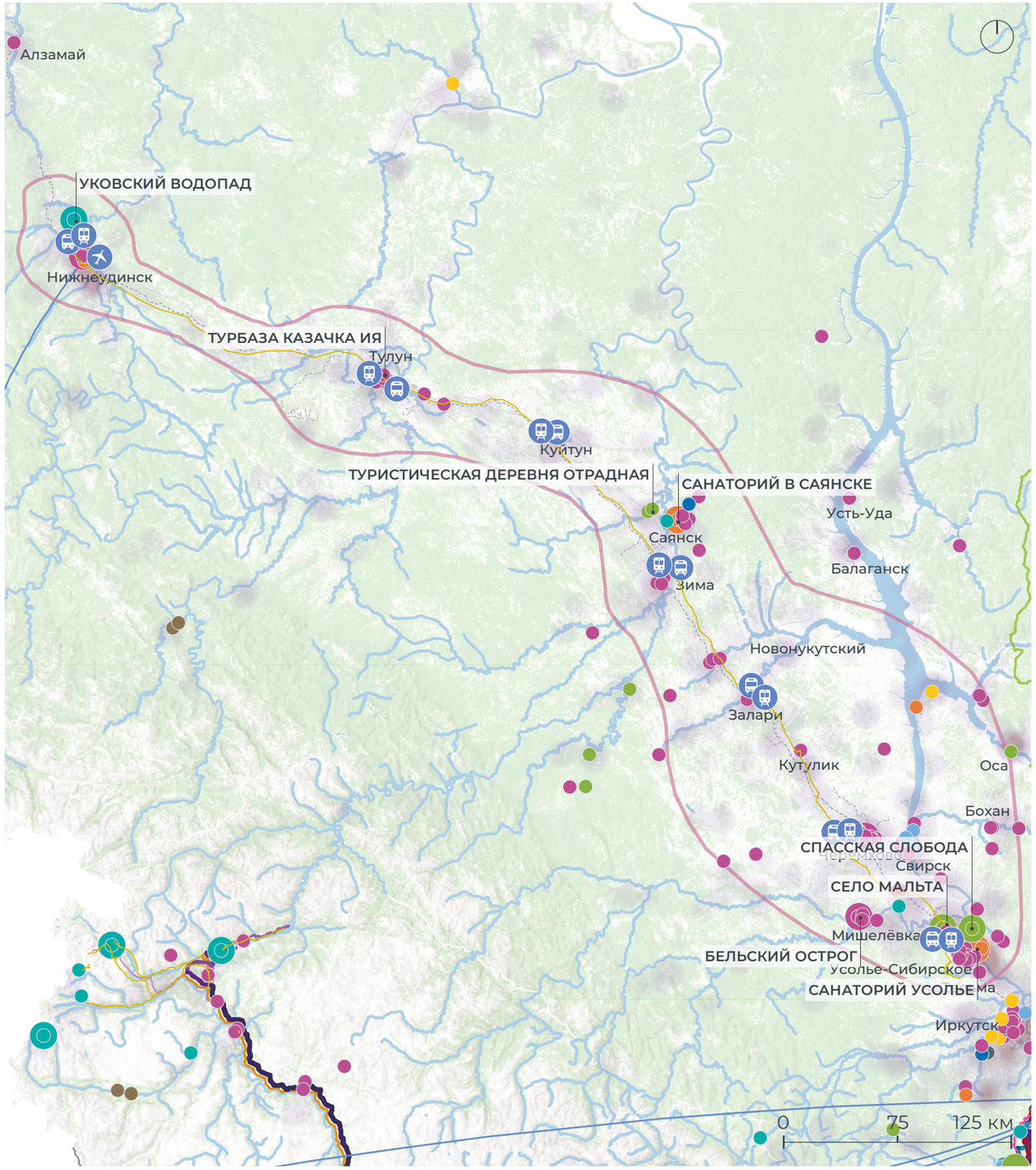
74 туристических маршрутов

КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ

- Турбаза Казачка Ия
- Санаторий Усолье
- Бельский острог
- Археологический комплекс «Мальта»
- Туристическая деревня Отрадная
- Спасская Слобода
- Уковский водопад

ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

- Ж/Д вокзал
- Пункт пропуска через границу
- Взлетная полоса
- Порт
- Автовокзал
- Причал



Реки
Автомобильные дороги
Железные дороги
Условные границы приоритетного направления

Типы аттракторов

- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничие
- Сельские
- Горнолыжные
- Точки остановки судов
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

Плотность фотографий

max

min

Южный Байкал



Ключевые виды туризма

Природно-экологический, культурно-познавательный, горнолыжный.

Зачем ехать?

Покататься на лыжах, посетить национальный парк.

Как ехать?

На автомобиле или железной дороге от Иркутска (2–3 часа в пути) или от Улан-Удэ (4–5 часов в пути).

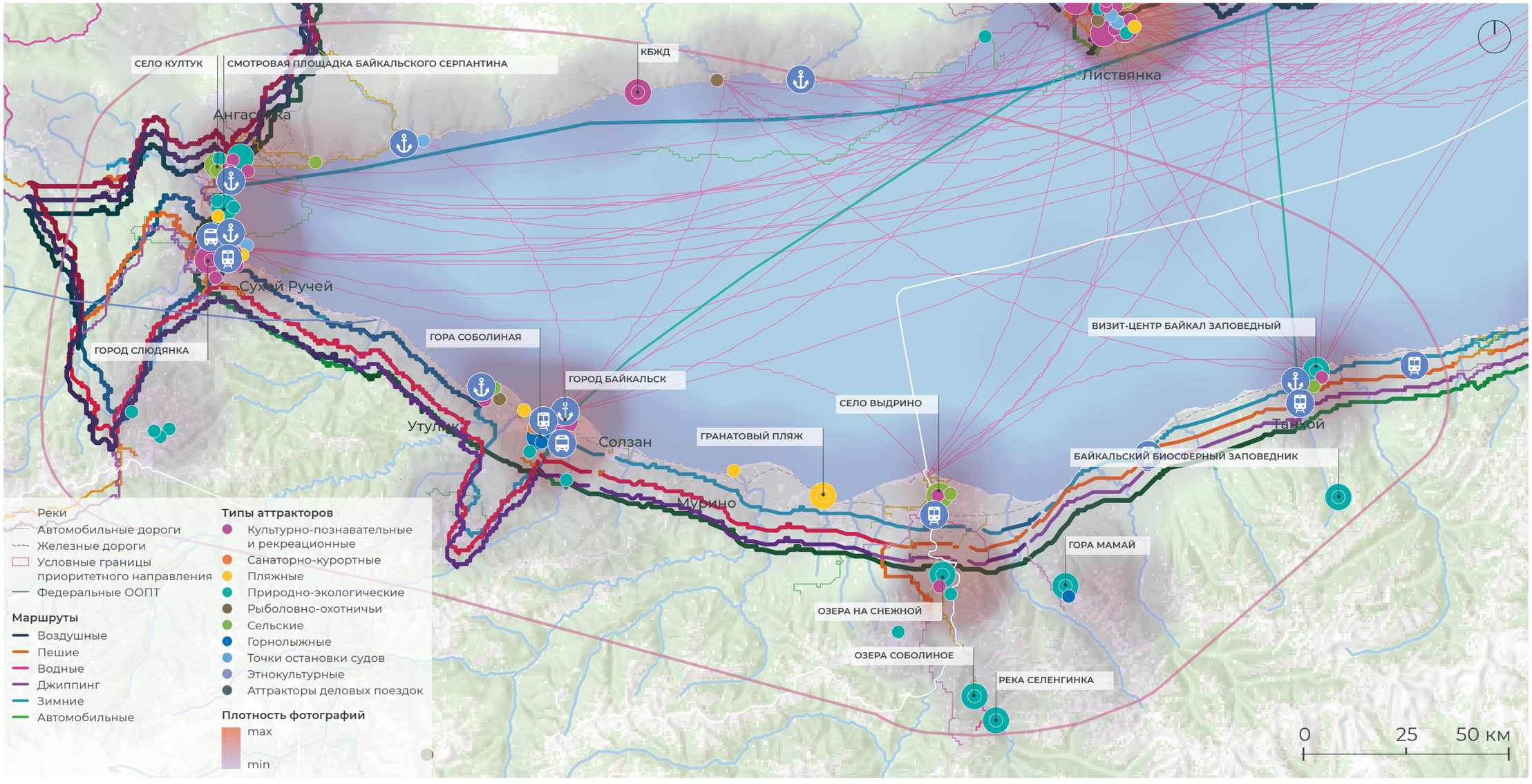
Когда ехать?

Направление наиболее комфортно в зимний период из-за более высоких температур при таких же, как в среднем на берегу Байкала ветрах. В январе температура ощущается как -21,8 градусов. Для территории характерен обширный горнолыжный, который длится с ноября по апрель.
Летом температура воды не высокая и не поднимается в среднем выше +18,5 градусов. Наиболее комфортные периоды летом — июль и август, когда температура воды достигает своего максимума и становится комфортной для пляжного сезона.

Что делать?

Покататься на лыжах или сноуборде на «Горе Соболиная», посетить музей БЦБК, уйти в поход по пешим маршрутам в горы, попробовать все сорта местной клубники, прогуляться по экологическим тропам, сплавиться по реке Хара-Мурин, загореть, отдохнут на многочисленных пляжах и поплавать в Байкале, посмотреть уникальный «байкальский лед», заехать к «сибирским хаски».

Видение развития туризма на макротерритории «Байкал»



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ[1]

- Гора Соболиная
- Байкальск
- Экопарк Озера на Снежной
- Гранатовый пляж
- Смотровая площадка Байкальский серпантин
- Кругобайкальская ж/д
- Большая Байкальская тропа

ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

- Ж/Д вокзал
- Пункт пропуска через границу
- Взлетная полоса
- Порт
- Автовокзал
- Причал

72 точек притяжения | **11** туристических маршрутов

1 Здесь и далее в подобные списки озеро Байкал не включено, поскольку является известным и наиболее упоминаемым на макротерритории.

Улан-Удэ и агломерация



Ключевой вид туризма

Культурно-познавательный.

Зачем ехать?

Открыть «восточные ворота Байкала, проехаться по этнографическому кольцу Бурятии, посетить центр Буддизма России.

Когда ехать?

Круглый год. Направление характеризуется относительно высокими температурами летом (до +21 градуса), зимой температура опускается до -31 градуса.

Как ехать?

На автомобиле или экскурсионных автобусах от Улан-Удэ с частыми остановками в туристических локациях.

Одним днем.

Что делать?

Посетить Иволгинский Дацан и поклониться Пандито Хамбо-ламе Итигэлову, заехать в Тарбогатай к старообрядцам, забраться на гору Омулевая и насладиться видом долины реки Селенга, заехать в этнокомплекс «Степной кочевник», попробовать бурятскую кухню, посетить дацан «Ринпоче Багша», посетить многочисленные музеи.

72 точки притяжения

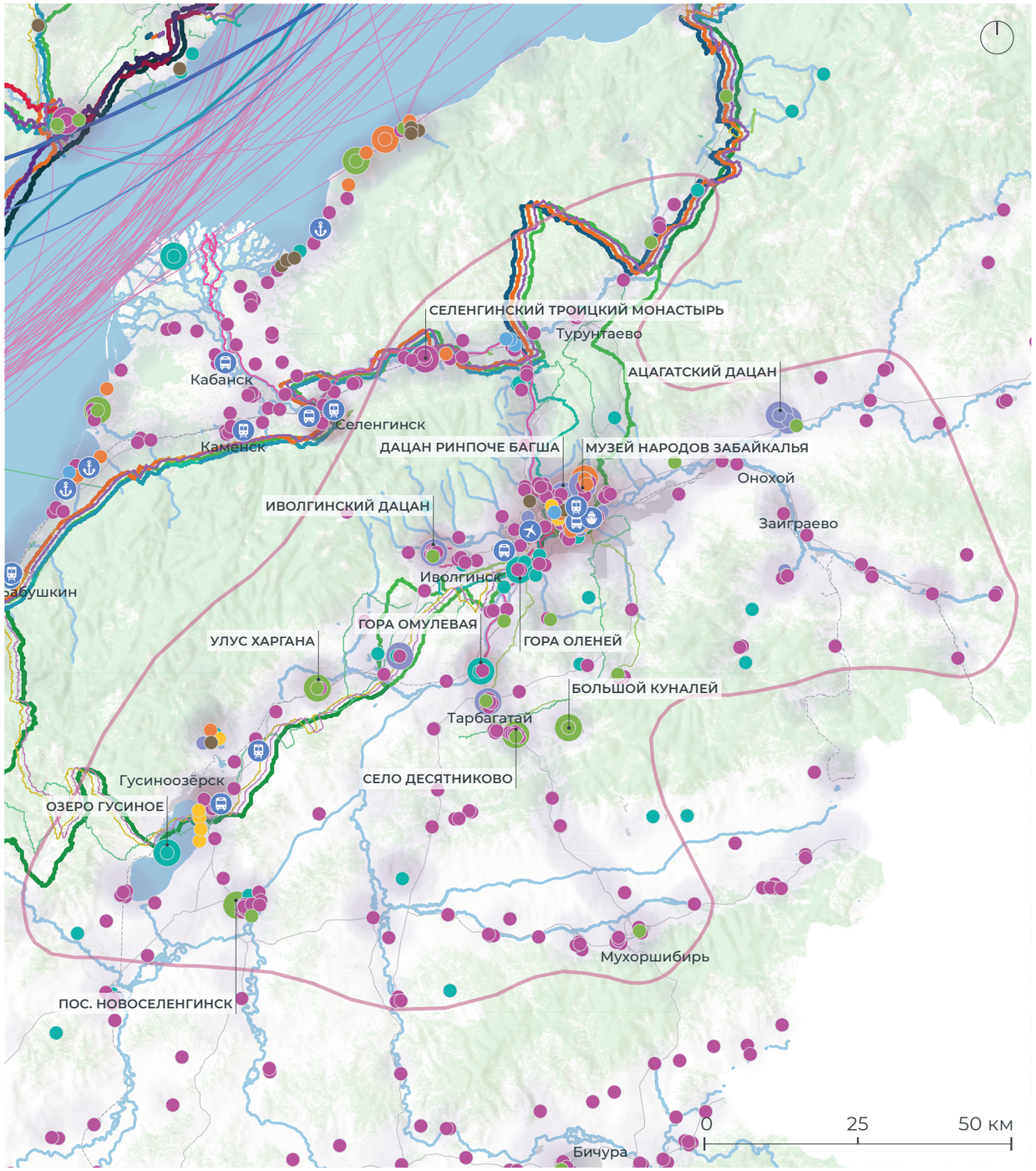
11 туристических маршрутов

КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ[1]

- Улан-Удэ
- Дацан Ринпоче Багша
- Улус Харгана
- Этнографический музей народов Забайкалья
- Село Большой Куналей
- Иволгинский дацан
- Озеро Гусиное

ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

- Ж/Д вокзал
- Пункт пропуска через границу
- Взлетная полоса
- Порт
- Автовокзал
- Причал



- Реки
- Автомобильные дороги
- Железные дороги
- Условные границы направления

Маршруты

- Воздушные
- Пешие
- Водные
- Джиппинг
- Зимние
- Автомобильные

Типы аттракторов

- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничие
- Сельские
- Горнолыжные
- Точки остановки судов
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

Плотность фотографий

max

min

1 Здесь и далее в подобные списки озеро Байкал не включено, поскольку является известным и наиболее упоминаемым на макротерритории.

Восточный Байкал — Баргузинское направление



Ключевой вид туризма

Природно-экологический.

Зачем ехать?

Увидеть заповедную таёжную природу, прочувствовать быт и познакомиться с мифологией северных бурят.

Когда ехать?

Лучшее время — летом, но комфортно даже зимой. Летом температура поднимается до +20 градусов, а зимой с учетом влияния ветра не ощущается ниже -27, т.к. ветра зимой особенно слабые. Весной — живописное цветение маральника, сакуры, осенью — буйство ярких красок.

Как ехать?

Экспедиция на 3–7 дней с посещением заповедника. На автомобиле или автобусе от Улан-Удэ до Баргузинской долины (6–7 часов в пути). Дорога не простая, есть сложные отрезки пути. Первая ночевка — в Баргузине, откуда берут старт большое число маршрутов. В обратный путь — через полуостров Святой Нос.

Что делать?

Осмотреть дацан лики Янжимы, пройти по маршрутам Джергинского и Баргузинского заповедников, увидеть горные озера Амутской котловины, попариться в бане и искупаться в горных реках, посетить горячие термальные источники, увидеть редких птиц и животных, поклониться хозяину Баргузинской долины — духу камня Буха-Шулуун. Лучше всего ехать с гидом чтобы по-настоящему понять и прочувствовать шаманские и буддийские культовые места, которыми изобилует территория.

69 точек притяжения

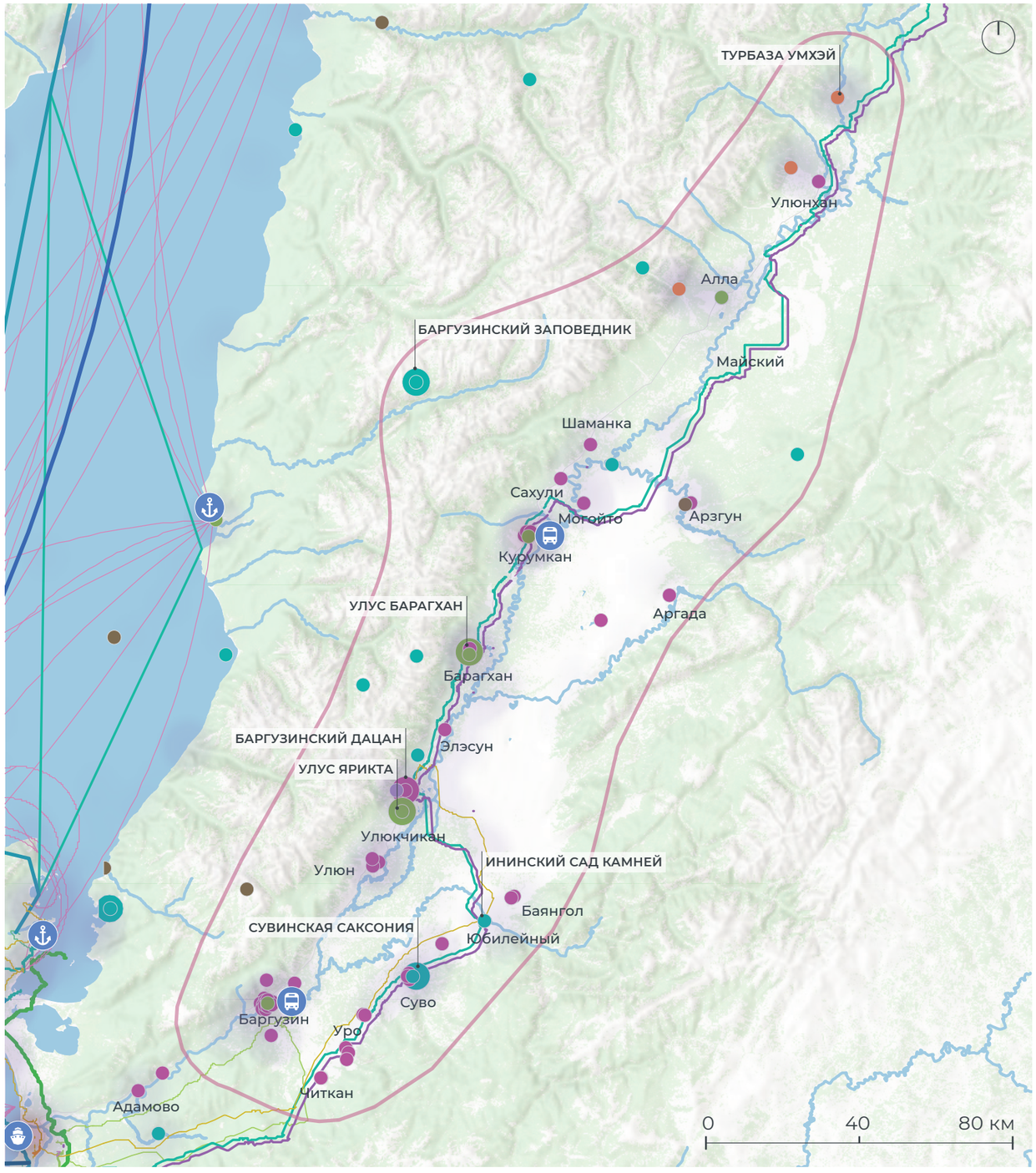
18 туристических маршрутов

КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ[1]

- Улус Барагхан
- Улус Ярикта
- Санаторно-курортная база «Умхей»
- Баргузинский дацан
- Аттракторы Баргузинского заповедника
- Скала-крепость Сувинская Саксония
- Ининский сад камней

ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

- Ж/Д вокзал
- Пункт пропуска через границу
- Взлетная полоса
- Порт
- Автовокзал
- Причал



Реки
Автомобильные дороги
Железные дороги
Условные границы приоритетного направления

Маршруты
- Воздушные
- Пешие
- Водные
- Джиппинг
- Зимние
- Автомобильные

Типы аттракторов
- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничие
- Сельские
- Горнолыжные
- Точки остановки судов
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

Плотность фотографий
max
min

1 Здесь и далее в подобные списки озеро Байкал не включено, поскольку является известным и наиболее упоминаемым на макротерритории.



Восточный Байкал — Горячинское направление

Фото: Государственное автономное учреждение Республики Бурятия «Туристский информационный центр “Байкал”»

Ключевые виды туризма

Природно-экологический, оздоровительный.

Зачем ехать?

Посмотреть самого известного байкальского эндемика — нерпу — в среде ее обитания, съездить на Ольхон, увидеть «байкальский Лед» в Чивыркуйском заливе, поправить здоровье в санатории.

Как ехать?

На автомобиле или общественным транспортом до с. Горячинск из Улан-Удэ (3–4 часа в пути). Можно и одним днем и на несколько дней с остановками в базах отдыха и гостевых домах. Можно добраться до о. Ольхон на катере.

Когда ехать?

В летнее время (с июня по сентябрь) температура поднимается до +21 градуса. Лучшее время — август, когда температура воды достигает своего максимума и становится комфортной для плавания. Зимы в этой части макротерритории достаточно холодные — температура опускается до -31 градуса.

Что делать?

Посмотреть лежбища байкальских нерп, гнездования бакланов, заехать в бухту Змеиная, принять открытые ванны в горячих источниках, поплавать в водах Байкала и прогуляться по пологим песчаным пляжам, прогуляться по маршрутам Забайкальского нацпарка, прикоснуться к местам силы на о. Ольхон, побывать на самой глубокой точке Байкала, поплавать в теплых озерах и половить рыбу, заняться здоровьем в санатории.

55 точек притяжения

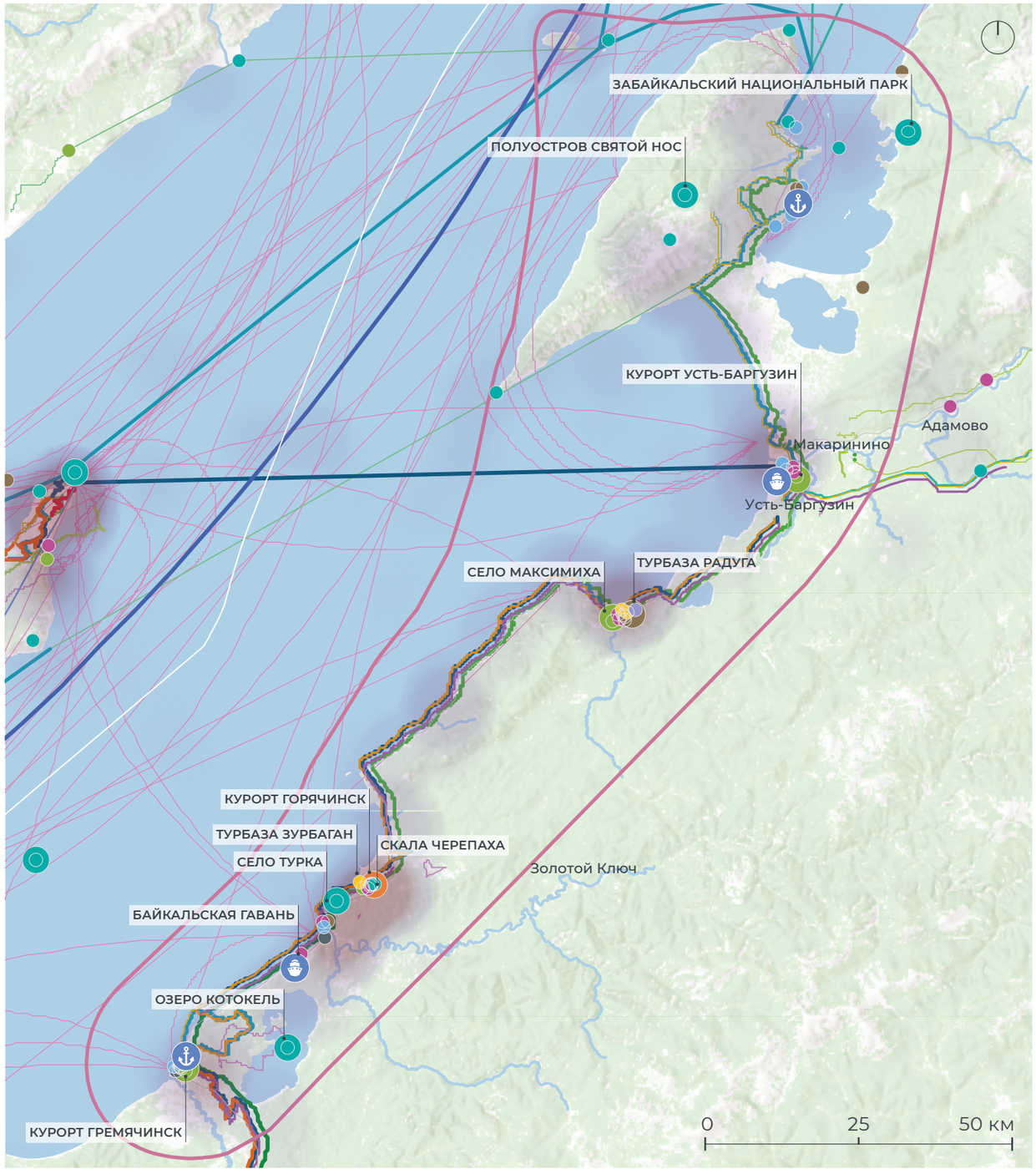
128 туристических маршрутов

КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ[1]

- Курорт Горячинск
- Турбаза Радуга
- Село Турка
- Турбаза Зурбаган
- Село Максимиха
- Озеро Котокель
- Полуостров Святой Нос

ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

- Ж/Д вокзал
- Пункт пропуска через границу
- Взлетная полоса
- Порт
- Автовокзал
- Причал



- Реки
- Автомобильные дороги
- Железные дороги
- Условные границы приоритетного направления

Маршруты

- Воздушные
- Пешие
- Водные
- Джиппинг
- Зимние
- Автомобильные

Типы аттракторов

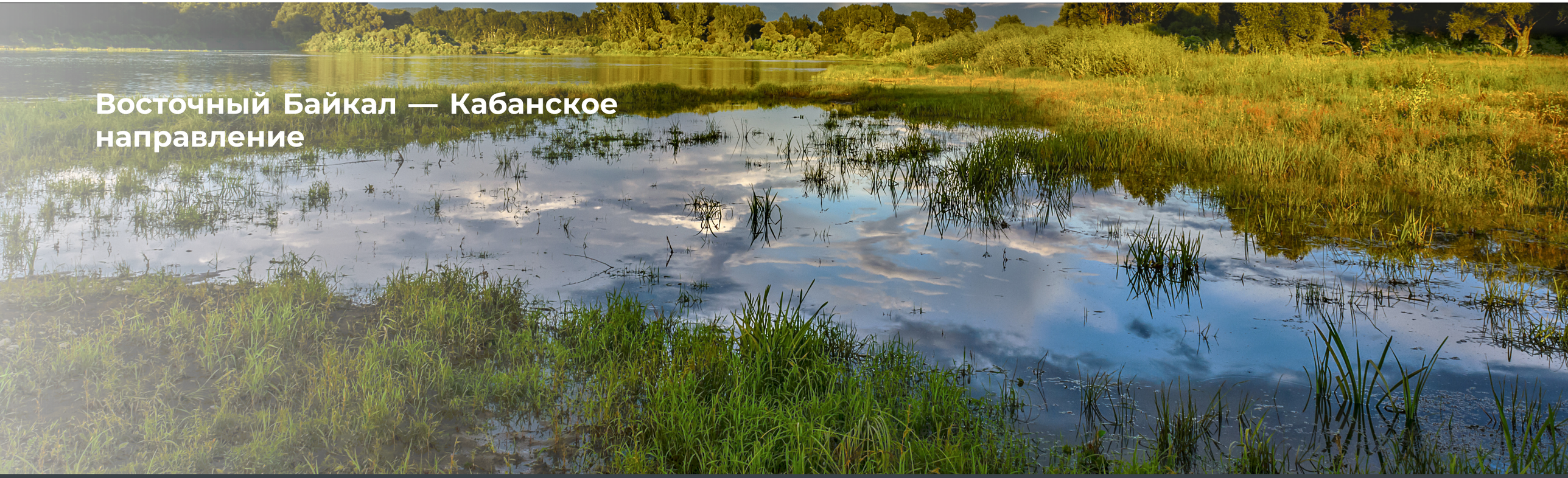
- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничие
- Сельские
- Горнолыжные
- Точки остановки судов
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

Плотность фотографий

max

min

1 Здесь и далее в подобные списки озеро Байкал не включено, поскольку является известным и наиболее упоминаемым на макротерритории.



Восточный Байкал — Кабанское направление

Ключевые виды туризма

Природно-экологический, культурно-познавательный.

Зачем ехать?

Увидеть уникальную природу одной из крупнейших в мире пресноводных дельт — дельту реки Селенги.

Когда ехать?

Круглый год: зимой многочисленные водоемы почти полностью промерзают, летом и весной характерны паводки. В летнее время температура поднимается до +20 градусов, зимы холодные — температура опускается до -30 градусов. Лучшее время для наблюдения за перелетными птицами — весна и осень.

Как ехать?

На автомобиле или общественном транспорте от Улан-Удэ (2–3 часа в дороге).

Одним днем на экскурсию или на несколько дней с ночевкой на кордоне.

Что делать?

Наблюдать за изменчивыми водами дельты и жизнью диких зверей и птиц в их природной среде обитания, наблюдать за перелетными птицами, посетить интерактивный музей.

Обязательно взять гида чтобы узнать много нового об уникальном биоразнообразии заповедника.

99 точек притяжения

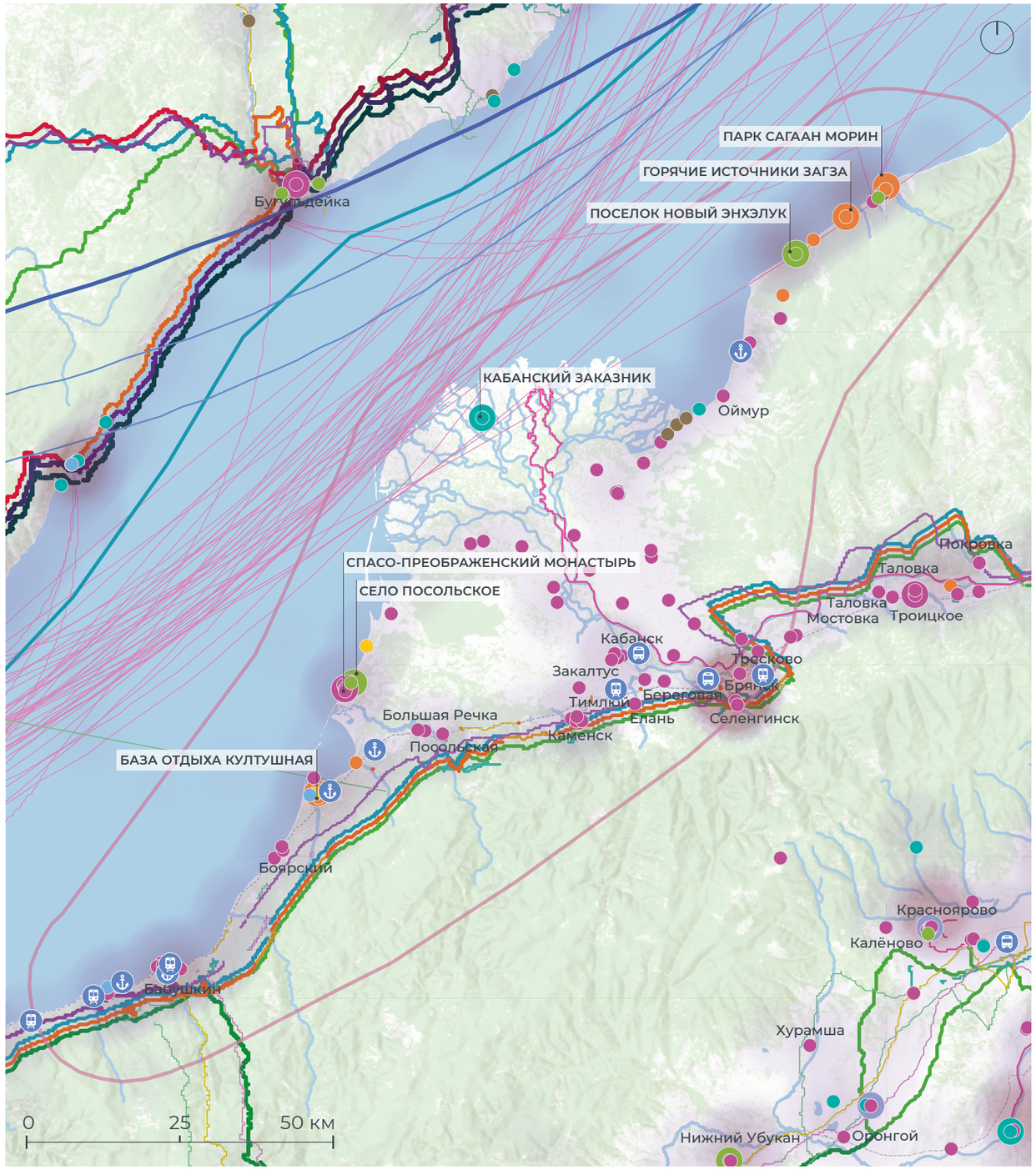
287 туристических маршрутов

КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ[1]

- Посольский Спасо-Преображенский мужской монастырь
- Горячие источники Загза
- Туристический комплекс Парк Сагаан Морин
- База отдыха Култушная
- Село Посольское
- Поселок Новый Энхэлук
- Кабанский заказник

ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

- Ж/Д вокзал
- Пункт пропуска через границу
- Взлетная полоса
- Порт
- Автовокзал
- Причал



Реки
Автомобильные дороги
Железные дороги
Условные границы приоритетного направления

Маршруты
- Воздушные
- Пешие
- Водные
- Джиппинг
- Зимние
- Автомобильные

Типы аттракторов
- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничие
- Сельские
- Горнолыжные
- Точки остановки судов
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

Плотность фотографий
max
min

1 Здесь и далее в подобные списки озеро Байкал не включено, поскольку является известным и наиболее упоминаемым на макротерритории.



Кяхтинское направление

Ключевой вид туризма

Культурно-познавательный.

Зачем ехать?

Пройти дорогой чайного пути и заглянуть в Монголию.

Как ехать?

На автомобиле от Улан-Удэ (3-4 часа в пути).

Поездка на 1-2 дня.

Когда ехать?

Круглый год, но комфортнее всего летом, когда температурой воздуха в среднем не выше +19; зимой здесь сильные ветра, ощущается как ниже -30 градусов.

Что делать?

Посетить краеведческие музеи и памятные места купеческой России, пройтись по гостиному двору, заглянуть к целебному озеру Киран, посетить дацаны, познакомиться с культурой и историей бурятского казачества в станице Кударинской, опробовать блюда бурятской кухни, отпраздновать Сагаалган.

Видение развития туризма на макротерритории «Байкал»

- Реки
- Автомобильные дороги
- Железные дороги
- Условные границы приоритетного направления
- Федеральные ООПТ

Маршруты

- Воздушные
- Пешие
- Водные
- Джиппинг
- Зимние
- Автомобильные

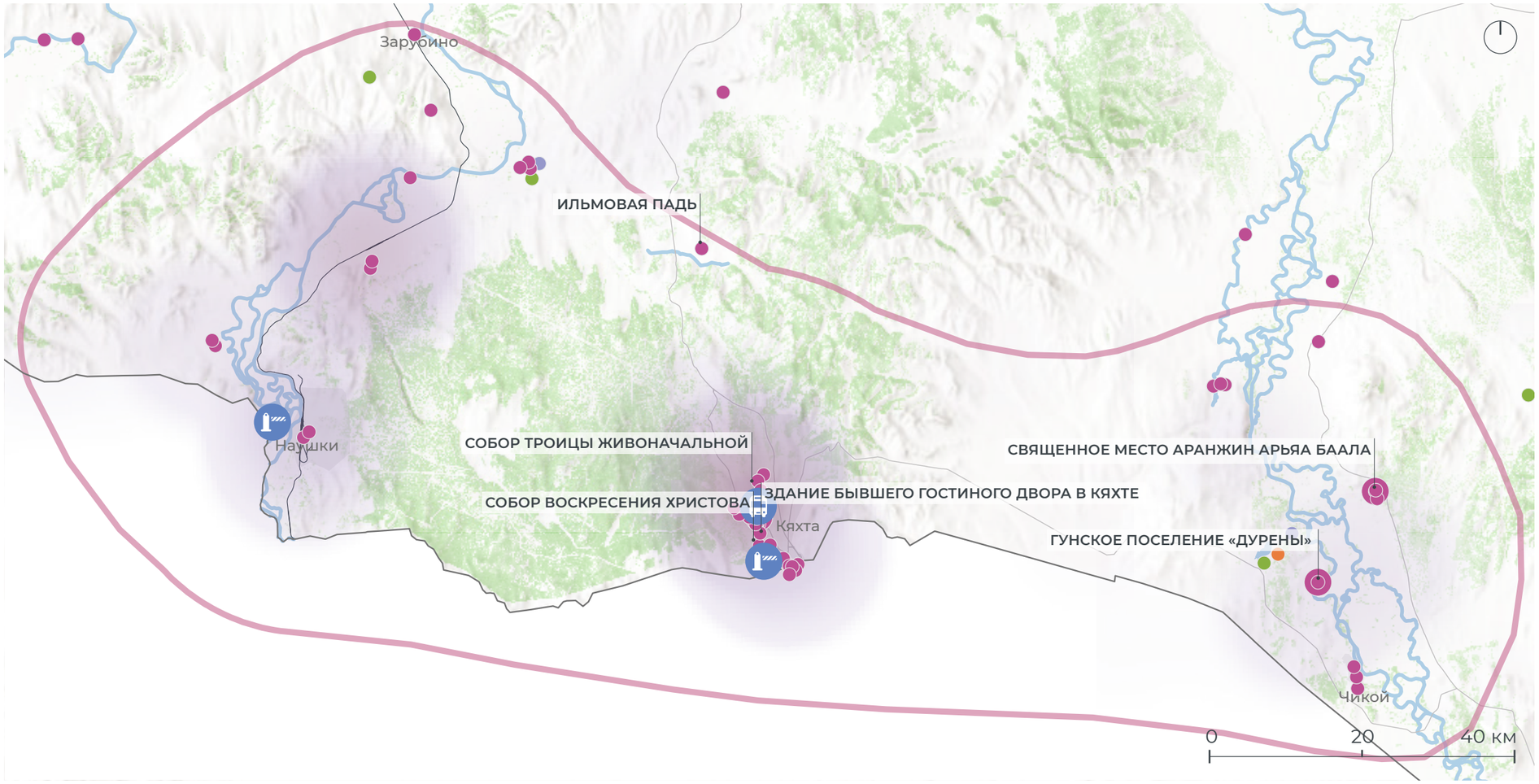
Типы аттракторов

- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничьи
- Сельские
- Горнолыжные
- Точки остановки судов
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

Плотность фотографий

max

min



КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ

- Собор Троицы Живоначальной в Кяхте
- Собор Воскресения Христова в Кяхте
- Исторический город Кяхта
- Здание бывшего гостиного двора в Кяхте
- Ильмовая падь
- Гуннское поселение Дурены
- Священное место Аранжин Арьяа Баала

ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

- Ж/Д вокзал
- Пункт пропуска через границу
- Взлетная полоса
- Порт
- Автовокзал
- Причал

111 точек притяжения



Северный Байкал

Ключевые виды туризма

Природно-экологический, культурно-познавательный.

Зачем ехать?

Напитаться романтикой БАМа и гор, погреться в термальных источниках, увидеть уединенный Байкал, остаться с природой один-на-один.

Когда ехать?

В любое время, но комфортнее всего — летом, когда воздух и вода прогреваются до комфортных температур.

Как ехать?

Самолетом из Иркутска (1,5 часа) или Улан-Удэ (1,5 часа). Поездом по БАМ, водным транспортом по озеру из Листвянки или Турки и на автомобиле от Иркутска, но дорога местами будет очень сложной и займет целый день.
Поездка одним днем или путешествие на 3–4 дня.

Что делать?

Прокатиться по БАМ и посетить музей БАМ, отдохнуть и поплавать на Слюдянских озерах, сплавиться по реке Тыя, добраться до озера Фролиха, отдохнуть на уединенных турбазах с горячими источниками, половить рыбу и попробовать местную кухню, попробовать омуля и хариуса, уйти по туристским маршрутам в горы, добраться до мыса Лударь, увидеть Ангарский залив.

75 точек притяжения

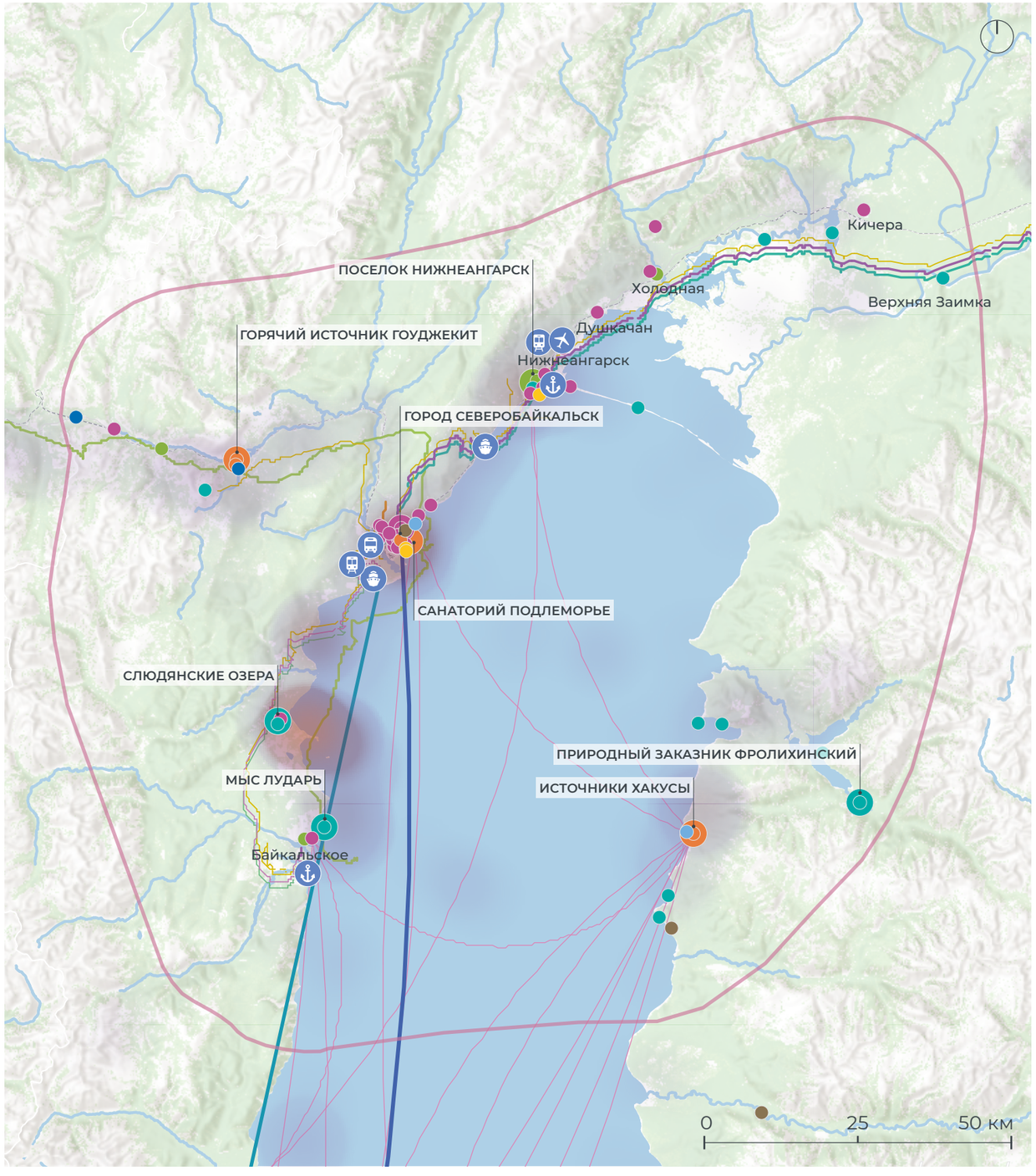
355 туристических маршрутов

КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ[1]

- Поселок Нижнеангарск
- Санаторий Подлеморье
- Северобайкальск
- Слюдянские озера
- Горячий источник Гоуджекит
- Фролихинский заказник
- Источники Хакусы

ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

- Ж/Д вокзал
- Пункт пропуска через границу
- Взлетная полоса
- Порт
- Автовокзал
- Причал



Реки
Автомобильные дороги
Железные дороги
Условные границы приоритетного направления

Маршруты
- Воздушные
- Пешие
- Водные
- Джиппинг
- Зимние
- Автомобильные

Типы аттракторов
- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничие
- Сельские
- Горнолыжные
- Точки остановки судов
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

Плотность фотографий
max
min

1 Здесь и далее в подобные списки озеро Байкал не включено, поскольку является известным и наиболее упоминаемым на макротерритории.



Восточные Саяны

Ключевые виды туризма

Природно-экологический, культурно-познавательный, оздоровительный.

Зачем ехать?

Увидеть быт и культуру южных бурят.
Увидеть Саяны, отдохнуть на термальных источниках.

Когда ехать?

Лучше всего летом, хотя средняя температура не поднимается выше 17 градусов. Зимы комфортные, средняя температура не опускается ниже -27 градусов.

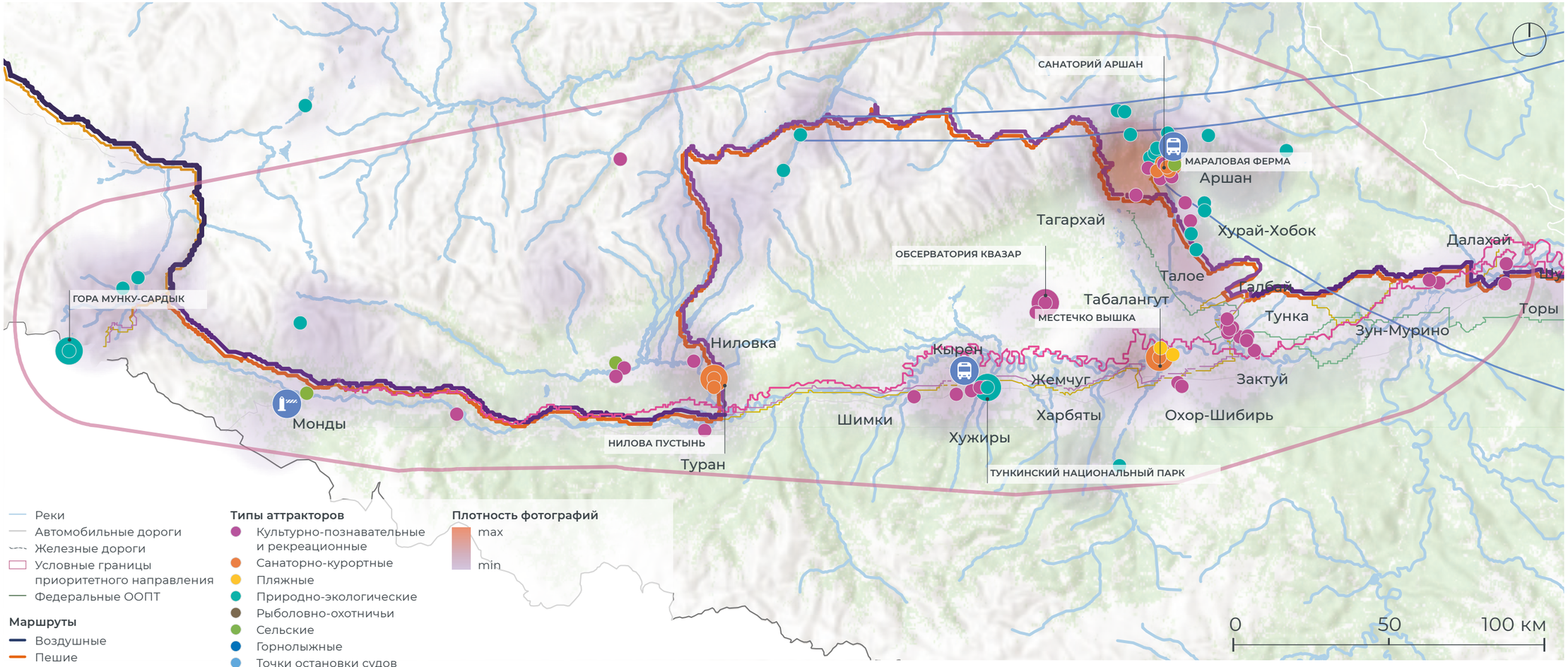
Как ехать?

На автомобиле от Иркутска (3–4 часа в пути). Можно на общественном транспорте, но сформированного маршрута нет, дорога займет больше времени.
Как одним днем на экскурсию, так и в экспедицию на несколько дней.

Что делать?

Посетить мараловую ферму, заехать на курорт Аршан и напиться легендарной минеральной воды, заехать в Нилову пустынь, покататься на лошадях и научиться лепить буузы, слетать на Шумак и увидеть Шумакские источники, забраться на Пик Любви, отдохнуть на турбазах и в небольших отелях, уйти в горы, пересчитать водопады на реке Кынгарга, понаблюдать за звездами в обсерваториях, съездить в долину вулканов, посетить дацаны.

Видение развития туризма на макротерритории «Байкал»



Реки
Автомобильные дороги
Железные дороги
Условные границы приоритетного направления
Федеральные ООПТ

Маршруты
- Воздушные
- Пешие
- Водные
- Джиппинг
- Зимние
- Автомобильные

Типы аттракторов
- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничьи
- Сельские
- Горнолыжные
- Точки остановки судов
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

Плотность фотографий
max
min

КЛЮЧЕВЫЕ АТТРАКТОРЫ

- Санаторий Аршан
- Мараловая ферма
- Курорт Нилова Пустынь
- Тункинский национальный парк
- Курортная местность «Вышка»
- Гора Мунку-Сардык
- Радиоастрономическая обсерватория «Квазар»

ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ

- Ж/Д вокзал
- Пункт пропуска через границу
- Взлетная полоса
- Порт
- Автовокзал
- Причал

81 точка притяжения

74 туристических маршрутов

Перспективные направления автомобильного туризма

В РАМКАХ АНАЛИЗА РАССМАТРИВАЮТСЯ ТРИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ПЕРСПЕКТИВНЫХ МАРШРУТА АВТОМОБИЛЬНОГО ТУРИЗМА

Трансбайкальский

1500 км

из Красноярского края до северо-восточного побережья Байкала

Кругобайкальский

2900 км

Улан-Удэ – Иркутск – Тулун – Братск – Северобайкальск – о. Ольхон – Иркутск

Монгольский

1000 км

АПП Кяхта – Улан-Удэ – Иркутск – АПП Монды

3000 км

протяженность двухнедельного автомобильного маршрута (при условии комфортного темпа в день порядка четырех часов с остановками в крупных городах)

до 4000 км

максимально возможная протяженность двухнедельного маршрута с сохранением комфортного темпа в условиях Сибири и Дальнего Востока

Данные туристические маршруты позволяют охватить основные туристические направления макротерритории.

- **Трансбайкальский маршрут** — удобен для туристов, приезжающих с запада (в первую очередь — из Красноярского края, в меньшей степени — из Республики Хакасия и Кемеровской области).
- **Монгольский маршрут** — вариант для туристов из Монголии.
- **Кругобайкальский маршрут** (перспективный) — подходит жителям макротерритории и тем, кто приезжает с востока (Забайкальского края). В настоящее время маршрут имеет низкий потенциал из-за недостаточного качества автодорог. Также для его реализации необходимо строительство автомобильной дороги Курумкан – Новый Уоян.



Перспективы развития автодорожной сети[1]

Значительное расширение и модернизация существующей автодорожной инфраструктуры заложены в Схемах территориального планирования Иркутской области и Республики Бурятия на основании:

- Постановления Правительства Иркутской области № 1096-ПП от 29 декабря 2022 г.;
- Постановления Правительства Республики Бурятия № 90 от 24 февраля 2023 г.;
- Распоряжения Правительства РФ № 1601-р от 20 июня 2022 г. («Пятилетний план»).

Исполнение заложенных в СТП мероприятий позволит ускорить сообщение между туристическими направлениями за счет приведения дорог в нормативное состояние, улучшения качества покрытия, а также создать новые качественные автодорожные связи между южными и северными туристическими направлениями благодаря вводу дорог Улюнхан – Новый Уоян, Новоилимск – Усть-Илимск, Жигалово – Улькан и др., увеличить связность северных направлений (Братск, Северобайкальск, Таксимо) между собой, увеличить мощности международных пунктов пропуска (в первую очередь АПП Монды).

СОГЛАСНО ПЛАНАМ РАЗВИТИЯ ПЛАНИРУЕТСЯ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Иркутская область

254
автомобильные дороги (а также мостовые сооружения) общего пользования

7
автовокзалов и автостанций

Республика Бурятия

28
автомобильных дорог общего пользования

67
искусственных дорожных сооружений (мостовые сооружения)

На автодорогах федерального значения (Р-255 «Сибирь», Р-258 «Амур», А-331 «Вилюй», А-333, А-340)

7
мероприятий по реконструкции (часть из них уже выполнена в полном объеме)

Выводы

В схемах территориального планирования двух субъектов макротерритории проработано более 350 объектов, касающихся развития автомобильного транспорта. Реализация мероприятий позволит существенно ускорить движение на автомобиле или автобусе между туристическими направлениями, а также создать новые связи, например между Улан-Удэ и Северобайкальском. Это обеспечит возможность внедрить Кругобайкальский автомобильный туристический маршрут, а также предоставить комфортные условия передвижения по другим маршрутам, например Трансбайкальскому, и для туристов из Монголии.



1. Источник: Схемы территориального планирования Иркутской области и Республики Бурятия.

Транспортная связность и мультимодальность туристических направлений

В результате расчета величины совокупных транспортных затрат (СТЗ) каждому приоритетному направлению был присвоен ранг показателя связности с основными точками выхода туристов: Москвой, Иркутском и Улан-Удэ.

Среднее значение полученных трех рангов стало итоговым показателем для присвоения общей оценки транспортной доступности направления.

Направления	Связность с Москвой		Связность с Иркутском		Связность с Улан-Удэ		Среднее значение ранга
	СТЗ (руб.)	Ранг	СТЗ (руб.)	Ранг	СТЗ (руб.)	Ранг	
Иркутское	24 733	1	—	1	3127	8	3,3
Улан-Удэнское	25 973	2	3218	8	—	1	3,7
Листвянское	29 189	3	545	2	3395	9	4,7*
Кабанское	29 531	5	2857	7	770	2	4,7
Транссибирское	29 527	4	854	3	3978	10	5,7
Южный Байкал	30 821	8	1242	4	1989	6	6,0
Кяхтинское	29 561	6	4407	9	1398	4	6,3
Горячинское	29 698	7	4525	11	1165	3	7,0
Восточный Саян	35 325	11	1553	5	2887	7	7,7
Баргузинское	31 044	9	4940	12	1708	5	8,7
Ольхонское	38 115	12	2046	6	4725	11	9,7
Братское	35 079	10	4512	10	6702	12	10,7
Северный Байкал	52 564	13	8407	13	9905	13	13,0

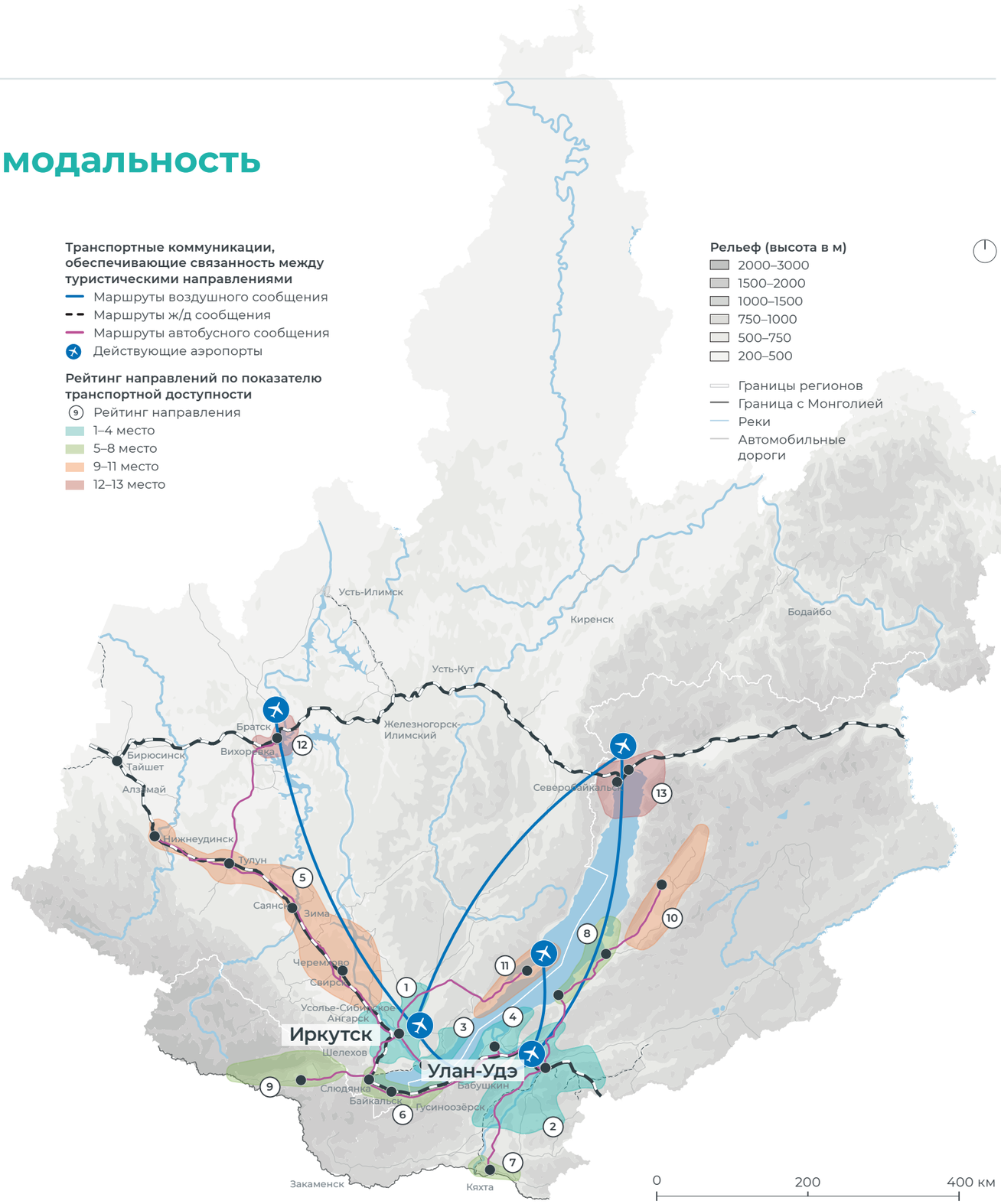
* Листвянское направление имеет более высокую позицию в рейтинге, чем Кабанское, по причине более низкой средней величины СТЗ в расчете на одного туриста.

Выводы

Самые высокие показатели связности имеют направления, расположенные наиболее близко к главным транспортным узлам территории (Иркутск и Улан-Удэ), — это Листвянское и Кабанское направления.

Другие направления получили менее высокий рейтинг в первую очередь из-за отсутствия прямых маршрутов регулярного транспорта (или низкой альтернативности сообщения), а также недостаточных провозных емкостей на существующих маршрутах. Это приводит к переключению большинства туристов на личный автомобильный транспорт, но в таком случае на показателях транспортной доступности негативно отражается значительная удаленность направлений относительно друг друга по автодорогам.

1. Источник: расчеты ООО «ЦЭИ».



Транспортный каркас

Точки входа макротерритории

Выявлено 48 внешних и 113 внутренних точек входа туристов. Большинство внешних точек — железнодорожные станции. Особо важное значение имеют три точки входа, являющиеся международными аэропортами федерального значения. Внутренние точки входа включают объекты автобусного и водного транспорта, а также 14 аэропортов и посадочных площадок, позволяющих обеспечить внутреннюю связность макротерритории.

Транспортное районирование

Для 75 регионов России воздушный транспорт является основным видом для совершения поездок в Большой Байкал. Проблемой является недостаточное число прямых воздушных маршрутов: жители 59 регионов вынуждены использовать сообщение с пересадкой. Железнодорожное и автомобильное сообщение являются альтернативой, но уступают из-за крайне больших затрат времени на поездку (как правило — несколько дней).

Состояние автодорожной сети

Большая часть автодорог макротерритории не может обеспечить комфортные условия передвижения: только 65% автодорог имеют асфальтовое покрытие, 61% региональных дорог находятся в ненормативном состоянии. Проблема перегрузки дорог характерна для ряда участков автодорог федерального значения Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал». В центральной и северной частях Иркутской области присутсвуют сезоннные ограничения на автодорогах.

Придорожный сервис и покрытие сотовой связью

Макротерритория обеспечена всеми видами придорожного сервиса в пределах основной полосы расселения, тяготеющей к автодорогам федерального значения. На остальной части территории сервис концентрируется преимущественно в крупных населенных пунктах, расстояние между которыми может составлять 50 км и более. Покрытие сотовой связью можно оценить как недостаточное: качество связи зависит от оператора, но вне населенных пунктов сигнал чаще всего неустойчив.

Автобусный транспорт

Автобусный транспорт является основным видом общественного транспорта внутри макротерритории, но межрегиональное сообщение почти не развито. Основной объем сообщения концентрируется в агломерациях Иркутска и Улан-Удэ, а также по направлениям в Зиму, Жигалово, Кырен, Горячинск, Хоринск, Бичуру, Кяхту. Проблемой является рассредоточенность пунктов отправления автобусов в Иркутске (3 точки) и Улан-Удэ (4 точки), что может запутать прибывающих туристов.

Воздушный транспорт

Плотность сети аэропортов и посадочных площадок на макротерритории велика: в настоящее время действует 14 аэропортов и посадочных площадок, принимающих регулярные рейсы, а также 29 посадочных площадок и вертодромов, функционирующих в нерегулярном режиме. Проблемами является поиск перевозчиков, готовых выйти на маршруты с низкой рентабельностью, а также необходимость реконструкции аэродромной инфраструктуры.

Железнодорожный транспорт

Важную роль железнодорожный транспорт играет для обеспечения транспортной доступности городов севера макротерритории (в т.ч. Братского и Северобайкальского направлений), где воздушное сообщение по своим объемам сильно уступает сообщению региональных центров. Пригородное железнодорожное сообщение в основном сконцентрировано в Иркутске по направлениям в Зиму и Слюдянку, в других местах его задача — обеспечить связность с малыми населенными пунктами.

Внутренний водный транспорт

Несмотря на плотную сеть водных путей и наличие акватории озера Байкал, позволяющего организовать широкую маршрутную сеть как регулярных, так и прогулочных рейсов, внутренний водный транспорт пока используется недостаточно. Среди основных проблем — низкая подготовленность причальной инфраструктуры, распространенность «серого» сегмента, не гарантирующего качество и безопасность перевозок, но составляющего конкуренцию благодаря возможностям демпинга.

Маршруты

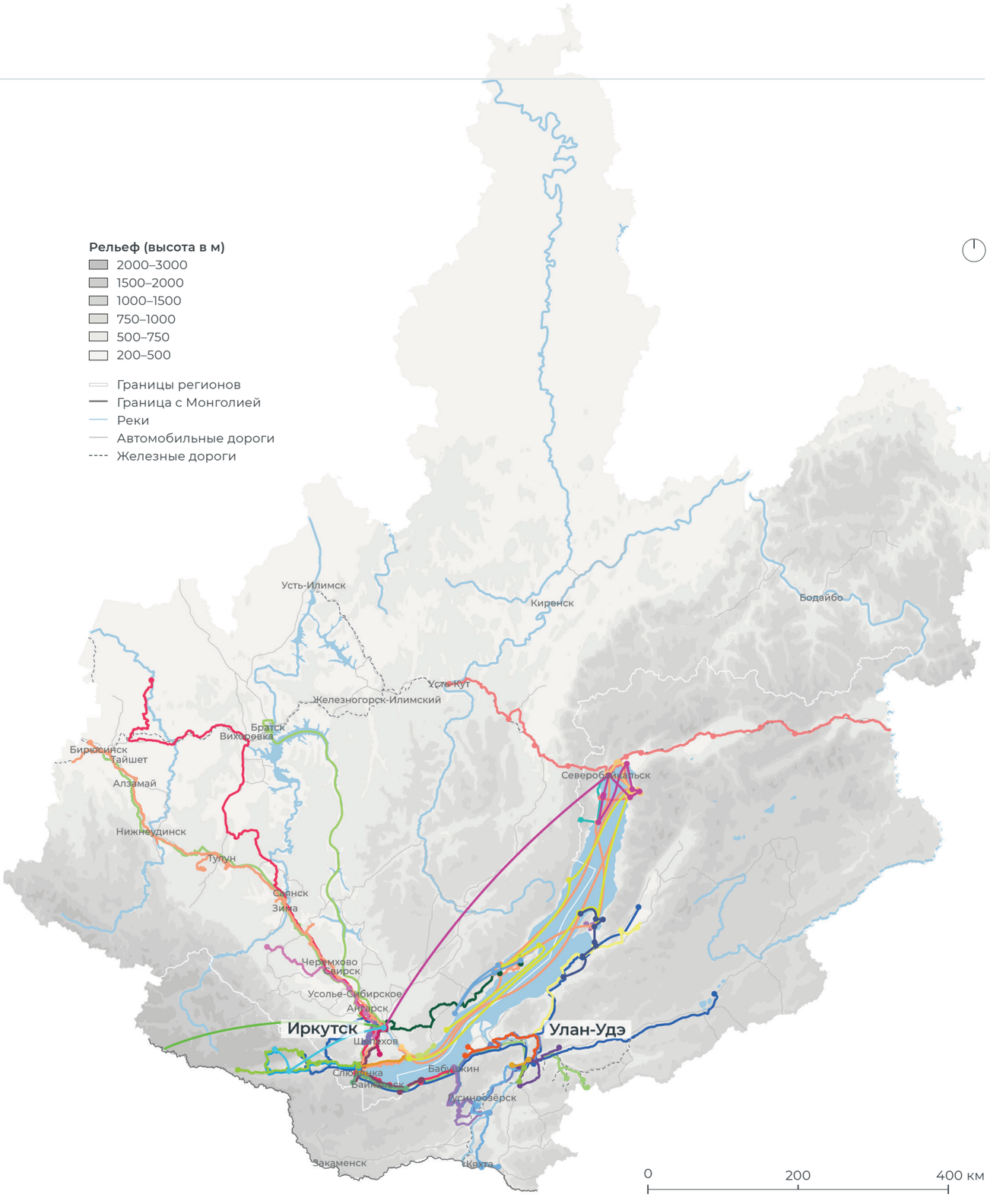
534 маршрута выделены путем анализа предложений туристических агентств как странового масштаба, так и локального. В общий список попали брендовые маршруты, такие как Большая Байкальская тропа, Кругобайкальская железная дорога (КБЖД), Транссибирская магистраль и пр. Также были включены маршруты, выявленные на основе экспертных интервью специалистов туристической области.

На основе 534 маршрутов выявлены наиболее популярные, повторяющиеся и известные туристические маршруты. Топ маршрутов представлен в матрице с указанием трека маршрута, вида транспорта, сезона, вида туризма, целевой аудитории, а также стоимости.

Маршруты из списка топ-33 равномерно распределены по ключевым туристическим направлениям Иркутской области и Республики Бурятия. Чуть меньше половины предполагают передвижение на автомобиле, остальные включают комбинированные способы передвижения — воздушный, морской, пеший и специальный (на вездеходной технике).

Топ-33 маршрутов

1. Духовная столица буддистов России
2. Этнокольцо Бурятии / Старообрядцы Байкала
3. Сплав по Селенге
4. Летний Мунку-Сардык
5. Вертолетный тур по Тункинской долине
6. Поход на Шумак
7. Северный Байкал
8. Сплав на катамаранах на Севере Байкала
9. Чивыркуйский залив
10. Восхождение на Святой нос и сплав в Чивыркуйском заливе
11. Баргузинская долина
12. Чайный путь. Кяхтинская ветвь
13. Кабанский заказник
14. Полет на вертолете в Долину вулканов
15. Древний Иркутск
16. Олхинское плато
17. Сплав по Иркуту в нижней части
18. Байкальский тракт
19. Большая Байкальская тропа
20. Сакральный Байкал. Шаманы, обряды, места силы
21. Воздушная экскурсия над островом Ольхон
22. Южный Байкал
23. Фрирайд на Мамае
24. Кругобайкальская Железная дорога (КБЖД)
25. Братское направление
26. Транссибирская магистраль
27. Снегоходная экспедиция через весь Байкал
28. Круизы по Байкалу
29. Религиозный туризм Бурятии
30. БАМ — от Байкала до океана
31. «Север Байкала» 5*
32. Байкальская сказка (ж/д маршрут)
33. Поход в Страну водопадов



Выводы о разнообразии туристических маршрутов с точки зрения преобладающих видов туризма и аттракций и целевой аудитории

Виды туризма/аттракторов

Самый распространенный вид туризма в макротерритории — природно-экологический туризм. Особенно большое количество маршрутов концентрируется в непосредственной близости от озера Байкал: на о. Ольхон, п-ове Святой Нос и др. Такие маршруты очень различаются по стоимости, сложности, продолжительности. Природно-экологический туризм также представлен на маршрутах в горы, Хамар-Дабан, Тункинскую долину, Баргузин. До некоторых природных аттракторов можно добраться только воздушным транспортом. По этим популярным точкам проходят маршруты и других видов туризма, связанных с природой: активного, рыболовно-охотничьего, горнолыжного. Популярны сплавы по рекам.

Культурно-познавательный туризм представлен на маршрутах по городам (Иркутск, Улан-Удэ), а также по святыням буддизма в республике Бурятия («Религиозный туризм Бурятии»). Популярным брендовым культурно-познавательным маршрутом является «Чайный путь» и его четыре ответвления. Из этнокультурных маршрутов можно выделить брендовый «Этнокольцо Бурятии», проходящий через города и этнические комплексы Бурятии. Популярной точкой также является архитектурно-этнографический музей «Тальцы». Культурно-познавательные точки в основном посещаются в формате организованных туров на экскурсионных автобусах или на личных автомобилях.

Большая часть маршрутов связана с круизным и автомобильным туризмом, характеризуется смешанными точками притяжения.
Отдаленные культурно-познавательные и этнографические точки могут служить дополнением к протяженным природным маршрутам. При развитии инфраструктуры рядом с отдаленными культурными и этнографическими точками притяжения можно работать на популяризацию отдаленных и сложнодоступных природных территорий, привлекая инвестиции на содержание ООПТ.

Целевая аудитория

Целевая аудитория туризма на Байкале очень разнообразна. От степени сложности маршрута, его стоимости и вида используемого транспорта зависит, какой именно группе туристов этот маршрут будет интересен. Летом в макротерритории отдыхают туристы со всей страны. Туристы с небольшим бюджетом, а также приезжающие на срок менее одной недели путешествуют в основном по доступным и очень популярным маршрутам: по Байкалу и побережью, на культурно-познавательные экскурсии в Иркутск и Улан-Удэ, а также к аттракциям, до которых не нужно долго добираться от основных транспортных хабов. Кроме того, по таким маршрутам путешествуют прибывающие в регион впервые.

Туристы с более высоким бюджетом для прохождения маршрутов могут использовать круизный и воздушный транспорт, что позволяет достигать аттракторов, недоступных для автомобилистов или пеших туристов. На дальние расстояния путешествуют туристы, прибывающие в регион на срок более недели. Активные туристы, интересующиеся спортивным времяпрепровождением, выбирают маршруты по природным территориям: сплавы по рекам, рыбалку и охоту или энергозатратные пешие походы, например в Восточный Саян. Маршруты в отдаленные заповедники и горы привлекают туристов, посещающих регион повторно. Туристы, предпочитающие более спокойный вид отдыха, путешествуют по культурно-познавательным и этнографическим маршрутам.

Зимой поток путешественников снижается. На высоком уровне остается туристическая активность в крупных городах: деловые туристы из Москвы и Санкт-Петербурга, прибывающие в Иркутск и Улан-Удэ вне зависимости от сезона. Зимой также путешествуют активные туристы на горнолыжные спуски и на лед Байкала.
В целом отдых на Байкале является достаточно дорогим, особенно для жителей Западной части страны (высокие цены на билеты). Для расширения целевой аудитории и привлечения большего числа туристов необходимо финансирование и льготы для туристской сферы, которые позволят бизнесу снизить цены для путешественников.

Сезонность

Туристические маршруты по макротерритории пользуются популярностью в течение всего года. Часть маршрутов, связанных в первую очередь с культурно-познавательным туризмом, функционирует круглый год. Остальные маршруты активны преимущественно в один из периодов. В летний период и межсезонье (май – сентябрь), туристы в основном путешествуют по природным аттракторами, охватывающим всю макротерриторию. Зимний период длится с января по март и характеризуется наличием безопасного льда на Байкале и, как следствие, концентрацией всех туристических маршрутов вокруг главной точки притяжения макротерритории.

Летний сезон выделяется гораздо большей туристической активностью. В это время в Иркутской области и Республике Бурятия устанавливаются максимально комфортные погодные условия для путешествий — доступны круизные и пешие маршруты, которые невозможно пройти зимой. Например, пешие маршруты в горные районы: Восточный Саян, долина Вулканов и другие.
Летом отдых на природе совмещается с пляжным отдыхом у воды, для четырех точек на Байкале: Южный берег Байкала, Малое море, Северный берег Байкала и заливы рядом со Святым носом, где вода прогревается до достаточно комфортной температуры. Несмотря на сезонную доступность всех аттракторов макротерритории, наиболее популярными остаются Ольхон, Листвянка и Южный берег Байкала. Продолжение такой динамики может привести к перегрузке территории и, как следствие, к снижению удовлетворенности туристов от отдыха на макротерритории.

Зимний сезон менее популярен у туристов. Общее количество путешественников в этот период снижается, поскольку в макротерритории достаточно суровый зимний климат, а многие виды активностей становятся недоступны. Тем не менее зимой на заледеневшем Байкале представлен активный туризм: маршруты на коньках, поездки на хивусах, снегоходах, путешествия по зимникам, подледная рыбалка и охота. Зимний сезон может развиваться как наиболее прибыльный для местных туроператоров, поскольку привлекает высокобюджетных туристов.

Доступность, типы передвижения и виды используемого транспорта

В макротерритории представлены маршруты для путешествий на самых разных видах транспорта. Однако, развитие маршрутной сети сильно ограничено плохим качеством или отсутствием транспортной инфраструктуры на большей части макротерритории.

В макротерритории возможны различные виды передвижений: от простых пеших маршрутов до экзотичных полетов на вертолете или экспедиций на снегоходах по зимнему обледеневшему Байкалу. Наиболее популярные маршруты — это маршруты на автомобиле и по воде, поскольку они связывают востребованные направления и точки притяжения, а также являются доступными по стоимости. Большие размеры макротерритории и отсутствие или низкое качество транспортной связанности в макротерритории приводят к появлению экзотических и дорогостоящих маршрутов в самые отдаленные и малодоступные места.

Самые доступные и популярные маршруты сосредоточены вокруг агломераций Иркутска и Улан-Удэ, также это недалекие и несложные пешие походы и путешествия по КБЖД. За счет своей простоты и массовости эти маршруты стали самыми популярными у туристов. К сожалению, такая массовость имеет свои недостатки — она приводит к скоплению туристов, автомобильным пробкам и большой нагрузке на природу Байкала. Часть востребованных и потенциально востребованных точек находится далеко от крупных городов, и добраться до них тяжело. Например, это Северобайкальск, Баргузин, Долина потухших вулканов, Саяны, Байкальский хребет и другие. В такие точки развит дорогой и экзотический туризм, который доступен лишь малой доле путешественников.
При развитии доступности таких территорий они помогут «разгрузить» самые массовые направления и сделать туристский поток более равномерным.

Стратегическое видение
Ключевые направления развития туризма на макротерритории

Ключевые направления развития туризма на территории можно разделить на 5 основных блоков задач:

1. Обеспечение сохранения природного потенциала территории на фоне роста туристического потока и нагрузки на ООПТ
2. Расширение границ высокого сезона
3. Гармонизация нормативно-правовой базы
4. Вовлечение населения в индустрию туризма
5. Формирование туристического продукта и бренда макротерритории и его продвижение на внутреннем и международном рынках

1. Обеспечение сохранения природного потенциала территории на фоне роста туристического потока и нагрузки на ООПТ

Прирост туристического потока не должен повлечь за собой рост антропогенной нагрузки на территорию. Основная задача комплексного развития туристской территории регионов, ключевым видом туризма которых является природно-экологический туризм, – это выделение зон, которые могут принять условно «массового туриста» и зон, посещение которых должно быть ограничено в целях сохранения уникальной экосистемы. В первую очередь, это касается ООПТ, доступ на которые должен контролироваться: поведение туриста на таких территориях должно быть регламентировано. Сама территория таких ООПТ должна быть зонирована с учетом ресурсного потенциала - определены зоны, которые могут принять туриста и зоны, которые должны быть закрыты для посещения с любыми целями кроме природоохранных и научных. Однако, даже те территории, на которых не установлен режим контроля пребывания посетителей, необходимо продумать маршруты туристов с тем, чтобы максимально снизить влияние человека на природу и одновременно с этим повысить качество его отдыха.

На тех территориях ООПТ, которые будут выделены для интеграции в туристическую деятельность макротерритории, должен быть создан комплексный туристский продукт (электронная система приобретения услуг, визит-центр, экологические маршруты и экотропы, средства размещения и питания, система сборки и вывоза мусора и бытовых отходов).

Ответственное отношение к природе, просвещение (в т.ч. через развитие детского туризма на ООПТ), активное вовлечение местных жителей (в т.ч. через волонтерство и социальное предпринимательство) – залог успешной интеграции ООПТ в туристскую деятельность и сохранение их природного потенциала для будущих поколений.

2. Расширение границ высокого сезона

На макротерритории высокая сезонность спроса: 65% туристов приезжают на Байкал летом, еще 6,5% - в феврале и марте, посмотреть на «байкальский лед». На оставшиеся 7 месяцев года приходится почти треть (28%) туристского потока. «Зимний Байкал» еще только набирает популярность, доля туристов, приходящаяся на начало года, вырастет, но не существенно: у территории есть возможности для повышения загрузки не только в пик спроса, но и в межсезонье.

Ключевые виды туризма на территории – природно-экологический и культурно-познавательный. Активно развивается горнолыжный туризм: в макротерритории есть курорт регионального значения, имеющий обширные планы развития и укрепления своих позиций на этом субрынке. Есть потенциал и для развития оздоровительного туризма, причем ресурсная база настолько богата, что при грамотном подходе и соответствующем уровне инвестиций санаторно-курортный комплекс макротерритории сможет конкурировать с популярнейшими внутренними направлениями этого сегмента рынка. Региону есть что показать и с точки зрения промышленного туризма, а возрастающий уровень деловой активности стимулирует развитие делового туризма.

Изо всех перечисленных направлений для развития для целей расширения границ высокого сезона самым перспективным представляется направление оздоровительного туризма. Макротерритория обладает богатым природным ресурсом: уникальным климатом, горячими и холодными минеральными водами, состав которых сопоставим с составом минеральных вод Северного Кавказа и ряда известных европейских бальнеологических курортов, лечебными грязями.

Однако, для того, чтобы выделиться на рынке услуг оздоровления, продукт макротерритории, должен быть уникальным, узнаваемым и ассоциироваться только с ним. И такой продукт на макротерритории есть – уже сейчас направление плотно ассоциируется с возможностями восточной медицины.

Принципы восточной медицины основаны на восстановлении гармонии и энергетического баланса человека, восточная медицина лечит не следствие (симптом) а ее причину, при этом подходит к лечению комплексно, а не применительно к какой-то конкретной системе организма. Эти принципы плотно переплетаются с принципами превентивной медицины, положенными в основу Medical SPA направления, популярность которого растет уверенными темпами на рынке оздоровительных услуг мира и России в частности.

Восточная медицина хорошо коррелирует с запросом потребителя на интегративную медицину. Эффективные способы терапии восточной медицины (особенно, в сочетании с другими методами терапии), способные показать выраженный терапевтический эффект за короткий срок пребывания на отдыхе (т.е. получить положительные эмоции и отдачу от оздоровительной программы за период пребывания в загородном курорте) – это ключевой критерий успеха для современного санаторно-курортного комплекса, который приглашает туристов вновь и вновь обращаться к услугам оздоровительного комплекса.

Центр восточной медицины – это яркий бренд, который выделит оздоровительные услуги макротерритории на рынке внутреннего туризма.

3. Вовлечение населения в индустрию туризма

Минэкономразвития РФ относит к индустрии туризма 35 видов экономической деятельности, начиная от услуг по предоставлению мест размещения, заканчивая пассажирскими перевозками. Открытие даже небольшого туристического кластера приводит к формированию положительного бюджетного эффекта, созданию новых рабочих мест как на самом проекте, так и в смежных отраслях, активизации бизнеса. Рост туристического потока на территорию, особенно, если речь идет о неподготовленных для приема массового туриста районах, всегда стимулирует развитие частного бизнеса – сдачу в аренду квартир, домов, частный извоз, торговля и т.п. Однако, по мере развития рынка и появления на нем крупных игроков, реализующих современные проекты, доля небольшого частного бизнеса сокращается (не столько за счет легализации и укрупнения, сколько за счет ухода с рынка из-за невозможности поддерживать требуемый уровень конкуренции), наиболее активные местные жители оказываются вытесненными из процесса развития региона, а большая их часть даже не получает иной возможности быть в него включенной, кроме как занять открывающиеся вакансии, как правило – линейного персонала в обслуживании, поскольку на таких позициях минимальные требования к профессиональной квалификации. Такой формат сотрудничества устраивает далеко не всех местных жителей, особенно, если речь идет о небольших удаленных поселениях, в которых сохраняются старинные жизненные уклады. Одна из важных задач развития туристских территорий – интеграция местного населения в индустрию туризма с тем, чтобы и коренные народы, населяющие территории, могли почувствовать на себе положительный эффект происходящих изменений. Макротерритория имеет богатейшее культурное и историческое наследие. Одним из ключевых векторов развития туризма должна стать разработка программ по включению местных жителей в производство туристского продукта. Туристы высоко оценят возможность прикоснуться к живой истории и культуре, рассказанным их непосредственными носителями и хранителями. Местные жители смогут почувствовать свою важность, получить возможность для дальнейшего сохранения своего быта и укладов, получить стабильный доход. Регион получит возможность подчеркнуть глубокое понимание важности сохранения традиций и идентичности макротерритории.

4. Формирование туристического продукта и бренда макротерритории и его продвижение на внутреннем и международном рынках

Каждый третий турист макротерритории «Байкал» отмечает, что необходимо больше распространять информацию о возможностях регионов. Этот факт еще раз подтверждает тезис о том, что Байкал является ключевым аттрактором макротерритории, туристы нацелены, в первую очередь, на то, чтобы увидеть уникальное озеро, однако, об остальных возможностях «Байкала» они информированы плохо. При этом почти 60% опрошенных туристов рассказали, что за последние 7 лет они были на Байкале 3-4 раза, что, в свою очередь, подтверждает второй тезис – первое впечатление оказывается настолько ярким, что становится поводом для планирования последующих поездок.

Повышение информированности потенциальной аудитории наилучшим образом может быть реализовано через формирование туристического продукта макротерритории «Байкал». В разрезе макротерритории туристический продукт – это сформированная в единую сущность совокупность уже существующих и необходимых к созданию товаров, услуг, образов и обещаний индустрии гостеприимства, которая своими характеристиками должна удовлетворять потребности (в том числе скрытые) и мотиваторы представителей целевой аудитории «Байкала».

Создание туристического продукта и брэндинг макротерритории с привлечением профильных специалистов рынка – одна из ключевых инициатив по развитию туризма. Именно через брэндинг можно будет придать туристическому продукту макротерритории оригинальность и выделить его на фоне других развивающихся направлений туризма. Такие элементы брэндинга территории как позиционирование бренда, набор ценностей и атрибутов должны быть в дальнейшем обязательны к использованию всеми субъектами туристской деятельности на макротерритории.

Туристическое зонирование территории

Озеро Байкал – было есть и будет ключевым аттрактором макротерритории; локации, удаленные от Байкала, всегда будут в менее выгодной позиции. Чем дальше аттрактор находится от ключевого, тем меньше он востребован у туриста. Исходя из этого можно выделить несколько уровней «освоения» территории туристами:

- **1 уровень** — озеро Байкал и аттракторы, расположенные на небольшом удалении от его побережья – максимально доступные локации, «обязательные» для первого знакомства. Этот уровень захватывает также и аттракторы, которые расположены на пути следования от ключевых точек входа на макротерриторию до ближайшей точки входа на озеро. Этот уровень доступен туристам, которые располагают 1-3 днями на знакомство с территорией.

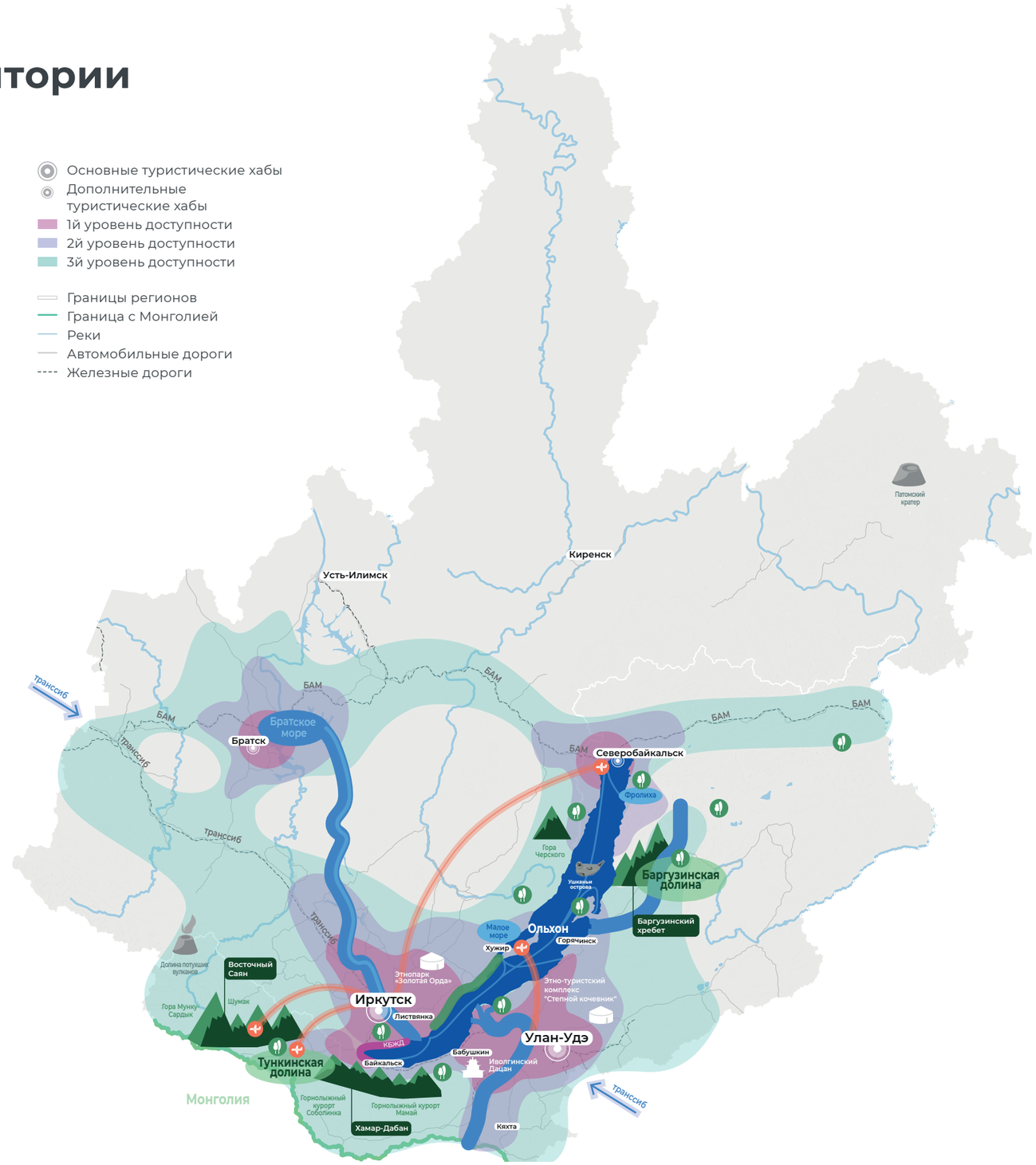
  Локации 1 уровня — приоритетные для развития туризма на макротерритории: решение ключевой задачи по гармонизации нормативно-правовой базы, контроль над антропогенной нагрузкой с целью сохранения природного потенциала ключевого туристического аттрактора макротерритории.

- **2 уровень** — территория на удалении 2-3 часов на автомобиле от ключевых точек входа на озеро Байкал и основного маршрута следования туриста от точки входа на территорию до точки входа на озеро. Этот уровень доступен туристам, которые располагают 4-6 днями на знакомство с территорией или совершают повторный визит на территорию.

  Локации 2 уровня – локации «второго порядка» по степени приоритетности и влияния на развитие туризма на макротерритории: формирование комплексного туристического предложения для туристов разных целевых групп в разные туристические сезоны. Основная задача – расширить и дополнить основной туристический продукт макротерритории с одной стороны. С другой стороны, «отвести» сформированный и возрастающий туристический поток за границы локации 1 уровня с целью снижения на них антропогенной нагрузки, направления части доходов от туристической деятельности в удаленные аттракторы, поддержка «нишевых» продуктов, интеграция населения удаленных поселков и деревень в индустрию туризма.

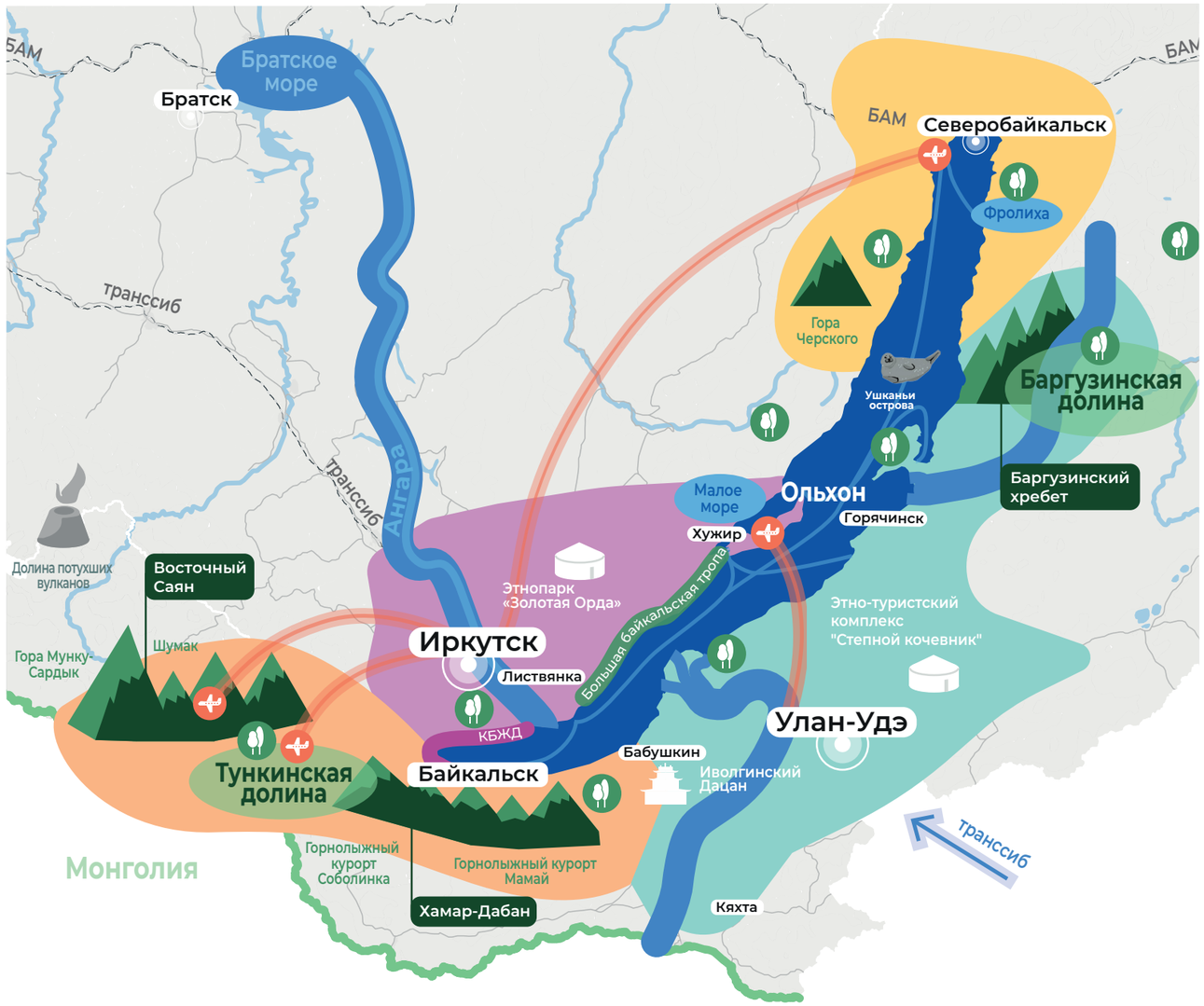
- **3 уровень** — в дополнение к зоне 2 уровня включает возможность посещения локаций, требующих нескольких дней в пути. Этот уровень доступен туристам, которые располагают на знакомство с территорией более чем 7 днями или совершают повторный визит на территорию.

  Продление тренда на максимальную капитализацию сформированного основным аттрактором туристического потока за счет расширения номенклатуры услуг путем добавления нишевых продуктов, дальнейшего распределения туристического потока по территории региона.



Несмотря на то, что озеро Байкал – это ключевой аттрактор макротерритории, и добраться до Байкала можно за 2 часа и от Иркутска и от Улан-Удэ, посмотреть все достопримечательности Байкала за одну поездку сложно. Протяженность озера составляет 636 километров, а ширина – 79 километров. От самых популярных массовых точек входа на Байкал (Листвянка и Гремячинск) до северной его части добраться на машине крайне сложно, путь по воде составит не менее 5-7 часов и стоимость такого путешествия будет неподъёмной для массового туриста. Учитывая сложившийся транспортный каркас макротерритории и перспективы его развития, озеро Байкал также может быть распределено на зоны:

- **«Север Байкала»** — направление культурно-познавательного, оздоровительного и природно-экологического туризма. В силу сложной транспортной доступности, удаленности от ключевых точек входа в регион и характеристик ресурсной базы туризма - не массовое направление. Продукты, реализуемые на Севере Байкала – нишевые. Ценовая категория – с преобладанием верхнего ценового сегмента.
- **«Юг Байкала»** — направление, предполагающее активное развитие всех видов туризма макротерритории. Выгодное расположение на стыке двух регионов – удобная транспортная доступность из ключевых точек входа на территорию. Центр направления и главный драйвер его развития – ОЭЗ «Ворота Байкала», город Байкальск. Ценовая категория – с преобладанием экономичного и среднеценового сегментов.
- **«Запад Байкала»** — направление, предполагающее активное развитие всех видов туризма макротерритории с преобладанием активностей пляжного, круизного и природно-экологического видов туризма. Ключевая точка входа на Байкал со стороны Иркутской области и центр направления – поселок Листвянка. Ценовая категория – с преобладанием экономичного и среднеценового сегментов.
- **«Восток Байкала»** — направление, предполагающее активное развитие всех видов туризма макротерритории с преобладанием активностей пляжного, круизного и природно-экологического видов туризма. Ключевая точка входа на Байкал со стороны Республики Бурятия – с. Турка. Драйвер развития направления – объекты ОЭЗ «Байкальская Гавань». Ценовая категория – экономичный, средний и верхний ценовой сегменты.



Федеральная туристическая межрегиональная схема территориально-пространственного планирования макротерритории

Этап 2
Схема развития туризма
на макротерритории
«Байкал»







БАЙКАЛ

Национальные проекты России

Правительство Российской Федерации

Министерство экономического развития Российской Федерации

ВЭБ | ПРОГОРОД

CMWP COMMONWEALTH PARTNERSHIP

Содержание

Глоссарий 4

1. ВВЕДЕНИЕ 6

1.1 О проекте: границы, цели, задачи и основания 8

1.1.1. Основания разработки и инициаторы проекта 8
1.1.2. Схема туристических макротерриторий 9
1.1.3. Цели и задачи разработки схемы 10
1.1.4. Границы разработки проекта 11
1.1.5. Этапы разработки проекта и состав работ 12

1.2. Резюме этапа 2: разработка схемы развития туризма макротерритории 14

1.2.1. Видение и стратегические направления развития туризма 14
1.2.2. Прогноз туристического потока 16
1.2.3. Инфраструктурное развитие территории к 2030 году 17
1.2.4. Приоритетные проекты 18
1.2.5. Балансы туристического потока 2030 19

2. ПРОГНОЗ ТУРИСТИЧЕСКОГО ПОТОКА 20

2.1. Прогноз туристического потока 22

2.1.1. Методика прогноза внутреннего и въездного туристического потока на макротерритории 22
2.1.2. Прогноз внутреннего и въездного туристического потока 27

2.2. Перспективные виды туризма 30

2.2.1. Перспективные виды туризма 30
2.2.2. Распределение туристического потока по видам туризма 31

2.3. Целевой портрет туриста 32

2.3.1. Внутренний турист 32
2.3.2. Въездной турист 34
2.3.3. Портрет автотуриста 36

2.4. Целевые балансы распределения туристического потока 38

2.4.1. Целевые балансы распределения туристического потока 38

3. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ РЕСУРСНОЙ БАЗЫ ТУРИЗМА 40

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры 42

3.1.1. Авто- и автобусная инфраструктура 42
3.1.2. Придорожная инфраструктура 44
3.1.3. Авиатранспорт 46
3.1.4. Железнодорожный транспорт 48
3.1.5. Водный и круизный транспорт 50
3.1.6 Мероприятия, повышающие связность приоритетных направлений 52
3.1.7 Точки входа. Общие мероприятия 75
3.1.8 Развитие транспортной инфраструктуры макротерритории 76

3.2. Рекомендации по повышению туристической привлекательности приоритетных аттракций 78

3.2.1. Рекомендации по повышению туристической привлекательности приоритетных аттракций 78

3.3. Перспективные туристические маршруты и рекомендации по их развитию 98

3.3.1. Перспективные туристические маршруты макротерритории 98
3.3.2. Круизные и водные маршруты 100
3.3.3. Пешие маршруты 110
3.3.4. Ж/д маршруты 112

3.4. Разработка перспективных автотуристических маршрутов и рекомендаций по их развитию 120

3.4.1. Разработка перспективных автотуристических маршрутов и рекомендации по их развитию 120

3.5. Прогнозная потребность в средствах размещения 136

3.5.1. Прогнозная потребность в средствах размещения 136

3.6. Предложения по развитию прочей туристической инфраструктуры 138

3.6.1. Предложения по развитию прочей туристической инфраструктуры 138

4. ПРИОРИТЕТНЫЕ ПРОЕКТЫ 140

4.1. Обоснование выбора приоритетных проектов 142

4.1.1. Зоны концентрации туристического потенциала 142

4.1.2. Методика определения зон концентрации 144

5. ОЦЕНКА ПРЯМЫХ И КОСВЕННЫХ ЭФФЕКТОВ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ СХЕМЫ 228

5.1. Прямые эффекты 230

5.1.1. Прямые эффекты (2022–2030 гг) 230

5.2. Косвенные эффекты 231

5.2.1. Косвенные эффекты 231

6. ПРИЛОЖЕНИЯ 232

6.1. Расшифровка групп целевой аудитории 234

6.1.1. Расшифровка групп целевой аудитории 234

6.2. Предлагаемые варианты мониторинга туристского потока 236

6.2.1. Предлагаемые варианты мониторинга туристского потока 236

6.3. Источники фотографий 238

6.3.1. Источники фотографий 238

6.4. Матрица инструментов финансирования 240

6.4.1. Матрица инструментов финансирования 240

Глоссарий[1]

Термин	Опредедение	Источник
Автомобильный туризм (в т.ч. путешествия на автомобиле)	Разновидность самодеятельного туризма, при которых основным средством передвижения является персональный автомобиль. Автотуризм является одним из активных видов туризма. Примечание: под персональным автомобилем понимается авто- и мото- транспортное средство, а именно устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем, принадлежащее одному из участников путешествия на праве собственности или пользования (аренды).	Проект «Концепция развития автомобильного туризма и придорожного сервиса в Российской Федерации до 2035 года»
Внутренний туристский поток по Российской Федерации	Общее количество туристских поездок, совершенных российскими туристами в пределах Российской Федерации.	Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
Внутренняя туристская поездка	Поездка, основное место назначения которой находится в пределах страны постоянного проживания посетителя.	Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
Всесезонный курорт	Взаимосвязанные организации и предприятия гостинично-туристической сферы, размещенные на территории как компактно расположенных, так и распределенных объектов туристической недвижимости, которые развиваются под единым брендом туристической территории и объединяют существующие и новые субъекты туристического предпринимательства, обладают необходимой инфраструктурой и являются центром притяжения туристов и стимулирования предпринимательской активности. Всесезонный курорт расположен в границах Схемы на одном или нескольких земельных участках.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Въездная туристская поездка	Туристская поездка иностранного туриста с момента въезда в Российскую Федерацию (в субъект или регион Российской Федерации) до момента выезда.	Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
Въездной туристский поток в Российскую Федерацию	Общее количество въездных туристских поездок, совершенных иностранными туристами в Российскую Федерацию.	Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
Выездная туристская поездка	Туристская поездка российского туриста с момента выезда из Российской Федерации до момента возвращения.	Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
Выездной туристский поток из Российской Федерации	Общее количество туристских поездок, совершенных российскими туристами за пределы Российской Федерации.	Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
Зона концентрации туристического потенциала (далее — ЗКТП)	Территория концентрации туристических аттракторов, выделенная в результате аналитического анализа для разработки туристического продукта.	Общество с ограниченной ответственностью «КБ Стрелка»
Зона развития туризма (далее — ЗРТ)	Участок, выделенный для дальнейшего резервирования под туристические цели в составе региональной градостроительной документации.	Общество с ограниченной ответственностью «КБ Стрелка»
Индивидуальные средства размещения	Средства размещения (здания, часть здания, помещения), используемые физическими лицами, не являющимися индивидуальными предпринимателями, для временного проживания и предоставления услуг средств размещения.	Распоряжение Правительства от 20.09.2019 N 2129-р «Стратегия развития туризма в РФ на период до 2035 года» + Экспертное дополнение в определение
Классификация гостиниц	Отнесение гостиниц к определенным категориям, установленным положением о классификации гостиниц, утвержденным Правительством Российской Федерации, на основании оценки соответствия гостиниц и предоставляемых в них гостиничных услуг требованиям, установленным этим положением.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Классифицированное средство размещения	Коллективное средство размещения, прошедшее процедуру определения соответствия здания и оборудования средства размещения, а также услуг, оказываемых данным коллективным средством размещения, уровню требований, предусмотренных Положением о классификации для коллективных средств размещения определенного вида и категории.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Классификация горнолыжных трасс, классификация пляжей	Отнесение горнолыжных трасс, пляжей к определенным категориям, установленным правилами классификации горнолыжных трасс, классификации пляжей, утвержденными уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, на основании оценки соответствия горнолыжных трасс, пляжей требованиям, установленным этими правилами.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Коллективные средства размещения	Средства размещения (здания, часть здания, помещения), используемые для оказания услуги временного размещения юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями. Коллективное средство размещения имеет вместимость более 5 номеров, единую структуру управления и оказывает комплекс услуг, включающий, минимально, услугу временного размещения и питания.	Распоряжение Правительства от 20.09.2019 N 2129-р «Стратегия развития туризма в РФ на период до 2035 года» + Экспертное дополнение в определение
Круиз	Комплексный туристский продукт, включающий перевозку пассажиров по заранее согласованному туристскому маршруту по морским и (или) внутренним водным путям	Концепция развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года
Макротерритория	Туристическая макротерритория из числа определенных государственной программой Российской Федерации «Развитие туризма», в границах которой осуществляется разработка Схемы, включающая в себя один или нескольких субъектов Российской Федерации, совокупно обладающих высоким туристическим потенциалом.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Национальный туристский маршрут	Туристский маршрут, имеющий особое значение для развития внутреннего туризма и въездного туризма и определяемый уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в соответствии с порядком, установленным Правительством Российской Федерации.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Обеспечивающая инфраструктура	Объекты, необходимые для функционирования объектов туристской инфраструктуры на туристских территориях, в том числе сети электроснабжения, газоснабжения, теплоснабжения, водоснабжения, водоотведения, связи, дноуглубление и берегоукрепление, берегозащитные, пляжеудерживающие сооружения, объекты благоустройства общественных городских пространств, очистные сооружения, а также подключение к ним.	Распоряжение Правительства от 20.09.2019 N 2129-р «Стратегия развития туризма в РФ на период до 2035 года» + Экспертное дополнение в определение
Объекты туристского интереса (показа)	Материальная основа туристского показа, включающая памятные места, здания и сооружения, памятники истории, архитектуры, искусства и археологии, природные объекты (заповедники, заказники, реликтовые растения и др.), промышленные и другие предприятия, экспозиции музеев, картинных галерей, выставок, которые во время туристской поездки демонстрируют туристам.	Переделано из официального определения объекта экскурсионного показа в соответствии с ГОСТ Р 54604-2022 «Туризм и сопутствующие услуги. Экскурсионные услуги. Общие требования»
Особая экономическая зона	Часть территории Российской Федерации, которая определяется Правительством Российской Федерации и на которой действует особый режим осуществления предпринимательской деятельности, а также может применяться таможенная процедура свободной таможенной зоны.	Федеральный закон от 22.07.2005 N 116-ФЗ (ред. от 18.03.2023) «Об особых экономических зонах в РФ»
Особо охраняемые природные территории (ООПТ)	Участки земли, водной поверхности и воздушного пространства над ними, где располагаются природные комплексы и объекты, объекты растительного и животного мира, естественные экологические системы, которые имеют особое природоохранное, научное, культурное, эстетическое, рекреационное и оздоровительное значение, которые изъяты решениями органов государственной власти полностью или частично из хозяйственного использования и для которых установлен режим особой охраны.	Федеральный закон от 14.03.1995 N 33-ФЗ «Об особо охраняемых природных территориях»

[1] В контексте данной работы понятия туристический и туристский тождественны.

Глоссарий

Приоритетное направление	Географический ареал, охватывающий группу территориально и тематически взаимосвязанных объектов туристского показа и объектов туристской инфраструктуры на территории одного или нескольких регионов, выбранный для проработки в составе федеральной туристической межрегиональной схемы с целью учета в планировании развития туризма.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Приоритетный проект	Территория развития объектов туристской индустрии (средства размещения, предприятия питания, объекты отдыха и развлечений и т.д), совместно участвующих в создании комплексного туристского продукта. Приоритетный проект реализуется под единым туристским брендом.	Commonwealth Partnership (далее - CMWP)
Ресурсная база туризма (туристские ресурсы)	Природные, исторические, социально-культурные объекты, включающие объекты туристского показа, а также иные объекты, способные удовлетворить духовные и иные потребности туристов, содействовать поддержанию их жизнедеятельности, восстановлению и развитию их физических сил.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Средство размещения	Имущественный комплекс, включающий в себя здание или часть здания, помещения, оборудование и иное имущество и используемый для временного размещения и обеспечения временного проживания физических лиц.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Территория опережающего развития	Часть территории субъекта РФ, включая закрытое административно-территориальное образование, и (или) акватории водных объектов, на которых в соответствии с решением Правительства РФ установлен особый правовой режим осуществления предпринимательской и иной деятельности в целях формирования благоприятных условий для привлечения инвестиций, обеспечения ускоренного социально-экономического развития и создания комфортных условий для обеспечения жизнедеятельности населения.	Федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» от 29.12.2014 N 473-ФЗ
Точки входа туристского потока	Автовокзалы (автостанции), аэровокзалы, железнодорожные вокзалы, пассажирские остановочные пункты (платформы), морские и речные вокзалы, причалы и пристани, пункты пропуска на государственной границе Российской Федерации.	Распоряжение Правительства от 20.09.2019 N 2129-р «Стратегия развития туризма в РФ на период до 2035 года» + Экспертное дополнение в определение
Туризм	Временные выезды (путешествия) граждан РФ, иностранных граждан и лиц без гражданства (далее - лица) с постоянного места жительства в лечебно-оздоровительных, рекреационных, познавательных, физкультурно-спортивных, профессионально-деловых и иных целях без занятия деятельностью, связанной с получением дохода от источников в стране (месте) временного пребывания.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Туризм внутренний	Туризм в пределах территории Российской Федерации лиц, постоянно проживающих в Российской Федерации.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Туризм въездной	Туризм в пределах территории Российской Федерации лиц, не проживающих постоянно в Российской Федерации.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Туризм выездной	Туризм лиц, постоянно проживающих в Российской Федерации, в другую страну.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Туризм самодеятельный	Туризм, организуемый туристами самостоятельно.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Турист	Лицо, посещающее страну (место) временного пребывания в лечебно-оздоровительных, рекреационных, познавательных, физкультурно-спортивных, профессионально-деловых и иных целях без занятия деятельностью, связанной с получением дохода от источников в стране (месте) временного пребывания, на период от 24 часов до 6 месяцев подряд или осуществляющее не менее одной ночевки в стране (месте) временного пребывания.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Туристский аттрактор	Комплекс объектов, расположенных на макротерритории, обладающих различными свойствами, которые представляют интерес для туристов и на этой основе формируют цели посещения объектов туристского интереса (показа).	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Туристская инфраструктура	Коллективные средства размещения, объекты общественного питания, объекты туристского показа и посещения, объекты придорожного сервиса, объекты торговли и другие объекты, относящиеся к организациям, ведущим деятельность в соответствии с видами Общероссийского классификатора видов экономической деятельности, относящимися к собирательной классификационной группировке видов экономической деятельности "Туризм".	Распоряжение Правительства от 20.09.2019 N 2129-р «Стратегия развития туризма в РФ на период до 2035 года» + Экспертное дополнение в определение
Туристский информационный центр	Организация, осуществляющая деятельность по информированию физических и юридических лиц о туристских ресурсах и об объектах туристской индустрии, а также продвижению туристских продуктов на внутреннем и мировом туристских рынках.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Туристский маршрут	Путь следования туристов (экскурсантов), включающий в себя посещение и (или) использование туристских ресурсов.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»
Туристический мастер-план (турсхема)	Документ стратегического планирования развития туристского потенциала федерального, регионального или местного уровня, определяющим локализацию туристских ресурсов, развитие туристских маршрутов с учетом видов туризма, объектов туристской инфраструктуры и объектов, необходимых для функционирования объектов туристской инфраструктуры.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Туристский хаб	Локация, насыщенная объектами туристической инфраструктуры и выполняющий роль логистического центра, через который турпоток входит на территорию и распределяется по отдельным маршрутам и объектам показа.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Туризм организованный	Туризм, предусматривающий приобретение туристического продукта – пакета услуг, реализуемого по единой цене, сформированного и продвигаемого с привлечением услуг туроператов и турагентов, предполагающего продвижение по заранее определенному маршруту с указанием мест и продолжительности пребывания в соответствующих пунктах маршрута.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Туристская тропа	Комплекс объектов, не являющихся объектами капитального строительства, предназначенный для пешего, лыжного или конного (верхом) вида передвижения, и размещаемый на земельных участках и поверхностных водных объектах или их части, и элементы обустройства.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Туристский поток[1]	Совокупность внутренних и въездных туристов, прибывших на территорию.	Распоряжение Правительства от 20.09.2019 N 2129-р «Стратегия развития туризма в РФ на период до 2035 года»
Туристско-рекреационный кластер	Часть территории одного субъекта Российской Федерации, общей площадью не превышающая 1 000 Га, на которой расположена совокупность туристических ресурсов, субъектов и объектов туристической индустрии, связанных отношениями в сфере туризма и туристической деятельности вследствие территориальной близости и функциональной зависимости.	Общество с ограниченной ответственностью «Новые Городские Проекты»
Уникальное туристическое предложение	Комплекс материальных и нематериальных преимуществ, предоставляемых туристам на том или ином туристском направлении, не имеющий аналогов, выделяющий это направление в сравнительном контексте. Совокупность природных ресурсов, культурно-исторического потенциала и объектов туристской инфраструктуры, позволяющих вовлекать этот потенциал в сферу туристского потребления.	CMWP
Экскурсант	Лицо, посещающее страну (место) временного пребывания в познавательных целях на период менее 24 часов без ночевки в стране (месте) временного пребывания и использующее услуги экскурсовода (гида), гида-переводчика, инструктора-проводника.	Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ»

[1] Туристский поток измеряется в количестве лиц, размещенных во всех типах средств размещения, в т.ч. ИСР, у друзей, родственников и путешествующих «дикарями». Для целей разработки Схемы количество размещенных лиц равно количеству туристических поездок..



1. Введение

1.	**ВВЕДЕНИЕ**	**6**
1.1	**О проекте: границы, цели, задачи и основания**	**8**
1.1.1.	Основания разработки и инициаторы проекта	8
1.1.2.	Схема туристических макротерриторий	9
1.1.3.	Цели и задачи разработки схемы	10
1.1.4.	Границы разработки проекта	11
1.1.5.	Этапы разработки проекта и состав работ	12
1.2.	**Резюме этапа 2: разработка схемы развития туризма макротерритории**	**14**
1.2.1.	Видение и стратегические направления развития туризма	14
1.2.2.	Прогноз туристического потока	16
1.2.3.	Инфраструктурное развитие территории к 2030 году	17
1.2.4.	Приоритетные проекты	18
1.2.5.	Балансы туристического потока 2030	19

1.1.1. Основания разработки и инициаторы проекта

Туристические схемы — один из инструментов реализации национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства», Стратегии развития туризма в Российской Федерации и государственной программы Российской Федерации «Развитие туризма». Впервые в современной истории развития туризма заложен пространственный принцип работы на уровне всей страны. Это первый опыт отраслевого мастер-планирования в области туризма и мастер-планирования на уровне макротерриторий.

Разработку туристических схем курирует Министерство экономического развития совместно с государственной корпорацией развития «ВЭБ.РФ» в лице проектного офиса компании «ПроГород». Мастер-планы разрабатываются с привлечением многопрофильных консорциумов разработчиков, обладающих обширной экспертизой в области мастер-планирования и консалтинга. Разработка турсхем осуществляется за счет средств федеральной субсидии.

Туристические схемы в системе регулирования отрасли

Стратегия развития туризма до 2035 года

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 20.09.2019 № 2129-р

Главный рамочный документ, определяющий направления развития туристической отрасли на уровне всей страны

Государственная программа «Развитие туризма»

Постановление Правительства РФ от 24.12.2021 № 2439

Определяет перечень 12 макротерриторий — ключевых направлений развития туризма в стране с наибольшим туристическим потенциалом

- Большое Золотое кольцо
- Западный Юг России
- Дальний Восток
- Восточный Юг России
- Из г. Москвы в г. Санкт-Петербург
- Большой Урал
- Большая Волга
- Русский Север и Арктика
- Большой Алтай
- Большой Кавказ
- Русская Балтика
- Байкал

Национальный проект «Туризм и индустрия гостеприимства»

Федеральный проект «Развитие туристической инфраструктуры» Минэкономразвития России

Определяет целевые показатели[1] развития туротрасли:

- Количество номеров в классифицированных средствах размещения
- Число туристских поездок
- Средняя численность работников туристической индустрии
- Число въездных туристских поездок иностранных граждан в Российскую Федерацию

[1] Показатели были уточнены междисциплинарными рабочими группами с участием федеральных и региональных органов исполнительной власти и туристического бизнеса в рамках стратегической сессии «Разработка модели управления туристической отраслью» под председательством заместителя председателя Правительства Российской Федерации Д.Н. Чернышенко в 2–3 кварталах 2023 года

Федеральная туристическая межрегиональная схема территориально-пространственного планирования Российской Федерации[2]

Определяет роль каждого региона в достижении целей и целевых показателей Стратегии

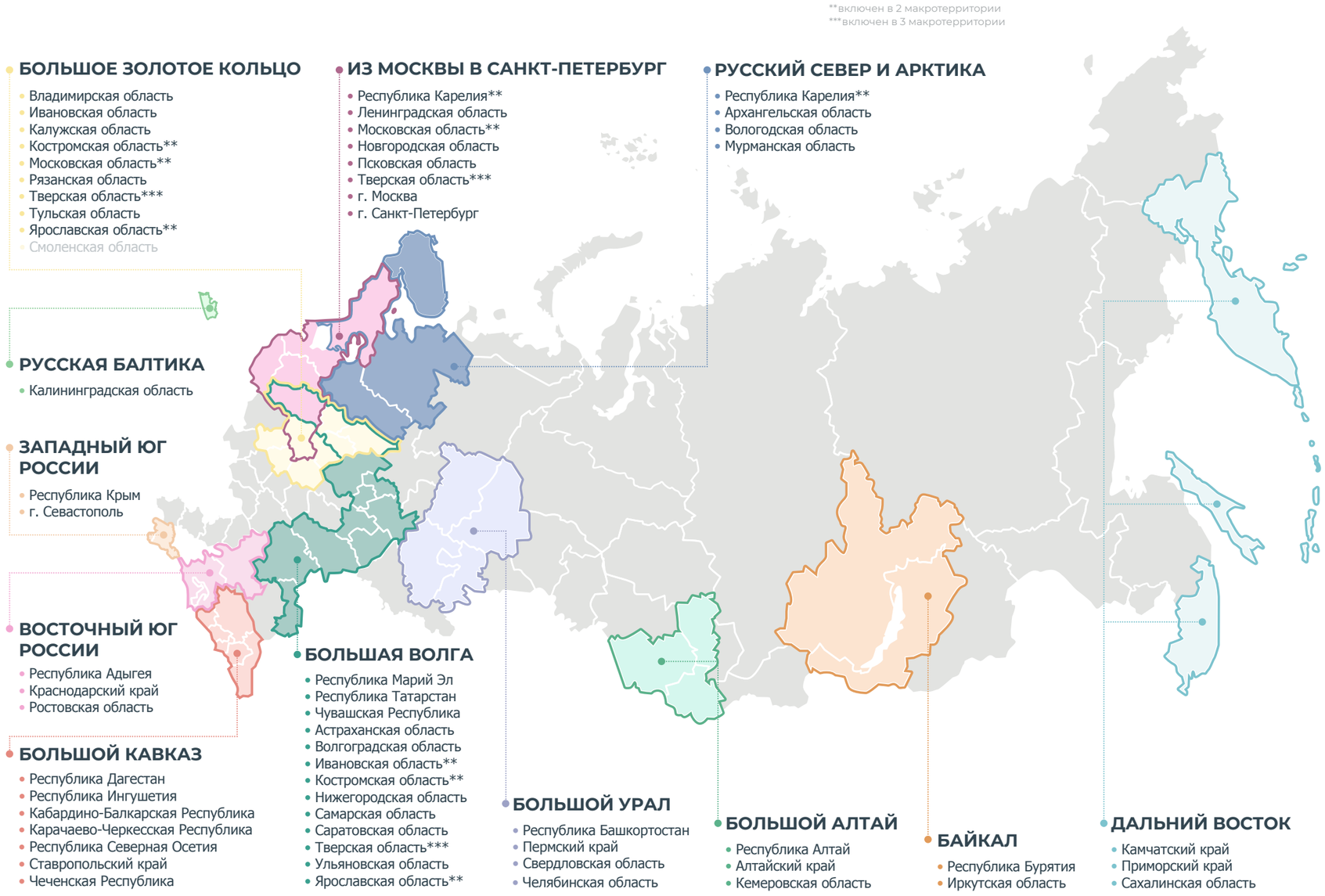
Федеральная туристическая межрегиональная схема территориально-пространственного планирования макротерритории «Байкал»

Схема разрабатывается с привлечением многопрофильных консорциумов разработчиков, обладающих обширной экспертизой в области мастер-планирования и гостиничного консалтинга. Разработка осуществляется за счет средств федеральной субсидии

[2] Разработана в 2022 году, утверждена резолюцией Д.Н. Чернышенко от 29.03.2023

1.1.2. Схема туристических макротерриторий

**включен в 2 макротерритории
***включен в 3 макротерритории



Что такое туристический мастер-план?

Разработка туристического мастер-плана ведется для территории одного и нескольких субъектов федерации, формирующих макротерриторий, с акцентом на развитие туристических ресурсов (аттракции, маршруты, средства размещения и др.), а также объектов транспортной и инженерной инфраструктуры.

Одна из ключевых целей разработки мастер-планов — оценка и развитие ресурсной базы туризма в соответствии с целевым портретом туриста и прогнозируемым объемом туристического потока на макротерриторию.

В задачи схемы не входит комплексное развитие территории, мероприятия по строительству и модернизации жилищного фонда, социальной инфраструктуры. Мастер-план не является схемой территориального планирования (СТП) и не относится к градостроительной документации в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, но может выступать базой для внесения изменений в существующие документы. Это методический документ — основа для разработки и/или корректировки региональной стратегии развития туризма.

1.1.3. Цели и задачи разработки схемы

Цели проекта

1. Комплексное развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации за счет создания условий для формирования и продвижения качественного туристского продукта, конкурентоспособного на внутреннем и мировом рынках.
2. Повышение вклада туризма в экономику стран, инфраструктурное развитие регионов, увеличение доли туризма в ВВП и создание новых рабочих мест.
3. Разработка комплексной стратегии развития туризма в субъектах и плана развития инфраструктуры под туристические нужды.

Принципы разработки проекта

1. Формирование плана мероприятий по достижению целей национального проекта
2. Выравнивание ограничений федерального финансирования инфраструктурных мероприятий
3. Приоритезация использования существующей или планируемой инфраструктуры, обеспеченной бюджетными средствами

Задачи проекта

- Определение перспективных точек притяжения туристического спроса, потребности в мероприятиях по развитию туристической инфраструктуры в данных точках
- Создание современной туристской инфраструктуры, увеличение емкости качественных КСР, в том числе, в результате реновации существующего гостиничного фонда
- Формирование уникального туристического предложения для каждой бюджетной группы туристов, которое будет способствовать увеличению количества туристических поездок и их частоты
- Формирование текущих и целевых балансов распределения туристического потока по видам туризма, дальности и длительности поездок, средствам передвижения и видам размещения
- Формулирование всесезонного предложения для увеличения среднегодовой загрузки средств размещений
- Оценка количественного вклада макротерритории и каждого региона в достижение целевых показателей развития туризма
- Формирование предложения и мероприятий, способствующих развитию целевых видов туризма и туристических маршрутов, в том числе и для путешествий на автомобиле (автотуризма)
- Определение индикативных показателей объема инвестиций в туристическую отрасль регионов и бюджетных эффектов от реализации данных инвестиций.

1.1.4. Границы разработки проекта

Макротерриторию «Байкал» формируют два региона: Иркутская область и Республика Бурятия

Площадь макротерритории Байкал

1 126 180 км²

В границы проектирования входят регионы на стыке Сибири и Дальнего Востока

Население

3,34 млн человек

Площадь оз. Байкал

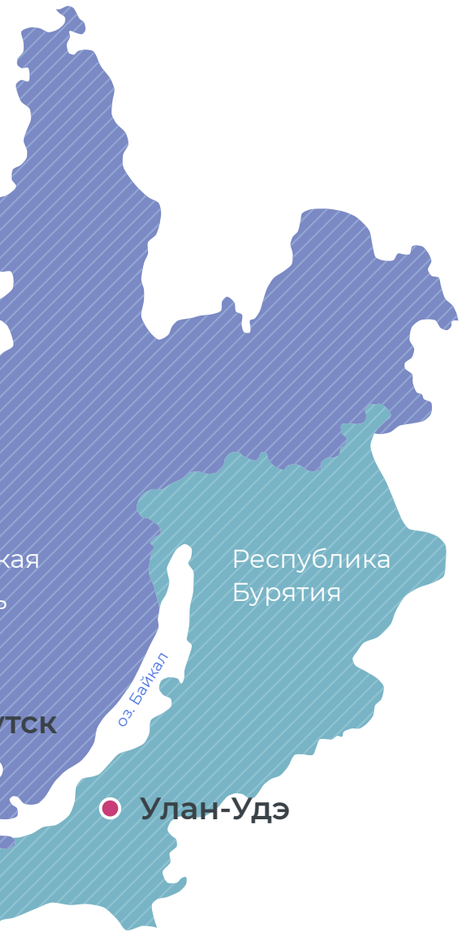
31 722 км²

184 ООПТ общей площадью

55 150 км²

или 4,9% от площади территории





Эффекты по итогам проекта:

Для жителей:

- Модернизация существующих и строительство новых объектов транспортной и коммунально-бытовой инфраструктуры, задействованных в развитии туризма;
- Создание новых рабочих мест в индустрии гостеприимства;
- Повышение качества городской и сельской среды в населённых пунктах, попадающих в ареалы туристического спроса или выполняющих роль туристских хабов.

Для туристов:

- Рост качества туристского сервиса, диверсификация предложения на туристско-экскурсионном рынке, на рынке средств размещения и общественного питания;
- Формирование системы туристических маршрутов, отвечающая запросам представителей разных бюджетных групп;
- Повышение комфорта и безопасности передвижения от точек входа на территорию до мест размещения и объектов туристского показа.

Для бизнеса:

- Новые туристические направления для развития конкурентного туристического предложения (инвестиционные лоты с финансовыми моделями);
- Стратегия развития туризма в регионе, выступающая гарантией предсказуемости развития отрасли и определяющая пространственное распределение ключевых мероприятий;
- Возможность более обоснованно претендовать на финансирование, предоставляемое на конкурсной основе.

Для органов региональной/муниципальной власти:

- Комплексная база знаний о туризме и актуальном состоянии туротрасли в каждом регионе;
- Перечень и приоритизация инфраструктурных мероприятий, согласованных с федеральными органами исполнительной власти и подкрепленные фактической потребностью регионов в инфраструктурном обеспечении;
- Агрегированный перечень доступных федеральных и региональных инструментов финансирования и мер поддержки реализации инвестиционных проектов в туризме.

1.1.5. Этапы разработки проекта и состав работ

Комплексный анализ развития сферы туризма макротерритории

Содержит комплексное исследование туристической отрасли, оценку туристического потока и анализ инфраструктурной обеспеченности макротерритории.

Срок сдачи:

26 сентября 2023 года

Этап 1

Июнь	Июль	Август	Сентябрь

Анализ ресурсной базы туризма

- Анализ планов региона по развитию туризма
- Анализ инфраструктуры
- Определение основных туристских маршрутов и аттракторов

Анализ туристского потока

- Оценка турпотока
- Проведение анкетирования и глубинных интервью

Формирование видения развития туризма

- Выводы из комплексного анализа
- Определение видения и стратегических направлений развития туризма макротерритории
- Согласование рабочей группой материалов 1-ого этапа

1. Введение

1.1. О проекте: границы, цели, задачи и основания

Разработка схемы развития туризма макротерритории

Содержит прогноз туристического потока до 2030 г., предложения по развитию туристической отрасли, предложения по инфраструктурному развитию территории для туристских нужд, границы потенциальных туристических кластеров с оценкой потребности в обеспечивающей инфраструктуре и стоимости реализации, а также дорожную карту Турсхемы с определением механизмов реализации.

Срок сдачи:

1 декабря 2023 года

2

Этап

Сентябрь | **Октябрь** | **Ноябрь** | **Декабрь**

Стратегия развития туризма на макро-территории к 2030 году

- Прогноз турпотока до 2030 года
- Предложения по развитию инфраструктуры
- Определение зон развития туризма

Разработка приоритетных проектов

- Разработка не более 2-х приоритетных проектов на регион
- Определение уникальных туристских предложений
- Оценка земельно-имущественных отношений
- Определение технико-экономических показателей приоритетных проектов

Разработка дорожной карты

- Формирование сводного перечня мероприятий в рамках Турсхемы
- Оценка прямых и косвенных эффектов от реализации Турсхемы
- Финальная презентация итогов работы

1.2.1. Видение и стратегические направления развития туризма

Ключевые направления развития туризма на территории можно разделить на 5 основных блоков задач:

1. Обеспечение сохранения природного потенциала территории на фоне роста туристического потока и нагрузки на ООПТ
2. Расширение границ высокого сезона
3. Гармонизация нормативно-правовой базы
4. Вовлечение населения в индустрию туризма
5. Формирование туристического продукта и бренда макротерритории и его продвижение на внутреннем и международном рынках

1. Обеспечение сохранения природного потенциала территории на фоне роста туристического потока и нагрузки на ООПТ

Прирост туристического потока не должен повлечь за собой рост антропогенной нагрузки на территорию. Основная задача комплексного развития туристской территории регионов, ключевым видом туризма которых является природно-экологический туризм, – это выделение зон, которые могут принять условно «массового туриста» и зон, посещение которых должно быть ограничено в целях сохранения уникальной экосистемы. В первую очередь, это касается ООПТ, доступ на которые должен контролироваться: поведение туриста на таких территориях должно быть регламентировано. Сама территория таких ООПТ должна быть зонирована с учетом ресурсного потенциала: определяются зоны, которые могут принять туриста, и зоны, которые должны быть закрыты для посещения с любыми целями кроме природоохранных и научных. Однако, даже те территории, на которых не установлен режим контроля пребывания посетителей, необходимо продумать маршруты туристов с тем, чтобы максимально снизить влияние человека на природу и одновременно с этим повысить качество его отдыха.

На тех территориях ООПТ, которые будут выделены для интеграции в туристическую деятельность макротерритории, должен быть создан комплексный туристский продукт (электронная система приобретения услуг, визит-центр, экологические маршруты и экотропы, средства размещения и питания, система сборки и вывоза мусора и бытовых отходов).

Ответственное отношение к природе, просвещение (в т.ч. через развитие детского туризма на ООПТ), активное вовлечение местных жителей (в т.ч. через волонтерство и социальное предпринимательство) – залог успешной интеграции ООПТ в туристскую деятельность и сохранение их природного потенциала для будущих поколений.

2. Расширение границ высокого сезона

На макротерритории высокая сезонность спроса: 65% туристов приезжают на Байкал летом, еще 6,5% - в феврале и марте, посмотреть на «байкальский лед». На оставшиеся 7 месяцев года приходится почти треть (28%) туристского потока. «Зимний Байкал» еще только набирает популярность, доля туристов, приходящаяся на начало года, вырастет, но не существенно: у территории есть возможности для повышения загрузки не только в пик спроса, но и в межсезонье.

Ключевые виды туризма на территории – природно-экологический и культурно-познавательный. Активно развивается горнолыжный туризм: в макротерритории есть курорт регионального значения, имеющий обширные планы развития и укрепления своих позиций на этом субрынке. Есть потенциал и для развития оздоровительного туризма, причем ресурсная база настолько богата, что при грамотном подходе и соответствующем уровне инвестиций санаторно-курортный комплекс макротерритории сможет конкурировать с популярнейшими внутренними направлениями этого сегмента рынка. Региону есть что показать и с точки зрения промышленного туризма, а возрастающий уровень деловой активности стимулирует развитие делового туризма.

Из всех перечисленных направлений для развития для целей расширения границ высокого сезона самым перспективным представляется направление оздоровительного туризма. Макротерритория обладает богатым природным ресурсом: уникальным климатом, горячими и холодными минеральными водами, состав которых сопоставим с составом минеральных вод Северного Кавказа и ряда известных европейских бальнеологических курортов, лечебными грязями. Однако, для того, чтобы выделиться на рынке услуг оздоровления, продукт макротерритории, должен быть уникальным, узнаваемым и ассоциироваться только с ним. И такой продукт на макротерритории есть – уже сейчас направление плотно ассоциируется с возможностями восточной медицины.

Принципы восточной медицины основаны на восстановлении гармонии и энергетического баланса человека, восточная медицина нацелена на лечение не следствий (симптомов), а причин, при этом подходит к лечению комплексно, а не применительно к какой-то конкретной системе организма. Эти принципы плотно переплетаются с принципами превентивной медицины, положенными в основу Medical SPA направления, популярность которого растет уверенными темпами на рынке оздоровительных услуг мира и России в частности.

Восточная медицина хорошо коррелирует с запросом потребителя на интегративную медицину. Эффективные способы терапии восточной медицины (особенно в сочетании с другими методами терапии), способные показать выраженный терапевтический эффект за короткий срок пребывания на отдыхе (т.е. получить положительные эмоции и отдачу от оздоровительной программы за период пребывания в загородном курорте) – это ключевой критерий успеха для современного санаторно-курортного комплекса, который приглашает туристов вновь и вновь обращаться к оздоровительным услугам.

Центр восточной медицины – это яркий бренд, который выделит оздоровительные услуги макротерритории на рынке внутреннего туризма.

3. Гармонизация нормативно-правовой базы

Ключевым туристическим аттрактором макротерритории является озеро Байкал, в следствие чего наиболее перспективными для развития проектов в области туризма являются именно локации, расположенные вблизи озера. При этом, учитывая исключительную экологическую значимость Байкала, на уровне федерального законодательства (ФЗ №94 «Об охране озера Байкал» и ряда Постановлений Правительства РФ) были введены ограничения, направленные на защиту экологии на данной территории.

Ограничения, среди прочего, коснулись ряда вопросов, критически важных для развития инвестиционных проектов, в т.ч. в области туризма:
- запрет на возведение капитальных объектов;
- запрет на сплошную вырубку;
- запрет на перевод объектов в собственность при их нахождении в границах охраняемых территорий;
- иные ограничения.

Создание в целях развития туризма ОЭЗ не в полной мере решает проблему реализации инвестиционных проектов, т.к. даже в границах таких территорий остается ряд ограничений, препятствующих реализации проектов: вопросы вырубки под застройку и подведения коммуникаций к крупным объектам. Причиной часто является фрагментированность правовой базы.

В силу запретительного характера введенных ограничений, их несоответствия реальным возможностям существующей инфраструктуры и регионов (например, при утилизации и сборе отходов с судов, эксплуатирующихся на Байкале), возникает ряд негативных эффектов:
- снижение инвестиционной привлекательности регионов макротерритории;
- рост социальной напряженности (местные жители не могут производить захоронение в традиционных местах и нередко возлагают за это ответственность на Федеральный центр);
- увеличение объема серого рынка туристических услуг и нарушений в области природоохранного законодательства;
- ограничение возможностей регионов по поддержке инвестиционных проектов.

Несмотря на значительный объем проблем и региональные власти, и бизнес, и жители Иркутской области и Республики Бурятия ориентированы на сохранение экологии озера Байкал и готовы, при наличии компромиссной позиции со стороны Федерального центра, к выработке применяемых механизмов регулирования деятельности вблизи озера Байкал.

В качестве путей решения перечисленных проблем предлагается внесение изменений в 94-ФЗ «Об охране озера Байкал» и Постановления Правительства №2399 от 31 декабря 2020 г и определение/создание механизмов принятия решений по следующим вопросам:
- строительству и реконструкции объемов транспортной и инженерной инфраструктуры;
- проведению работ по созданию защитной инфраструктуры;
- мероприятиям, направленным на поддержание санитарного состояния лесов;
- защите населенных пунктов от стихийных бедствий и пожаротушении;
- оборудовании мест временного хранения отходов.

Такие механизмы должны заместить введенные запреты и ограничения, позволить развитие инвестиционных проектов по освоению туристских территорий как эффективной меры снижения антропогенной нагрузки.

4. Вовлечение населения в индустрию туризма

Минэкономразвития РФ относит к индустрии туризма 35 видов экономической деятельности, начиная от услуг по предоставлению мест размещения, заканчивая пассажирскими перевозками. Открытие даже небольшого туристического кластера приводит к формированию положительного бюджетного эффекта, созданию новых рабочих мест как на самом проекте, так и в смежных отраслях, активизации бизнеса. Рост туристического потока на территорию, особенно если речь идет о неподготовленных для приема массового туриста районах, всегда стимулирует развитие частного бизнеса – сдачу в аренду квартир, домов, частный извоз, торговлю и т.п. Однако, по мере развития рынка и появления на нем крупных игроков, реализующих современные проекты, доля небольшого частного бизнеса сокращается (не столько за счет легализации и укрупнения, сколько за счет ухода с рынка из-за невозможности поддерживать требуемый уровень конкуренции), наиболее активные местные жители оказываются вытесненными из процесса развития региона, а большая их часть даже не получает иной возможности быть в него включенной, кроме как занять открывающиеся вакансии, как правило – линейного персонала в обслуживании, поскольку на таких позициях минимальные требования к профессиональной квалификации. Такой формат сотрудничества устраивает далеко не всех местных жителей, особенно, если речь идет о небольших удаленных поселениях, в которых сохраняются старинные жизненные уклады. Одна из важных задач развития туристских территорий – интеграция местного населения в индустрию туризма с тем, чтобы и коренные народы, населяющие территории, могли почувствовать на себе положительный эффект происходящих изменений. Макротерритория имеет богатейшее культурное и историческое наследие. Одним из ключевых векторов развития туризма должна стать разработка программ по включению местных жителей в производство туристского продукта. Туристы высоко оценят возможность прикоснуться к живой истории и культуре, рассказанным их непосредственными носителями и хранителями. Местные жители смогут почувствовать свою важность, получить возможность для дальнейшего сохранения своего быта и укладов, получить стабильный доход. Регион получит возможность подчеркнуть глубокое понимание важности сохранения традиций и идентичности макротерритории.

5. Формирование туристического продукта и бренда макротерритории и его продвижение на внутреннем и международном рынках

Каждый третий турист макротерритории «Байкал» отмечает, что необходимо больше распространять информацию о возможностях регионов. Этот факт еще раз подтверждает тезис о том, что Байкал является ключевым аттрактором макротерритории, туристы нацелены, в первую очередь, на то, чтобы увидеть уникальное озеро, однако об остальных возможностях «Байкала» они информированы плохо. При этом почти 60% опрошенных туристов рассказали, что за последние 7 лет они были на Байкале 3-4 раза, что, в свою очередь, подтверждает второй тезис – первое впечатление оказывается настолько ярким, что становится поводом для планирования последующих поездок.

Повышение информированности потенциальной аудитории наилучшим образом может быть реализовано через формирование туристического продукта макротерритории «Байкал». В разрезе макротерритории туристический продукт – это сформированная в единую сущность совокупность уже существующих и необходимых к созданию товаров, услуг, образов и обещаний индустрии гостеприимства, которая своими характеристиками должна удовлетворять потребности (в том числе скрытые) и мотиваторы представителей целевой аудитории «Байкала».

Создание туристического продукта и брендинг макротерритории с привлечением профильных специалистов рынка – одна из ключевых инициатив по развитию туризма. Именно через брендинг можно будет придать туристическому продукту макротерритории оригинальность и выделить его на фоне других развивающихся направлений туризма. Такие элементы брендинга территории как позиционирование бренда, набор ценностей и атрибутов должны быть в дальнейшем обязательны к использованию всеми субъектами туристской деятельности на макротерритории.

1.2.2. Прогноз туристического потока на макротерритории

Рост турпотока на макротерриторию в период до 2030 года обусловлен следующими факторами:

Рост внутреннего турпотока:

- Строительство всесезонной туристской инфраструктуры и существенное повышение качества туристского продукта.
- Развитие автомобильного туризма в целом по стране и на макротерритории «Байкал» в частности.
- Формирование туристского продукта макротерритории «Байкал» и его продвижение на внутреннем рынке.
- Сохранение напряженной геополитической обстановки будет способствовать укреплению тренда на потребление внутреннего туристского продукта. Развитие конкурентных направлений позволит сформировать эффект синергии и будет способствовать укреплению тренда на отдых внутри страны (не только отпуск, но и в выходные и праздничные дни).

Рост въездного турпотока:

- Постепенное восстановление ключевых направляющих рынков въездного потока макротерритории «Байкал» — Китая и Монголии — до уровня 2019 года с последующим поступательным ростом.
- Восстановление туристского потока из прочих дружественных стран до уровня 2019 года в 2023 году с дальнейшим поступательным ростом.
- Формирование туристского продукта макротерритории «Байкал» и его продвижение на внешнем рынке.
- Сохранение потока из недружественных стран на уровне 2022 года с незначительным ежегодным приростом (порядка 2% в год) до конца периода прогнозирования (2030 год). Возврат отношений с недружественными странами на уровень конца 2021



1.2.3. Инфраструктурное развитие территории к 2030 году

Аттракторы

106
приоритетных аттракторов повысят свою туристическую привлекательность

50 в Иркутской области
и 56 в Республике Бурятия



Маршруты

15
перспективных маршрутов разработано

24,5 тыс. км
суммарная длина предлагаемых маршрутов

195 точек
притяжения вовлечены в предлагаемые маршруты



Транспорт

ВОДНЫЙ

Создание:

- **6** новых современных портов для пассажирского обслуживания
- **17** новых и реконструируемых объектов причальной инфраструктуры
- **12** новых маршрутов водного сообщения
- **3** новых маршрута круизного водного сообщения

ВОЗДУШНЫЙ

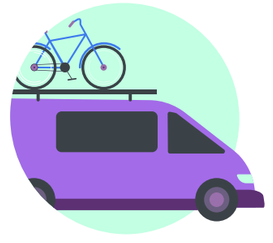
- **3** модернизированных аэропорта федерального значения
- **3** реконструированных посадочных площадки в целях создания новых маршрутов
- **9** новых и усиленных региональных и местных воздушных маршрутов



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ

Создание:

- **7** новых или модернизированных железнодорожных маршрутов.
  Из них: **2** скоростных, **2** пригородных, **2** туристических, **1** дальнего следования
- **1** новый ТПУ на базе остановочного пункта «Байкальск-Пригородный», который будет включать железнодорожный вокзал и автовокзал



АВТОМОБИЛЬНЫЙ

Создание:

- **980 км** новых и реконстурируемых дорог
- **8** терминалов автобусного сообщения
- **18** новых или усиленных маршрутов междугородного и пригородного автобусного сообщения

Приоритетные направления развития туризма

- **13** приоритетных туристических направлений
- **51 зона концентрации** туристического потенциала
- **29 зон развития** туризма для дальнейшего резервирования под туристические цели в составе региональной документации
- **14** приоритетных проектов будет реализовано до 2030 года

1.2.4. Приоритетные проекты



Бугульдейка

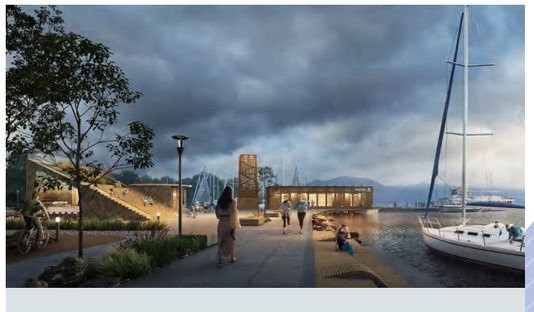
Семейный всесезонный развлекательный курорт «на большой воде»

750 номеров
Общий номерной фонд

367 000 чел.
Посетителей проекта

11 100 руб. без НДС
Средняя цена номера

58,5%
Средняя загрузка



Байкальск

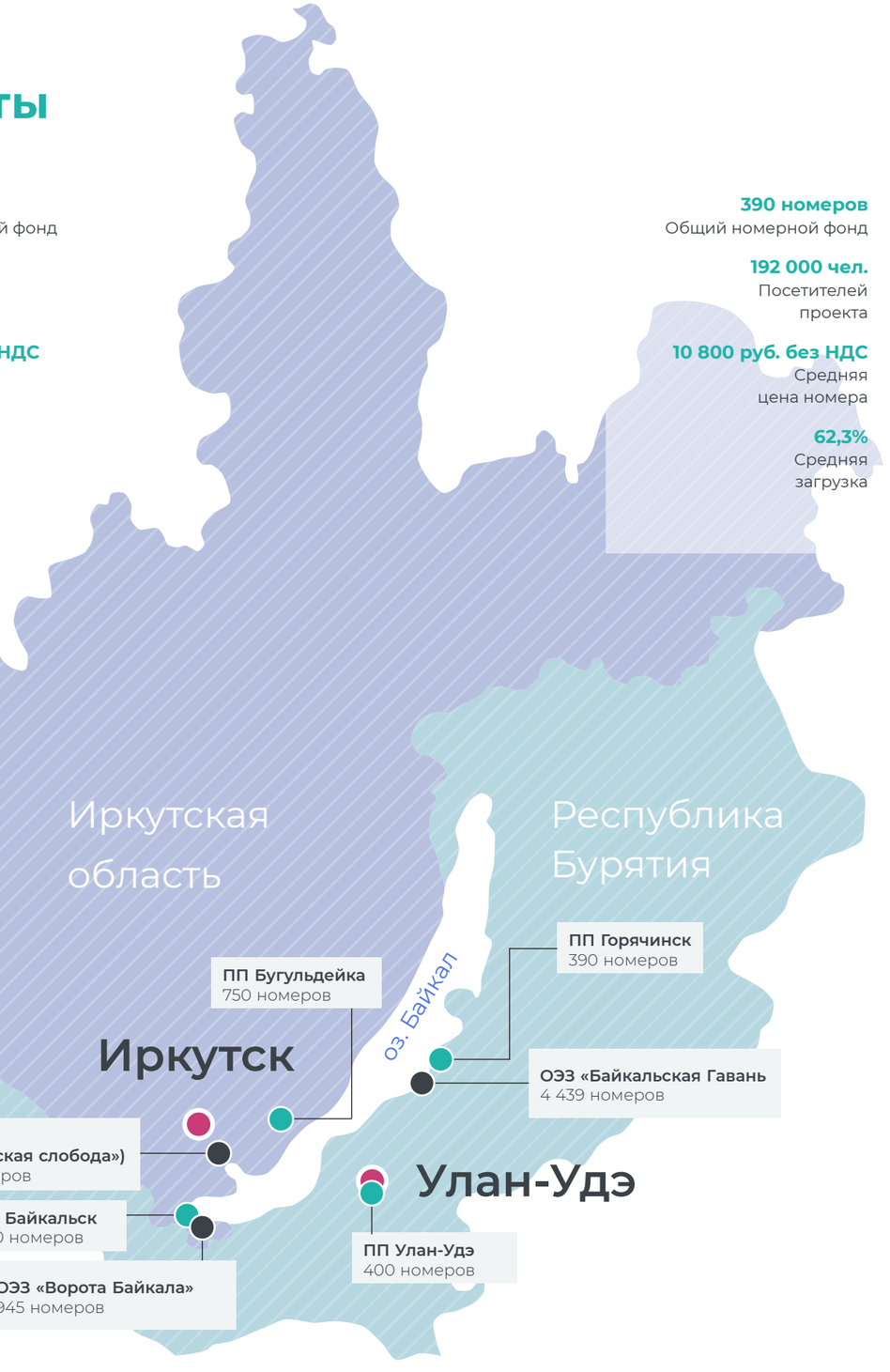
Всесезонный развлекательный курорт для всей семьи

600 номеров
Общий номерной фонд

307 000 чел.
Посетителей проекта

9 300 руб. без НДС
Средняя цена номера

60%
Средняя загрузка





Горячинск

Семейный оздоровительный всесезонный курорт

390 номеров
Общий номерной фонд

192 000 чел.
Посетителей проекта

10 800 руб. без НДС
Средняя цена номера

62,3%
Средняя загрузка



Улан-Удэ

Конгрессно-выставочный центр

400 номеров
Общий номерной фонд

166 000 чел.
Посетителей проекта

10 500 руб. без НДС
Средняя цена номера

57%
Средняя загрузка

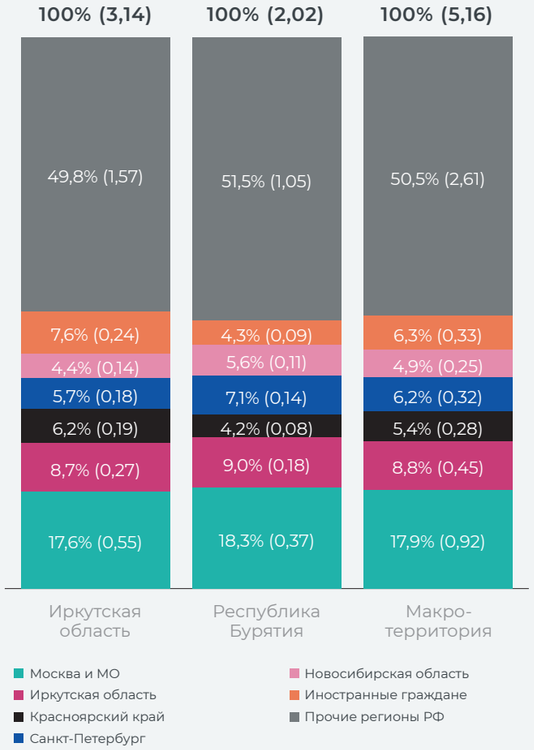
1.2.5. Балансы туристического потока 2030[1]

5,16 млн поездок в год на макротерриторию, в т. ч.

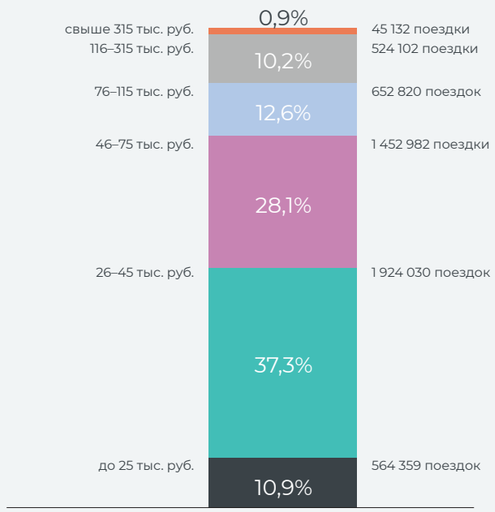
4,83 млн поездок внутренних туристов

0,33 млн поездок въездных туристов

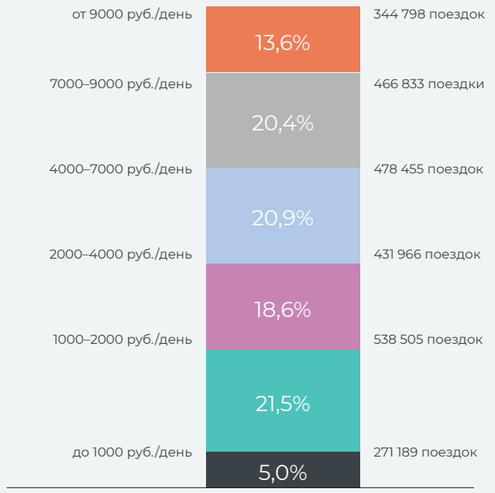
Структура туристического потока по источникам спроса, % (млн поездок)



Распределение по бюджетным группам



Средние расходы на поездку



По видам туризма

38,8% туристов предпочтут природно-экологический и культурно-познавательный туризм



По видам транспорта

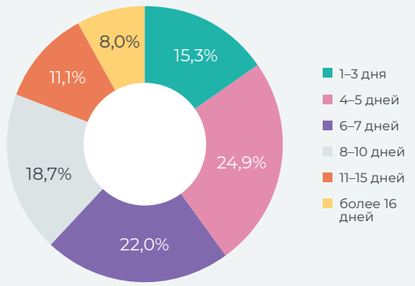


По дальности поездок



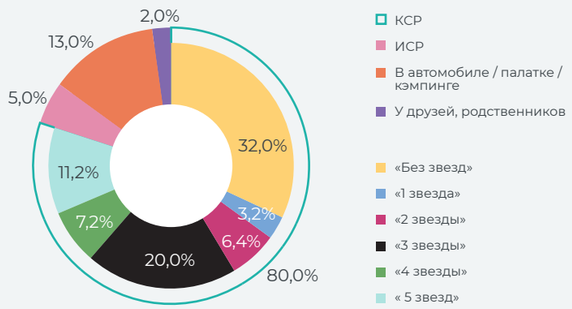
По длительности поездки

40,2% туристов будут совершать поездки на 1–5 дней



По местам размещения

80,0% туристов будут размещаться в КСР



[1] Источник: Количественное исследование касательно определения портрета внутреннего и въездного туриста, анализ и расчеты CMWP

2. Прогноз туристического потока



2.	**ПРОГНОЗ ТУРИСТИЧЕСКОГО ПОТОКА**	**20**
2.1.	**Прогноз туристического потока**	**22**
2.1.1.	Методика прогноза внутреннего и въездного туристического потока на макротерритории	22
2.1.2.	Прогноз внутреннего и въездного туристического потока	27
2.2.	**Перспективные виды туризма**	**30**
2.2.1.	Перспективные виды туризма	30
2.2.2.	Распределение туристического потока по видам туризма	31
2.3.	**Целевой портрет туриста**	**32**
2.3.1.	Внутренний турист	32
2.3.2.	Въездной турист	34
2.3.3.	Портрет автотуриста	36
2.4.	**Целевые балансы распределения туристического потока**	**38**
2.4.1.	Целевые балансы распределения туристического потока	38

2.1.1. Методика прогноза внутреннего и въездного туристического потока на макротерритории

Факторы, оказывающие влияние на туристский поток

1

ФАКТОР №1

ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ

Строительство и ввод в эксплуатацию новых средств размещения: объектов точечной застройки и/или туристских кластеров, а также прочих объектов туристской инфраструктуры.

Появление качественных современных коллективных средств размещения будет способствовать привлечению новых туристов, которые ранее отказывались от поездки в регион из-за невозможности подобрать предложение в соответствии с потребностями и ожидаемым уровнем сервиса (или не смогли забронировать номер в пик сезона).

Качественные объекты туристской инфраструктуры обеспечат рост спроса на посещение объектов показа за счет снятия существующих транспортных, инженерных ограничений, нового предложения отдыха и развлечений.

2

ФАКТОР №2

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ (ВЪЕЗДНОЙ ПОТОК)

Влияние изменения геополитической обстановки на темпы изменения въездного потока оценивается через прогнозирование темпов восстановления въездного потока из дружественных и недружественных стран. Влияние фактора на изменение туристского потока оценивается с учетом инициатив по внедрению «карты туриста» и электронных виз.

Отдельно оценивается восстановление туристского потока из Китая (основным ограничением которого были меры по сдерживанию распространения пандемии COVID-19).

3

ФАКТОР №3

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ (ВЫЕЗДНОЙ ПОТОК)

Влияние изменения геополитической обстановки на темпы изменения выездного потока и его частичную переориентацию на внутренние направления.

Усложнение процедуры выезда: ограничения в обороте банковских карт, выпущенных в РФ, визовый вопрос, увеличение длительности перелета (стыковочные рейсы), удорожание стоимости билетов, рост опасений за безопасность поездки формируют осознанный отказ от потребления иностранного продукта и рост интереса к внутренним направлениям.

На основании данных ретроспективного анализа структуры и динамики выездных поездок с туристскими целями оценивается вероятность переориентации части выездного потока на внутренние направления туризма.

4

ФАКТОР №4

КОМПЛЕКСНЫЙ

Под фактором №4 подразумевается комплексное влияние на изменение туристского потока целой группы факторов:

- Рост благосостояния населения (стимулирует спрос на услуги отдыха и развлечений)
- Изменение курса национальной валюты (удорожание заграничных поездок стимулирует спрос на более доступные внутренние направления)
- Маркетинг туристских территорий (формирование и популяризация туристского продукта на региональном и федеральном уровнях повышают узнаваемость бренда и стимулируют спрос на посещение территории)
- Формирование и продвижение на региональном и федеральном уровнях туристского продукта позволяет расширить границы высокого сезона и привлечь дополнительный спрос за счет повышения узнаваемости туристского продукта и информированности всех сегментов целевой аудитории
- Реализация мер поддержки развития туризма (на всех уровнях) повышает инвестиционную привлекательность регионов, стимулируя, в свою очередь, влияние Фактора №1

Оценка влияния факторов на величину туристского потока

ФАКТОР №1
ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ

Выход на рынок новых средств размещения, особенно в составе туристских кластеров с развитой инфраструктурой, стимулирует рост спроса на посещение макротерритории:

- Приезжают туристы, которые ранее отказывались от поездки – качество услуг не соответствовало их требованиям.
- Приезжают туристы, которые ранее хотели, но не смогли приехать – в пик сезона не смогли забронировать номер.

Часть новых номеров будет «поглощена» существующим отложенным спросом на качественное размещение (открытие части новых КСР не увеличит турпоток, а приведет к его перераспределению):

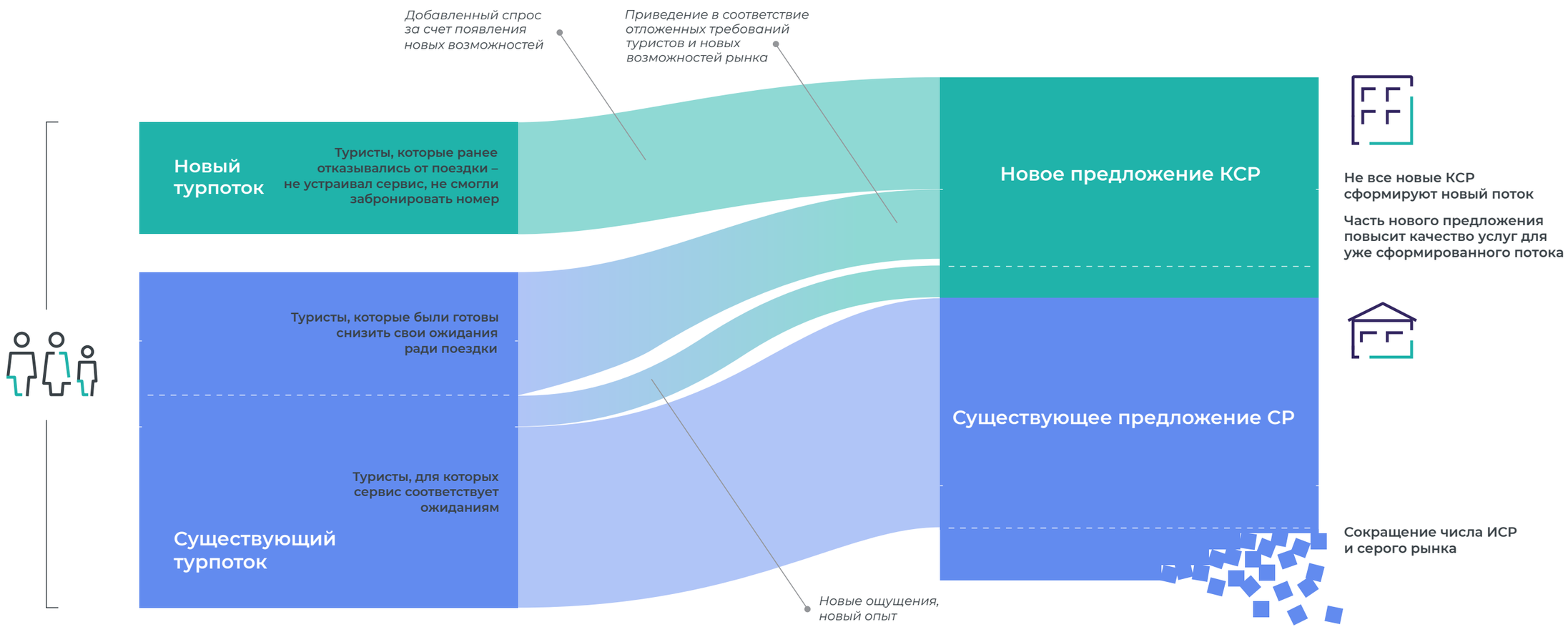
- Туристы, которые были готовы снизить свои ожидания по размещению ради самой возможности поездки, теперь выберут новое предложение, поскольку оно больше соответствует их ожиданиям.
- Недостаток качественных средств размещения компенсируется «амортизирующим» воздействием «серого рынка» и ИСР, которые гибко реагируют на рост спроса, особенно сезонного, предлагая альтернативное размещение.
С ростом качественного рынка доля этого сегмента сокращается.

Методика оценки влияния:

- Шаг 1 — Выявление числа новых номеров.
- Шаг 2 — Прогноз числа размещенных лиц в новых номерах.
- Шаг 3 — Экспертная оценка поглощения нового предложения уже сформированным турпотоком и формирование добавленного спроса.

Показатель	Алгоритм расчета / № строки
Новый номерной фонд, номеров	1
Число наличных номеров в год, ед.	2 = 1 * 365 дней
Загрузка, % (от числа наличных номеров)	3
Проданных номеров, ед.	4 = 2*3
К-т двойной вместимости номера, чел./номер	5
Длительность пребывания, дней	6
Число размещенных лиц, чел.	7 = 4*5/6
Поглощение нового предложения сущ. спросом, %	8
Число размещенных лиц — добавленный турпоток, чел.	**9 = 7*8**

Влияние новых КСР на формирование турпотока



Оценка влияния факторов на величину туристского потока

ФАКТОР №2

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ (ВЪЕЗДНОЙ ПОТОК)

- Шаг 1 – Анализ структуры въездного потока по группам «дружественные страны», «недружественные страны».
- Шаг 2 – Экспертные оценки темпа восстановления рынка въездного туризма из «дружественных стран».
- Примечание: возврат отношений с «недружественными странами» прогнозируется за границами прогнозирования (после 2030 года), влияние этого параметра на туристский поток не учитывается.

ФАКТОР №3

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ (ВЫЕЗДНОЙ ПОТОК)

- Шаг 1 – Анализ структуры и динамики выездного потока на период 2019 – 2022 гг по группам «дружественные страны», «недружественные страны», выявление числа туристов, которые в анализируемый период отказались от поездок за границу.
- Шаг 2 – Экспертная оценка вероятности переориентации части выездного турпотока на внутренние направления.
- Шаг 3 – Экспертная оценка доли переориентированного турпотока, приходящегося на анализируемую макротерриторию.

Фактор №4

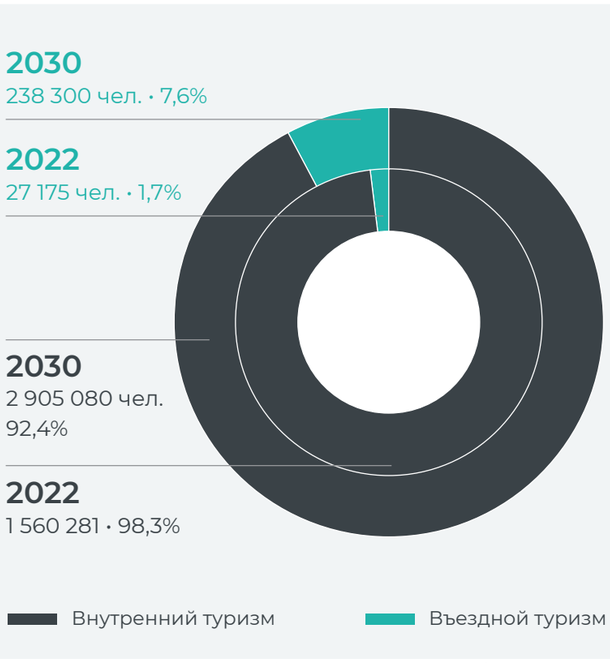
КОМПЛЕКСНЫЙ

- Шаг 1 – Ретроспективный анализ динамики изменения величины турпотока на макротерриторию в период 2016-2019 гг (период эволюционного развития без выраженного влияния прочих факторов).
- Шаг 2 – Анализ прогнозируемых изменений уровня инфляции, уровня благосостояния граждан, курса национальной валюты.
- Шаг 3 – Экспертный анализ изменения поведенческих моделей основных групп потребителей в сфере туризма (на основании данных социологических исследований, массивов больших данных, экспертных интервью с участниками рынка).
- Шаг 4 – Анализ данных по развитию маркетинга макротерритории.
- Шаг 5 – Экспертная оценка влияния указанных факторов на изменение величины турпотока с учетом ретро-спективных данных в период прогноза.

2.1.2. Прогноз внутреннего и въездного туристического потока

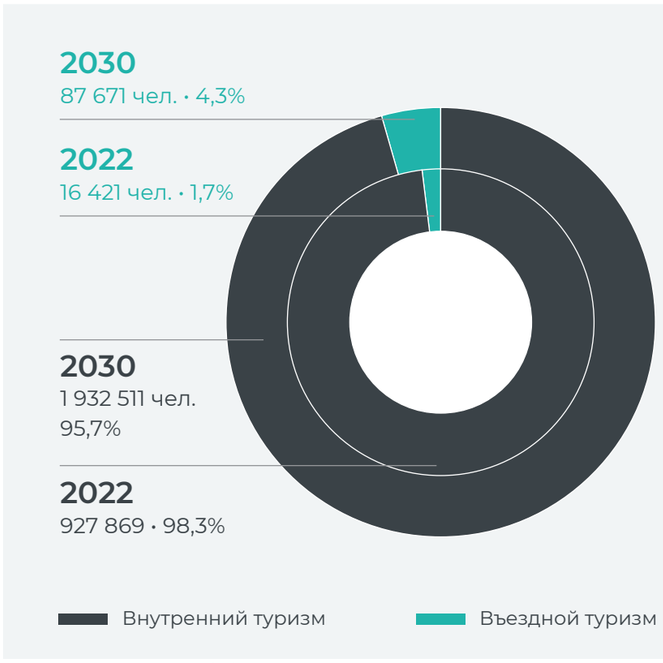
Иркутская область





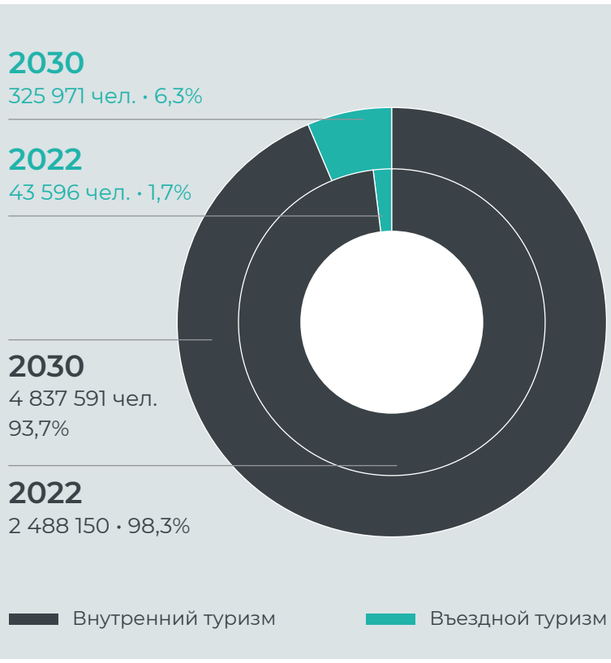
Республика Бурятия





Макротерритория





Прогноз туристского потока до 2030 года и формирование прогнозных балансов туристского потока представлены в расчетном файле «Прогноз турпотока.xlsx»

Рост въездного туристкого потока на макротерриторию прогнозируется для обоих регионов и обуславливается следующими факторами:

Внутренний туристский поток

1. Строительство всесезонной туристской инфраструктуры расширит границы высокого сезона: на рынок выйдет 12 074 номеров всех ценовых категорий, большая часть номерного фонда будет работать в составе крупных туристских кластеров, которые будут включать инфраструктуру для проведения деловых и массовых мероприятий, оздоровления, отдыха и развлечений для всей семьи в течение всего года. Туристская инфраструктура дополнится предложением в верхнем и среднем ценовых сегментах (4 звезды и 5 звезд), что дополнительно позволит привлечь на территорию туристов, которые ранее отказывались от поездки ввиду нехватки инфраструктуры требуемого качества.

2. Комплекс мероприятий по повышению транспортной доступности макротерритории позволит повысить качество услуг и сделать более доступными удаленные районы макротерритории. Развитие транспортной инфраструктуры позволит сократить расходы на транспорт в бюджете поездки, упростить логистику по макротерритории, что будет способствовать росту самодеятельного туризма (точки входа будут связаны со всеми ключевыми аттракторами, обеспечена возможность формирования комбинированных туристских маршрутов).

3. Высокое качество услуг и безопасность передвижения будут способствовать развитию автомобильного туризма и росту числа поездок на макротерриторию с использованием личного автомобиля.

4. Реконструкция причальных сооружений (наряду с прочими инициативами по развитию круизного туризма) позволит увеличить число водных маршрутов, придать существенный импульс развитию водного и круизного туризма.

5. Формирование туристского продукта и его продвижение на внутреннем и внешних рынках позволят повысить информированность туристов о возможностях макротерритории и, как следствие, увеличить турпоток. Треть туристов, которые побывали на Байкале, отмечают, что им не хватило информации о возможностях отдыха на макротерритории, ее достопримечательностях, уникальном бальнеологическом потенциале, возможностях восточной медицины и т.д.

6. Сохранение напряженной геополитической обстановки будет способствовать укреплению тренда на потребление внутреннего туристского продукта с сохранением сформовавшейся культуры отдыха (поездки несколько раз в год, на несколько дней или на длительный отпуск, в соседний город или в удаленный регион, с целью отдыха и развлечений или с целью оздоровления)

Въездной туристский поток

1. Постепенное восстановление ключевых направляющих рынков въездного потока макротерритории «Байкал» — Китая и Монголии — до уровня 2019 года с последующим поступательным ростом:

   - Введение электронной визы и возобновление безвизового обмена для туристских групп
   - Внедрение карты туриста «МИР»
   - Популяризация маршрута «Великий чайный путь», а также модернизация существующих и открытие новых туристских маршрутов
   - Наличие прямого авиасообщения и общих сухопутных границ (рост числа поездок на автомобиле)
   - Единый часовой пояс и короткое «транспортное плечо»
   - Развитие туристкой инфраструктуры, в особенности, инфраструктуры для оздоровления как одного из ключевых аттракторов отдыха в низкий сезон и межсезонье

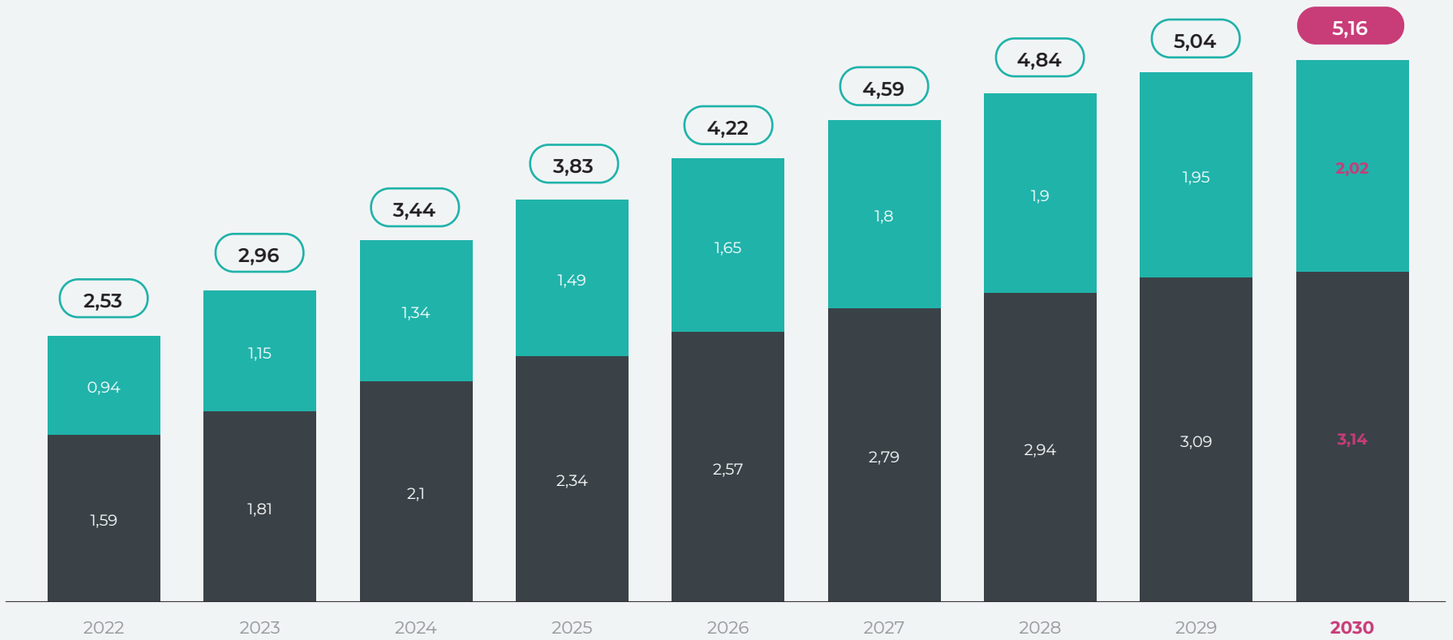
2. Восстановление туристского потока прочих дружественных стран до уровня 2019 года с дальнейшим поступательным ростом

3. Сохранение потока из недружественных стран на уровне 2022 года с незначительным (порядка 2% в год) ежегодным приростом (самодеятельный туризм с использованием электронных виз)

Дополнительно прогнозируется перераспределение въездного потока между регионами макротерритории за счет повышения качества туристского продукта республики Бурятия с 15% в доковидном 2019 году до 27% в 2030 году

Прогноз туристского потока на макротерритории 2022–2030 гг., млн чел.





Прогноз туристского потока до 2030 года и формирование прогнозных балансов туристского потока представлены в расчетном файле «Прогноз турпотока.xlsx»

2.2.1. Перспективные виды туризма



+1,2%

+238 тыс. поездок

Горнолыжный и горный

Развитие ведущего горнолыжного курорта макротерритории «Гора Соболиная» (увеличение числа трасс и инфраструктуры для отдыха в горах) в первую очередь, а также горнолыжных оборудованных склонов макротерритории (в т.ч. сопутствующей инфраструктуры в зоне их расположения) позволит увеличить туристский поток, ассоциированный с горнолыжным туризмом.

Развитие горного туризма будет проходить на базе той же инфраструктуры, но в период окончания сезона катания на лыжах: это отдых в горах, совмещенный с основной целью поездки – отдых, развлечения, оздоровление или проведение делового мероприятия. Опыт ведущих горных всесезонных курортов свидетельствует о том, что после формирования комплексного туристкого предложения в летний сезон туристический поток может превысить поток туристов, которые приезжают с целью катания на горных лыжах/сноуборде (до 60%–80% турпотока формируется в летний период, 20%–40% — в зимний).



+1,2%

+355 тыс. поездок

Оздоровительный

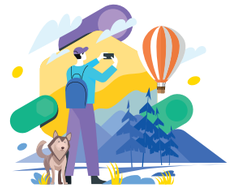
Вид туризма недооценен. Макротерритория обладает богатым ресурсным потенциалом для развития санаторно-курортной отрасли и оздоровительных услуг на базе КСР. Устойчивый рост спроса на услуги оздоровления:

- Снижение возраста заболеваний, которые ранее считались возрастными, ухудшение состояния здоровья населения в целом;
- Низкий уровень доверия к государственной медицине, низкое качество услуг государственной системы здравоохранения;
- Наличие положительного самостоятельного опыта, действие пропаганды ЗОЖ;
- Недостаток времени на отдых и заботу о себе;
- Последствия перенесенной коронавирусной инфекции.



-3,6%

+338 тыс. поездок



-4,5%

+477 тыс. поездок

Культурно-познавательный, Природно-экологический

Эти виды туризма — ключевые для макротерритории. Формирование туристкого продукта и рост потока туристов будут обусловлены развитием ключевых аттракторов этих видов туризма. Для этих видов туризма прогнозируется снижение доли турпотока, который в наибольшей степени с ними ассоциирован. Причина – развитие всесезонной инфраструктуры, которая будет удовлетворять запросы максимально широкого круга потребителей. Посещение природных и культурных аттракторов для все большего числа туристов станет не ключевой целью путешествия, но его важным дополнением. На первый план выйдет комплексный продукт, который можно было бы охарактеризовать как «отдых и рекреация». В сторону повышения числа поездок с познавательными целями будет «играть» развитие маршрутов, связанных с посещением различных научных объектов (в т.ч. Байкальская астрофизическая обсерватория, обсерватории в п. Листвянка и Тункинская долина, проект создания Международного центра водных ресурсов и др.), однако существенного влияния этот вид туристской активности на общий баланс турпотока не окажет.



+0,7%

+545 тыс. поездок

Деловой / MICE

Один из перспективных видов туризма, развитие которого прогнозируется за счет строительства инфраструктуры для проведения деловых мероприятий как в составе вновь создаваемых КСР (конференц-залы), так и в составе всесезонный курортов (конгрессно-выставочные комплексы). Дополнительный импульс развития данного вида туризма – увеличение бизнес-активности, связанное как с развитием индустрии туризма, так и экономики регионов в целом.



-1,1%

+24 тыс. поездок

Спортивный/ активный/ экстремальный туризм

В масштабах макротерритории данный вид туризма выполняет, скорее, второстепенную роль, дополняя ключевые виды туризма (как дополнительная услуга в рамках комплексного туристкого продукта) или формируя нишевое предложение (даже с учетом развития проекта «Большая Байкальская Тропа»). В натуральном выражение величина турпотока, ассоциированная с этим видом туризма, вырастет, в процентном выражении снизится.



-0,1%

+7 тыс. поездок

Рыболовный-охотничий

В масштабах макротерритории данный вид туризма выполняет, скорее, второстепенную роль, дополняя ключевые виды туризма (как дополнительная услуга в рамках комплексного туристского продукта) или формируя нишевое предложение. В натуральном выражении величина турпотока, ассоциированная с этим видом туризма, вырастет, в процентном выражении снизится.

Цифрой отражено изменение доли турпотока, ассоциированного с видом туризма, в общем объеме турпотока в 2030 году по сравнению с 2022 годом.
Расчет изменения доли турпотока представлен в расчетном файле «Прогноз турпотока.xlsx»



+0,6%
+162 тыс. поездок

Автомобильный (в т.ч. путешествия на автомобиле)

Данный вид туризма является перспективным, но доля турпотока, который с ним ассоциирован, вырастет несущественно. Автомобильный туризм (когда путешествие на автомобиле само по себе является видом отдыха) находится на самом раннем этапе формирования. Для его развития требуются работы не только в рамах одной макротерритории, но и в целом по всей стране. В этой связи на горизонте до 2030 года существенный прирост этого вида туризма не предусмотрен. При этом доля путешествий, для которых личный автомобиль будет основным видом транспорта, вырастет к 2030 году до 26,5% (в 2022 году 24,2%). Однако, большая часть этих путешествий будут ассоциированы с другими видами туризма по макротерритории.



+1,3%
+342 тыс. поездок

Пляжный

Несмотря на то, что Байкал плохо подходит для пляжного отдыха и период в году, когда возможно относительно комфортное пребывание в воде, очень короткий, пляжный туризм занимает и будет занимать весомую долю в структуре общего туристического потока. Возможность отдохнуть на воде будет реализована за счет строительства крытых и открытых подогреваемых бассейнов, центров водных развлечений и термальных комплексов – инфраструктуры, которая обеспечит «отдых на воде» одновременно с отдыхом на живописных песчаных пляжах Байкала или набережных рек и озер макротерритории (этот вид отдыха в наибольшей степени будет востребован у жителей макротерритории).



+2,0%
+144 тыс. поездок

Круизный

Текущее состояние инфраструктуры круизного туризма и водных маршрутов крайне неудовлетворительное. Недостаток причальной инфраструктуры ограничивает развитие водных маршрутов и комбинированных маршрутов с этапами водных путешествий. Открытие 42 объектов (где, в зависимости от формата объекта, будут обеспечены услуги по стоянке, обслуживанию, заправке, сбору подсланевых вод и жидких бытовых отходов) позволит существенно расширить маршрутную сеть, запустить и эффективно эксплуатировать круизные суда различной вместимости. Природное и культурное разнообразие двух регионов, а также тот факт, что большинство аттракторов расположено вблизи берегов Байкала, в том числе на ООПТ федерального значения, позволят сформировать полноценную программу для путешествия на круизном судне.

2.2.2. Распределение туристического потока по видам туризма



2.3.1. Внутренний турист

Регионы прибытий

Портрет целевой аудитории Макротерритории на 2030 год не претерпит существенных изменений по сравнению с портретом потребителя 2022 года. Основной источник спроса на услуги Макротерритории – жители Москвы и Санкт-Петербурга. Жители двух столиц традиционно являются основными потребителями туристских услуг на рынке внутреннего туризма. Доля туристов из регионов-соседей Макротерритории незначительно, но вырастет по сравнению с текущей ситуацией (в основном, за счет развития автотуризма и роста числа путешествий на личном автомобиле). Оставшиеся 3 региона из списка ТОП-5 регионов – источников спроса удержат свои лидерские позиции по сравнению с прочими регионами РФ. Жители Макротерритории - важный сегмент спроса на услуги туриндустрии. Несмотря на существенно меньшую платежеспособность (по сравнению с жителями Москвы и Санкт-Петербурга), частота их поездок по Макротерритории выше, выше готовность отдыхать в низкий сезон (за счет снижения цен на услуги), выше лояльность локальному продукту.

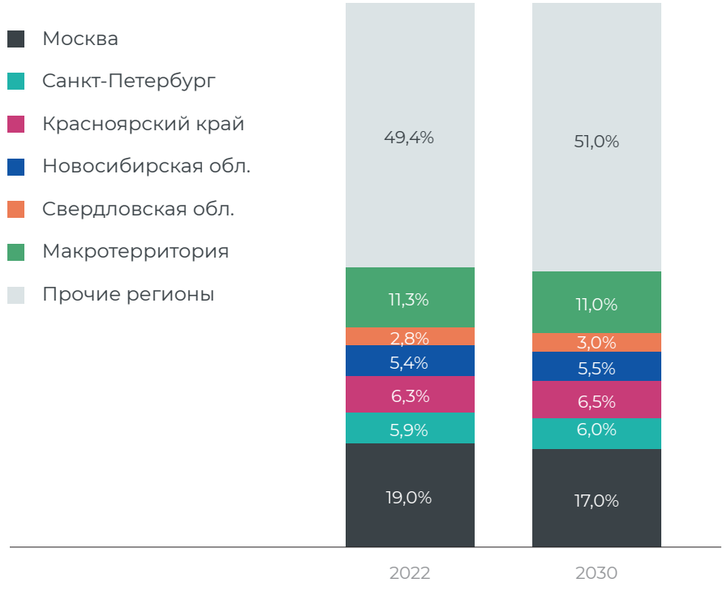
Средний чек

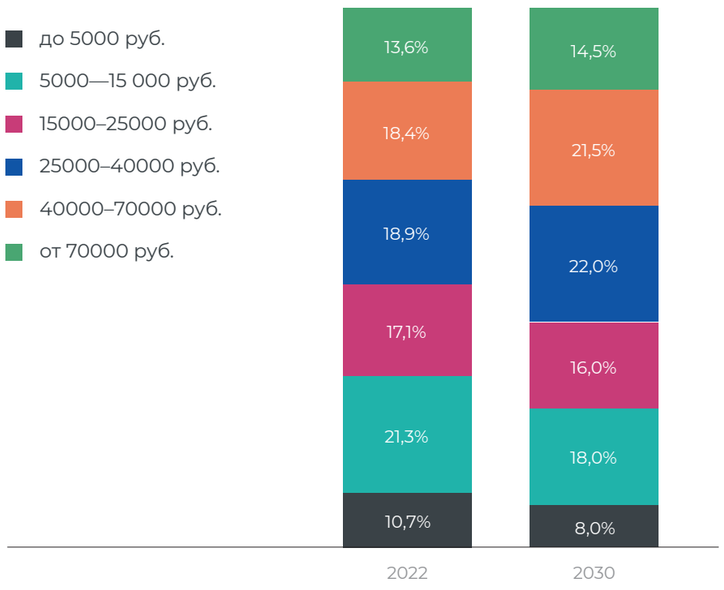
Изменения в портрете целевой аудитории по среднему чеку связаны с выходом на рынок большого числа средств размещения верхней (5 «звезд») и средней (4 «звезды») ценовой категории. С одной стороны, вырастет объем качественного предложения (вырастет и средняя стоимость услуг), с другой – за счет открытия массовых направлений, роста спроса на услуги (рост турпотока) и «обеления рынка» произойдет постепенное удешевление единицы проданной продукции. Логистика по Макротерритории станет более понятной и менее затратной, появится возможность добраться до большинства интересных локаций самостоятельно (на общественном транспорте или арендованном транспортном средстве) или группой (к примеру, на круизном судне, экскурсионном автобусе и т.п.). Эти изменения будут иметь разнонаправленные векторы. В итоге доля туристов с более высоким средним чеком вырастет, но не существенно. Наиболее заметные изменения произойдут в сегменте наиболее бюджетного спроса на услуги. Предполагается, что качественные изменения на рынке будут способствовать росту расходов туристов в зонах нереализованных возможностей (была готовность потратить деньги, но не было соответствующего предложения). В целом, баланс спроса сместится в сторону более высокого среднего чека.

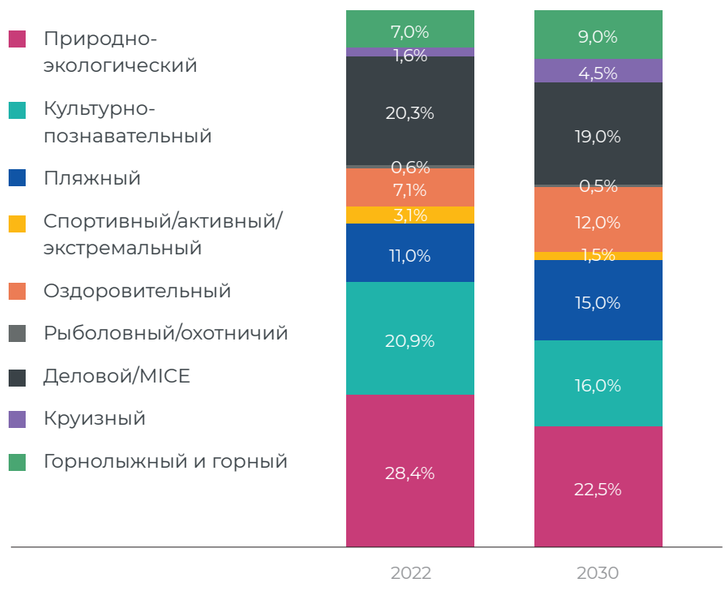
Вид туризма

По мере развития рынка и насыщения его объектами инфраструктуры выделение какого-то одного вида туризма становится все более затруднительным – туристы во время поездки посещают различные аттракторы (относящиеся к различным видам туризма), занимаются различными активностями. Портрет целевого потребителя в данном случае отражает скорее частоту посещения/пользования аттракторами того или иного вида туризма.

Целевой потребитель услуг макротерритории будет в большей степени ориентирован на получение услуг оздоровления, посещения различных экскурсий и объектов отдыха и развлечений, чем текущий потребитель услуг в силу неразвитости рынка и ограниченного предложения. Непосредственно знакомство с природой будет постепенно отходить на второй план и дополняться прочими активностями. Соответственно, доля туристов, для которых природно-экологические аттракторы являются ключевыми и играют основную роль в поездке, будет снижаться. Доля туристов, которые будут выбирать круизные маршруты как один из видов знакомства с территорией, будет расти под влиянием выхода на рынок соответствующей инфраструктуры. Аналогично и оздоровительный вид туризма – частота пользования услугами оздоровления у целевого туриста вырастет по сравнению с текущим потребителем в силу неразвитости санаторного-курортной отрасли и услуг оздоровления.







Формирование целевых потретов туристов представлено в расчетном файле «Прогноз турпотока.xlsx»

Состав группы

Изменения в портрете целевого туриста по сравнению с портретом потребителя связаны, в основном, с выходом на рынок новой туристской инфраструктуры, которая будет обеспечивать возможности для всесезонного отдыха для всех членов семьи. Это приведет к росту долей групп туристов, которые путешествуют семьями и с детьми. Развитие инфраструктуры для оздоровления привлекает туристов от 35 лет обоих полов но, в основном, без детей, несмотря на восходящий тренд на совместное пользование оздоровительными услугами.

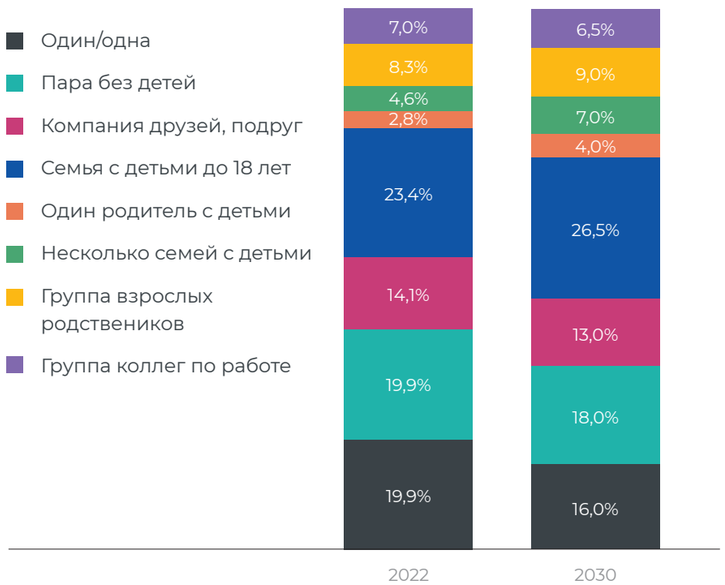
Дополнительно развитие рынка туризма будет стимулировать рост бизнес-активности и рост числа деловых поездок, что будет оказывать противоположное влияние на структуру целевого туриста – будет расти доля туристов, которые путешествуют в одиночку.

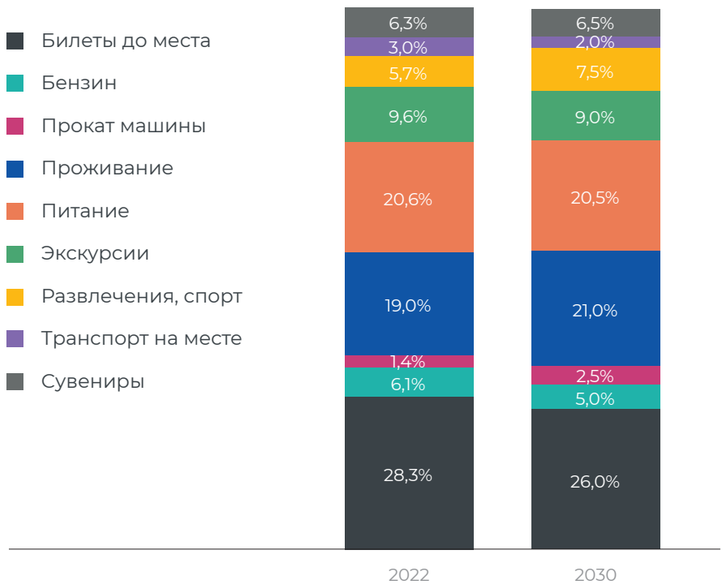
Структура трат

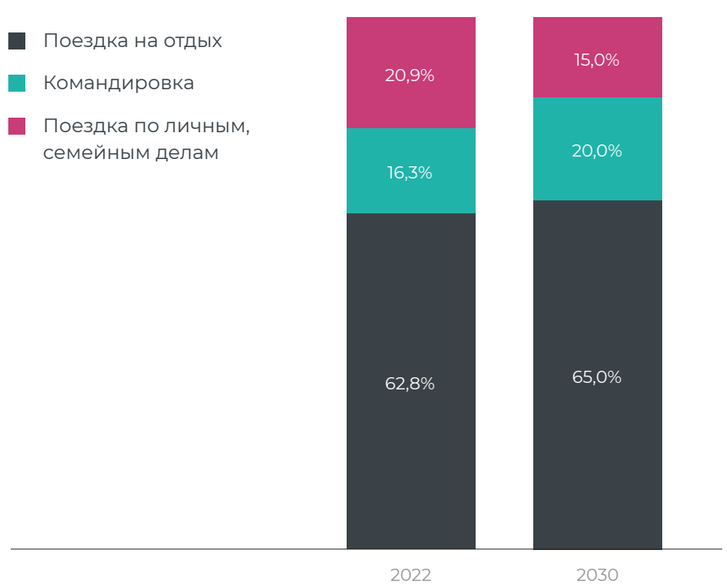
Основная доля в расходах туриста – расходы на билеты до места отдыха, проживание и питание. Важной компонентой стоимости отдыха являются расходы на экскурсии, развлечения и различные дополнительные активности, для которых арендуется специализированный транспорт. Покупка сувенирной продукции также является важной эмоциональной составляющей хорошего отдыха. Портрет целевого туриста не претерпит существенных изменений по сравнению с портретом текущего потребителя услуг: те же статьи затрат по-прежнему будут занимать основную долю расходов туристов. Однако, вырастут расходы на прочие услуги – доля туристов с более высокой платежеспособностью вырастет, вырастет и возможность (готовность) к дополнительным тратам. Так туристы, чувствительные к цене, посещают основные туристские аттракторы на общественном транспорте, практически не платят за экскурсии, приобретают базовые недорогие сувениры. Чем более платежеспособен турист, тем больше в составе его расходов прочих трат. Портрет целевой аудитории учитывает и структуру целевого туриста по среднему чеку. В составе расходов доля расходов на бензин незначительна, но сохраняется – предполагается, что в общем потоке туристов доля автотуристов будет к 2030 году по-прежнему незначительной и расходы этого сегмента потребителя услуг не окажут выраженного влияния на структуру расходов целевого туриста в целом.

Цель поездки

Традиционно на долю поездок с целью отдыха и развлечений приходится от 60% до 80% всех поездок. С учетом развития инфраструктуры для проведения деловых мероприятий и роста бизнес-активности, в т.ч. обусловленной развитием индустрии туризма и смежных отраслей экономики, доля поездок с деловыми целями составит 20%. Изменение доли поездок с личными целями обусловлено ростом числа поездок с прочими целями.







2.3.2. Въездной турист

По странам прибытий

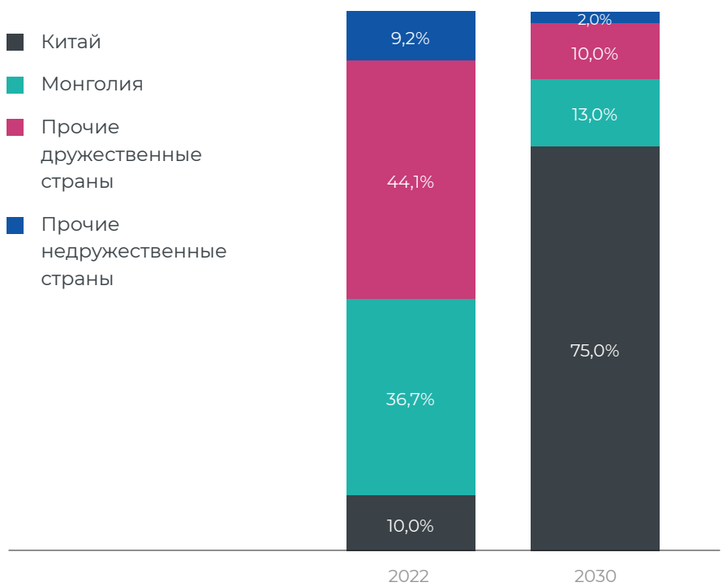
К 2030 году портрет целевой аудитории въездного туризма существенно изменится[1] по сравнению с портретом потребителя услуг в 2022 году за счет возврата объемов въездного туризма с ключевыми странами – источниками спроса на посещение Макротерритории с туристскими целями. Доля туристов из Китая вырастет до 75%, что выше, чем в доковидном 2019 году (57%). Туристы из Монголии составят порядка 13% въездного туристского потока, на долю прочих стран, в т.ч. недружественных, будет приходиться порядка 12% спроса.

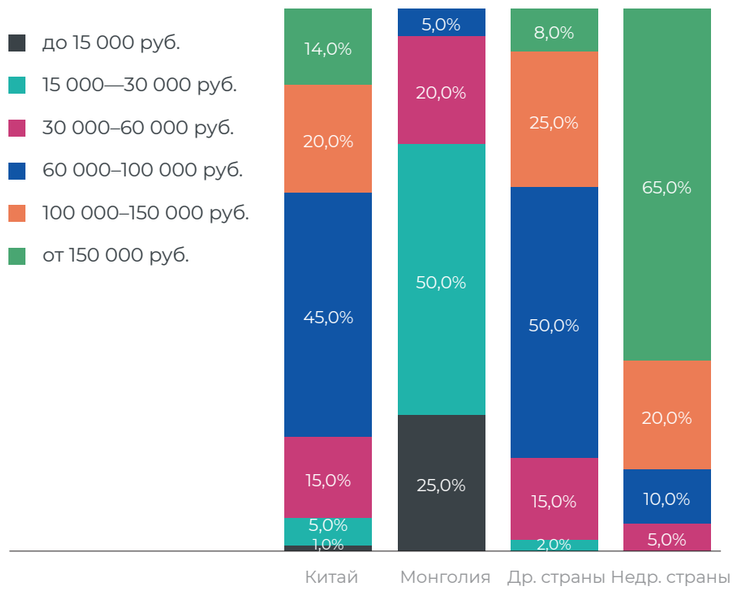
По среднему чеку

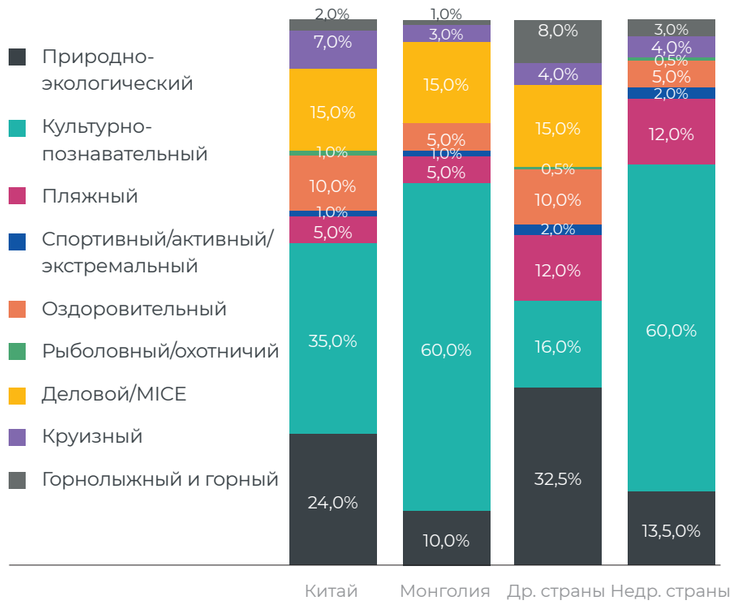
Наиболее платежеспособная аудитория — туристы из недружественных стран, для которых путешествие в Россию будет сопряжено со значительными трудностями, в т.ч. со сложной (и дорогостоящей) логистикой, бронированием, необходимостью расплачиваться наличными и т.п. Для этого, крайне небольшого сегмента туристов, характерна наибольшая доля туристов со средним чеком от 150 тыс. руб. на одного туриста. Для Монголии наоборот: ввиду специфики региона и низкого уровня жизни населения массовый турист из этой страны будет высоко чувствительным к цене, большинство поездок будут совершаться на частном автомобиле или экскурсионном автобусе. Расходы на территории будут минимальными. Для туристов из Китая в целом характерны траты на 1 человека на уровне 2400 долл. США, однако, это средний чек для поездок по Европе и в США, основной поток туристов из Китая в Россию менее платежеспособен. Структура туриста из Китая по среднему чеку учитывает наличие сухопутной границы и долю туристов, которые будут путешествовать на автомобиле или туристском автобусе (менее платежеспособный спрос). Под туристами из прочих дружественных стран в первую очередь понимаются туристы из стран, для которых максимально упрощен процесс въезда на территорию (Азербайджан, Алжир, Армения, Бахрейн, Бразилия, Египет, Индия, Индонезия, Казахстан, Катар, Киргизия, Кувейт, Малайзия, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Пакистан, Саудовская Аравия, Таиланд, Турция). Несмотря на введение электронной визы и планы по введению карты туриста, на стоимость поездки по-прежнему высокое влияние будут оказывать билеты на самолет.

Вид туризма

Культурно-познавательный и природно-экологический виды туризма останутся ключевыми для иностранных гостей, которые приезжают в нашу страну прежде всего для того, чтобы познакомиться с ее богатой культурой, историей, природой. На долю прочих сегментов будет приходиться существенно меньший объем спроса, чем у внутреннего туриста. В силу санкционных ограничений для туристов из недружественных стран деловой туризм не прогнозируется в статистически значимых масштабах. Несмотря на растущие деловые связи с Китаем основной спрос на посещение территории все-таки останется за поездками с целью отдыха, оздоровления и развлечений. Для жителей Монголии основная цель визитов с туристскими целями – участие в различных культурных мероприятиях, посещение театров, музеев, выставок, объектов отдыха и оздоровления, развлекательных объектов.







[1] Прогноз изменения въездного турпотока см. раздел «2.1.2. Прогноз внутреннего и въездного туристического потока»
Формирование целевых портретов туристов представлено в расчетном файле «Прогноз турпотока.xlsx»

По составу группы

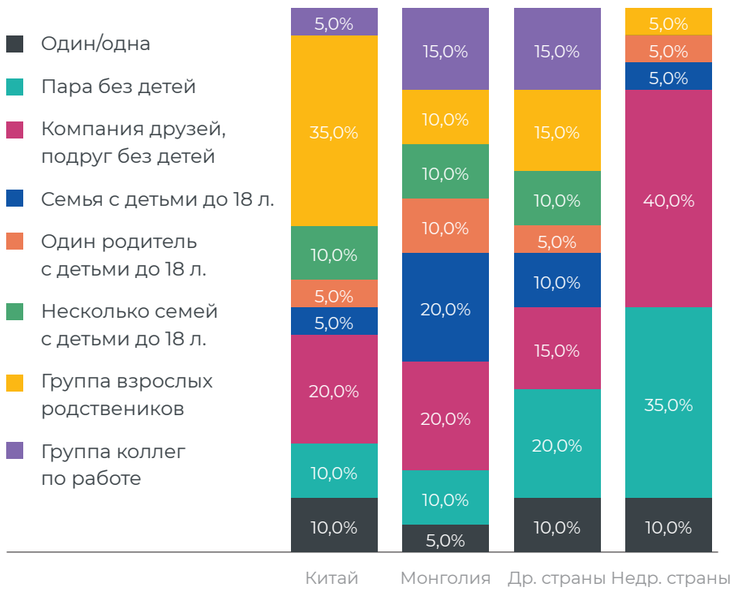
Портрет целевой аудитории по составу группы отражает описанный ранее портрет по целям поездок, видам туризма (т.ч. ключевым аттракторам, интересным туристам) и среднему чеку (т.е. уровню платежеспособности). Туристы из Китая, как правило, путешествуют большими компаниями, возраст от 35 лет. Туристский продукт (знакомство с природой, культурой, религией, осмотр природных достопримечательностей) в наибольшей степени будет интересен для взрослых туристов. Доля семей с маленькими детьми прогнозируется на невысоком уровне. Портрет туриста из прочих дружественных стран наиболее сбалансирован, ожидается, что предлагаемые услуги будут интересны всем категориям, привычка туристов этих стран путешествовать семьями окажет свое влияние на структуру портрета потребителя. Для туристов из недружественных стран поездки на Макротерриторию будут самыми сложными с точки зрения логистики и организации. Ожидается, что это повлияет и на состав групп. Структура турпотока из Монголии обусловлена целями и задачи поездок, а также низким уровнем жизни (нет сформированной культуры отдыха за пределами страны для старшего поколения).

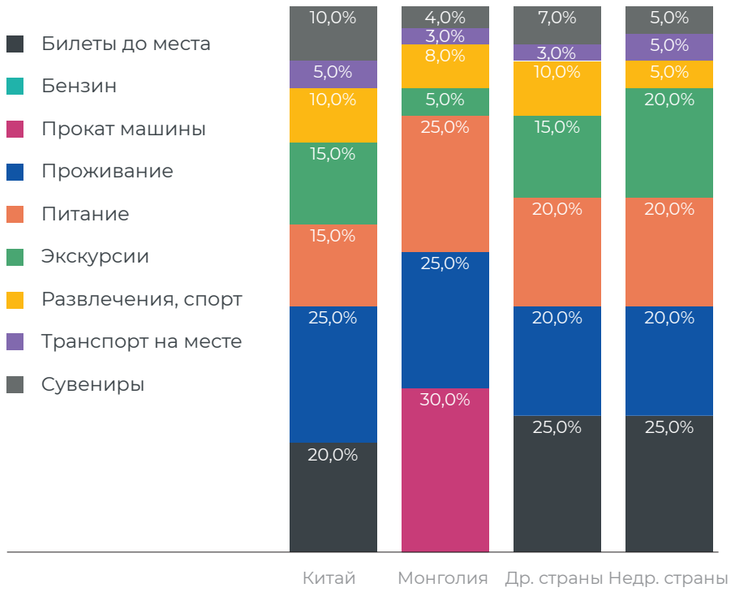
По структуре трат

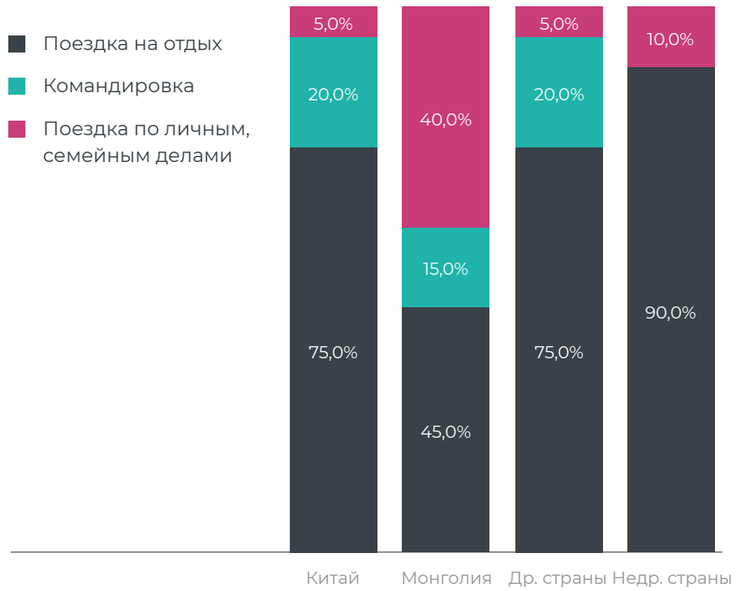
Ожидается, что структура трат у всех групп туристов целевой аудитории будет примерно одинакова (прогнозируется с учетом видов туризма и уровня среднего чека), заметная разница прогнозируется для туристов из Монголии – минимальная доля расходов на прочие услуги, это – наименее платежеспособный сегмент спроса со стороны иностранных туристов. Максимальный уровень расходов на покупку сувениров – у туристов из Китая. Основная доля расходов целевой аудитории – по-прежнему расходы на билеты, проживание и питание.

По целям поездки

Для туристов из Монголии доля поездок по личным, семейным делам максимальная – большая часть туристов из этой страны приезжает с целью приобретения различных товаров и услуг. Поскольку на макротерритории осуществляется ночевка, эти гости влияют на величину туристского потока, однако в наименьшей степени среди всех прочих групп демонстрируют туристское поведение. Для туристов из недружествнных стран доля поездок по личным и семейным делам также относительно велика – это посещение членов семьи и друзей. Поездки с деловыми целями в период санкционных ограничений не прогнозируются. Для туристов из Китая прогнозируется относительно высокая доля поездок с деловыми целями, так как объем деловых связей между двумя странами только растет.







2.3.3. Портрет автотуриста

По регионам прибытий

Развитие сети дорог и придорожной инфраструктуры будет способствовать росту числа автотуристов и росту числа поездок на личном автомобиле – Макротерритория станет более доступной для жителей регионов-соседей, привлечет дополнительный спрос со стороны прочих регионов РФ. Кроме того, росту числа поездок на личном автомобиле будут способствовать и усилия по популяризации такого вида отдыха на федеральном уровне. Однако, существенного изменения портрета целевой аудитории по сравнению с портретом потребителя не ожидается ввиду того, что рынок автотуризма находится на самом начальном этапе развития и до его становления (т.ч. формирования устойчивой привычки к такому виду отдыха у значительного числа жителей страны) должно пройти не менее 7-10 лет.

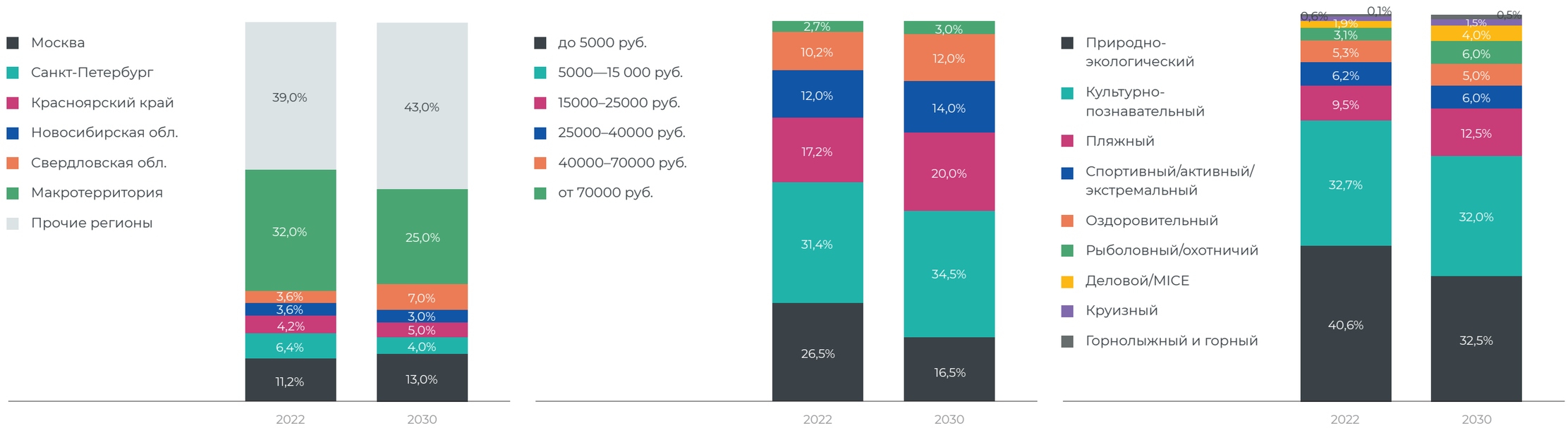
Средний чек

Доля туристов со средним чеком менее 5 тыс. рублей (сформирована за счет жителей макротерритории, отдыхающих в домашнем регионе) сократится за счет роста числа туристов из соседних регионов. При этом на горизонте планирования не ожидается существенного изменения в портрете потребителя услуг. В основном, решение о выборе автомобиля в качестве средства для передвижения принимается, если это удобнее с точки зрения логистики (нет прямых авиарейсов, необходимо везти с собой много вещей) или дешевле. Соответственно, этот сегмент спроса высоко чувствителен к цене. Безусловно, на макротерритории будут появляться обеспеченные туристы, которые выбирают передвижение на автомобиле из-за комфорта и привычного образа жизни, но их доля будет небольшой.

Вид туризма

По мере развития рынка и насыщения его объектами инфраструктуры выделение какого-то одного вида туризма становится все более затруднительным – туристы во время поездки посещают различные аттракторы (относящиеся к различным видам туризма), занимаются различными активностями. Портрет целевого потребителя в данном случае отражает скорее частоту заинтересованности в посещении/пользовании аттракторами того или иного вида туризма.

Автотуристы более чувствительны к цене, чем другие группы спроса, и этим обусловлен выбор аттракторов, которые их, в основном, привлекают. Ключевыми видами туризма останутся природно-экологический и культурно-познавательный, так как путешествие на машине – это еще и гораздо больший уровень свободы в посещении различных локаций, как доступных, так и удаленных. Частота пользования/посещения аттракторов других видов туризма вырастет по сравнению с их текущим уровнем, но



Формирование целевых потретов туристов представлено в расчетном файле «Прогноз турпотока.xlsx»

Состав группы

Изменения в портрете целевого туриста по сравнению с портретом потребителя связаны, в основном, с выходом на рынок новой туристской инфраструктуры, которая будет обеспечивать возможности для всесезонного отдыха для всех членов семьи. Это приведет к росту долей групп туристов, которые путешествуют парами, группами друзей, семьями с детьми.

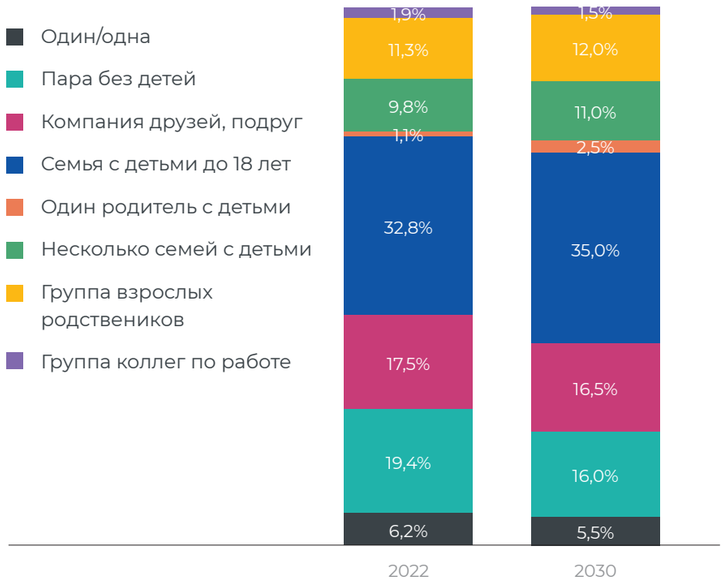
Дополнительно развитие рынка туризма будет стимулировать рост бизнес-активности и рост числа деловых поездок, что будет оказывать противоположное влияние на структуру целевого туриста — будет расти доля туристов, которые путешествуют в одиночку. Как правило, путешествия на автомобилях выбирают семьи с несколькими детьми до 18 лет – больше свободы передвижения, возможность перевозить с собой все необходимое. Строительство инфраструктуры для отдыха и развлечений с детьми будет способствовать увеличению доли этого сегмента спроса.

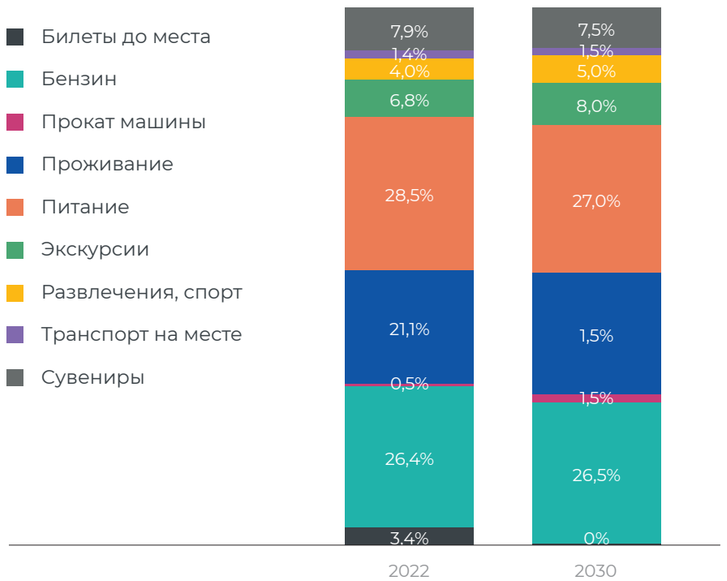
Структура трат

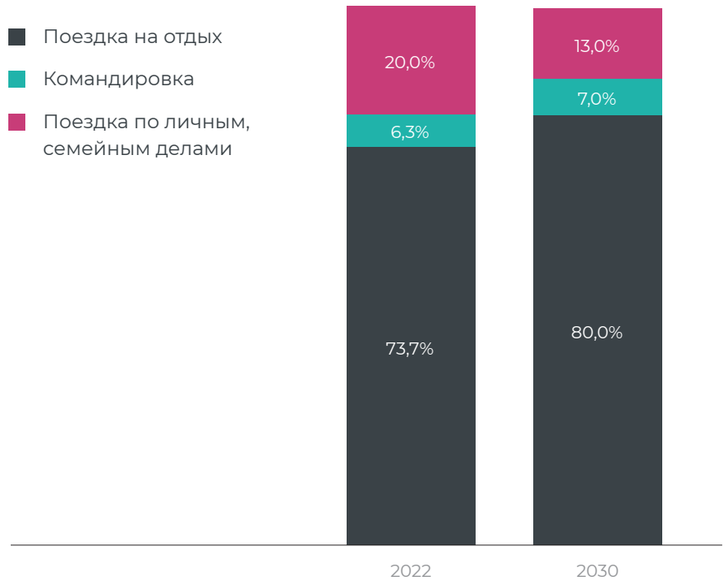
Основная доля в расходах туриста — расходы на билеты до места отдыха, проживание и питание. Для автотуриста эти расходы «заменяются» расходами на оплату бензина. Важной составляющей являются расходы на экскурсии, развлечения и различные дополнительные активности, для которых арендуется специализированный транспорт. Покупка сувенирной продукции также является важной эмоциональной составляющей хорошего отдыха. Портрет целевого туриста не претерпит существенных изменений по сравнению с портретом текущего потребителя услуг: те же статьи затрат по-прежнему будут занимать основную долю расходов туристов. Однако, вырастут расходы на прочие услуги — доля туристов с более высокой платежеспособностью вырастет, вырастет и возможность (готовность) к дополнительным тратам. Так, туристы, чувствительные к цене, посещают основные туристские аттракторы на общественном транспорте, практически не платят за экскурсии, приобретают базовые недорогие сувениры. Чем более платежеспособен турист, тем больше в составе его расходов прочих трат. Портрет целевой аудитории учитывает и структуру целевого туриста по среднему чеку.

Цель поездки

Традиционно на долю поездок с целью отдыха и развлечений приходится от 60% до 80% всех поездок. Для автотуриста поездки с деловыми целями нетипичны. Для туристов, которые выбирают личный автомобиль как вид транспорта, поездки с деловыми целями возможны, если это поездки из домашних или смежных регионов. Изменение доли поездок с личными целями обусловлено ростом числа поездок с прочими целями.

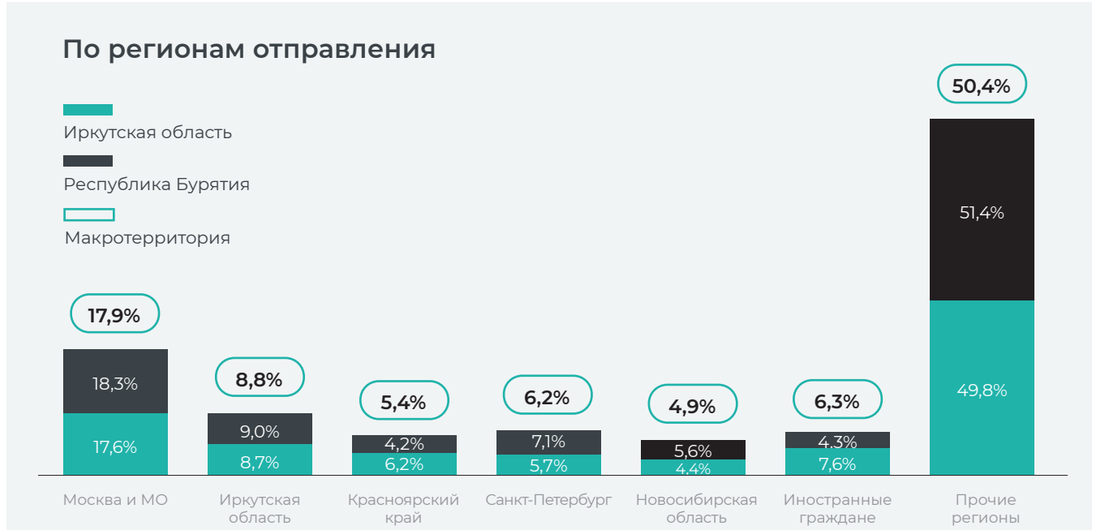


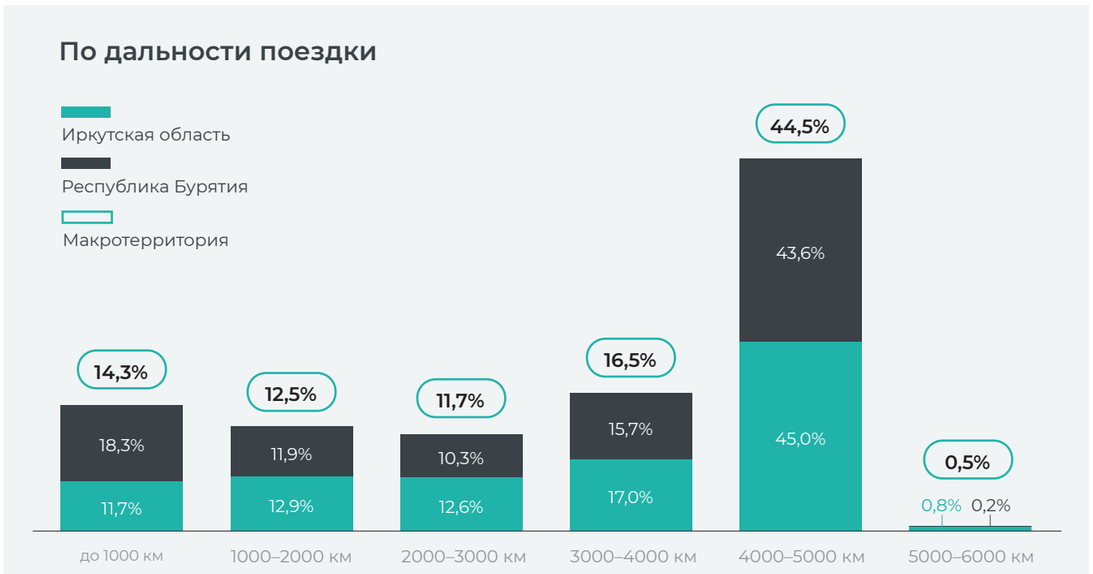


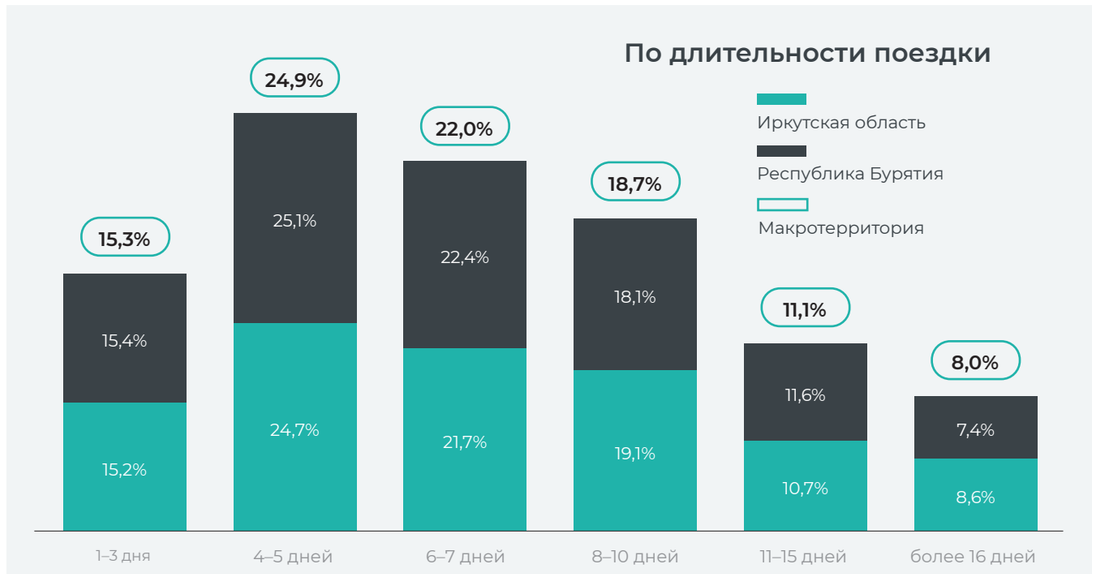


2.4.1. Целевые балансы распределения туристического потока



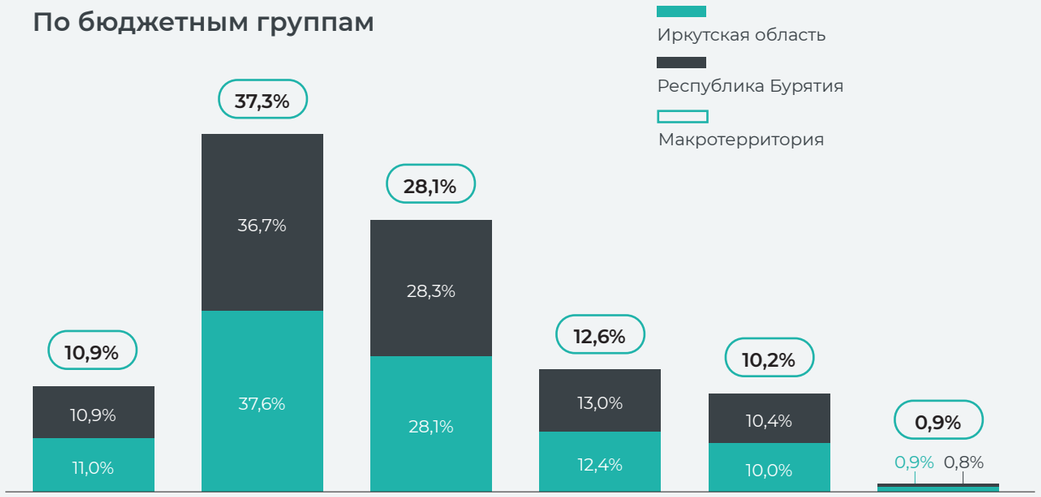




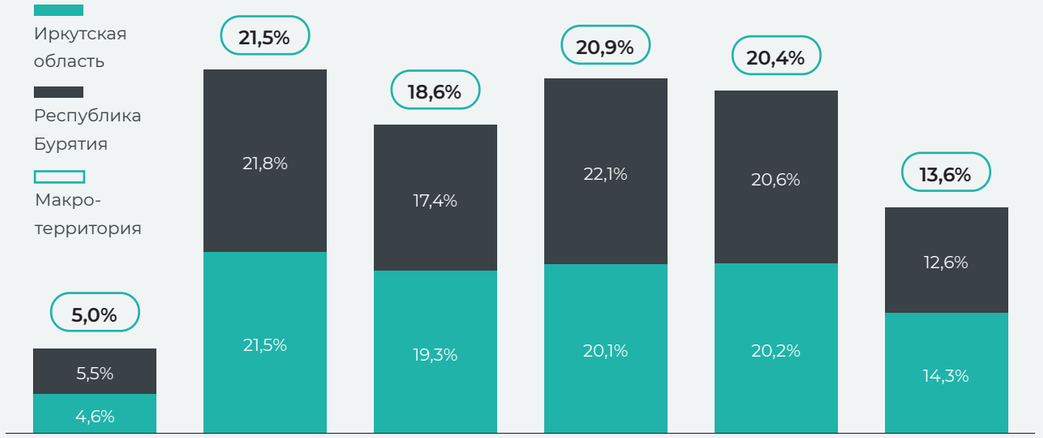


Прогноз туристского потока до 2030 года и формирование прогнозных балансов туристского потока представлены в расчетном файле «Прогноз турпотока.xlsx»

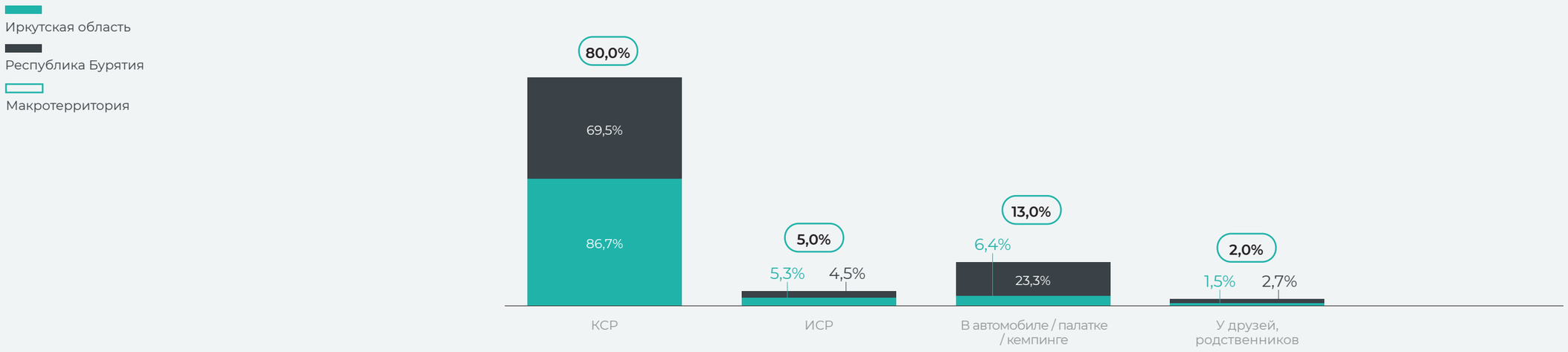
По бюджетным группам



По средним расходам в день



По средствам размещения





3. Предложения по развитию ресурсной базы туризма

3. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ РЕСУРСНОЙ БАЗЫ ТУРИЗМА 40

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры 42

3.1.1. Авто- и автобусная инфраструктура 42
3.1.2. Придорожная инфраструктура 44
3.1.3. Авиатранспорт 46
3.1.4. Железнодорожный транспорт 48
3.1.5. Водный и круизный транспорт 50
3.1.6 Мероприятия, повышающие связность приоритетных направлений 52
3.1.7 Точки входа. Общие мероприятия 75
3.1.8 Развитие транспортной инфраструктуры макротерритории 76

3.2. Рекомендации по повышению туристической привлекательности приоритетных аттракций 78

3.2.1. Рекомендации по повышению туристической привлекательности приоритетных аттракций 78

3.3. Перспективные туристические маршруты и рекомендации по их развитию 98

3.3.1. Перспективные туристические маршруты макротерритории 98
3.3.2. Круизные и водные маршруты 100
3.3.3. Пешие маршруты 110
3.3.4. Ж/д маршруты 112

3.4. Разработка перспективных автотуристических маршрутов и рекомендаций по их развитию 120

3.4.1. Разработка перспективных автоутристических маршрутов и рекомендации по их развитию 120

3.5. Прогнозная потребность в средствах размещения 136

3.5.1. Прогнозная потребность в средствах размещения 136

3.6. Предложения по развитию прочей туристической инфраструктуры 138

3.6.1. Предложения по развитию прочей туристической инфраструктуры 138

3.1.1. Автомобильная и автобусная инфраструктура

Существующие ограничения для использования автомобильного и автобусного транспорта на макротерритории

- Совершение поездок на автомобиле является некомфортным в такие направления как Баргузинское, Ольхонское, в Северный Байкал и др. из-за больших расстояний и ненормативного состояния автодорожной сети
- Низкая плотность качественных автодорог муниципального значения, связывающих точки входа с туристическими локациями
- Автобусное сообщение в первую очередь обслуживает крупные населенные пункты, но не туристические аттракции

Подходы к развитию автомобильного и автобусного транспорта макротерритории

- Большинство предлагаемых мероприятий проработаны и предложены в схемах территориального планирования двух субъектов, входящих в макротерриторию
- Развитие автодорожной сети приоритетно для территорий, где могут быть сформированы маршруты автомобильного туризма, или же автомобильный транспорт не имеет альтернативы
- Формируется каркас скоростных автодорог, включающих в себя существующие участки автодорог Р-255 «Сибирь», Р-258 «Байкал» и А-340
- Создание новых маршрутов междугороднего автобусного сообщения в направлении туристических локаций и новых курортов, которые будут способствовать увеличению связности аттракций в пределах туристических направлений и дублировать пути автомобильного туризма (такие как Иркутск – Северобайкальск, Улан-Удэ – Северобайкальск, Иркутск – Орлик и др.)

Ключевые проекты развития автомобильного и автобусного транспорта

- Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы Р-258 «Байкал» на участке Иркутск — Улан-Удэ — с. Тарбагатай
- Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы А-340 на участке Улан-Удэ — Кяхта
- Реконструкция автомобильных дорог в направлении Иркутск — Жигалово — Северобайкальск
- Строительство автомобильной дороги Улюнхан — Новый Уоян
- Строительство нового автовокзала в Иркутске (у Центрального рынка)

Эффекты от реализации мероприятий

- Появление нового туристического автомобильного маршрута вокруг озера Байкал (Иркутск — Северобайкальск — Горячинск — Улан-Удэ — Байкальск — Иркутск)
- Увеличение средней маршрутной скорости при совершении поездок в туристические локации
- Рост связности автобусным транспортом точек входа туристов с туристическими локациями

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

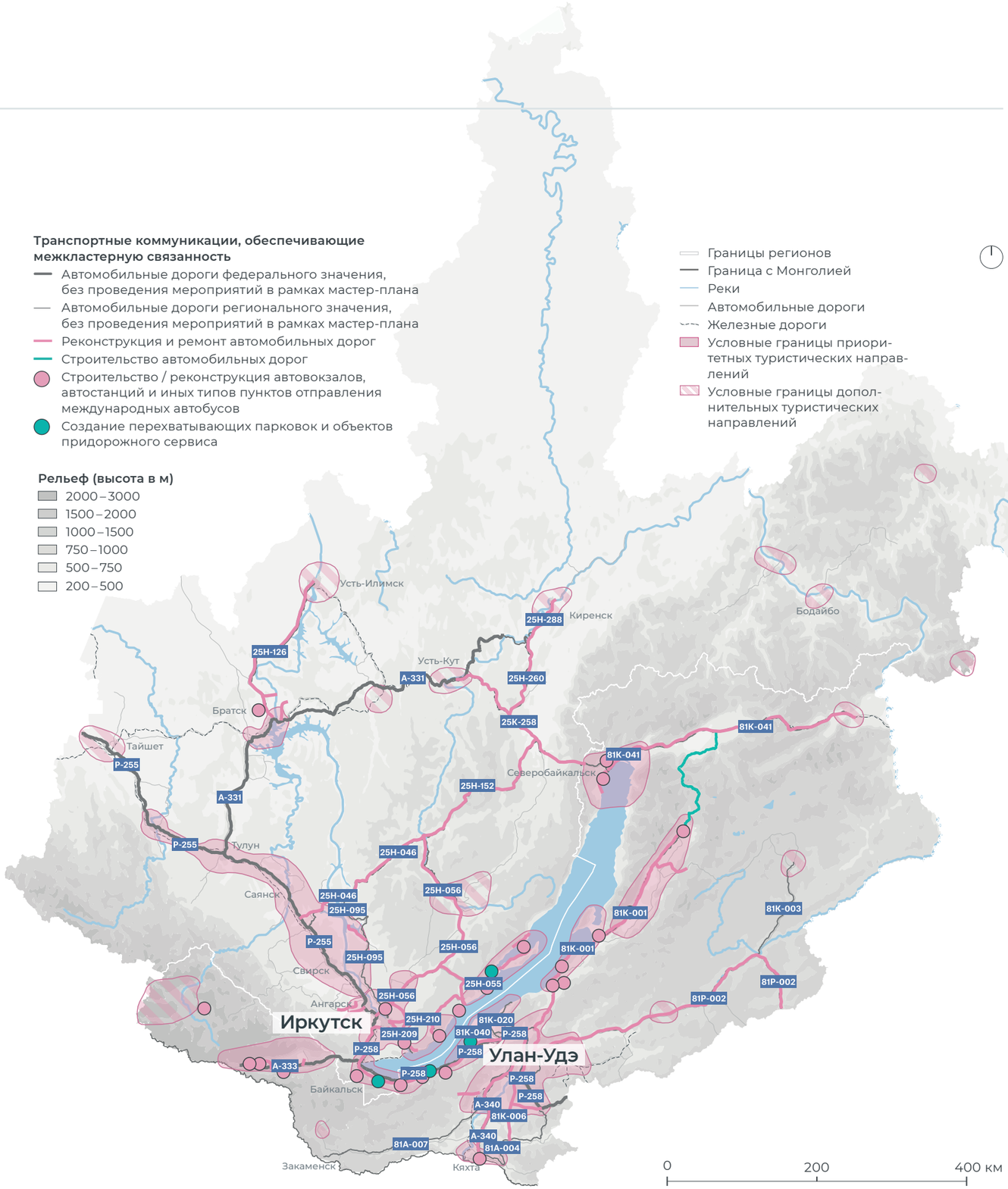
4850 км
строительство, ремонт и реконструкция автомобильных дорог

1304,8 млрд руб.
общий объём инвестиций, требуемых на автодорожное строительство

5,7 млрд руб.
общий объём инвестиций, требуемых на строительство объектов инфраструктуры автобусного сообщения

24
новые терминалы междугородного и местного (пригородного, городского) автобусного транспорта

18
новые или усиленные маршруты междугородного и пригородного автобусного сообщения



3.1.2. Придорожная инфраструктура

Подходы к развитию объектов придорожного сервиса

Частота расположения объектов придорожного сервиса, таких как мотель, пункт общественного питания, АЗС (включающая торговый объект), станция техобслуживания, на автомобильных дорогах определяется Постановлением Правительства РФ № 1 753 от 28 октября 2020 г. «О минимально необходимых для обслуживания участников дорожного движения требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального, местного значения объектами дорожного сервиса, размещёнными в границах полос отвода автомобильных дорог, а также требованиях к перечню минимально необходимых услуг, оказываемых на таких объектах дорожного сервиса».

Мотели (кемпинги) обязаны быть размещены только вблизи автомобильных дорог I технической категории. Автодороги такого класса на макротерритории отсутствуют. Мероприятия по реконструкции автодороги до категории IБ в мастер-плане предусматриваются только на участке Иркутск – Улан-Удэ — Кяхта, но плотность объектов размещения вдоль неё уже достаточно высока, и соблюден норматив «1 объект на 150 км».

Большая часть автомобильных дорог в южной части макротерритории имеет категорию II или III, где необходимо соблюдение стандартов:

- 1 пункт общественного питания на 100 км;
- 1 АЗС, включающая торговый объект, на 100 км;
- 1 станция техобслуживания на 100 км.

Данный норматив соблюдается на всех автодорогах соответствующей категории.

Многие автомобильные дороги, связывающие южную часть макротерритории с северной, имеют техническую категорию IV, где, согласно нормативу, требуется:

- 1 пункт общественного питания на 150 км;
- 1 АЗС, включающая торговый объект на 150 км;
- 1 станция техобслуживания на 150 км.

Данный норматив не соблюдается на следующих автодорогах Иркутской области: 25Н-046, 25Н-056, 25Н-152, 25Н-260. В случае реализации транспортных мероприятий, направленных на развитие новых автомобильных туристических маршрутов, эти автодороги станут не ниже III технической категории, и требования к ним возрастут. Таким образом, необходимо увеличение плотности объектов общественного питания, АЗС и СТО на автодорогах Качуг — Жигалово, Жигалово – Окунайский, Небель — Киренск, Улюнхан — Новый Уоян (в случае принятия решения о её строительстве).

Дополнительно в ряде туристических локаций предусматривается строительство перехватывающих парковок для автомобильных туристов. Это село Сахюрта (перед паромной переправой на Ольхон), Танхой, Посольское, а также в ряде мест Ольхонского района Иркутской области. В д. Куреть Ольхонского района предусматривается размещение придорожного комплекса, включающего в себя станцию техобслуживания, шиномонтаж, автомойку, кафе, автостоянку, прокат автомобилей и электрокаров.

3. Предложения по развитию ресурсной базы туризма

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

3.1.3. Авиатранспорт

Существующие ограничения для использования воздушного транспорта на макротерритории

- Многие посадочные площадки (Баргузин, Кырен, Курумкан и др.) находятся в заброшенном состоянии и их использование для регулярных полетов в настоящее время невозможно
- Пропускная способность пассажирского терминала аэропорта Иркутск почти исчерпана
- На внутренних направлениях перевозок используется устаревший флот (преимущественно Ан-24 и Ан-26), для которых сейчас нет современных импортозамещенных аналогов
- Большинство внутренних маршрутов выполняют социальную функцию, то есть обслуживают труднодоступные населённые пункты, а не туристические локации

Подходы к развитию воздушного транспорта макротерритории

- Реконструкция взлетно-посадочных полос, доведение их размера до 700х60 м и более для обеспечения безопасной посадки самолетов местных авиационных линий (Л-410, «Байкал» (ЛМС-901)), которые станут ключевыми импортозамещенными типами флота для внутрирегиональных перевозок к 2030 г.
- Ввод регулярных маршрутов местных авиалиний из Иркутска и Улан-Удэ с обеспечением трансферных перевозок через эти аэропорты
- Строительство сети вертодромов, в том числе в Тофаларии, Восточном Саяне и в прибрежных горных территориях озера Байкал, наиболее насыщенных туристическими объектами (Южнобайкальское, Ольхонское направления)
- Увеличение доступности вертолетных перевозок, в том числе регулярных в направлении туристических локаций Восточного Саяна и Тофаларии, заказных по любым доступным направлениям

Ключевые проекты развития воздушного транспорта

- Увеличение пропускной способности аэропорта Иркутск (строительство нового модульного пассажирского терминала)
- Увеличение пропускной способности пассажирского терминала и аэродрома Улан-Удэ (строительство нового аэровокзального комплекса, реконструкция перрона, организация дополнительных мест стоянок воздушных судов)
- Реконструкция аэропортов и посадочных площадок Нижнеангарск, Горячинск, Хужир, Закаменск, Курумкан, Кырен

Эффекты от реализации мероприятий

- Сокращение затрат времени туристов при совершении поездок в отдалённые от Иркутска и Улан-Удэ местности макротерритории
- Создание мультимодальной схемы перевозок воздушным транспортом с усилением роли аэропортов Иркутска и Улан-Удэ в качестве хабов

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

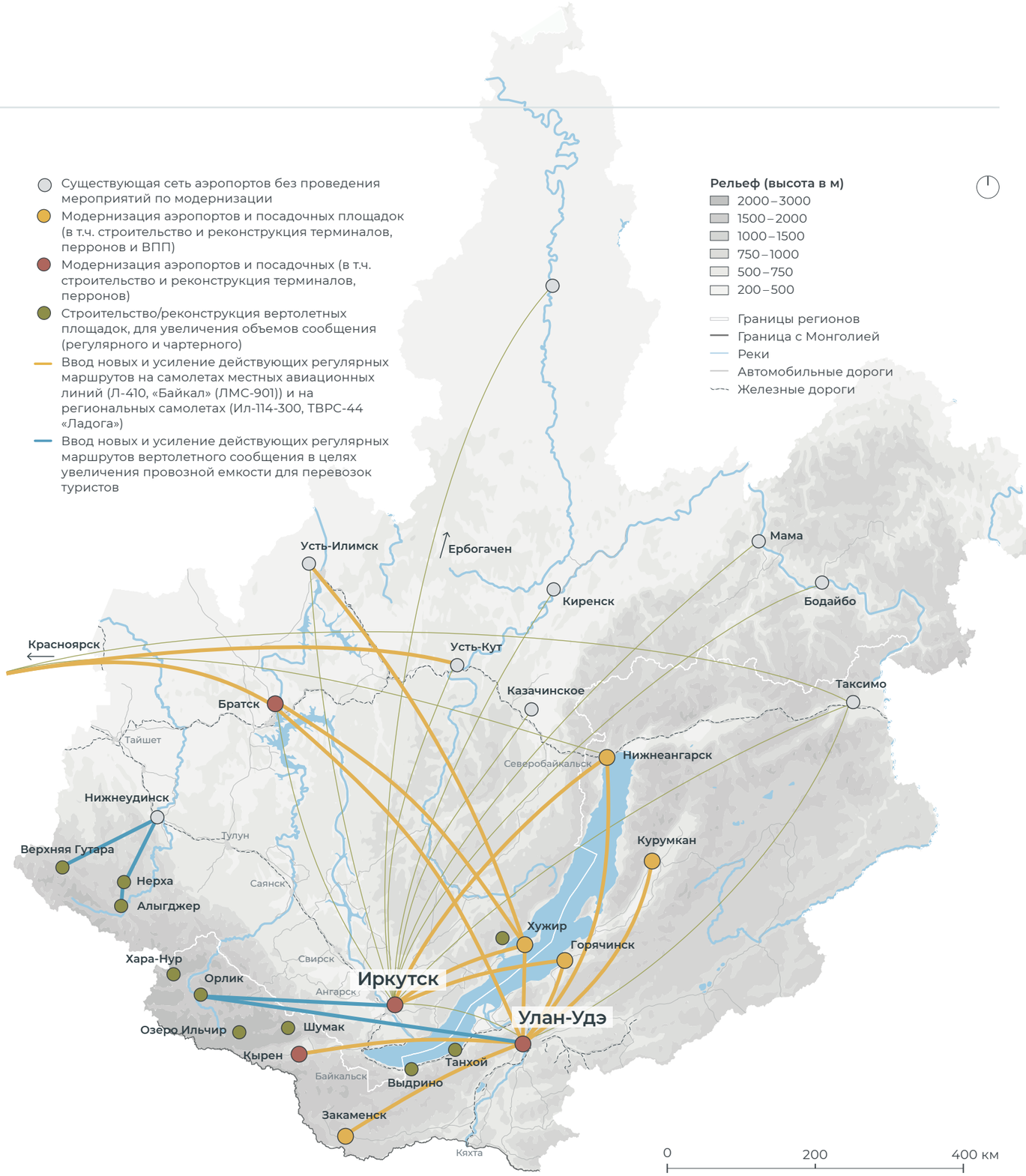
3 модернизируемых аэропорта федерального значения

6 реконструируемых посадочных площадок в целях создания новых маршрутов местного воздушного сообщения

11 вновь создаваемых и реконструируемых вертодромов в туристических локациях

12 новых маршрутов местного воздушного сообщения

25,3 млрд руб.
объём инвестиций в модернизацию сети аэропортов и посадочных площадок



3.1.4. Железнодорожный транспорт

Существующие ограничения для использования железнодорожного транспорта на макротерритории

- Ограниченная пропускная способность Транссибирской магистрали и БАМ из-за растущего объема грузового движения, конкуренция за нитки графика с грузовыми поездами
- Отсутствие или недостаточное развитие пригородного сообщения на участке Байкальск — Бабушкин — Улан-Удэ
- Недостаточные размеры ускоренного / скоростного сообщения, которое в настоящее время представлено только одним маршрутом Иркутск — Зима

Подходы к развитию железнодорожного транспорта макротерритории

- Максимально возможное вовлечение железнодорожного сообщения в мультимодальные перевозки (интеграция с автобусным сообщением на базе ТПУ, улучшение качества навигации и благоустройства на пути пассажиров от железнодорожных станций к портам)
- Усиление роли круизных поездов для обеспечения связности точек входа с КБЖД и Северным Байкалом
- Ускорение движения и увеличение объемов сообщения

Ключевые проекты развития железнодорожного транспорта

- Ввод новых ускоренных / скоростных маршрутов на участках Иркутск — Нижнеудинск и Иркутск — Улан-Удэ (после 2028 г. при условии наличия резервов пропускной способности)
- Ввод пригородного сообщения на участке Байкальск — Мысовая (Бабушкин) и его усиление на участке Улан-Удэ — Мысовая
- Создание ТПУ Байкальск и Селенга
- Создание туристического круизного железнодорожного маршрута Улан-Удэ — Иркутск — Братск — Северобайкальск
- Предложение по созданию поезда дальнего следования «Красноярск – Братск — Северобайкальск — Тында – Хабаровск — Владивосток» для увеличения связности Северного Байкала и Братского направления с городами Сибири и Дальнего Востока

Эффекты от реализации мероприятий

- Увеличение связности Иркутска и Улан-Удэ со всеми туристическими направлениями, которые обслуживаются железнодорожным транспортом (Южный Байкал, Транссибирское, Кабанское, Братское, Северный Байкал)
- Ускорение движения и сокращение затрат времени пассажиров, особенно в сообщении с Южным Байкалом
- Увеличение доступности КБЖД за счет более оптимального графика и согласования движения поездов по станции Слюдянка

3. Предложения по развитию ресурсной базы туризма

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

8,4 млрд руб.
общий объём инвестиций, требуемых на строительство / реконструкцию транспортно-пересадочных узлов на базе ж.д. станций

7 новые или усиленные маршруты железнодорожного сообщения

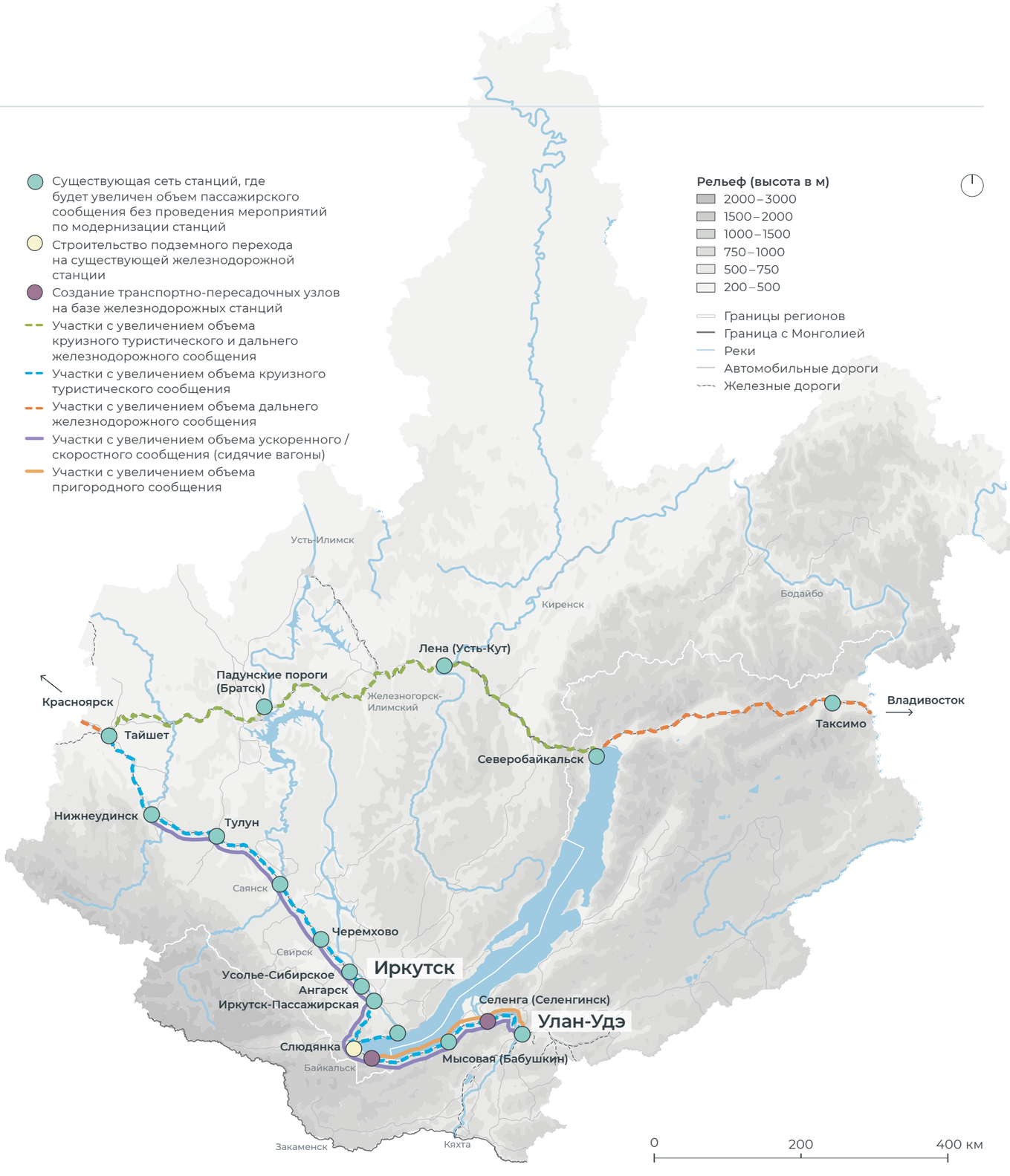
в том числе:

2 скоростных

2 скоростных

2 туристических

1 маршрут дальнего следования



3.1.5. Водный и круизный транспорт

Внутренний водный транспорт

Существующие ограничения для использования водного транспорта на макротерритории

- Отсутствие судопропускных сооружений на ГЭС делает невозможным использование больших круизных судов в некоторых акваториях и на участках рек (озеро Байкал, участок Иркутск — Братск и др.)
- Недостаточные объемы регулярного водного сообщения, отсутствие связности с Северным Байкалом, Улан-Удэ и населенными пунктами восточного берега озера (Горячинск, Турка, Бабушкин и др.)
- Низкое качество причальной инфраструктуры, отсутствие технических средств для заправки судов, включая электрозаправки, пунктов сдачи сточных вод, мест отстоя судов

Подходы к развитию внутреннего водного транспорта макротерритории

- Использование скоростного подвижного состава на подводных крыльях («Байкал», «Комета» и аналоги) для большего охвата туристических аттракций
- Создание опорной сети пассажирских портов, которые станут ключевыми узлами водного сообщения
- Рост числа средств размещения туристов на территориях, примыкающих к причальной инфраструктуре, где совершают остановку круизные суда
- Создание причальной инфраструктуры во всех прибрежных туристических аттракциях, в том числе с использованием дебаркадеров
- Создание опорной сети пассажирских портов, которые станут ключевыми узлами водного сообщения. В них, а также у некоторых крупных причалов в других местах предполагается создание пунктов сбора подсланевых вод, пунктов заправки судов (а также электрозаправочной инфраструктуры) и средств для технического обслуживания судов

Ключевые проекты развития внутреннего водного транспорта

- Создание круизных туристических маршрутов «Круизное Байкальское кольцо», «Иркутск — Братск», «Усть-Кут — Киренск — Якутск»
- Строительство портопункта в Байкальске и формирование в нём хаба водного сообщения Южного Байкала
- Создание дополнительных хабов регулярного водного сообщения в Хужире и Листвянке
- Проведение дноуглубительных работ в устье реки Селенга в целях восстановления регулярного и круизного сообщения Улан-Удэ с туристическими локациями озера Байкал

Эффекты от реализации мероприятий

- Внедрение широкой маршрутной сети регулярного и круизного водного сообщения
- Существенное увеличение плотности современной причальной инфраструктуры, обеспеченной средствами электрозаправки судов и иными техническими элементами для их обслуживания
- Обеспечение доступности по кратчайшему маршруту между туристическими направлениями западного (Листвянского, Ольхонского) и восточного (Кабанского, Горячинского) Байкала
- Включение Улан-Удэ в сеть регулярного водного сообщения

3. Предложения по развитию ресурсной базы туризма

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

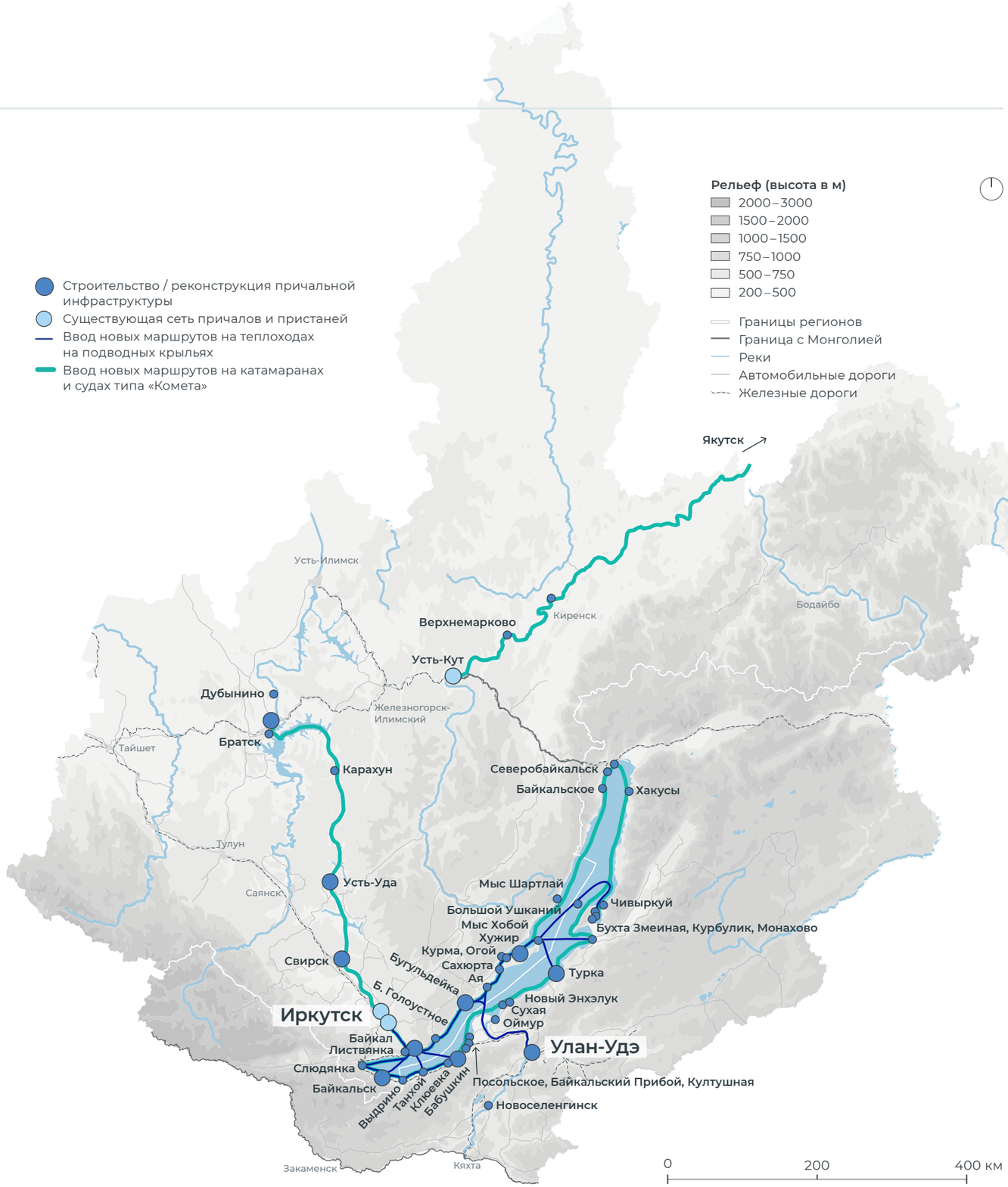
8 построенных современных портов для пассажирского обслуживания

34 построенных / реконструированных пристаней и причалов

14 новых маршрутов регулярного водного сообщения

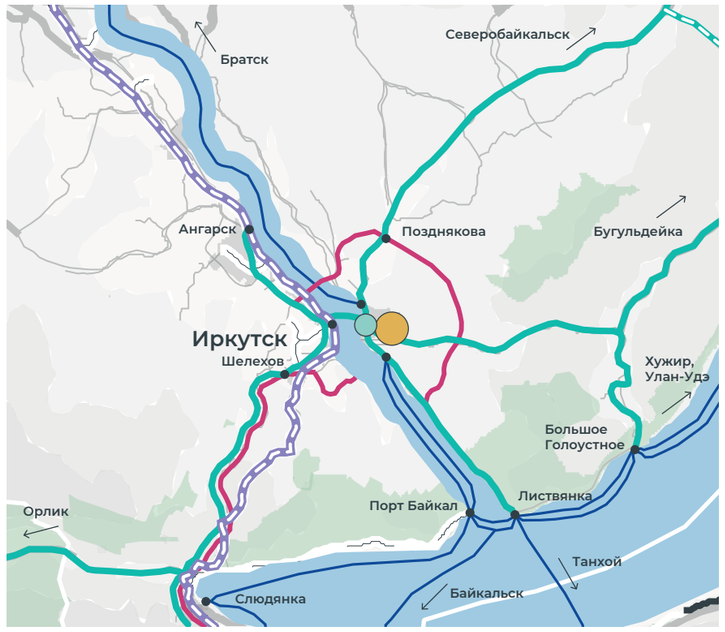
3 новых маршрутов круизного водного сообщения

28,5 **млрд руб.**
объём инвестиций на создание инфраструктуры для внутреннего водного сообщения



3.1.6. Мероприятия, повышающие связность приоритетных направлений

Иркутское направление



- Строительство, реконструкция, ремонт автодорог
- Ввод новых ж/д маршрутов
- Ввод новых регулярных автобусных маршрутов
- Ввод новых круизных / водных маршрутов
- Реконструкция аэродромной инфраструктуры
- Строительство и реконструкция атовокзалов, автостанций, перронов, площадки стоянки для автобуса

Автомобильный и автобусный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Повышение комфорта обслуживания пассажиров автобусным транспортом благодаря строительству нового автовокзала и росту маршрутной сети и объемов сообщения • Увеличение доступности автомобильным транспортом туристических объектов, расположенных в агломерации Иркутска
Строительство подъездных автомобильных дорог к загородному комплексу «Зеленый мыс» и к СПА-комплексу «Электра».	
Строительство автовокзала в Иркутске у Центрального рынка.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Увеличение объёма движения на регулярном маршруте №650 «Братск – Аэропорт Иркутск – Листвянка» до 6 пар в сутки.	
Ввод регулярных автобусных маршрутов «Листвянка – ж/д вокзал Иркутск – Шелехов», «Листвянка – Иркутск (Центральный рынок) – Хужир», «Иркутск – Баяндай – Бугульдейка», «Иркутск – Сахюрта – Онгурён», «Иркутск – Малое Голоустное – Бугульдейка», «Иркутск – Слюдянка – Байкальск – Бабушкин – Улан-Удэ».	
Увеличение объёма движения на маршруте №531 «Иркутск – Большое Голоустное» до 4 пар в сутки.	
Расширение провозных емкостей на регулярном автобусном маршруте «Иркутск – Северобайкальск».	
Оценочная стоимость реализации	**2,5 млрд руб.**[1]

Воздушный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Рост пропускной способности пассажирского терминала аэропорта Иркутск и увеличение качества обслуживания пассажиров • Увеличение маршрутной сети и объёмов сообщения на местных маршрутах, в том числе с использованием новых отечественных типов воздушных судов
Реконструкция аэропорта Иркутск (строительство нового модульного пассажирского терминала).	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярного маршрута вертолетных перевозок «Иркутск – Орлик».	
Ввод регулярных маршрутов «Иркутск – Горячинск» на самолетах местных авиационных линий (Л-410, «Байкал» (ЛМС-901)).	
Ввод регулярного маршрута «Иркутск – Хужир» на самолетах местных авиационных линий (Л-410, «Байкал» (ЛМС-901)). и обеспечение возможности трансферной перевозки туристов (в рамках одного билета) через аэропорт Иркутск.	
Расширение провозных емкостей на маршруте «Иркутск – Нижнеангарск» и создание условий для трансферных перевозок (в рамках одного билета) в Нижнеангарск через аэропорт Иркутска.	
Оценочная стоимость реализации	**6,3 млрд руб.**[1]

1. В базовых ценах 2023 г.

3. Предложения по развитию ресурсной базы туризма

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

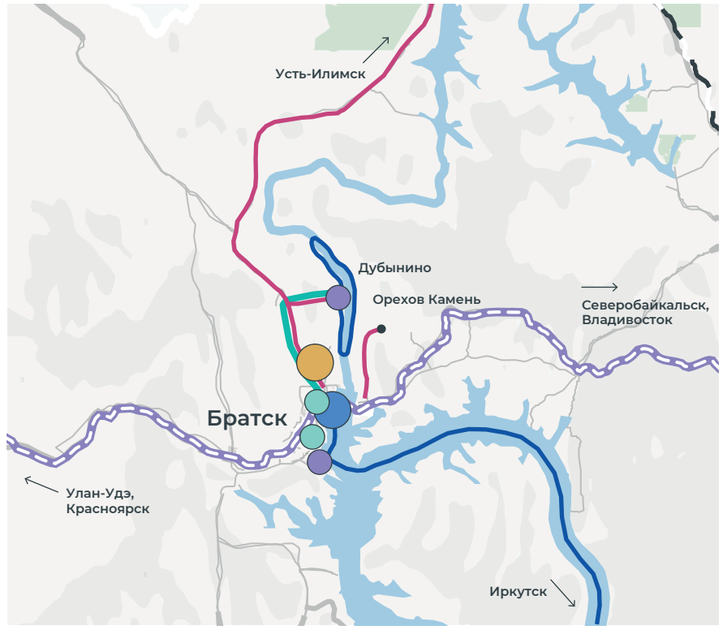
Водный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	• Существенное увеличение объёма регулярного и круизного водного сообщения из Иркутска, в том числе обеспечение связности с Улан-Удэ, Байкальском, Танхоем, а также восстановление сообщения с Северным Байкалом
Ввод круизных маршрутов «Иркутск – Братск» на скоростных судах, «Байкальское кольцо (Иркутск – Хужир – Северобайкальск – Горячинск – Иркутск)» на катамаранах / скоростных судах	
Усиление регулярного сообщения на маршруте «Иркутск – Порт Байкал – Листвянка».	
Ввод регулярного сообщения по маршрутам «Иркутск – Листвянка – Улан-Удэ», «Иркутск – Листвянка – Байкальск», «Иркутск – Листвянка – Танхой».	
Оценочная стоимость реализации	**Капитальные затраты на строительство инфраструктуры не требуются**

Железнодорожный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	• Увеличение доступности Иркутска из Улан-Удэ, а также населённых пунктов Транссибирского, Южнобайкальского и Кабанского туристических направлений • Снижение затрат времени пассажиров при совершении поездок по Транссибирской магистрали
Ввод круизного железнодорожного сообщения по маршруту «Улан-Удэ – Иркутск – Братск – Северобайкальск».	
Запуск скоростного дневного железнодорожного сообщения на участке Улан-Удэ – Байкальск – Слюдянка – Иркутск.	
Ввод скоростного железнодорожного сообщения по маршруту «Иркутск — Нижнеудинск» с отправлением из Иркутска в утреннее время и прибытием в Иркутск в позднее вечернее время.	
Оценочная стоимость реализации	**Капитальные затраты на строительство инфраструктуры не требуются**

Братское направление



- Строительство, реконструкция, ремонт автодорог
- Ввод новых ж/д маршрутов
- Ввод новых регулярных автобусных маршрутов
- Ввод новых круизных / водных маршрутов
- Реконструкция аэродромной инфраструктуры
- Строительство и реконструкция портовой инфраструктуры
- Строительство и реконструкция причальной инфраструктуры
- Строительство и реконструкция атовокзалов, автостанций, перронов, площадки стоянки для автобуса

Автомобильный и автобусный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Обеспечение транспортной доступности спортивных и рекреационных объектов Братского направления • Увеличение доступности Усть-Илимска в качестве точки выхода и входа туристов • Увеличение комфорта обслуживания пассажиров автобусным транспортом
Капитальный ремонт автомобильной дороги 25Н-126 на участке от Братска до Усть-Илимска, на участке от горнолыжного комплекса «Орехов камень» до автодороги Братск – Усть-Кут и подъезда на участке от с. Дубынино до автодороги Братск – Усть-Илимск.	
Ремонт автовокзала и привокзальной площади у о. п. Новобратск (ул. Южная, д. 12).	
Строительство модульной автостанции в мкрн Падун.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярного автобусного маршрута «Братск – Дубынино».	
Оценочная стоимость реализации	**12,3 млрд руб.**[1]

Воздушный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение связности Братска с крупными городами России, в т. ч. благодаря трансферным перевозкам через авиахаб Красноярска • Увеличение доступности Ольхонского направления для жителей Братска • Увеличение доступности Братского направления для жителей Республики Бурятия • Рост пропускной способности аэродромной инфраструктуры Братска
Завершение мероприятий по реконструкции аэропорта Братск (завершение реконструкции перронов, рулежных дорожек и элементов аэродромной инфраструктуры)	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярных маршрутов «Братск – Хужир» на самолетах местных авиационных линий (Л-410, «Байкал» (ЛМС-901)), «Братск – Улан-Удэ» и «Братск – Красноярск» на региональных самолетах (Ил-114-300, ТВРС-44 «Ладога»).	
Увеличение связности Братска с крупными узловыми аэропортами России на магистральных самолетах в рамках формирования региональной маршрутной сети согласно ПП РФ №1242 от 25.12.2013.	
Оценочная стоимость реализации	**Капитальные затраты на строительство инфраструктуры не требуются (на модернизацию аэропорта Братск финансирование уже выделено и работы будут завершены в 2024 году)**

1. В базовых ценах 2023 г.

3. Предложения по развитию ресурсной базы туризма

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

Водный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Создание условий для прогулочного сообщения по р. Ангаре как выше, так и ниже Братской ГЭС • Увеличение комфорта обслуживания пассажиров, в том числе на регулярных и круизных маршрутах, связывающих Братск и Иркутск
Строительство портовой и причальной инфраструктуры в Братске, мкрн. Падун.	
Строительство причалов в Братске, Центральный район; в Дубынино.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод круизного маршрута «Иркутск – Братск» на скоростных судах.	
Ввод прогулочного сообщения по р. Ангара из села Дубынино (Братские столбы и Ангарский каньон).	
Оценочная стоимость реализации	**2,7 млрд руб.**[1]

Железнодорожный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение доступности Братского направления относительно крупных городов Дальнего Востока (Хабаровск, Владивосток, Благовещенск) • Создание нового формата железнодорожного сообщения между Братском и Иркутском, Улан-Удэ, Северобайкальском, наиболее комфортного для туристов
Ввод маршрута дальнего следования «Красноярск – Братск – Северобайкальск – Тында – Сковородино – Хабаровск – Владивосток».	
Ввод круизного железнодорожного сообщения по маршруту «Улан-Удэ – Иркутск – Братск – Северобайкальск».	
Оценочная стоимость реализации	**Капитальные затраты на строительство инфраструктуры не требуются**

Лиственское направление



- Строительство, реконструкция, ремонт автодорог
- Ввод новых ж/д маршрутов
- Ввод новых регулярных автобусных маршрутов
- Ввод новых круизных / водных маршрутов
- Строительство и реконструкция портовой инфраструктуры
- Строительство и реконструкция причальной инфраструктуры
- Строительство и реконструкция атовокзалов, автостанций, перронов, площадки стоянки для автобуса

Автомобильный и автобусный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Создание условий для круглогодичного и комфортного автомобильного сообщения с туристическими объектами Лиственского направления • Расширение сети автобусного сообщения, в т. ч. увеличение связанности Листвянки с транспортными терминалами Иркутска и крупными городами Иркутской агломерации
Капитальный ремонт автомобильных дорог 25Н-210 на участке от Иркутска до п. Большое Голоустное и 25Н-209 на участке от Иркутска до р. п. Листвянка.	
Строительство модульной автостанции в п. Листвянка.	
Строительство остановочного павильона в с. Большое Голоустное.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Увеличение объема движения на регулярном маршруте №650 «Братск – Аэропорт Иркутск – Листвянка» до 6 пар в сутки и на маршруте №531 «Иркутск – Большое Голоустное» до 4 пар в сутки.	
Ввод регулярных автобусных маршрутов «Листвянка – Ж/д вокзал Иркутск – Шелехов» и «Листвянка – Иркутск (Центральный рынок – Хужир».	
Оценочная стоимость реализации	**7,6 млрд руб.**[1]

Водный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение комфорта обслуживания пассажиров водного транспорта • Создание ряда новых маршрутов, позволяющих связать напрямую Листвянку с прибрежными населенными пунктами, обладающими туристическими аттракциями (Хужир, Байкальск, Бабушкин, Танхой и др.), а также с Улан-Удэ
Реконструкция причалов Листвянка (строительство пассажирского порта, реконструкция волнозащитных сооружений, комплекса причальной инфр-ры и строительство центра приема хозяйственно-бытовых и подсланевых вод , а также создание электрозаправочной инфраструктуры) и в Большом Голоустном.	
Реконструкция грузопассажирского причала «Рогатка» (п. Листвянка) Ремонт причальной инфраструктуры в п. Байкал	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Увеличение объема регулярного сообщения по маршруту «Байкал — Рогатка» до 10–12 пар в сутки.	
Ввод круизного маршрута «Байкальское кольцо (Иркутск – Хужир – Северобайкальск – Горячинск – Хужир)» на катамаранах / скоростных судах «Комета».	
Ввод регулярного сообщения по маршруту «Хужир – Бугульдейка – Листвянка – Байкальск», «Листвянка – Байкальск», «Листвянка – Танхой», «Листвянка – Бабушкин» и «Иркутск – Листвянка – Улан-Удэ».	
Усиление регулярного сообщения по маршрутам «Иркутск – Порт Байкал – Листвянка».	
Оценочная стоимость реализации	**2,0 млрд руб.**[1]

1. В базовых ценах 2023 г.

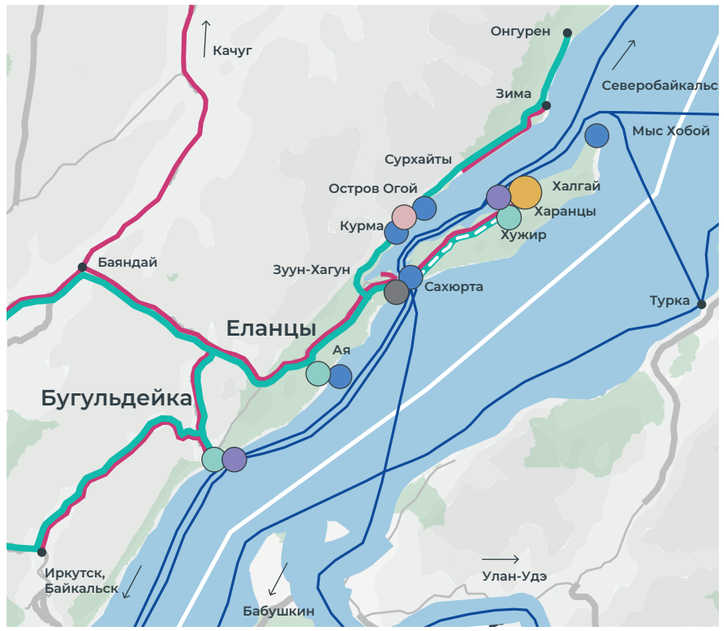
3. Предложения по развитию ресурсной базы туризма

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

Железнодорожный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение доступности КБЖД для туристов из Иркутска, Улан-Удэ, Байкальска и других точек выхода туристов • Создание нового вида сообщения на КБЖД, позволяющего улучшить туристический опыт за счет длительных остановок в аттракциях
Согласование движения поездов на КБЖД с расписанием прибытия / отправления скоростных поездов на станции Слюдянка.	
Введение туристического поезда «Порт Байкал – Слюдянка» с длительными остановками в туристических аттракциях КБЖД. Использование в качестве подвижного состава только стилизованных дизель-поездов РА2 и РА3.	
Оценочная стоимость реализации	**Капитальные затраты на строительство инфраструктуры не требуются**

Ольхонское направление



- Строительство, реконструкция, ремонт автодорог
- Ввод новых регулярных автобусных маршрутов
- Ввод новых круизных / водных маршрутов
- Реконструкция аэродромной инфраструктуры
- Строительство и реконструкция портовой инфраструктуры
- Строительство и реконструкция причальной инфраструктуры
- Строительство и реконструкция атовокзалов, автостанций, перронов, площадки стоянки для автобуса

Воздушный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение доступности Ольхонского направления на воздушном транспорте, в том числе из многих городов страны за счет реализации трансферной модели перевозок через Иркутск и Улан-Удэ • Сокращение временных затрат и стоимости проезда для туристов, совершающих поездку на Ольхон из городов северо-запада Иркутской области (Братск, Усть-Илимск) и Улан-Удэ
Реконструкция посадочной площадки в Хужире (строительство модульного пассажирского терминала, реконструкция грунтовой взлетно-посадочной полосы с размерами не менее 700 × 60 м).	
Строительство вертолетных площадок на территории Шара-Тоготского муниципального образования.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярных маршрутов «Братск — Хужир» и «Усть-Илимск — Хужир» на самолетах местных авиационных линий (Л-410, «Байкал» (ЛМС-901)), «Иркутск — Хужир» на самолетах местных авиационных линий (Л-410, «Байкал» (ЛМС-901)) и обеспечение возможности трансферной перевозки туристов (в рамках одного билета) через аэропорт Иркутск.	
Увеличение провозных емкостей на маршруте «Улан-Удэ — Хужир» на самолетах местных авиационных линий (Л-410, «Байкал» (ЛМС-901)) в целях увеличения продаж билетов.	
Оценочная стоимость реализации	**1,2 млрд руб.[1]**

Водный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение комфорта обслуживания пассажиров водного транспорта • Восстановление прямого водного сообщения Северного Байкала с Иркутском, Южным Байкалом, Горячинском и островом Ольхон
Строительство портовой и причальной инф-ры в с. Хужир и Бугульдейка.	
Строительство причальной инфраструктуры в с. Сахюрта, д. Курма, в бухте Ая.	
Строительство пристаней у мыса Хобой, на острове Огой, у мыса Шартлай.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод круизного маршрута «Байкальское кольцо (Иркутск – Хужир – Северобайкальск – Горячинск – Хужир)» на катамаранах / скоростных судах «Комета».	
Ввод регулярного сообщения «Хужир – Усть-Баргузин», по маршрутам «Хужир – Турка», «Хужир – Улан-Удэ», «Хужир – Бугульдейка – Листвянка – Байкальск».	
Ввод прогулочного сообщения по озеру Байкал из с. Хужир и с. Бугульдейка к Сахюрте, Курме, бухте Ая, острову Огой, мысам Хобой и Шартлай.	
Оценочная стоимость реализации	**5,0 млрд руб.[1]**

1. В базовых ценах 2023 г.

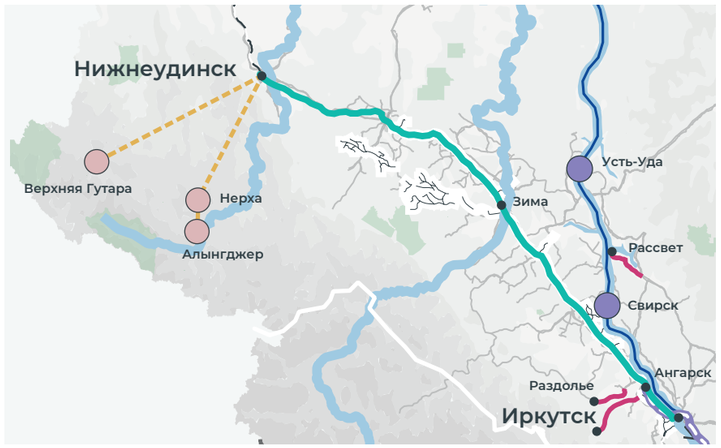
3. Предложения по развитию ресурсной базы туризма

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

Автомобильный и автобусный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Введение круглогодичного и комфортного автомобильного сообщения в Ольхонском направлении • Повышение качества УДС в туристических населенных пунктах направления • Создание инфраструктуры для безопасной стоянки автомобиля в Сахюрте, повышение качества обслуживания на маршрутах автомобильного туризма • Увеличение объемов автобусного сообщения в направлении Ольхона, расширение маршрутной сети
Капитальный ремонт автомобильных дорог 25Н-056 на участке от Иркутска до р. п. Качуг, 25Н-055 на участке от с. Баяндай до п. Хужир	
Строительство перехватывающей парковки в с. Сахюрта.	
Строительство электрической заправочной станции или АЗС в районе паромной переправы Сахюрта – Ольхон.	
Строительство придорожного комплекса в районе паромной переправы Сахюрта – Ольхон (СТО, шиномонтаж, автомойка, кафе, автостоянка, прокат автомобилей, электрокаров).	
Капитальный ремонт автомобильных дорог по ул. Советская, с. Еланцы, а также в п. Хужир, ул. Пушкина, а также от д. Куркут до местности Зуун-Хагун, от д. Куркут до с. Сахюрта, на участке с. Малое Голоустное – д. Куртун – 35-й км автомобильной дороги «Косая Степь – Бугульдейка», «Харанцы – Халгай», «Курма – Онгурен» на участке от м. Сурхайты до д. Зама.	
Строительство автомобильной дороги в п. Бугульдейка, ул. Ленина.	
Строительство остановочных пунктов на автомобильных дорогах межмуниципального и местного значения в туристических локациях Ольхонского района.	
Разработка и внедрение автоматизированной системы управления транспортным потоком на 125-м км автомобильной дороги межмуниципального значения Баяндай – Еланцы – Хужир.	
Строительство модульных автостанций в с. Еланцы, п. Хужир, с. Бугульдейка.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярных автобусных маршрутов «Иркутск – Баяндай – Бугульдейка», «Иркутск – Сахюрта – Онгурен», «Иркутск – Малое Голоустное – Бугульдейка», «Сахюрта – Хужир – Харанцы», «Листвянка – Иркутск (Центральный рынок) – Хужир».	
Оценочная стоимость реализации	**22,9 млрд руб.**[1]

Транссибирское направление



- Строительство, реконструкция, ремонт автодорог
- Усиление маршрутов вертолетного сообщения
- Ввод новых регулярных автобусных маршрутов
- Ввод новых круизных / водных маршрутов
- Строительство и реконструкция портовой инфраструктуры
- Строительтсво вертолетных площадок

Воздушный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры Реконструкция сети вертодромов в Тофаларии (Алыгджер, Верхняя Гутара, Нерха).	• Увеличение доступности горных туристических аттракций Тофаларии на вертолетном транспорте • Рост качества обслуживания пассажиров и безопасности перевозок воздушным транспортом
Создание новых и модернизация действующих маршрутов Создание регулярного маршрута вертолетного сообщения «Нижнеудинск – Нерха – Алыгджер – Нижнеудинск» и «Нижнеудинск – Верхняя Гутара – Нижнеудинск».	
Оценочная стоимость реализации	**0,3 млрд руб.** [1]

Железнодорожный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Создание новых и модернизация действующих маршрутов Ввод скоростного железнодорожного сообщения по маршруту «Иркутск – Нижнеудинск» с отправлением из Иркутска в утреннее время и прибытием в Иркутск в позднее вечернее время.	• Увеличение доступности населённых пунктов Транссибирского туристического направления благодаря введению нового маршрута скоростных перевозок • Рост качества обслуживания пассажиров
Оценочная стоимость реализации	**Капитальные затраты на строительство инфраструктуры не требуются**

1. В базовых ценах 2023 г.

3. Предложения по развитию ресурсной базы туризма

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

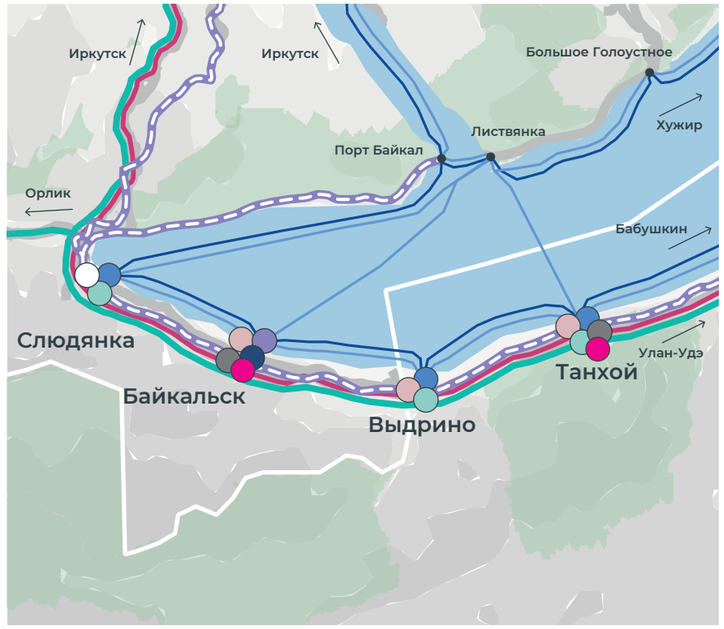
Водный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение качества причальной инфраструктуры и комфорта обслуживания пассажиров • Увеличение объёма движения на водном транспорте в направлении Усть-Уды и Свирска, в том числе благодаря предложению сервиса, наиболее привлекательного для туристов
Строительство портовой инфраструктуры в г. Свирск и Усть-Уда, включая сооружения для обслуживания пассажиров (речной вокзал).	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод круизного маршрута «Иркутск – Братск» на скоростных судах «Комета».	
Оценочная стоимость реализации	**1,6 млрд руб.[1]**

Автомобильный и автобусный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Обеспечение комфортной транспортной доступности туристических и рекреационных объектов Транссибирского направления
Капитальный ремонт автомобильной дороги «Тельма – Раздолье» на участке 45,400 км – 59,970 км в Усольском районе Иркутской области. Реконструкция автомобильной дороги «Тельма – Раздолье» на участке 23,434 км – 45,400 км в Усольском районе Иркутской области.	
Реконструкция автомобильной дороги Ангарск – Тальяны со сменой дорожного покрытия на участке автомобильной дороги 20,041 км – 36,251 км.	
Зона отдыха на Братском водохранилище «Золотые пески»: капитальный ремонт автомобильной дороги Майская – Рассвет на участке 9,700 км – 35,700 км в Осинском районе Иркутской области.	
Туристский маршрут по Братскому водохранилищу (туристический комплекс «Алтан»): проектирование и строительство автомобильной дороги подъезд к крестьянско-фермерскому хозяйству ИП Алсаханова Т.Л. в Осинском районе Иркутской области.	
Туристский маршрут «Тропой Гэсэра»: Таежные домики «Хандагай» (охота, рыбалка, отдых, агротуризм): Проектирование и строительство автомобильной дороги от д. Борохал до КФХ Хамаганова С.А.	
Туристский маршрут «Тропой Гэсэра»: Таежные домики «Хандагай» (охота, рыбалка, отдых, агротуризм): Проектирование и строительство автомобильной дороги от д. Борохал до КФХ Аюшинова А.К.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Увеличение объёма движения на регулярном маршруте №650 «Братск – Аэропорт Иркутск – Листвянка» до 6 пар в сутки.	
Оценочная стоимость реализации	**7,5 млрд руб.[1]**

Направление Южный Байкал



- Строительство, реконструкция, ремонт автодорог
- Ввод новых ж/д маршрутов
- Ввод новых регулярных автобусных маршрутов
- Ввод новых круизных / водных маршрутов
- Ввод новых регулярных водных маршрутов
- Строительство и реконструкция портовой инфраструктуры
- Строительство и реконструкция причальной инфраструктуры
- Строительство и реконструкция атовокзалов, автостанций, перронов, площадки стоянки для автобуса
- Строительтсво вертолетных площадок
- Создание транспортно-пересадочных узлов на базе ж/д станций
- Строительтсво подземного перехода
- Создание парковок и объектов придорожного сервиса

Автомобильный и автобусный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение регулярности автобусного сообщения Слюдянки и Байкальска с Иркутском, Улан-Удэ и другими туристическими направлениями (Восточный Саян, Кабанское и др.) • Увеличение комфорта ожидания автобусного транспорта • Появление скоростного автомобильного сообщения между Иркутском и Улан-Удэ, проходящего через ключевые туристические территории макрорегиона • Увеличение транспортной доступности железнодорожного вокзала Слюдянки
Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы Р-258 «Байкал» на участке Иркутск – Улан-Удэ – с. Тарбагатай. Реконструкция автомобильной дороги Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита на участке 144,000 км – 151,000 км в Байкальске. Реконструкция участков автомобильной дороги Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита на участках 114,500 км – 144,000 км, 151,000 км – 168,000 км (устройство противообвальных и противооползневых защитных сооружений с реконструкцией отдельных участков автомобильной дороги)	
Ремонт покрытия на ул. 40 лет Октября в Слюдянке, на пер. Безымянный в Слюдянке.	
Ремонт привокзальной площади у автостанции Слюдянка, строительство остановочных павильонов.	
Строительство остановочного павильона в Выдрино и в Танхое. Строительство автомобильной дороги Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита на участке 104,500 км – 114,500 км (обход г. Слюдянка)	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярного автобусного маршрута «Иркутск – Слюдянка – Байкальск – Бабушкин – Улан-Удэ» и сообщения по маршруту «Иркутск – Слюдянка – Вышка – Кырен – Орлик».	
Оценочная стоимость реализации	**26,5 млрд руб.[1]**

Воздушный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Создание потенциала для доступности вертолетным транспортом из различных туристических направлений макротерритории
Строительство вертолетной площадки в Выдрино. Строительство вертодрома в Байкальске, включающего в свой состав пункты технического обслуживания и заправки вертолетной техники.	
Обустройство вертолетной площадки в Танхое.	
Оценочная стоимость реализации	**1,5 млрд руб.[1]**

1. В базовых ценах 2023 г.

3. Предложения по развитию ресурсной базы туризма

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

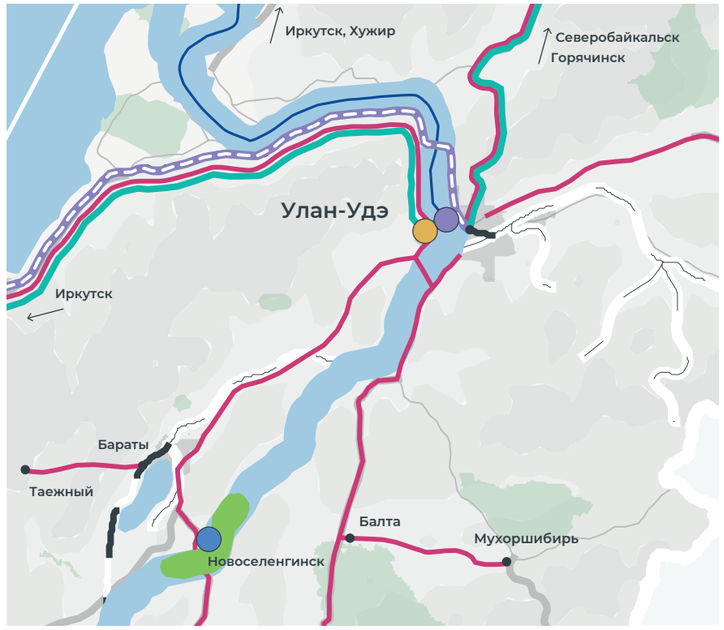
Водный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Создание условий для захода круизных судов и судов регулярного сообщения в Байкальск, Слюдянку, Выдрино, Танхой • Увеличение качества обслуживания для ожидающих пассажиров в Байкальске • Создание сети регулярных маршрутов водного сообщения между туристическим аттракциями направлений Южный Байкал, Листвянского и Кабанского в качестве альтернативного наземному способу передвижения
Строительство портовой инфраструктуры в г. Байкальск, включая сооружения для обслуживания пассажиров (речной вокзал)	
Строительство яхтинга (марины) в заливе «Малый Ковш» в Выдрино.	
Строительство причала для развития круизного туризма в Клюевке. Строительство причальной инфраструктуры в Выдрино.	
Восстановление исторического причала порта Танхой, строительство защитного сооружения и причальных сооружений для большемерных и маломерных судов.	
Строительство / реконструкция причальной инфраструктуры в Слюдянке.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярного сообщения по маршрутам «Листвянка – Слюдянка – Большой Ушканий – Чивыркуй – Курбулик – Монахово», «Иркутск – Листвянка – Байкальск», «Иркутск – Листвянка – Танхой», «Слюдянка – Байкальск – Выдрино – Клюевка – Танхой – Бабушкин», «Хужир – Бугульдейка – Листвянка – Байкальск».	
Оценочная стоимость реализации	**5,5 млрд руб.**[1]

Железнодорожный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Создание условий для прогулочного сообщения по р. Ангаре как выше, так и ниже Братской ГЭС • Увеличение комфорта обслуживания пассажиров, в том числе на регулярных и круизных маршрутах, связывающих Братск и Иркутск
Создание ТПУ на базе остановочного пункта «Байкальск-Пригородный» (железнодорожный вокзал и автовокзал в рамках единого комплекса, ремонт пассажирских платформ, строительство подземного перехода).	
Строительство подземного перехода на ст. Слюдянка.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Запуск скоростного дневного железнодорожного сообщения на участке Улан-Удэ – Байкальск – Слюдянка – Иркутск.	
Согласование движения поездов на КБЖД с расписанием прибытия / отправления скоростных поездов на станции Слюдянка.	
Введение туристического поезда «Порт Байкал – Слюдянка» с длительными остановками в туристических аттракциях КБЖД. Использование в качестве подвижного состава только стилизованных дизель-поездов РА2 и РА3.	
Ввод пригородного железнодорожного сообщения на маршруте «Байкальск – Мысовая» (2 пары в сутки).	
Оценочная стоимость реализации	**7,6 млрд руб.**[1]

Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь



- Строительство, реконструкция, ремонт автодорог
- Ввод новых ж/д маршрутов
- Ввод новых регулярных автобусных маршрутов
- Ввод новых круизных / водных маршрутов
- Реконструкция аэродромной инфраструктуры
- Строительство и реконструкция портовой инфраструктуры
- Строительство и реконструкция причальной инфраструктуры
- Зоны прогулочного водного сообщения

Железнодорожный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	• Увеличение доступности Улан-Удэ из Иркутска, а также н. п. Транссибирского, Южнобайкальского и Кабанского туристических напр. • Снижение затрат времени пассажиров при совершении поездок по Транссибирской магистрали • Ввод прямого сообщения Улан-Удэ с Братским и Северобайкальским напр. на подвижном составе (круизных поездах), наиболее отвечающем требованиям туристов
Запуск скоростного дневного железнодорожного сообщения на участке Улан-Удэ – Байкальск – Слюдянка – Иркутск.	
Увеличение объёмов пригородного железнодорожного сообщения на маршруте «Улан-Удэ – Мысовая» до 2-х пар в сутки.	
Ввод круизного железнодорожного сообщения по маршруту «Улан-Удэ – Иркутск – Братск – Северобайкальск».	

Оценочная стоимость реализации — Капитальные затраты на строительство инфраструктуры не требуются

Водный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Включение Улан-Удэ в маршрутную сеть регулярного и круизного водного сообщения с Иркутском и прибрежными н. п. озера Байкал • Обеспечение возможности туристических сплавов на байдарках, лодках по реке Селенга
Стр-во понтонного причала и пристани на р. Селенга в пос. Новоселенгинск.	
Реконструкция речного вокзала г. Улан-Удэ.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярного сообщения по маршрутам «Иркутск – Листвянка – Улан-Удэ», «Хужир – Улан-Удэ».	

Оценочная стоимость реализации — 1,9 млрд руб.[1]

Воздушный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Рост пропускной способности пассажирского терминала аэропорта Улан-Удэ, пропускной способности аэродрома (создание потенциала для увеличения числа взлетно-посадочных операций) и увеличение качества обслуживания пассажиров • Увеличение маршрутной сети и объёмов сообщения на местных маршрутах, в том числе с использованием новых отечественных типов воздушных судов
Реконструкция аэропорта Улан-Удэ (строительство аэровокзального комплекса, реконструкция перрона, организация доп. мест стоянок ВС).	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярных маршрутов «Улан-Удэ – Курумкан» на самолетах местных а/л (Л-410, «Байкал» (ЛМС-901)), «Братск – Улан-Удэ» на региональных самолетах (Ил-114-300, ТВРС-44 «Ладога»), «Улан-Удэ – Кырен» на самолетах местных а/л (Л-410, «Байкал» (ЛМС-901)), «Улан-Удэ – Горячинск» на самолетах местных а/л (Л-410, «Байкал» (ЛМС-901)), вертолетных перевозок «Улан-Удэ – Орлик».	
Создание условий для чартерного (заказного) сообщения вертолетным транспортом из Улан-Удэ к туристическим аттракциям Окинского муниципального образования.	
Увеличение провозных ёмкостей на маршруте «Улан-Удэ – Хужир» на самолетах местных а/л (Л-410, «Байкал» (ЛМС-901)) в целях увеличения продаж билетов для туристов.	

Оценочная стоимость реализации — 8,6 млрд руб.[1]

1. В базовых ценах 2023 г.

3. Предложения по развитию ресурсной базы туризма

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

Автомобильный и автобусный транспорт

Мероприятия
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры
Реконструкция автомобильной дороги 81К-002 от Улан-Удэ до границы с Забайкальским Краем (ремонт, укладка асфальтового покрытия).
Проектирование и строительство автомобильной дороги, съезд с региональной автодороги Р440 (Гусиноозерск – Петропавловка – Закаменск), на 51 км к горе Эрэльже в долину Санда Гой — туристская тропа по участку Великого чайного пути «Удунгинский тракт».
Строительство моста через р. Чикой в СП «Ноехонское» (у. Зурган-Дэбэ, у. Залан, у. Мэнгэй, у. Тухум).
Капитальный ремонт а/д Мухоршибирь – Цолга – Балта, 36,700 км – 56,000 км, Оёр – Тохой на участке 2,000 км – 4,000 км в Джидинском районе Республики Бурятия, в с. Шаралдай, ул. Калашникова, Улан-Удэ – Тарбагатай – Окино – Ключи, в у. Ташир от автомобильной дороги регионального значения Р440 (Гусиноозёрск – Петропавловка – Закаменск – граница с Монголией).
Строительство подъездной дороги от автомобильной дороги Улан-Удэ – Романовка – Чита к этнокомплексу «Степной кочевник», оснащенная наружным освещением.
Ремонт участков а/д «Дутулур – Утата – Далахай» от развилки у Джидинского моста до улуса Санага (68 км), Гусиноозёрск – Петропавловка – Закаменск, км 250 – 260.

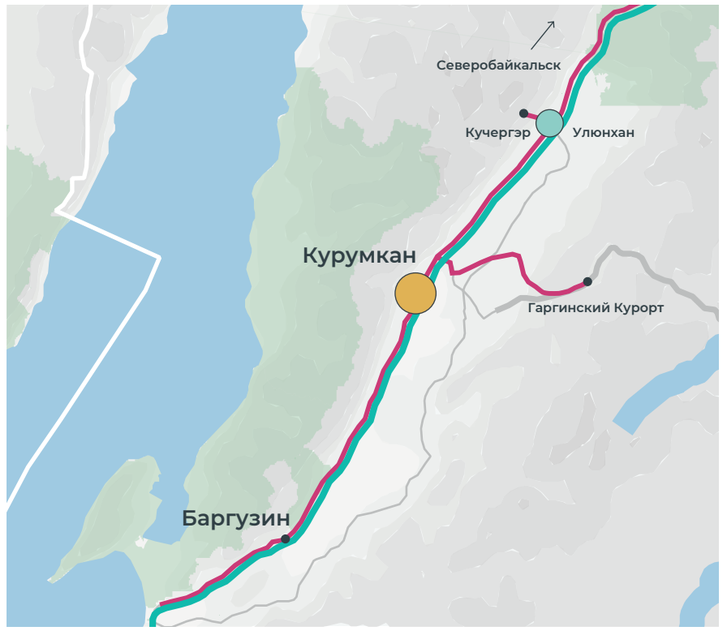
Автомобильный и автобусный транспорт

Мероприятия
Мост через реку Джида для круглогодичной транспортной доступности к мин. источникам «Енгорбойский аршан».
Строительство дорог к Историко-культурному кварталу «Гуннский» от а/д Р-258 «Байкал», к Халютинскому источнику, к ист. Ута Булаг, к озеру Торма, к о. Карасиное, к паломническому комплексу «Сваямбху Субурга» от а/д Иволгинск — Иволгинский храм, к Дворцу Будды Ваджрадхары, Янгажинский дацан от а/д А-340 (Улан-Удэ – Кяхта – граница с Монголией).
Выполнение проектно-изыскательских работ, разработка проектной документации и строительство объекта «Мост из г. Улан-Удэ в с.Поселье» и моста через р. Селенга, приобретение трамвайных вагонов.
Ремонт ул. Свердлова (ул. Кооперативная – ул. Терешковой) и ул. Терешковой (ул. Свердлова – ул. Королёва) в с. Петропавловка в Джидинском районе Республики Бурятия и ул. Свердлова (ул. Кирова – ул. Дзержинского) в с. Петропавловка в Джидинском районе Р. Бурятия.
Реконструкция моста через р. Джида у у. Нюгуй на 17,700 км а/д Белоозёрск – Енхор в Джидинском районе Р. Бурятия.
Капитальный ремонт подъезда от а/д Гусиноозерск – Петропавловка – Закаменск к улусу Инзагатуй в Джидинском районе Республики Бурятия.
Капитальный ремонт моста через суходол 23,145 км а/д Нижний Торей – Верхний Торей – Улзар в Джидинском районе Р. Бурятия.

Автомобильный и автобусный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Ремонт подъезда от а/д Гусиноозерск – Петропавловка – Закаменск к с. Малый Нарын через ул. Гэгэтуй (0,000 км – 3,240 км), а/д по ул. Ленина СП «Гэгэтуйское» (3,240 км – 6,400 км) к Гэгэтуйскому дацану.	• Увеличение доступности на автомобильном транспорте туристических аттракций в окрестностях Улан-Удэ • Рост объема автобусного сообщения в Улан-Удэ из Горячинского, Баргузинского, Северобайкальского направлений
Строительство подъезда от а/д Гусиноозерск – Петропавловка – Закаменск к улусу Малый Нарын 5,040 км – 12,000 км в Джидинском районе Республики Бурятия.	
Ремонт а/д Зарубино – Дырестуй, км 0 – 12 в Джидинском районе Республики Бурятия, Джида – Дырестуй км 0 – 9 в Джидинском районе Республики Бурятия.	
Строительство а/д о.Щучье – с. Ягодно – местность Аксурга, к местности Англичанка, к с. Бараты – с.Таежный, к местности Дворец Белой Тары, к Булутумурскому дацану, к Загустайскому дацану, к Спасскому собору и дороги от федеральной трассы до Ацайского дацана.	
Капитальный ремонт региональной дороги с.Тарбагатай – Подлопатки – Окино – Ключи.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярных автобусных маршрутов «Улан-Удэ – Горячинск – Баргузин – Курумкан – Северобайкальск « (при условии и после завершения строительства автодороги Улюнхан – Новый Уоян), «Улан-Удэ – Горячинск – Баргузин – Курумкан – Северобайкальск», «Улан-Удэ – Горячинск – Баргузин – Курумкан – Улюнхан», «Иркутск – Слюдянка – Байкальск – Бабушкин – Улан-Удэ».	
Оценочная стоимость реализации	**132,1 млрд руб.**[1]

Баргузинское направление



- Строительство, реконструкция, ремонт автодорог
- Ввод новых регулярных автобусных маршрутов
- Ввод новых круизных / водных маршрутов
- Реконструкция аэродромной инфраструктуры
- Строительство и реконструкция атовокзалов, автостанций, перронов, площадки стоянки для автобуса

Автомобильный и автобусный транспорт

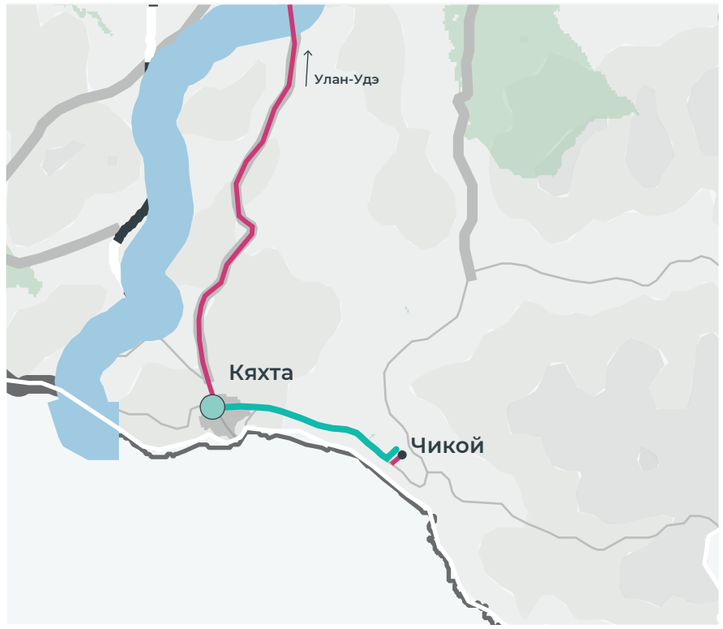
Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Создание круглогодичного и комфортного автомобильного сообщения в Баргузинском направлении • Создание условий для формирования туристического маршрута автомобильного туризма «Кругобайкальское кольц» • Обеспечение комфортной транспортной доступности рекреационных объектов северной части Баргузинского направления • Увеличение транспортной доступности автобусным транспортом по отношению к Улан-Удэ, Горячинску и Северному Байкалу
Реконструкция а/д 81К-001 на участке от п. г. т. Усть-Баргузин до улуса Улюнхан.	
Капитальный ремонт подъездов от участка а/д Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян к «Кучигер», от участка а/д Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян к «Умхей», от а/д Сахули – Могойто – Аргада к лечебно-оздоровительной местности «Гаргинский курорт», от участка а/д Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан к лечебно-оздоровительной местности «Буксыкен».	
Строительство моста через р. Гарга к лечебно-оздоровительной местности «Гаргинский курорт».	
Создание остановочного павильона в с. Улюнхан.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярных автобусных маршрутов «Улан-Удэ – Горячинск – Баргузин – Курумкан – Северобайкальск» (при условии и после завершения строительства автодороги Улюнхан – Новый Уоян) и «Улан-Удэ – Горячинск – Баргузин – Курумкан – Улюнхан».	
Оценочная стоимость реализации	**22,6 млрд руб.**[1]

Воздушный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение доступности Баргузинского направления на воздушном транспорте • Обеспечение всесезонной доступности Баргузинского направления на воздушном транспорте
Реконструкция посадочной площадки в Курумкане (строительство модульного пассажирского терминала, реконструкция грунтовой взлетно-посадочной полосы с размерами не менее 700 × 60 м).	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярного маршрута «Улан-Удэ – Курумкан» на самолетах местных авиационных линий (Л-410, «Байкал» (ЛМС-901)).	
Оценочная стоимость реализации	**0,7 млрд руб.**[1]

1. В базовых ценах 2023 г.

Кяхтинское направление

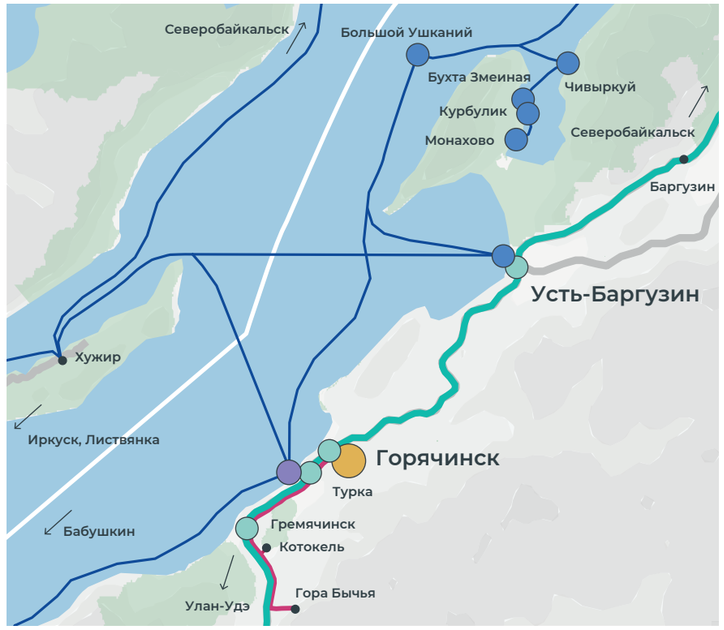


- Строительство, реконструкция, ремонт автодорог
- Ввод новых регулярных автобусных маршрутов
- Строительство и реконструкция атовокзалов, автостанций, перронов, площадки стоянки для автобуса

Автомобильный и автобусный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Создание условий для формирования маршрута автомобильного туризма «Монгольское кольцо» • Увеличение комфорта совершения поездок на автомобиле к туристическим объектам на территории города Кяхта и в его окрестностях
Ремонт автомобильных дорог на участке от автомобильной дороги регионального значения Р-441 Мухоршибирь – Бичура – Кяхта к с. Чикой и автомобильной дороги по ул. Маскова	
Капитальный ремонт автодороги по ул. Транспортная.	
Завершение мероприятий по реконструкции автовокзала Кяхта.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярного автобусного маршрута «Кяхта – Курорт Киран – Чикой».	
Оценочная стоимость реализации	**4,0 млрд руб.**[1]

Направление Восточный Байкал — Горячинск



- Строительство, реконструкция, ремонт автодорог
- Ввод новых регулярных автобусных маршрутов
- Ввод новых круизных / водных маршрутов
- Реконструкция аэродромной инфраструктуры
- Строительство и реконструкция портовой инфраструктуры
- Строительство и реконструкция причальной инфраструктуры
- Строительство и реконструкция атовокзалов, автостанций, перронов, площадки стоянки для автобуса

Автомобильный и автобусный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Ликвидация инфраструктурных разрывов в направлении туристических объектов северо-восточной части Байкала • Повышение качества УДС в туристических населенных пунктах направления • Существенное увеличение объёмов междугородного автобусного сообщения, создание локального сообщения для связи курортов между собой, обеспечение связности с Северным Байкалом • Увеличение комфорта обслуживания пассажиров автобусным транспортом
Ремонт (реконструкция) автомобильной дороги регионального значения Улан-Удэ - Турунтаево - Курумкан - Новый Уоян.	
Комплексное благоустройство центральной улицы в населенном пункте Усть-Баргузин.	
Капитальный ремонт автодороги по ул. Кирова, с. Турка.	
Ремонт покрытия УДС в населенном пункте Усть-Баргузин.	
Строительство моста через реку Селенга в районе с. Татаурово.	
Строительство автовокзала в Горячинске.	
Строительство модульных автостанций в Гремячинске и в Баргузине.	
Строительство остановочного павильона в Турке.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярного автобусного сообщения «Улан-Удэ – Горячинск – Баргузин – Курумкан – Северобайкальск» (при условии и после завершения строительства автодороги Улюнхан – Новый Уоян), «Улан-Удэ – Горячинск – Баргузин – Курумкан – Улюнхан».	
Ввод регулярного локального автобусного маршрута «Баргузин – Усть-Баргузин – Горячинск – Турка – Гремячинск».	
Оценочная стоимость реализации	**8,7 млрд руб.**[1]

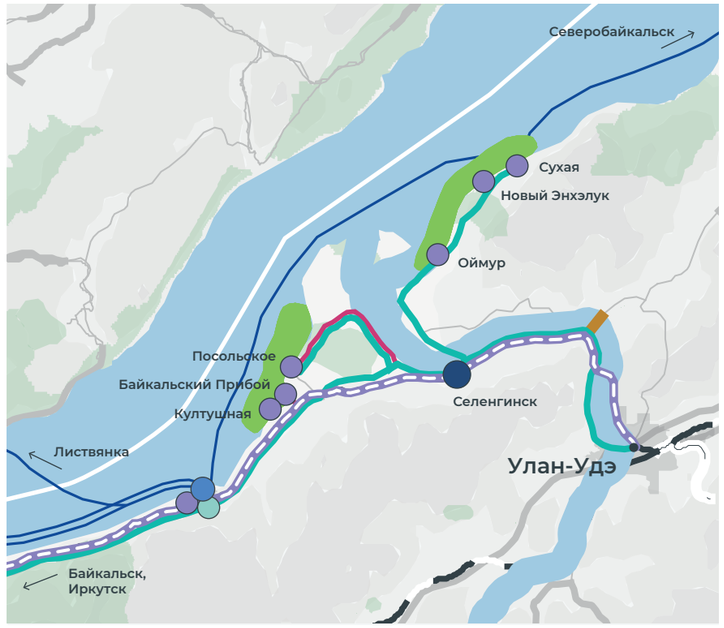
Воздушный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение доступности Горячинского направления на воздушном транспорте • Существенное сокращение времени в пути при совершении поездок из Иркутска, а также из многих городов России посредством мультимодального воздушного сообщения
Строительство посадочной площадки в Горячинске (строительство модульного пассажирского терминала, строительство грунтовой взлетно-посадочной полосы с размерами не менее 700*60 м).	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярных маршрутов «Улан-Удэ – Горячинск» и «Иркутск – Горячинск» на самолетах местных авиационных линий (Л-410, «Байкал» (ЛМС-901)).	
Оценочная стоимость реализации	**1,6 млрд руб.**[1]

1. В базовых ценах 2023 г.

Водный транспорт	
Мероприятия	**Эффекты**
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение качества причальной инфраструктуры и комфорта обслуживания пассажиров • Обеспечение регулярного сообщения из порта Турка и из Усть-Баргузина • Ввод прогулочного туристического сообщения вокруг полуострова Святой Нос и к Ушканьим островам
Реконструкция причала Турка (строительство пассажирского порта, реконструкция волнозащитных сооружений, комплекса причальной инфраструктуры и строительство центр приема хозяйственно-бытовых и подсланевых вод , а также создание электрозаправочной инфраструктуры).	
Строительство причальной инфраструктуры в урочище Чивыркуй, на острове Большой Ушканий.	
Строительство и ремонт причальной инфраструктуры на полуострове Святой Нос (строительство причалов Бухта Змеиная и Курбулик, ремонт причала Монахово).	
Реконструкция причальной инфраструктуры Усть-Баргузин.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод круизного маршрута «Байкальское кольцо (Иркутск – Хужир – Северобайкальск – Горячинск – Иркутск)» на катамаранах / скоростных судах «Комета».	
Ввод регулярного сообщения по маршрутам «Хужир – Турка», «Хужир – Усть-Баргузин».	
Ввод прогулочного сообщения по маршрутам «Турка – Большой Ушканий – Чивыркуй – Курбулик – Монахово» и «Усть-Баргузин – Большой Ушканий – Чивыркуй – Курбулик – Монахово».	
Оценочная стоимость реализации	**2,9 млрд руб.**[1]

Направление Восточный Байкал — Кабанское



- Строительство, реконструкция, ремонт автодорог
- Строительство моста
- Ввод новых ж/д маршрутов
- Ввод новых регулярных автобусных маршрутов
- Ввод новых круизных / водных маршрутов
- Строительство и реконструкция портовой инфраструктуры
- Строительство и реконструкция причальной инфраструктуры
- Создание транспортно-пересадочных узлов на базе ж/д станций
- Строительство и реконструкция атовокзалов, автостанций, перронов, площадки стоянки для автобуса
- Зоны прогулочного водного сообщения

Автомобильный и автобусный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение качества автодорог муниципального значения, ведущих к туристическим аттракциям направления • Ввод мультимодального сообщения «поезд + автобус» через ТПУ Селенга • Рост качества обслуживания пассажиров автобусного транспорта
Реконструкция (ремонт покрытия) УДС в границах п. Танхой, ул. Центральная, ул. Красногвардейская. ул. Портовая.	
Обустройство мест придорожного сервиса в районе поселков «Переемная», «Речка Выдрино», «Речка Миниха».	
Строительство эстакады через железнодорожный переезд — Строительство объездной автомобильной дороги протяженностью 5 км от федеральной трассы Р-258 до побережья оз. Байкал.	
Строительство стоянки возле Спасо-Преображенского монастыря с Юго-Западной стороны и для туристичекого транспорта (автобусы) на 223 км трассы Р-258	
Капитальный ремонт а/д, протяженностью 4,34 км: подъезд к турбазам «Байкальский Прибой», протяженностью 4 км: от федеральной трассы Р-258 «Байкал» — подъезд к туристической местности «Култушная», протяженностью 1,5 км: подъезд к туристической местности «Лемасово».	
Реконструкция а/д регионального значения общего пользования с твердым покрытием Береговая — Посольское.	
Строительство автостанции в г. Бабушкин.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярных автобусных маршрутов «ТПУ Селенга – Оймур – Сухая», «ТПУ Селенга – Кабанск – Посольское», «Иркутск – Слюдянка – Байкальск – Бабушкин – Улан-Удэ».	
Оценочная стоимость реализации	**16,2 млрд руб.**[1]

Железнодорожный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Создание условий для мультимодального сообщения через ТПУ Селенга • Увеличение объёма локального и скоростного дальнего железнодорожного сообщения
Создание ТПУ на базе остановочного пункта «Селенга» (железнодорожный вокзал и автовокзал в рамках единого комплекса, ремонт пассажирских платформ, строительство подземного перехода).	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод круизного железнодорожного сообщения по маршруту «Улан-Удэ – Селенгинск – Иркутск – Братск – Северобайкальск».	
Запуск скоростного дневного железнодорожного сообщения на участке Улан-Удэ – Байкальск – Слюдянка – Иркутск.	
Ввод пригородного железнодорожного сообщения на маршруте «Байкальск – Мысовая» (2 пары в сутки).	
Увеличение объёмов пригородного железнодорожного сообщения на маршруте «Улан-Удэ – Мысовая» до 2-х пар в сутки.	
Оценочная стоимость реализации	**0,8 млрд руб.**[1]

1. В базовых ценах 2023 г.

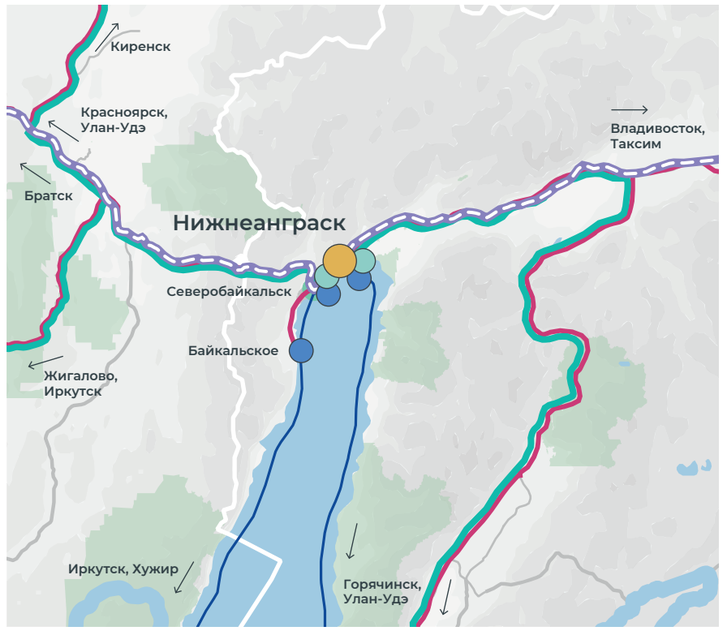
3. Предложения по развитию ресурсной базы туризма

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

Водный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Создание современной причальной инфраструктуры • Увеличение качества обслуживания пассажиров водным транспортом • Ввод регулярных и круизных маршрутов водного сообщения, в том числе по Иркутскому и Южно-байкальскому туристическим направлениям, а также обеспечение захода круизных судов, следующих по маршруту «Байкальское кольцо»
Строительство, демонтаж, реконструкция (причалов) размещенных в акватории Посольского Сора озера Байкал, в местности Байкальского Прибоя и Култушная. Строительство причала в заливе Посольский Сор	
Строительство / реконструкция причала в Оймуре	
Строительство причала в Новом Энхалуке, причала / гавани в Сухой, а также портовой инфраструктуры в г. Бабушкин, включая сооружения для обслуживания пассажиров (речной вокзал)	
Проведение дноуглубительных работ в устье реки Селенга	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярного сообщения по маршрутам «Листвянка – Бабушкин», «Слюдянка – Байкальск – Выдрино – Клюевка – Танхой – Бабушкин».	
Ввод круизного маршрута «Байкальское кольцо (Иркутск – Хужир – Северобайкальск – Горячинск – Иркутск)» на катамаранах / скоростных судах «Комета».	
Оценочная стоимость реализации	**5,0 млрд руб.**[1]

Направление Северный Байкал



- Строительство, реконструкция, ремонт автодорог
- Ввод новых ж/д маршрутов
- Ввод новых регулярных автобусных маршрутов
- Ввод новых круизных / водных маршрутов
- Реконструкция аэродромной инфраструктуры
- Строительство и реконструкция атовокзалов, автостанций, перронов, площадки стоянки для автобуса
- Строительство и реконструкция причальной инфраструктуры

Автомобильный и автобусный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Создание круглогодичного и комфортного автомобильного и автобусного сообщения в направлении Северного Байкала • Создание условий для формирования туристического маршрута автомобильного туризма «Байкальское кольцо» • Присоединение к туристическим аттракциям направления Северный Байкал Таксимо и Киренска
Реконструкция (ремонт, укладка асфальтового покрытия) а/д 25Н-056 на участке от р. п. Качуг до п. г. т. Жигалово; 25Н-152 на участке от п. г. т. Жигалово до п. Окунайский; 25Н-258 на участке от Усть-Кута до границы с Р. Бурятия, 81К-041 на участке от границы с Иркутской обл. до п. г. т. Новый Уоян; 81К-041 на участке от п. г. т. Новый Уоян до п. г. т. Таксимо; 25Н-260 и 25Н-288 на участке от п. Нобель до Киренска; 25Н-046 на участке от п. г. т. Залари до п. г. т. Жигалово.	
Строительство автомобильного моста через р. Ангара в п. Балаганск.	
Ремонт автодороги местного значения «Северобайкальск – Байкальское».	
Строительство автодороги улус Улюнхан — п. г. т. Новый Уоян.	
Строительство модульных автостанций в Северобайкальске и в Нижнеангарске.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Расширение провозных емкостей на регулярном автобусном маршруте «Иркутск – Северобайкальск».	
Ввод регулярного автобусного сообщения «Улан-Удэ – Горячинск – Баргузин – Курумкан – Северобайкальск» (при условии и после завершения строительства автодороги Улюнхан – Новый Уоян).	
Оценочная стоимость реализации	**221,5 млрд руб.**[1]

Воздушный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение комфорта обслуживания пассажиров воздушного транспорта • Увеличение мультимодальной доступности Северного Байкала из многих городов страфны (через аэропорт Иркутска)
Реконструкция аэропорта Нижнеангарск (реконструкция пассажирского терминала и взлетно-посадочной полосы).	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Расширение провозных емкостей на маршруте «Иркутск — Нижнеангарск» и создание условий для трансферных перевозок (в рамках одного билета) в Нижнеангарск через аэропорт Иркутска.	
Оценочная стоимость реализации	**2,9 млрд руб.**[1]

1. В базовых ценах 2023 г.

3. Предложения по развитию ресурсной базы туризма

3.1. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

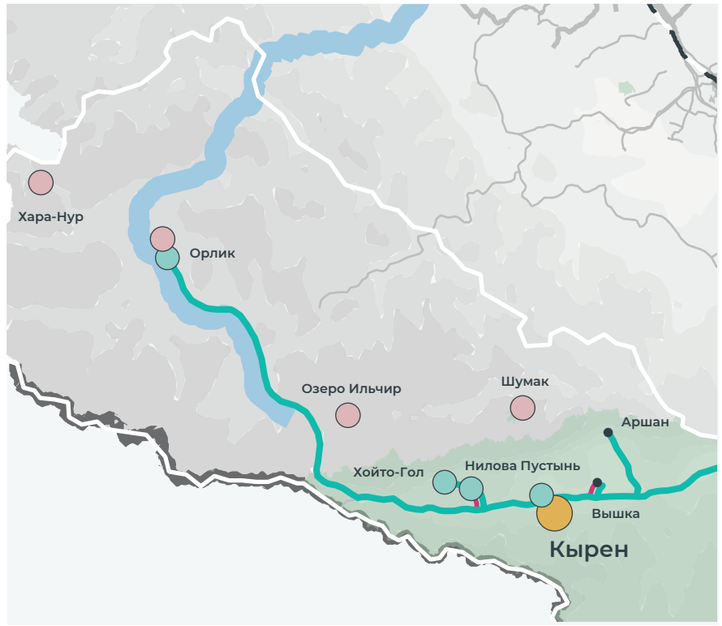
Водный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение комфорта обслуживания пассажиров водного транспорта • Восстановление прямого водного сообщения Северного Байкала с Иркутском, Южным Байкалом, Горячинском и островом Ольхон
Ремонт причальной инфраструктуры в Северобайкальске (в т. ч. обустройство пунктов накопления нефтесодержащих, сточных вод, мусора, а также строительство инфраструктуры электроснабжения).	
Реконструкция причальной инфраструктуры в Нижнеангарске и в с. Байкальское.	
Капитальный ремонт причала в местности термального источника «Хакусы»	
Строительство причальной инфраструктуры у мыса	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод круизного маршрута «Байкальское кольцо (Иркутск – Хужир – Северобайкальск – Горячинск – Хужир)» на катамаранах / скоростных судах «Комета».	
Оценочная стоимость реализации	**1,5 млрд руб.**[1]

Железнодорожный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Увеличение доступности Северного Байкала относительно крупных городов Дальнего Востока (Хабаровск, Владивосток, Благовещенск) • Создание нового формата железнодорожного сообщения между Северобайкальском и Иркутском, Улан-Удэ, Братском, наиболее комфортного для туристов
Ввод маршрута дальнего следования «Красноярск – Братск – Северобайкальск – Тында – Сковородино – Хабаровск – Владивосток».	
Ввод круизного железнодорожного сообщения по маршруту «Улан-Удэ – Иркутск – Братск – Северобайкальск».	
Оценочная стоимость реализации	**Капитальные затраты на строительство инфраструктуры не требуются**

Направление Восточный Саян



- Строительство, реконструкция, ремонт автодорог
- Ввод новых регулярных автобусных маршрутов
- Ввод новых круизных / водных маршрутов
- Реконструкция аэродромной инфраструктуры
- Строительтсво вертолетных площадок
- Строительство и реконструкция атовокзалов, автостанций, перронов, площадки стоянки для автобуса

Автомобильный и автобусный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Улучшение качества автодорог муниципального значения и улично-дорожной сети населенных пунктов, имеющих туристическое значение • Усиление регулярного автобусного сообщения между основными аттракциями направления
Ремонт главной дороги к местечку Вышка с. Жемчуг, УДС местечка «Вышка», с. Жемчуг, а также автодорог: местечка «Вышка», с. Жемчуг, Туран – Ниловка.	
Ремонт автомобильных мостов и строительство пешеходного моста в поселке Ниловка через р. Ихе-Ухгунь.	
Ремонт привокзальной площади у автостанции Кырен, строительство остановочных павильонов.	
Строительство остановочных пунктов в Ниловой Пустыни и в с. Хойто-Гол.	
Строительство модульной автостанции в с. Орлик.	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярного автобусного маршрута «Аршан – Вышка – Кырен – Нилова Пустынь – Хойто-Гол» и регулярного автобусного сообщения по маршруту «Иркутск – Слюдянка – Вышка – Кырен – Орлик».	
Оценочная стоимость реализации	**0,6 млрд руб.**[1]

Воздушный транспорт

Мероприятия	Эффекты
Строительство новых и модернизация действующих объектов транспортной инфраструктуры	• Сокращение временных затрат на совершение поездок к туристическим аттракторам Тункинского и Окинского муниципальных образований • Снижение нагрузки на автодорожную инфраструктуру территорий, где необходима защита окружающей среды
Реконструкция посадочной площадки в Кырене (строительство модульного пассажирского терминала).	
Строительство сети вертолетных площадок на территории Окинского муниципального образования (Орлик, Озеро Ильчир, Шумак, Озеро Хара-Нур и Долина вулканов).	
Создание новых и модернизация действующих маршрутов	
Ввод регулярного маршрута «Улан-Удэ – Кырен» на самолетах местных авиационных линий (Л-410, «Байкал» (ЛМС-901)).	
Ввод регулярных маршрутов вертолетных перевозок «Иркутск – Орлик» и «Улан-Удэ – Орлик».	
Создание условий для чартерного (заказного) сообщения вертолетным транспортом из Иркутска и Улан-Удэ к туристическим аттракциям Окинского муниципального образования.	
Оценочная стоимость реализации	**1,2 млрд руб.**[1]

1. В базовых ценах 2023 г.

3.1.7. Точки входа. Общие мероприятия

Модернизация и увеличение транспортной доступности точек входа макротерритории относительно других территорий страны

Точки входа	Мероприятия по модернизации и увеличению транспортной доступности
Иркутск	1. Реконструкция аэропорта Иркутск (строительство нового модульного пассажирского терминала) 2. Рост количества внутренних направлений авиаперевозок за счёт развития хабового потенциала аэропорта Иркутск
Улан-Удэ	1. Реконструкция аэропорта Улан-Удэ (строительство нового аэровокзального комплекса, реконструкция перрона, организация дополнительных мест стоянок воздушных судов) 2. Увеличение связности Улан-Удэ с крупными узловыми аэропортами России на магистральных самолетах в рамках формирования региональной маршрутной сети согласно ПП РФ №1242 от 25.12.2013
Братск	1. Завершение мероприятий по реконструкции аэропорта Братск (завершение реконструкции перронов, рулежных дорожек и элементов аэродромной инфраструктуры) 2. Увеличение связности Братска с крупными узловыми аэропортами России на магистральных самолетах в рамках формирования региональной маршрутной сети согласно ПП РФ №1242 от 25.12.2013 3. Ввод железнодорожного маршрута дальнего следования «Красноярск – Братск – Северобайкальск – Тында – Сковородино – Хабаровск – Владивосток» с целью увеличения связности с городами Сибири и Дальнего Востока 4. В рамках модернизации точки входа Братск предлагается строительство в мкрн. Падун модульной автостанции и портовой инфраструктуры, что позволит сформировать транспортный узел, к которому также будет относиться железнодорожная станция «Падунские пороги»
Северобайкальск, Нижнеангарск	1. Реконструкция аэропорта Нижнеангарск (реконструкция пассажирского терминала и взлетно-посадочной полосы) 2. Расширение провозных емкостей на авиамаршруте «Иркутск – Нижнеангарск» и создание условий для трансферных перевозок (в рамках одного билета) в Нижнеангарск через аэропорт Иркутска 3. В рамках модернизации точек входа Северобайкальск и Нижнеангарск предлагается строительство остановочных павильонов междугородного и пригородного автобусного сообщения, а также причальной инфраструктуры, что позволит сформировать транспортные узлы

Точки входа	Мероприятия по модернизации и увеличению транспортной доступности
Байкальск	1. Создание ТПУ Байкальск на базе остановочного пункта «Байкальск-Пригородный» (железнодорожный вокзал и автовокзал в рамках единого комплекса, ремонт пассажирских платформ, строительство подземного перехода) 2. Обеспечение остановки всех проходящих поездов дальнего и пригородного сообщения (в том числе скоростных) на ТПУ Байкальск 3. В рамках модернизации точки входа Байкальск предлагается строительство портовой инфраструктуры, что позволит сформировать транспортный узел
Селенгинск	1. Создание ТПУ Селенгинск на базе остановочного пункта «Селенга» (железнодорожный вокзал и автовокзал в рамках единого комплекса, ремонт пассажирских платформ, строительство подземного перехода) 2. Обеспечение остановки всех проходящих поездов дальнего и пригородного сообщения (в том числе скоростных) на ТПУ Байкальск
Усть-Кут	1. Ввод железнодорожного маршрута дальнего следования «Красноярск – Братск – Северобайкальск – Тында – Сковородино – Хабаровск – Владивосток» с целью увеличения связности с городами Сибири и Дальнего Востока 2. Расширение провозных емкостей на авиамаршруте «Иркутск – Усть-Кут» и создание условий для трансферных перевозок (в рамках одного билета) в Усть-Кут через аэропорт Иркутска
Слюдянка	В рамках модернизации точки входа Слюдянка предлагается строительство причальной инфраструктуры, что позволит сформировать транспортный узел, к которому также будут относиться железнодорожная станция «Слюдянка-1» и автостанция Слюдянка
Бабушкин	В рамках модернизации точки входа Бабушкин предлагается строительство причальной инфраструктуры и автостанции, что позволит сформировать транспортный узел, к которому также будет относиться железнодорожная станция «Мысовая»
Выдрино	В рамках модернизации точки входа Выдрино предлагается строительство причальной инфраструктуры и остановочного павильона междугородного и пригородного автобусного сообщения, что позволит сформировать транспортный узел, к которому также будет относиться железнодорожная станция «Выдрино»
Танхой	В рамках модернизации точки входа Танхой предлагается строительство причальной инфраструктуры и остановочного павильона междугородного и пригородного автобусного сообщения, что позволит сформировать транспортный узел, к которому также будет относиться железнодорожная станция «Танхой»

3.1.8. Развитие транспортной инфраструктуры макротерритории

Транспортные коммуникации, обеспечивающие межкластерную связанность

- Строительство / реконструкция автовокзалов, автостанций и иных типов пунктов отправления международных автобусов
- Реконструкция и капитальный ремонт автомобильных дорог
- Строительство автомобильных дорог

Транспортные коммуникации, обеспечивающие межкластерную связанность

- Строительство / реконструкция причальной инфраструктуры
- Существующая сеть причалов и пристаней
- Ввод новых маршрутов на теплоходах на подводных крыльях
- Ввод новых маршрутов на катамаранах и судах типа «Комета»

Транспортные коммуникации, обеспечивающие межкластерную связанность

- Существующая сеть станций, где будет увеличен объем пассажирского сообщения без проведения мероприятий по модернизации станций
- Строительство подземного перехода на существующей железнодорожной станции
- Создание транспортно-пересадочных узлов на базе железнодорожных станций
- Участки с увеличением объема круизного туристического и дальнего железнодорожного сообщения
- Участки с увеличением объема круизного туристического сообщения
- Участки с увеличением объема дальнего железнодорожного сообщения
- Участки с увеличением объема ускоренного / скоростного сообщения (сидячие вагоны)
- Участки с увеличением объема пригородного сообщения



Транспортные коммуникации, обеспечивающие межкластерную связанность

- Существующая сеть аэропортов без проведения мероприятий по модернизации
- Модернизация аэропортов и посадочных площадок (в т.ч. строительство и реконструкция ВПП)
- Модернизация аэропортов и посадочных площадок без строительства/ реконструкции ВПП
- Строительство/реконструкция вертолетных площадок

0 200 400 км

Свод по всем видам транспорта



Автомобильный транспорт

Главная задача в сфере развития автомобильного транспорта — увеличение доли автодорог регионального или межмуниципального значения, находящихся в нормативном состоянии и ведущих к основным туристическим локациям макротерритории, которые в первую очередь располагаются в Ольхонском направлении (в т.ч. к курорту Бугульдейка и в Хужир), Листвянском направлении (Листвянка, Большое Голоустное), а также в Баргузинском и окрестностях Улан-Удэ. Для создания Кругобайкальского маршрута автотуризма необходима реконструкция автодорог Баяндай — Качуг — Жигалово – Окунайский — граница с Республикой Бурятия, Усть-Баргузин — Улюнхан, Нижнеангарск — Новый Уоян и строительство нового участка от Улюнхана до Нового Уояна.



Автобусный транспорт

Главная задача в сфере развития авВ макротерритории наблюдается недостаток современных транспортных терминалов междугородного автобусного сообщения. Во многих населенных пунктах имеются лишь остановки для ожидания транспортных средств. Строительство новых автовокзалов, автостанций, кассовых пунктов позволит обеспечить комфорт обслуживания пассажиров, увеличить качество навигации и информирования о режиме работы транспорта, создать все необходимые условия для ожидания транспортного средства. Большинство новых терминалов планируется разместить в прибрежных населённых пунктах Байкала, насыщенных туристическими объектами, в том числе в курортах Бугульдейка, Горячинск, а также в Бабушкине, Турке, Северобайкальске, Слюдянке, Выдрино и других. В Байкальске автовокзал будет включен в состав транспортно-пересадочного узла на базе железнодорожного остановочного пункта «Байкальск-Пригородный». Кроме того, предусматривается создание ряда новых автобусных маршрутов для усиления прямой связности Иркутска и Улан-Удэ с туристическими локациями.



Воздушный транспорт

Основные мероприятия связаны со строительством новых пассажирских терминалов в аэропортах федерального значения Иркутск и Улан-Удэ. Будут завершены все запланированные мероприятия по увеличению пропускной способности аэродрома Братск и реконструкции аэродромной инфраструктуры. Кроме того, предлагается восстановление ряда посадочных площадок, которые сейчас находятся в заброшенном состоянии и почти не используются — Горячинск, Курумкан, Кырен, Закаменск, а также строительство сети вертодромов в наиболее труднодоступных туристических направлениях, особенно в Восточном Саяне и горных местностях Ольхонского района.



Железнодорожный транспорт

В горизонте мастер-плана необходимо решить задачу более активного вовлечения железнодорожного транспорта в обеспечение перевозки туристов, особенно в направлениях Южного и Северного Байкала. Для этого предусмотрено введение новых маршрутов, в том числе пригородного сообщения, опоясывающих Южный Байкал на участке от Байкальска до Бабушкина с совершением остановок во всех попутных туристических локациях, а также от Улан-Удэ до Бабушкина, а также скоростного сообщения по маршрутам «Иркутск — Нижнеудинск» и «Иркутск — Улан-Удэ». Кроме того, будет увеличена доступность объектов КБЖД за счет более качественного согласования графика движения поездов и будет предложено создание туристического круизного сообщения от Улан-Удэ до Северобайкальска.



Водный транспорт

Значительное число мероприятий связано с развитием внутреннего водного сообщения макротерритории. Предлагается ввод четырёх круизных маршрутов и создание сети маршрутов регулярного и прогулочного сообщения в акватории озера Байкал. Это потребует реконструкции существующей и строительства новой причальной инфраструктуры, предусматривающей создание пунктов обслуживания судов, заправки (в том числе судов на электрической тяге), сброса подсланевых вод. В точках, где будет образовываться наибольший поток пассажиров и туристов, планируется строительство портов, включающих в свой состав не только несколько причалов и пристаней для судов разного класса, но и речных вокзалов для комфортного ожидания пассажирами своего рейса.

3.2.1. Рекомендации по повышению привлекательности приоритетных аттракторов

Группирование аттракторов и мероприятия по улучшению их туристической привлекательности

Рекомендации и мероприятия по улучшению привлекательности приоритетных туристических аттракторов на макротерритории были сформированы по результатам работ на Этапе 1 (Раздел 4.2.7. «Состояние туристических аттракторов») на основании оценки визуального состояния аттракторов и пользовательского опыта.

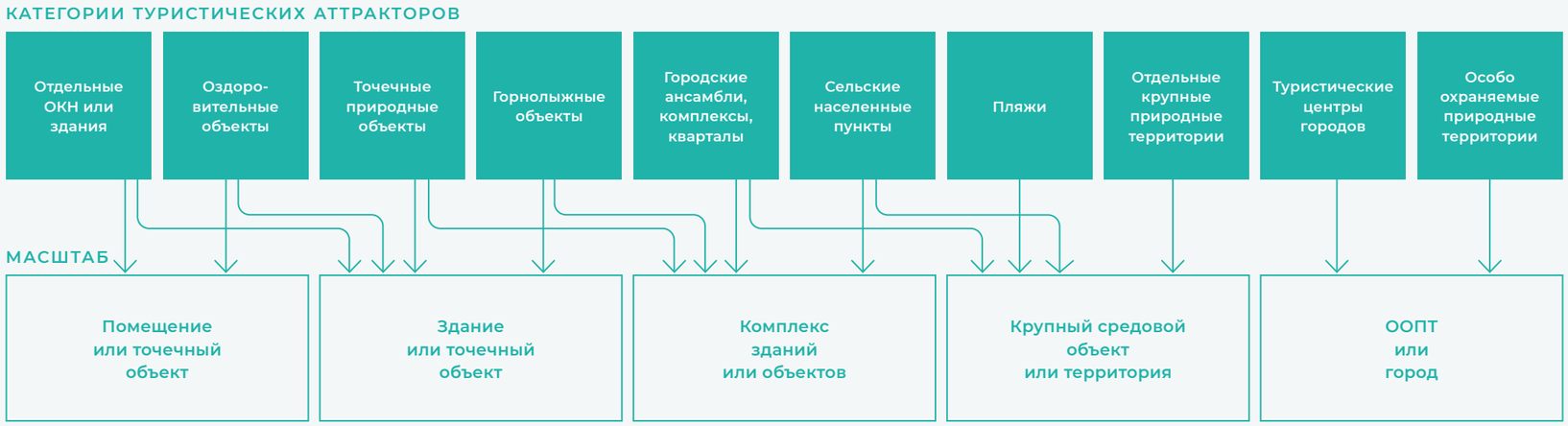
Приоритетные аттракторы сгруппированы по следующим критериям: масштабу, на основании категорий аттракторов и размеров их территории — от помещений и точечных объектов до ООПТ и городов. Конкретные мероприятия зависят от категории аттрактора и масштаба объекта. Объем мероприятий определяется масштабом рассматриваемой территории.

Для каждой категории аттракторов приведены матрицы, где отражены параметры оценки состояния аттрактора, мероприятия и их тип в зависимости от оценки параметра. На основе таких матриц формируется расширенный перечень предлагаемых мероприятий для приоритетных аттракторов, который приводится в Разделе 7.3.1. «Сводный перечень мероприятий».

В зависимости от результата оценки состояния, приоритетным аттракторам может требоваться разный тип и объем мероприятий. Типы рекомендуемых мероприятий для каждого оцениваемого параметра визуального состояния и пользовательского опыта аттрактора делятся на точечные (оцениваемый параметр в хорошем состоянии, необходимы минимальные улучшения), значительные (оцениваемый параметр в удовлетворительном состоянии, необходимы средние улучшения) и комплексные (оцениваемый параметр в неудовлетворительном состоянии, требуется большой объем улучшений).

Рекомендации изложены в подразделах иллюстративно и могут быть применимы для различных категорий аттракторов. Предложенные рекомендации также могут быть применены не только для выявленных приоритетных аттракторов, но и для любых других аттракторов макротерритории.

Группирование аттракторов по категориям и масштабу объекта



Мероприятия по улучшению туристической привлекательности аттракторов



3.2. Рекомендации по повышению туристической привлекательности приоритетных аттракторов

106[1]
приоритетных аттракторов на макротерритории

50
приоритетных аттракторов в Иркутской области

56
приоритетных аттракторов в Республике Бурятия

Ключевыми аттракторами на макротерритории являются природные территории. Такие аттракторы в первую очередь нуждаются в улучшении туристической привлекательности. К ним относятся как ООПТ в целом, так и отдельные природные объекты и территории (например, Долина вулканов или камень Черского).

Для сохранения природных территорий необходимо снижение антропогенной нагрузки путем ограничения въезда и контроля посещения, создания экологических троп, усиления мониторинга состояния природного объекта и т. д. Подобные мероприятия будут способствовать снижению дикого туризма. Помимо введения ограничений, необходимо развивать инфраструктуру и повышать качество предоставляемых услуг в открытых для туристов зонах, тем самым формируя продукт и для бывших диких туристов, и для тех, кто ранее не рассматривал данный тип отдыха из-за отсутствия комфортных условий пребывания.

Второе место по популярности среди туристов занимают города и сельские населенные пункты, а также расположенные на их территории культурно-познавательные аттракторы. Мероприятия по улучшению привлекательности таких аттракторов связаны с благоустройством территорий, ремонтом или реконструкцией объектов, созданием туристической инфраструктуры.

Пляжи на макротерритории практически не обустроены для отдыха и купания и не имеют официального статуса, кроме пляжа в Горячинске. Необходимо значительно улучшать туристическую привлекательность других популярных пляжей на побережье озера Байкал.

Санатории и другие оздоровительные объекты макротерритории требуют значительных улучшений и модернизации номерного фонда, территории лечебно-оздоровительного учреждения, лечебного оборудования.

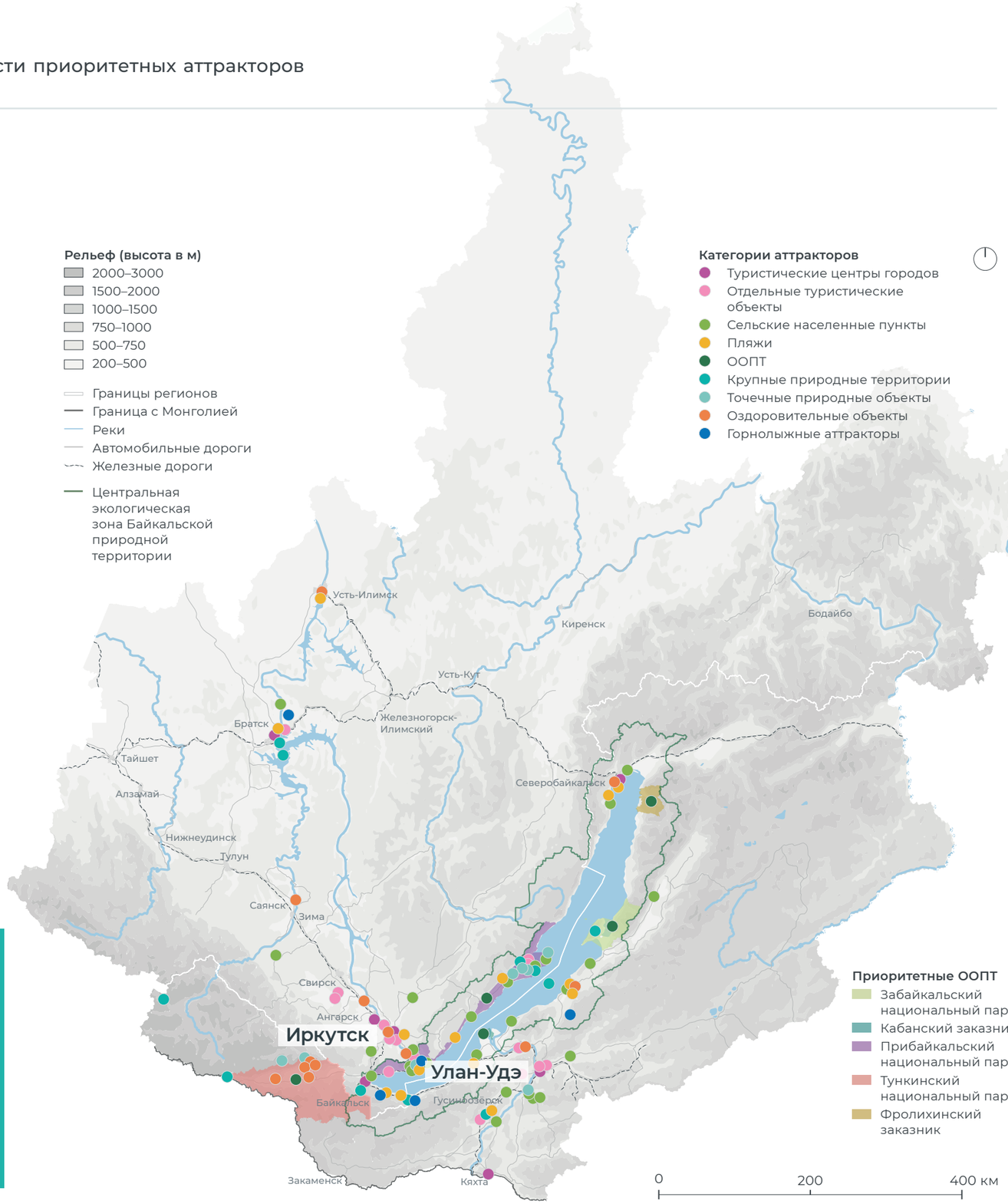
На макротерритории небольшое количество привлекательных горнолыжных аттракторов. Сформированным горнолыжным комплексам требуются мероприятия по модернизации туристической инфраструктуры и территории комплекса.

Выводы

Визуальный облик природных аттракторов находится в хорошем состоянии, в то же время пользовательский опыт нуждается в улучшении. Ключевые мероприятия: улучшение чистоты и доступности природных территорий, создание навигации и сервисной инфраструктуры.

Культурно-познавательные аттракторы нуждаются в улучшении визуального облика и пользовательского опыта, чего можно достичь преимущественно за счет обновления туристических объектов и благоустройства территории.

Наиболее востребованные типы мероприятий — улучшение технического состояния и состояния окружающей территории объекта, обеспечение доступности и установка туристической навигации.



1. Часть аттракторов, такие как ОКН, исключена из рассмотрения для избежания дублирования, поскольку попадает в границы приоритетных аттракторов «Туристические центры городов». Некоторые аттракторы исключены из рассмотрения, поскольку находятся в частной собственности. Ряд аттракторов был исключен, поскольку рассматривается в рамках приоритетных проектов или для него уже есть мастер-план или иной документ по развитию.

3.2.1.1. Общие рекомендации по повышению привлекательности природных территорий

Экотропы

Создание сети туристических троп, включающей экологические тропы, и благоустройство существующих троп с целью минимизировать разрушение растительности и эрозию почвы. Тропы должны соединять объекты инфраструктуры (визит-центр, средства размещения, пункты проката и обслуживания туристов) и природные достопримечательности. При создании троп используются настилы, входные группы, маркирующие начало маршрута, обустроенные места отдыха. Экомаршруты огораживаются различными способами, в зависимости от типа тропы и рекреационной нагрузки, для локализации туристического потока в пределах тропы.



Туристическая навигация

Обеспечение удобства навигации на доступной для посещения территории за счет установки указателей к объектам инфраструктуры, населенным пунктам и местам организованного отдыха. Повышение информированности об ограничениях, действующих на природной территории, посредством установки заметных и информативных стендов в местах традиционного отдыха посетителей. Установка указателей и инфостендов в непосредственной близости от объектов показа на природных территориях или на участках, информация о которых представлена на стенде.



Площадки для отдыха и кемпинга

Создание мест организованного отдыха, позволяющих сконцентрировать посетителей в пределах территорий с низкой уязвимостью к рекреационной нагрузке. Данные территории традиционно посещаемы туристами и при этом устойчивы к воздействиям от таких посещений. Территории должны быть выделены в рамках ландшафтно-экологического зонирования и включают существующие места организованной рекреации.



Смотровые площадки

Организация смотровых площадок в виде расширенных деревянных настилов или других экологичных материалов, оборудованных местами для отдыха. Данные площадки необходимо размещать на возвышенностях в непосредственной близости от природного объекта. Должны быть предусмотрены ограждающие конструкции, предотвращающие падение посетителей.



Мероприятия на основе оценки визуального состояния и пользовательского опыта приоритетных аттракторов

№	Мероприятие[1]	Соответствие визуального облика объекта окружению	Состояние окружающей территории	Визуальный мусор	Чистота	Достаточность сервисной инфраструктуры	Навигация	Безопасность	Инклюзивность	Эксплуатация
	Тип рекомендуемого мероприятия • Точечное ● Значительное ● Комплексное									
52	Малое Море					•	•	•	•	
53	Полуостров Святой нос								•	
54	Остров Ольхон	•		•	●	•	•	•	•	•
55	Экопарк «Озера на Снежной»	•	•	•	•	•	•	•	•	•
56	Озеро Гусиное	•	•	•	•	•	•	•	•	•
57	Братское море		●			●	●	•	•	•
58	Озеро Байкал					•	•	•	•	
59	Река Ангара		●			●	●	•	•	•
60	Горный хребет Хамар-Дабан		•			•	•	•	•	
61	Падь Хигол		•			•	•	•	•	
62	Восточный Саян		•			•	•	•	•	



Выводы

Природные территории в меньшей степени нуждаются в улучшении визуального состояния и в большей степени — пользовательского опыта.

Природные территории могут занимать значительные по площади пространства и часто удалены от основных точек входа.

Мероприятия по их улучшению целесообразно проводить в местах концентрации туристического интереса.

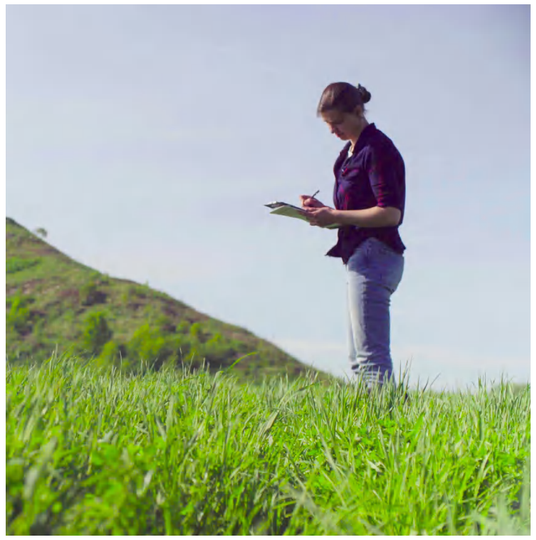
Наиболее распространенный тип мероприятий — создание навигации, улучшение доступности для МГН и развитие туристического сервиса.

1. В таблице представлен перечень мероприятий для приоритетных аттракторов.

3.2.1.2. Общие рекомендации по повышению привлекательности ООПТ

Разработка плана туристического развития ООПТ

На основе зонирования, указанного в Положении об особо охраняемой природной территории, утвержденном ПП РФ от 21.12.2023 N 2229 и ПП РФ от 21.12.2023 N 2230 Правилам организации и осуществления туризма, и рассчитанной по утвержденным в ПП РФ от 31.10.2023 N 1809 и ПП РФ от 31.10.2023 N 1811 методикам рекреационной емкости, разрабатывается план туристического развития ООПТ. В плане детально описываются решения о развитии туристического направления ООПТ с применением наилучших доступных практик, позволяющих сохранить экологическое состояние территорий.



Информационные центры

Создание туристских информационных центров (ТИЦ) в местах концентрации туристических потоков как в пределах ООПТ, так и за его границами. В ТИЦ посетители могут получить информацию о ценности и уязвимости природной территории, объектах инфраструктуры, местах организованного отдыха, эколого-просветительских маршрутах, ознакомиться с правилами пребывания и формах отдыха, не причиняющих вреда экосистемам ООПТ. ТИЦ могут осуществлять информационное обеспечение и продвижение рекреационных территорий, экотуристических программ и инвестиционных проектов, сезонные рекламные кампании.



Пожарная безопасность

Создание противопожарных разрывов (просек, минерализованных полос, препятствующих распространению огня). Организация новых разрывов на территории ООПТ в границах ЦЭЗ БПТ, требующая сноса древесных насаждений, возможна в случае изменения законодательства. Наблюдение за пожароопасными участками в рамках наземного и авиапатрулирования, а также посредством спутникового дистанционного зондирования. Расширение материально-технической базы пожаротушения, включающей наблюдательные пункты, средства связи, пожарное оборудование, системы предупреждения, подготовку персонала. Содействие процессам лесовозобновления.



Соблюдение предельно допустимой рекреационной емкости

Ограничение несанкционированных проездов за пределами дорог общего пользования. Ограничение несанкционированного доступа посетителей к лесным дорогам, ведущим в первую очередь к наиболее уязвимым территориям ООПТ, местам неорганизованной рекреации и участкам с высокой пожароопасностью, посредством организации искусственных барьеров. Внедрение электронной системы учета посетителей ООПТ и БПТ. Подготовка и обеспечение квалифицированными кадрами, выполняющими функцию охраны территории.



Мероприятия на основе оценки визуального состояния и пользовательского опыта приоритетных аттракторов

№	Мероприятие[1]	Соответствие визуального облика объекта окружению	Состояние окружающей территории	Визуальный мусор	Чистота	Достаточность сервисной инфраструктуры	Навигация	Безопасность	Инклюзивность	Эксплуатация
	Тип рекомендуемого мероприятия • Точечное ● Значительное ● Комплексное									
48	**Прибайкальский национальный парк**					•	•	•	•	
49	**Тункинский национальный парк**		•	●	●		●	•	●	
50	**Забайкальский национальный парк**									
51	**Кабанский государственный природный заказник**		•	●	●		●	•	●	
96	**Фролихинский государственный природный заказник**		•				●	•	●	



Выводы

ООПТ на Байкале являются ключевыми местами притяжения туристов и преимущественно находятся в хорошем состоянии. Необходимо принятие дополнительных мер для улучшения качества пользовательского опыта от посещения ООПТ.

Ключевыми мероприятиями, необходимыми для повышения привлекательности ООПТ, являются устройство навигации и улучшение доступности природных территорий для МГН. В Тункинском национальном парке и Кабанском государственном природном заповеднике необходимы мероприятия по снижению визуального загрязнения, очистке территории от мусора и организации системы вывоза твердых коммунальных отходов.

С дополнительным увеличением туристической привлекательности ООПТ увеличится и антропогенная нагрузка. Необходимо предусмотреть мероприятия по снижению антропогенной нагрузки и уменьшению объема дикого туризма.

Сбор и утилизация отходов в труднодоступных природных территориях сильно затруднены, а утилизация на месте, даже посредством экологически безопасных способов, на БПТ запрещена законодательно. В связи с этим рекомендуется проработать законодательные инициативы, регламентирующие обращение с ТКО и ЖКО, в т. ч. пищевыми отходами, в труднодоступных природных территориях в т. ч. ООПТ.

1. В таблице представлен перечень мероприятий для приоритетных аттракторов.

3.2.1.3. Общие рекомендации по повышению привлекательности природных объектов

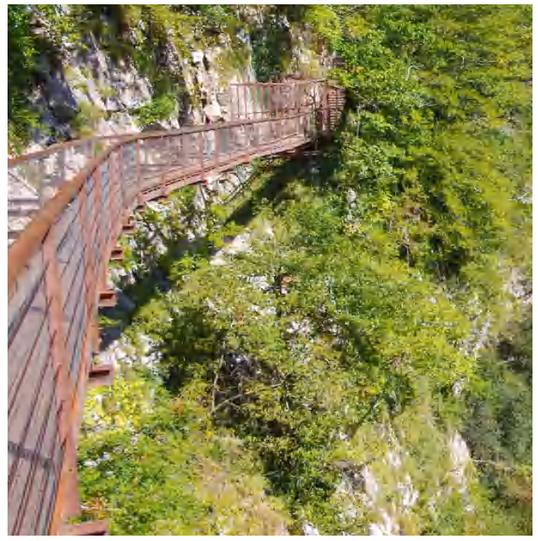
Санитарные зоны

Применение сухих торфяных систем для организации туалетов. Туалеты могут оборудоваться контейнерами для сбора дождевой воды, которую можно использовать для мытья рук. Это позволяет минимизировать нагрузку на инженерную инфраструктуру, снизить негативное воздействие на природные объекты и рационально использовать природные ресурсы. При пользовании водой запрещается применение средств гигиены, негативно воздействующих на окружающую среду. Безопасность средств подтверждается экомаркировкой 1-го типа. Обустройство туалетов должно отвечать всем потребностям МГН. Строение может быть гармонично вписано в окружающую среду благодаря использованию природных материалов в фасаде здания.



Обеспечение безопасности

Установка ограждений в опасных местах во избежание падения посетителей. Организация мероприятий по устранению риска активизации оползней, обвалов и других склоновых процессов (карста, овражной эрозии, морозного пучения) путем точного обнаружения мест их локализации, мониторинга за их течением и применения инженерной защиты в зависимости от степени опасности процесса. Организация мест для безопасного приготовления пищи на открытом огне на участках с бетонным кострищем, а также оснащение таких мест деревянными столами и скамейками. Разработка правил поведения для посетителей на территории.



Раздельный сбор отходов

Размещение контейнеров для раздельного сбора отходов и проведение их регулярной очистки. Организация просветительских мероприятий, направленных на популяризацию правила «Принес — забери с собой» среди посетителей и местных жителей. Повышение качества работы операторов по обращению с отходами и управляющих компаний для своевременного вывоза отходов в соответствии с фракцией в места их утилизации. Обеспечение оптимального состояния мест накопления отходов.



Мониторинг

Проведение регулярного мониторинга состояния природного объекта и воздействия на него на основе анализа степени деградации почв, растительного покрова, животного мира, экосистем. Регулярная оценка загрязнения атмосферного воздуха и уровня звукового воздействия. Регулярная оценка состояния грунтовых вод, водоемов и водотоков. Регулярные почвенные исследования, геоботанические исследования. Оценка состояния древостоя. Проведение биогеоценотических исследований, зоологических исследований, а также оценки динамики экосистем, оценки рекреационной нагрузки.



Мероприятия на основе оценки визуального состояния и пользовательского опыта приоритетных аттракторов

№	Мероприятие[1]	Соответствие визуального облика объекта окружению	Состояние окружающей территории	Визуальный мусор	Чистота	Достаточность сервисной инфраструктуры	Навигация	Безопасность	Инклюзивность	Эксплуатация
	Тип рекомендуемого мероприятия • Точечное • Значительное ● Комплексное									
63	Мыс Бурхан		●		•	●	●	●	●	
64	Каскад водопадов на реке Кынгарге				•	•	•	•	●	●
65	Камень Черского		●		•	●	●	●	●	●
66	Мыс Богатырь		●		•	●	●	●	●	
67	Гора Омулевая		•		•	●	●		●	
68	Мыс Хобой	•		●	●	•	●	•	•	●
69	Остров Огой	•		●	●	•	●	•	•	●
70	Шумакские источники		•	●	●		●	•		



Выводы

Отдельные природные аттракторы, также как и природные территории, в большей степени нуждаются в улучшении пользовательского опыта и в меньшей степени — в улучшении визуального облика.

Природные объекты часто находятся в среднем или плохом состоянии, и им необходимо больше комплексных мероприятий по улучшению туристической привлекательности.

Основными типами мероприятий по улучшению привлекательности природных объектов являются создание навигации, улучшение доступности, очистка от мусора и создание системы сбора ТКО, развитие сервисной инфраструктуры.

1. В таблице представлен перечень мероприятий для приоритетных аттракторов.

3.2.1.4. Общие рекомендации по повышению привлекательности туристических центров городов

Благоустройство

Благоустройство городской территории оказывает непосредственное влияние на пользовательский опыт туриста. Комплексное благоустройство городской территории включает обновление инженерных сетей, покрытий, устройство освещения, мест отдыха, санитарных зон и зон сбора мусора, озеленение. Также благоустройство положительно влияет на доступность территории благодаря комплексному развитию инфраструктуры для пешеходов, велосипедистов и средств индивидуальной мобильности, а также для людей с ограниченными возможностями и МГН.



Дизайн-код

Дизайн-код территории — важный инструмент регулирования визуального облика городской территории. Помимо регламентирования наружной рекламы, дизайн-код исторических и туристических городов должен подчеркивать их уникальную идентичность и историческое наследие в вывесках, МАФах, элементах навигации и т.д. Это позволяет формировать цельный облик территории в глазах туриста, увеличивать узнаваемость и положительно влиять на восприятие туристического продукта города.



Сохранение и восстановление ОКН

ОКН сконцентрированы в крупных городах и пропускают через себя основной туристический поток макротерритории. Часто здания расположены компактно и образуют средовые объекты, привлекательные для туристов, такие как 130-й квартал в Иркутске. Состояние ОКН в основном удовлетворительное или плохое. Плохой визуальный облик и невозможность посетить ОКН формируют низкую оценку туристического опыта и снижают популярность всей территории. Вариант сохранения и восстановления ОКН с ориентиром на повышение туристической привлекательности — внедрение новой функции, размещение ТИЦ, КСР, кафе, выставочных пространств и т.д.



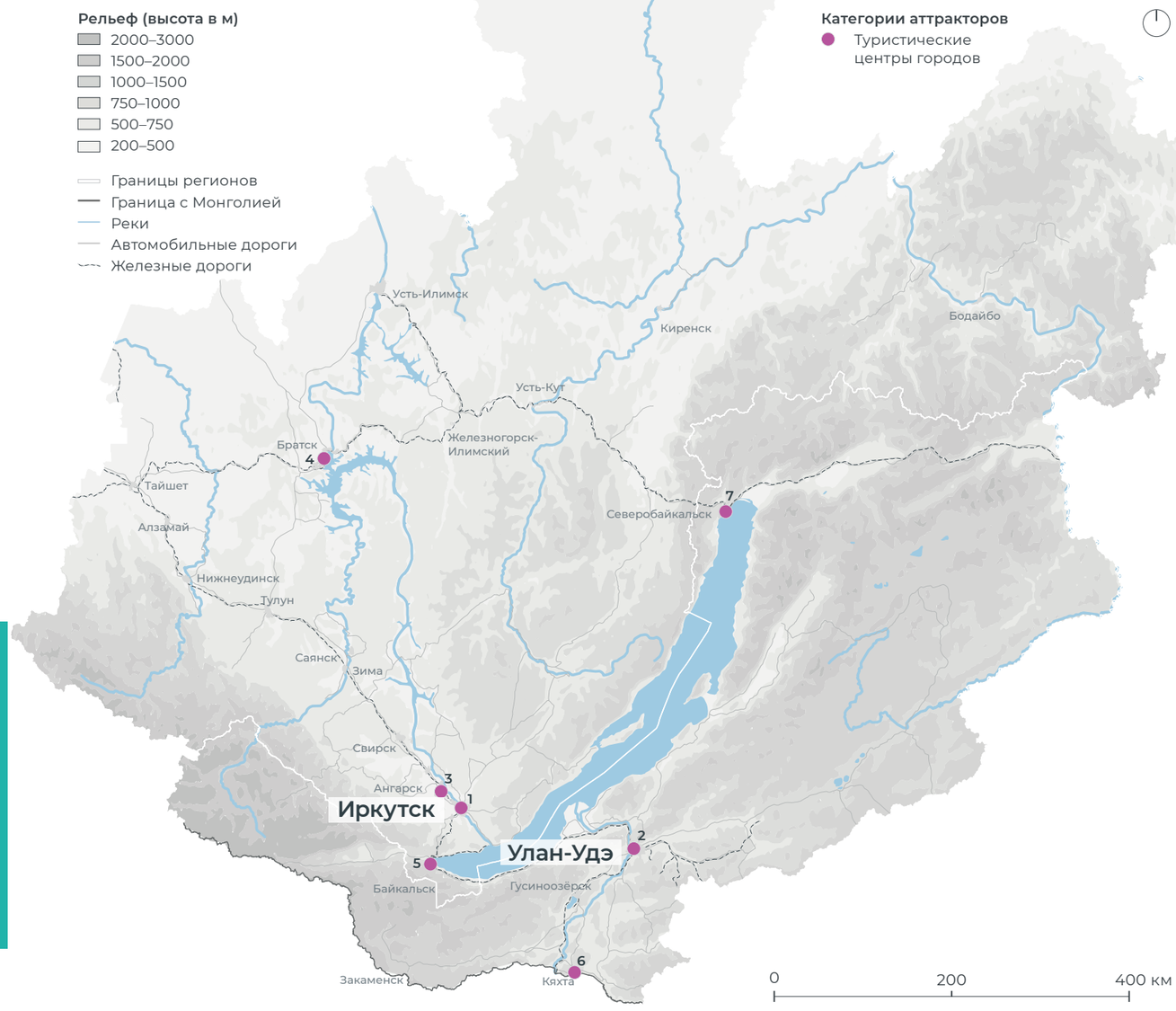
Маршруты и навигация

Для комплексного развития территории исторического города как единого туристического продукта необходимо разрабатывать туристические маршруты и сопровождать их навигацией. Это позволит туристам эффективнее перемещаться от объекта к объекту и посещать больше точек интереса за одну поездку. В маршруты необходимо включать объекты туристического сервиса, что может позволить увеличить доходы от туризма. Маршруты могут быть пешеходными, велосипедными, автомобильными и комбинированными. Сеть маршрутов разных типов должна поддерживаться высоким качеством транспортной и сервисной инфраструктуры.



Мероприятия на основе оценки визуального состояния и пользовательского опыта приоритетных аттракторов

№	Мероприятие[1]	Техническое состояние объекта	Соответствие визуального облика объекта окружению	Состояние окружающей территории	Визуальный мусор	Чистота	Достаточность сервисной инфраструктуры	Навигация	Безопасность	Инклюзивность	Эксплуатация
	Тип рекомендуемого мероприятия • Точечное • Значительное ● Комплексное										
1	**Развитие туристического центра города Иркутска**	●	•	●				●		●	
2	**Развитие туристического центра города Улан-Удэ**	●	•	●				●		●	
3	**Развитие туристического центра города Ангарска**	●	•	•		•	•	●	•	•	•
4	**Развитие туристического центра города Братска**	•	•	●	•	•		●		•	•
5	**Развитие туристического центра города Слюдянка**	•	•	●		•	•	●	•	•	•
6	**Развитие туристического центра города Кяхта**	●	•	●			●	●		●	
7	**Развитие туристического центра города Северобайкальска**	●	•	•		•	•	●	•	•	•



Выводы

Туристические центры ключевых городов находятся в удовлетворительном состоянии и предлагают хороший туристический опыт.

В ключевых городах макротерритории и главных точках входа, Иркутске и Улан-Удэ, необходимы комплексные мероприятия по улучшению городской территории и технического состояния туристических объектов.

Для повышения туристической привлекательности городам необходимо улучшение состояния ОКН и благоустройство городской среды. Важными мероприятиями являются создание дизайн-кодов и навигации, обеспечение доступности и инклюзивности городской среды и объектов.

1. В таблице представлен перечень мероприятий для приоритетных аттракторов.

3.2.1.5. Общие рекомендации по повышению привлекательности сельских населенных пунктов

Включение сел в маршрутную сеть

Для увеличения туристического потока в сельские территории необходимо их включение в региональные и межрегиональные туристические маршруты. Сельские населенные пункты могут служить местами остановок и ночевок на маршрутах, что будет способствовать развитию туристической инфраструктуры на их территории. Включение в маршрутную сеть также поспособствует активному встраиванию местных сообществ (ТОСов) в туристический продукт сельских населенных пунктов.



Обновление ключевых туристических объектов

Во многих селах и поселках расположены объекты, которые могут стать полноценными туристическими аттракторами (уникальные музеи, монастыри и храмы, дацаны, археологические раскопки, природные достопримечательности и др.). Такие объекты являются ключевыми точками притяжения туристов в населенный пункт, но при этом не всегда могут иметь статус ОКН. Зачастую они находятся в неудовлетворительном состоянии. Для улучшения туристической привлекательности им необходим ремонт или реконструкция, благоустройство территории, ремонт интерьера и т. д.



Формирование средовых объектов

Сельские населенные пункты привлекают туристов компактной малоэтажной деревянной застройкой и окружающей природной территорией. Они образуют единую среду, через которую можно познакомиться с сельским бытом местных жителей. Необходимо формировать целостный средовой облик сельской территории через внедрение дизайн-кода, объемно-пространственного регламента, восстановление и обновление сельских объектов, благоустройство улиц, снос разрушившихся построек, применение единого стилевого решения МАФов и ограждений и т. д.



Туристическая инфраструктура

Для большинства сельских населенных пунктов существенной проблемой является низкое качество транспортной и отсутствие туристической инфраструктуры: плохие дороги, отсутствие освещения, воды, санитарных зон, ТИЦ, КСР и заведений общественного питания. Это может являться большим препятствием для посещения сельской местности туристами, особенно в отдаленных районах. Развитие туристической инфраструктуры увеличит привлекательность населенного пункта и туристический поток, а также создаст дополнительные рабочие места для местных жителей.



Мероприятия на основе оценки визуального состояния и пользовательского опыта приоритетных аттракторов

Тип рекомендуемого мероприятия
- Точечное
- Значительное
- Комплексное

№	Мероприятие[1]	Техническое состояние объекта	Соответствие визуального облика объекта окружению	Состояние окружающей территории	Визуальный мусор	Чистота	Достаточность сервисной инфраструктуры	Навигация	Безопасность	Инклюзивность	Эксплуатация
23	Поселок Листвянка	●	●	●	●	●		●	•	●	●
24	Поселок Новоселенгинск	•		•		•	•	●	•	●	
25	Село Десятниково	•				•		•		•	
26	Село Тарбагатай	•		•		•	•	●	•	●	
27	Поселок Тальцы	●		●	•	●	•	●		●	•
28	Село Сахюрта	●	•	●	•	•	•	●	•	●	
29	Улус (Село) Барагхан			●	●	•		●	•	•	
30	Село Шаманка	●		●		•	•	●	●	●	●
31	Поселок Усть-Ордынский	●		•	•	●	•	●	•	●	●
32	Поселок Новый Энхэлук	•	•	●	●	•	●	●	•	●	•
33	Поселок Ангасольская	●	•	●	●	•	●	●	●	●	•
34	Поселок Узуры	●	•	●	●	•	●	●	●	●	•
35	Поселок Нижнеангарск	●	•	●	●	•	●	●	●	●	•
36	Село Максимиха	●	•	●	●	•	●	●	●	●	•
37	Улус (Село) Харгана	●		•	•	●	●	●	•	●	●
38	Село Большой Куналей	●	•	●	•	•	●	●	●	●	•
39	Село Турка	•	●	●	●	●	•	•	•	•	•
40	Поселок Большие коты	●	•	●	•	•	•	●	●	●	●
41	Поселок Байкал (порт)		•	●	•	•	●	●	●	●	•
42	Село Горячинск		●	•	●	●		●	•	●	●
43	Село Нарын-Ацагат	●	•	●	●	•	●	●	•	●	●
44	Поселок Аршан	●	●	●	●	●		●	•	●	●
45	Поселок Бугульдейка		•	●	●	•	●	●	•	●	●
46	Поселок Хужир	●	●	●	●	●		●	•	●	●
47	Село Посольское	•		•		•	•	●	•	●	
97	Деревня Пихтинск	●	•	●	●	●	●	●	●	●	●
98	Село Байкальское	●	•	●	•	•	•	●	●	●	●
99	Село Дубынино	●	•	●	●	•	●	●	•	●	●



Выводы

Сельские населенные пункты Байкала обладают очень большим архитектурным, культурным, историческим, этническим разнообразием и потенциалом, но находятся в плохом состоянии и предлагают некачественный туристический опыт.

Наименее проблемной стороной сельских территорий является соответствие визуального облика окружению. В остальном они нуждаются в проведении масштабных комплексных мероприятий по увеличению туристической привлекательности.

1. В таблице представлен перечень мероприятий для приоритетных аттракторов.

3.2.1.6. Общие рекомендации по повышению привлекательности отдельных ОКН и других туристических объектов

Благоустройство территории объекта

Важную роль в восприятии туристического аттрактора играет окружающая его территория. Здание и территория формируют единый образ в восприятии туристов, а реконструкция объекта должна сопровождаться благоустройством окружающей территории и подходов. Доступ к аттрактору имеет не меньшее значение, чем состояние самого объекта, для формирования стабильного туристического спроса, особенно для туристов, предпочитающих пешие маршруты по городу.



Обеспечение инклюзивности

Объекты культурного наследия являются достоянием всех граждан Российской Федерации, к ним необходимо обеспечивать доступ максимально большого количества посетителей с ограниченными возможностями. Мероприятия могут включать обустройство поручней, подъемников, пандусов и туалетов для МГН, звуковых и тактильных навигационных элементов для слабовидящих, комнаты заботы о ребенке, создание отдельных парковочных мест и т. д.



Приведение в соответствие с дизайн-кодом

Внешний вид ОКН и других туристических объектов и их отдельных элементов (МАФы, навигация, вывески) необходимо приводить в соответствие с разработанным и принятым дизайн-кодом городов, в которых они расположены. Это позволит гармонизировать объекты с городской средой, снизить визуальный шум и улучшить восприятие туристами исторического и культурного облика объектов. При отсутствии дизайн-кода необходима замена или обновление объектов в соответствии с общим визуальным обликом окружающей среды.



Туристическая навигация

Для повышения туристической привлекательности объекта необходимо размещать указатели к нему на популярных маршрутах следования туристов, в том числе в точках входа. Рядом с объектом необходимо размещать информационные стенды с информацией для туристов. Туристическая навигация позволяет посетителю лучше ориентироваться на территории объекта, тем самым улучшая его туристический опыт и влияя на положительные отзывы от посещения. Навигация позволяет программировать перемещение туристов с целью снижения антропогенной нагрузки на объект, а также встраивать объект в туристические маршруты.



Мероприятия на основе оценки визуального состояния и пользовательского опыта приоритетных аттракторов

№	Мероприятие[1]	Техническое состояние объекта	Соответствие визуального облика объекта окружению	Состояние окружающей территории	Визуальный мусор	Чистота	Достаточность сервисной инфраструктуры	Навигация	Безопасность	Инклюзивность	Эксплуатация
	Тип рекомендуемого мероприятия • Точечное • Значительное ● Комплексное										
8	Гусиноозерский дацан	•		•	•	•	●	●		●	•
9	Свято-Троицкий Селенгинский мужской монастырь	●		●		•	●	●		•	•
10	Кругобайкальская железная дорога	•		•		•	●	●	●	●	•
11	Братский острог	•		●	•	•	●	●		●	•
12	Ледокол «Ангара»	●		●	•	•	•	●	•	●	•
13	Бельская сторожевая башня	●		●		•	●	●	•	●	•
14	Церковь Сретения Господня в Бельском	●		●		•	●	●	●	●	
15	Историко-ландшафтный памятник, связанный с пребыванием декабристов на поселении в селах Урик и Усть-Куда в период 1839–1859 гг.	•		●		•	●	●	•	●	
16	Иволгинский дацан	•	•	●	•	•		●		●	
17	Архитектурно-этнографический музей Тальцы					•				●	•
18	Этнографический музей народов Забайкалья	•		•		•		•			
19	Иркутский областной краеведческий музей им. Н. Н. Муравьева-Амурского. Отдел истории	•		•	•	•		●	•	•	•
20	13 столбов Сэргэ	•				●	•	●	●	●	●
21	Дацан Ринпоче Багша	•		●		•	●	●		•	
22	Хужирский краеведческий музей имени Н.М. Ревякина	●	•	●	●	•	•	●	•	●	•



Выводы

Отдельные туристические объекты нуждаются в мероприятиях по улучшению визуального облика и в большей степени — в улучшении пользовательского опыта.

Ключевыми проблемами являются техническое состояние объектов, благоустройство окружающей территории, обустройство навигации, доступности и развитие сервисной инфраструктуры.

1. В таблице представлен перечень мероприятий для приоритетных аттракторов.

3.2.1.7. Общие рекомендации по повышению привлекательности горнолыжных объектов

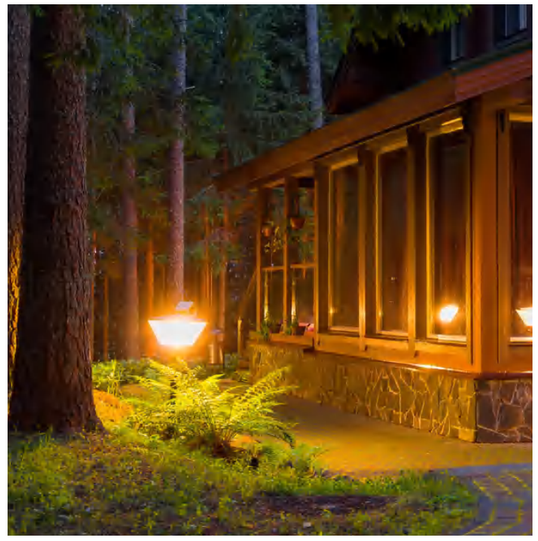
Создание оборудованных экологических троп и маршрутов в горной местности

Разработать и обозначить специальные маршруты и тропы, включая туристические и экологические, для минимизации риска дигрессии территории горнолыжного курорта, уплотнения снега и уничтожения местной флоры. Экомаршруты должны учитывать уязвимость территорий, ареалы редких видов растений и опасность экзогенных процессов. Экомаршруты должны прокладываться так, чтобы их можно было использовать круглый год. Это обеспечит всесезонную привлекательность объекта рекреации.



Снижение светового и шумового загрязнения

Разработать план освещения, минимизирующий световое загрязнение, с использованием светодиодных ламп с низким уровнем светоразрыва, устанавливаемых на низкой высоте и освещающих только необходимые зоны, такие как склоны и трассы. Необходимо снижение шумового загрязнения с помощью выделения активных и спокойных зон, использования звукопоглощающих материалов на объектах инфраструктуры, таких как стены и перегородки, контроля скорости передвижения горнолыжного и другого транспорта на подъемниках и трассах.



Создание зон отдыха вдоль экотроп

Разработка специально оборудованных зон отдыха вдоль экотроп. Эти зоны должны быть обустроены с использованием природных материалов, например, древесина, и обладать нейтральными по отношению к окружающей среде элементами, такими как нерастворимые бетонные плиты и металлические конструкции. Важно обеспечить легкий доступ к этим зонам, предусмотреть удобные пешеходные и велосипедные дорожки, а также инфраструктуру для отдыха, включая площадки для пикника, скамейки и места для отдыха.



Современные экологические материалы и технологии

Использование для объектов инфраструктуры экологически чистых материалов, таких как древесно-полимерные композиты, изготовленные из переработанных материалов. Необходимо устанавливать энергоэффективное освещение с использованием энергосберегающих технологий и возобновляемых источников энергии. В благоустройстве курорта необходимо использовать местные строительные материалы, применять природные оттенки и формы при строительстве зданий, минимизировать воздействие на местную флору и фауну.



Мероприятия на основе оценки визуального состояния и пользовательского опыта приоритетных аттракторов

№	Мероприятие[1]	Техническое состояние объекта	Соответствие визуального облика объекта окружению	Состояние окружающей территории	Визуальный мусор	Чистота	Достаточность сервисной инфраструктуры	Навигация	Безопасность	Инклюзивность	Эксплуатация
	Тип рекомендуемого мероприятия • Точечное ● Значительное ● Комплексное										
80	**Развитие горнолыжного комплекса «Истлэнд»**	•	•	•	•	•	•	●		●	•
81	**Развитие горнолыжного курорта «Гора Соболиная»**	•		•	•	•		●		●	•
82	**Развитие горы Мамай**	•	•	•	•	•	•	●		●	•
100	**Развитие горнолыжного комплекса «Орехов Камень»**	●	•	●	•	•	●	●		●	•
101	**Создание горнолыжного курорта «Гора Бычья»**	●					●	●		•	●



Выводы

На макротерритории располагается небольшое число горнолыжных аттракторов, привлекательных для туристов. В целом они находятся в хорошем состоянии.

Для горнолыжного курорта «Гора Соболиная» учтены мероприятия по повышению туристической привлекательности, разработанные в составе Мастер-плана Байкальска. Гора Мамай требует точечного развития сервисной инфраструктуры, позволяющей более комфортно отдыхать и заниматься фрирайдом, но без создания горнолыжного комплекса.

Для некоторых горнолыжных объектов, таких как «Гора Пихтовая» в Братске или участок ОЭЗ «Байкальская гавань» гора Бычья, требуются существенные доработки или строительство горнолыжного комплекса с нуля.

1. В таблице представлен перечень мероприятий для приоритетных аттракторов.

3.2.1.8. Общие рекомендации по повышению привлекательности пляжей

Пляжная инфраструктура

Минимальная площадь береговой зоны на 1 чел. должна быть не менее 5 м²/чел. Площадь акватории в месте купания должна обеспечить не менее 5 м²/чел. на одного купающегося. Туалеты/биотуалеты, кабины для переодевания, душевые должны располагаться на расстоянии не менее 50 м от места купания (акватории) и не более 100 м друг от друга. Количество туалетов/биотуалетов, кабин для переодевания, душей на пляже должно быть установлено из расчета не менее 1 ед. на 75 чел. Отвод использованных вод необходимо осуществлять в хозяйственно-бытовую канализацию. Необходимо предусматривать зоны для пикников и кемпингов рядом с пляжами.



Очистка территории и акватории

Дно акватории и территории пляжей перед началом купального сезона и на протяжении всего сезона должно очищаться от стекла, острых камней, коряг, водных растений и других опасных предметов. Ежегодно перед началом купального сезона на береговой зоне пляжа необходимо подсыпать чистый песок или гальку, а также рыхлить и выравнивать поверхностный слой песка.



Организация безопасности

Граница зон купания на акватории пляжа должна быть обозначена буями оранжевого цвета, расположенными на расстоянии 20–30 м друг от друга. Расстояние между буями может быть уменьшено в зависимости от размера зоны купания, а также прочих особых условий. Максимальное расстояние от уреза воды до буйков устанавливается в зависимости от особенностей места и технических возможностей спасательных служб. Купающиеся должны быть защищены от всех видов водных судов (моторных, парусных, педальных).



Функциональное зонирование пляжей

При устройстве пляжей необходимо предусматривать функциональное зонирование береговой зоны и акватории, учитывающее 30 % озеленения берега[1]. При зонировании акватории пляжа необходимо выделять зоны для купания туристов, для серферов, виндсерферов, лодок, моторных судов, для купания детей и не умеющих плавать и др. Зоны для купания детей и не умеющих плавать должны иметь глубину не более 1,2 м и обозначаться линией поплавков или иными безопасными ограждениями.



1. В соответствии с ГОСТ Р 55698–2013. Туристские услуги. Услуги пляжей. Общие требования.

Мероприятия на основе оценки визуального состояния и пользовательского опыта приоритетных аттракторов

№	Мероприятие[1]	Техническое состояние объекта	Соответствие визуального облика объекта окружению	Состояние окружающей территории	Визуальный мусор	Чистота	Достаточность сервисной инфраструктуры	Навигация	Безопасность	Инклюзивность	Эксплуатация
71	Пляж Листвянка	●	•	●	●	●	•	●	•	●	●
72	Пляж Горячинск	●		●		•	●	●	●	●	●
73	Пляж Байкальск	●	•	●	●	●	•	●	•	●	●
74	Пляж Иркутск	●	●	●	●	●	•	●	•	•	•
75	Пляж Северобайкальск	●	•	●	•	●	•	●	●	●	●
76	Бухта Песчаная	●		●		●	●	●	●	●	●
77	Гранатовый пляж	●		●		●	●	●	●	●	●
78	Пляж Култушная	●	•	●	●	●	•	●	•	●	●
79	Пляж Мандархан	•	•	●	•	•	●	●	•	●	•
102	Пляж в Усть-Илимске	●	●	●	●	●	•	●	•	•	•
103	Пляж в Турке	●	•	●	●	●	•	●	•	●	●
104	Пляж в Братске	●	●	●	●	●	•	●	•	•	•
105	Пляж на озере Гусином	●	•	●	●	●	●	●	•	●	●
106	Пляж на Слюдянских озерах	●	•	●	●	●	●	●	•	●	●

Тип рекомендуемого мероприятия
- Точечное
- Значительное
- Комплексное



Выводы

Пляжи на макротерритории находятся в ненадлежащем состоянии и предлагают плохой пользовательский опыт для туристов. Однако данные пляжи имеют большой потенциал для отдыха.

Практически все пляжи нуждаются в масштабных комплексных работах по обустройству территории, пляжной инфраструктуры, навигации, обеспечению безопасности, в том числе очистке берега и акватории.

Отдельной проблемой является отсутствие официальных пляжей и разрешения на купание, кроме пляжа в Горячинске. Необходимо проведение мероприятий, обеспечивающих прохождение процедур по разрешению использования водного объекта в рекреационных целях.

1. В таблице представлен перечень мероприятий для приоритетных аттракторов.

3.2.1.9. Общие рекомендации по повышению привлекательности оздоровительных объектов

Обновление лечебно-оздоровительных комплексов

Для раскрытия своего потенциала оздоровительные учреждения макротерритории нуждаются в комплексном обновлении материально-технической базы. Для этого необходимо обновление всей сервисной и туристической инфраструктуры (номера, корпуса, общепит, бассейны и т.д.), обновление всей санаторно-лечебной инфраструктуры (оборудование) и территории (благоустройство).



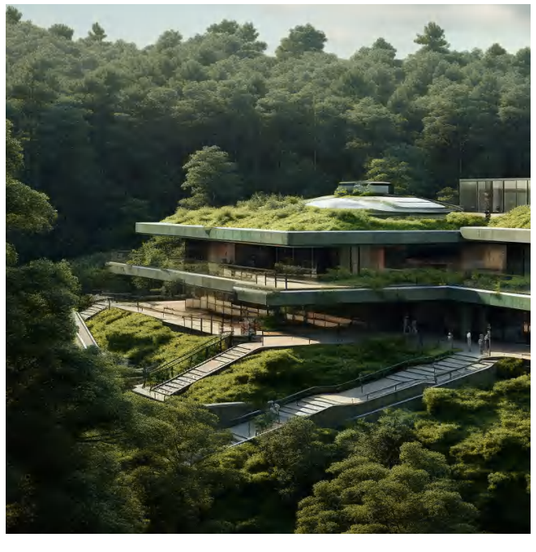
Снижение светового и шумового загрязнения

Огораживание отелей и парковок плотным озеленением для защиты окружающей среды от шума. Исключение проведения шумных работ или включения музыки на улице в ночное время. Установка систем уличного освещения с минимизаций светового потока в верхнюю полусферу. Включение уличного освещения при помощи датчиков движения для минимизации светового загрязнения.



Гармонизация с окружающим пространством

Преимущественное использование природных отделочных материалов. Использование местных видов растений для озеленения и восстановления территории курорта. При строительстве сооружений и объектов благоустройства необходимо гармонично вписывать их в природный контекст (избегать доминирования архитектурной формы над естественным окружением), а также учитывать особенности местной культуры и избегать недопустимое и неуважительное отношение к ней.



Снижение антропогенной нагрузки

Организация экологических маршрутов вблизи отеля для распределения туристского потока и снижения воздействия на природные экосистемы. Разработка правил поведения для гостей на природной территории, включающие правила устойчивого туризма, определение штрафов за их нарушение и внедрение системы контроля выполнения. Установка указателей и инфостендов на территории курорта и за его пределами для корректировки туристических потоков снижения воздействия на окружающую среду.



Мероприятия на основе оценки визуального состояния и пользовательского опыта приоритетных аттракторов

№	Мероприятие[1]	Техническое состояние объекта	Соответствие визуального облика объекта окружению	Состояние окружающей территории	Визуальный мусор	Чистота	Достаточность сервисной инфраструктуры	Навигация	Безопасность	Инклюзивность	Эксплуатация
83	Санаторий «Русь»	●	•	●	●	•	●	●	•	•	•
84	Санаторий «Саяны»	●	•	•	•	•		•		•	•
85	Курорт «Нилова пустынь»	•	●	●	●	•		●		•	•
86	Санаторий-курорт «Ангара»	•	•	•	•	•	•	●		•	•
87	Санаторий «Электра»	●	•	●		•		●		•	•
88	Санаторий «Аршан»	●	•	●	●	•		•		•	•
89	Курорт «Горячинск»	●	•	●	●	•		•		•	•
90	Санаторий «Усолье»	●	•	•	•	•	●	●		•	•
91	Санаторий «Подлеморье»	●	•	●	•	•	•	●		•	•
92	Горячий открытый бассейн в Ильинке	•	●	●	●	•	•	●	•	●	•
93	Санаторий «Эдельвейс»	•	•	●	•	•	●	●	•	●	•
94	Бальнеологическая курортная местность «Вышка»	●	●	●	●	•	•	●	•	●	•
95	Санаторий «Кедр»	•	•	•		•	•	•	•	•	•

Тип рекомендуемого мероприятия
- • Точечное
- ● Значительное
- ● Комплексное



Выводы

Оздоровительным объектам макротерритории требуются комплексные мероприятия по улучшению визуального облика и пользовательского опыта. Для повышения туристической привлекательности и реализации потенциала требуются практически все типы мероприятий, но в первую очередь необходимо обновление материально-технической базы учреждений и окружающей территории.

1. В таблице представлен перечень мероприятий для приоритетных аттракторов.

3.3.1. Перспективные туристические маршруты макротерритории

Туристский маршрут — путь следования туристов (экскурсантов), включающий в себя посещение и/или использование туристских ресурсов (сервисов). В рамках анализа туристических маршрутов требуется выявить существующие популярные направления, а также определить направления, обладающие высоким нераскрытым потенциалом.

Метод оценки перспективных турмаршрутов и разработки рекомендаций по их развитию с указанием целевых аудиторий, видов туризма, времени в пути, способов передвижения, мероприятий по нивелированию сезонных и инфраструктурных ограничений разработан на основе рекомендаций ассоциации туроператоров России, применяемых для выявления перспективных маршрутов и оценки маршрутов, претендующих на статус «национальный маршрут».

Подбор маршрутов/ 1

В перечень наиболее перспективных маршрутов включены связки точек притяжения по набору нижеследующих параметров:

- Существующая популярность предложения со стороны федеральных, региональных и локальных туристических операторов;
- Максимальный географический охват рассматриваемой территории;
- Представленность всех типов маршрутов по видам туризма, сезонности и видам используемого транспорта;
- Брендовые маршруты;
- Маршруты попадающие под определение национальных маршрутов

Региональные и локальные маршруты не рассматриваются в настоящем документе и должны быть разработаны региональными и муниципальными администрациями в связке с локальными экспертами, туроператорами, тропостроителями.

\+

Определение потенциальной целевой аудитории маршрутов 2

Под целевой аудиторией (далее — ЦА) понимается множество лиц, объединенных общими признаками и интересных макротерритории в качестве туристов (гостей). Детальное описание целевых аудиторий представлено в разделе 2.3. Целевой портрет туриста.

Каждая ЦА имеет разную цель поездки, бюджет поездки, предпочтения по видам туризма, виду транспорта, сезонности и формату путешествия. В ходе анализа ЦА[1] была разделена на нижеследующие группы:

- Группа 1. Исследователи;
- Группа 2. Экстремалы;
- Группа 3. Эстеты;
- Группа 4. Романтики;
- Группа 5. Коллекционеры;
- Дополнительные (нишевые) группы.

\+

Проработка адаптивности маршрутов 3

В каждом случае маршрут должен учитывать потребности и возможности той целевой аудитории, на которую он ориентирован, а также иметь возможность переориентироваться под другие целевые аудитории: иметь гибкую продолжительность, широкое предложение по видам транспорта и качественную сопутствующую туристическую инфраструктуру в разных ценовых сегментах.

Любой маршрут должен предусматривать возможность разной длительности пребывания, гибкий состав точек входа на маршрут и точек завершения без потери качества и целостности продукта.

Инфраструктура и способ прохождения маршрута должен учитывать тип территорий по которым он проходит: оопт, природные территории, населенные пункты и т.д., для каждой из которых применяются свои требования и ограничения.

\=

Метод оценки и подготовки рекомендаций по их развитию

- Определение основных и дополнительных точек входа на маршрут и разбивка по дням с учетом рекомендаций по максимальной продолжительности маршрута.
- Один день следования не должен превышать 300 км или более 5 ч.
- Общая продолжительность маршрута должна быть не более 8 дней (региональный — 2–5 дней, межрегиональный — до 10 дней).
- Маршрут должен включать не менее трех туристических аттракторов с высоким потенциалом посещения.
- Маршрут должен иметь определенную тематическую направленность, которая определяет основные точки и цели маршрута.
- Каждый день маршрута должен включать санитарные остановки с промежутком 100 км или 1,5 ч., где кроме санитарных зон располагаются объекты питания и досуга, передающие местный колорит, а также точки продажи сувенирной продукции.

1. Детальное описание целевых аудиторий приведено в Приложении к отчету

3.3. Перспективные туристические маршруты и рекомендации по их развитию

15 маршрутов

24,5 тыс. км, протяженность всех маршрутов

81 день составляет длительность всех маршрутов[1]

>195 аттракторов охватывают все маршруты

На карте отображены перспективные туристические маршруты, выбранные в процессе анализа, охватывающие большую часть приоритетных направлений развития туризма макротерритории. Всего 15 маршрутов: 3 комбинированных, 4 водных, 7 автомобильных и 1 пешеходный.

Водные маршруты функционируют только летом. Их длительность варьируется от 2 дней (Круизный маршрут Иркутск — Братск, водный маршрут Наушки — Улан-Удэ — Турка) до 10 дней (Усть-Кут — Якутск). Круизные маршруты охватывают 4 группы целевой аудитории: 1–4.

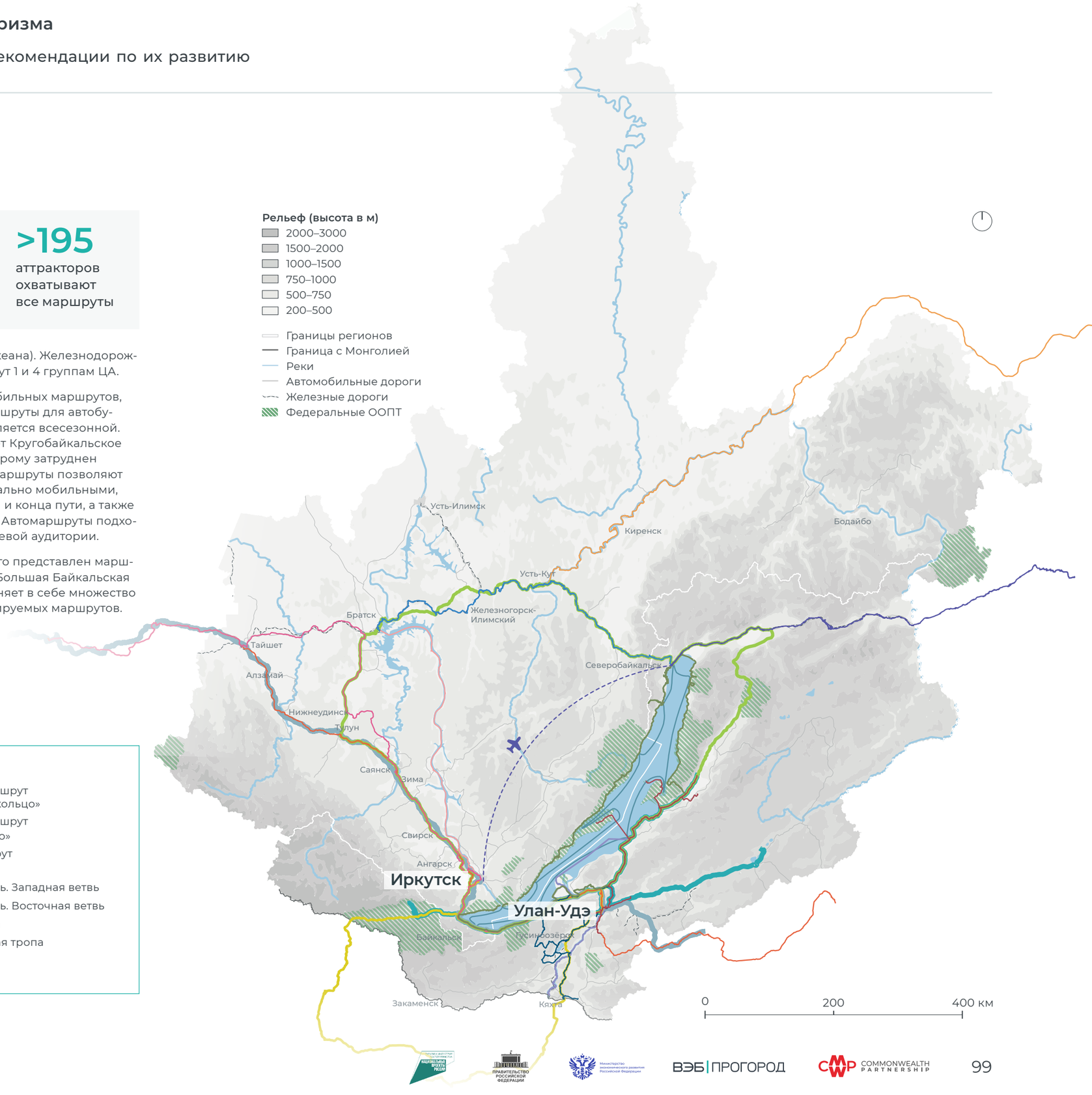
Железнодорожные маршруты — всесезонные. Выстраиваются вдоль ключевых транзитных путей: Транссибирская магистраль и Байкало-Амурская магистраль. На схеме приведены разные участки, которые могут стать отдельными маршрутами. Самый короткий железнодорожный маршрут занимает всего лишь 2 дня (БАМ: Братск — Северобайкальск), а самый продолжительный — 9 дней (БАМ: От Байкала до океана). Железнодорожные маршруты подойдут 1 и 4 группам ЦА.

Большая часть автомобильных маршрутов, которые включают маршруты для автобусов и автомобилей, является всесезонной. Исключение составляет Кругобайкальское кольцо, проезд по которому затруднен в зимнее время. Автомаршруты позволяют туристам быть максимально мобильными, выбирать точки начала и конца пути, а также промежуточные точки. Автомаршруты подходят для всех групп целевой аудитории.

В качестве пешеходного представлен маршрут вокруг Байкала — Большая Байкальская тропа, которая объединяет в себе множество существующих и планируемых маршрутов.

Наименования маршрутов

- Водный маршрут Иркутск — Братск
- Водный маршрут Усть-Кут — Якутск
- Водный маршрут Наушки — Улан-Удэ — Турка
- Байкальское круизное кольцо
- БАМ: От Байкала до океана
- БАМ: Братск — Северобайкальск
- Транссибирская магистраль. Красноярск — Улан-Удэ
- Автомобильный маршрут вдоль Транссибирской магистрали. Красноярск — Чита
- Автомобильный маршрут «Кругобайкальское кольцо»
- Автомобильный маршрут «Монгольское кольцо»
- Религиозный маршрут «Святыни Бурятии»
- Великий чайный путь. Западная ветвь
- Великий чайный путь. Восточная ветвь
- Этнокольцо Бурятии
- Большая Байкальская тропа



1. Без учета передвижения по маршруту Большой Байкальской тропы.

3.3.2.1. Водный маршрут Иркутск — Братск

День	Точка входа на маршрут[1]	Санитарная остановка 1	Санитарная остановка 2	Санитарная остановка 3	Точка ночевки	Расстояние, км	Продолжительность, ч.	Вид транспорта	Приоритетные аттракторы на пути или около пути[2]	Виды туризма	ЦА, группы	Сезонность
1	Иркутск-Северный	Усолье-Сибирское +	Свирск +	Балаганск +	на корабле	275	12	водный	Братск, сторожевая башня Братского острога, Братское море, архитектурно-этнографический музей «Ангарская деревня», Братская ГЭС, Бельский острог, Черемхово, Свирск, с. Мальта, залив Якоби, Шелехов, Иркутск-Северный, Усолье-Сибирское, Свирск, Балаганск, Усть-Уда, Ключи, Аносово, Аталанка, Подволочная, Карахун, Прибойный, Южный, Шумилово, Усолье, Усолье-Сибирское, музей на полигоне ТБО, Иркутская ГЭС	Культурно-познавательный; Религиозный; Круизный	1, 4	Лето /осень
2	Братск	Ключи +	Подволочная +	Шумилово +	на корабле	335						
Весь маршрут						610						

1. Финальная точка маршрута, которая может быть точкой входа на маршрут с обратной стороны.
2. Приоритетные точки около маршрута в радиусе 30 км от линии пути.
3. «+/-» наличие или отсутствие в точке остановки, необходимой санитарной, туристической или гостиничной инфраструктуры, при отсутствии необходимой инфраструктуры – маршрут может быть полноценно запущен после реализации соответствующей инфраструктуры

Основные точки входа на маршрут

- Иркутск — существующая, основная точка входа для туристов, следующих из Иркутска, Улан-Удэ и других территорий страны. Это обусловлено наличием аэропорта федерального значения и расположению на Транссибирской магистрали со значительным объемом движения пассажирских поездов.
- Братск — существующая точка входа, где останавливаются все пассажирские поезда, проходящие по маршруту БАМ, а также имеется аэропорт федерального значения Братск, который связан регулярным сообщением с Москвой, Новосибирском и Иркутском. Но частота сообщения и величина маршрутной сети межрегионального сообщения Братска существенно уступают аналогичным показателям Иркутска.

Проблемы транспортной инфраструктуры маршрута

- Отсутствие современной причальной инфраструктуры в Свирске, Усть-Уде, Карахуне и Братске. В настоящее время теплоходы причаливают к дебаркадерам, которые находятся в неудовлетворительном состоянии.
- Все потенциальные точки для размещения современной причальной инфраструктуры в Братске удалены от жилых районов города и туристических аттракторов.

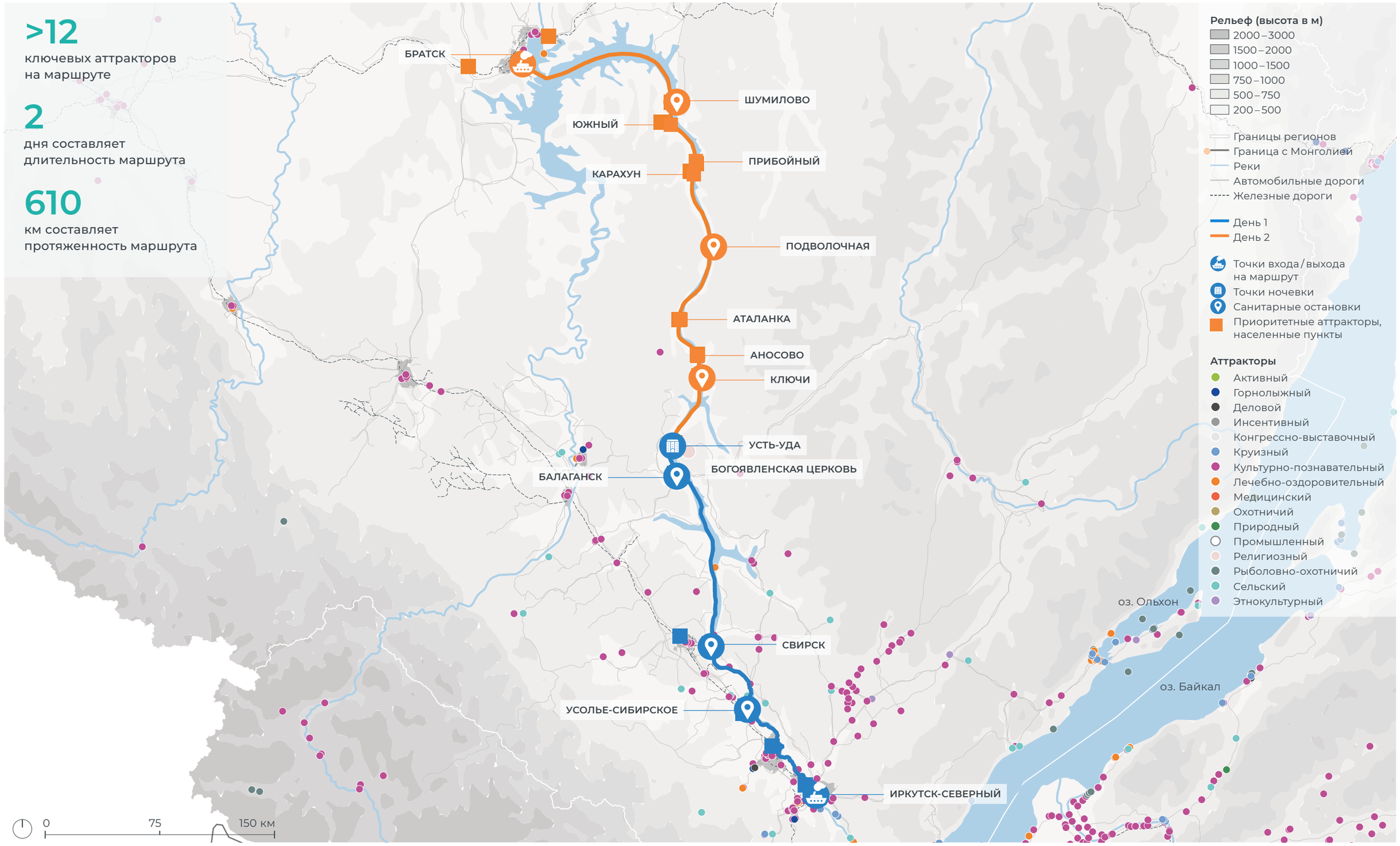
Потенциал развития маршрута

- В настоящее время перевозки по маршруту уже выполняются на скоростном теплоходе «Метеор», что подтверждает наличие фарватера и технических условий для увеличения объема перевозок, которые теперь будут иметь не только социальное, но и туристическое значение. Но для удобства перемещения по маршруту потребуется создание новых портов и причалов с комфортными условиями для обслуживания и пребывания туристов.

Основные мероприятия для увеличения доступности маршрута

1. Строительство портовой и причальной инфраструктуры в Братске, мкр-н Падун.
2. Строительство причала в Братске, Центральный район.
3. Строительство портовой инфраструктуры в Свирске, включая сооружения для обслуживания пассажиров (речной вокзал).
4. Строительство причальной инфраструктуры в Усть-Уде, включая сооружения для обслуживания пассажиров (речной вокзал).
5. Реконструкция причала в Карахуне.

3.3. Перспективные туристические маршруты и рекомендации по их развитию



3.3.2.2. Водный маршрут Усть-Кут — Якутск

День	Точка входа на маршрут[1]	Санитарная остановка 1		Санитарная остановка 2		Точка ночевки	Расстояние, км	Продолжительность, сут.	Вид транспорта	Приоритетные аттракторы на пути или около пути[2]	Виды туризма	ЦА, группы	Сезонность
1	Усть-Кут	Верхнемарково	+	Кривая Лука	+	на корабле	302	9–10	водный	Памятник основателю Усть-Кута Ивану Галкину, мемориал «Родина-мать», Усть-Кутский истский музей, набережная города Киренск, краеведческий музей, Киренск, берег реки Лены, скалы «Ленские Щеки», Краеведческий музей при школе-лицее, Храм Святителя Иннокентия/смотровая площадка карьера «Мир», Берег реки Ура, дом общины русских крестьян (скопцов), национальный парк «Ленские Столбы», музей деревянного зодчества «Дружба», Якутск	Культурно-познавательный; Круизный	1, 4	Лето-осень
2	Киренск	Юбилейный	+	Коршуново	+	на корабле	264						
3	Ленские Щеки	Визирный	+	Поселок Витим	-	на корабле	168						
4	Поселок Витим	Пеледуй	+	Ярославский	+	на корабле	212						
5	Ленск	Нюя	+			на корабле	141						
6	Устье реки Ура	Дельгей	+	Дабан	+	на корабле	260						
7	Олекминск					на корабле	414						
8	«Ленские Столбы»			Соттинцы		на корабле	251						
9	Соттинцы			Якутск*		на корабле	50						
Весь маршрут							1960						

1. Финальная точка маршрута, которая может быть точкой входа на маршрут с обратной стороны.
2. Приоритетные точки около маршрута в радиусе 30 км от линии пути.
3. «+/-» наличие или отсутствие в точке остановки, необходимой санитарной, туристической или гостиничной инфраструктуры, при отсутствии необходимой инфраструктуры – маршрут может быть полноценно запущен после реализации соответствующей инфрастурктуры

Основные точки входа на маршрут

- Усть-Кут — единственная точка входа, расположенная в пределах макротерритории. В точке находится аэропорт, из которого выполняются регулярные перевозки только в Иркутск. В то же время здесь останавливаются все пассажирские поезда, проходящие по БАМ, и железнодорожный транспорт является основным в структуре входящего пассажиропотока. Также существует регулярное автобусное сообщение между Иркутском и Усть-Кутом на комфортных автобусах большой вместимости.

Проблемы транспортной инфраструктуры маршрута

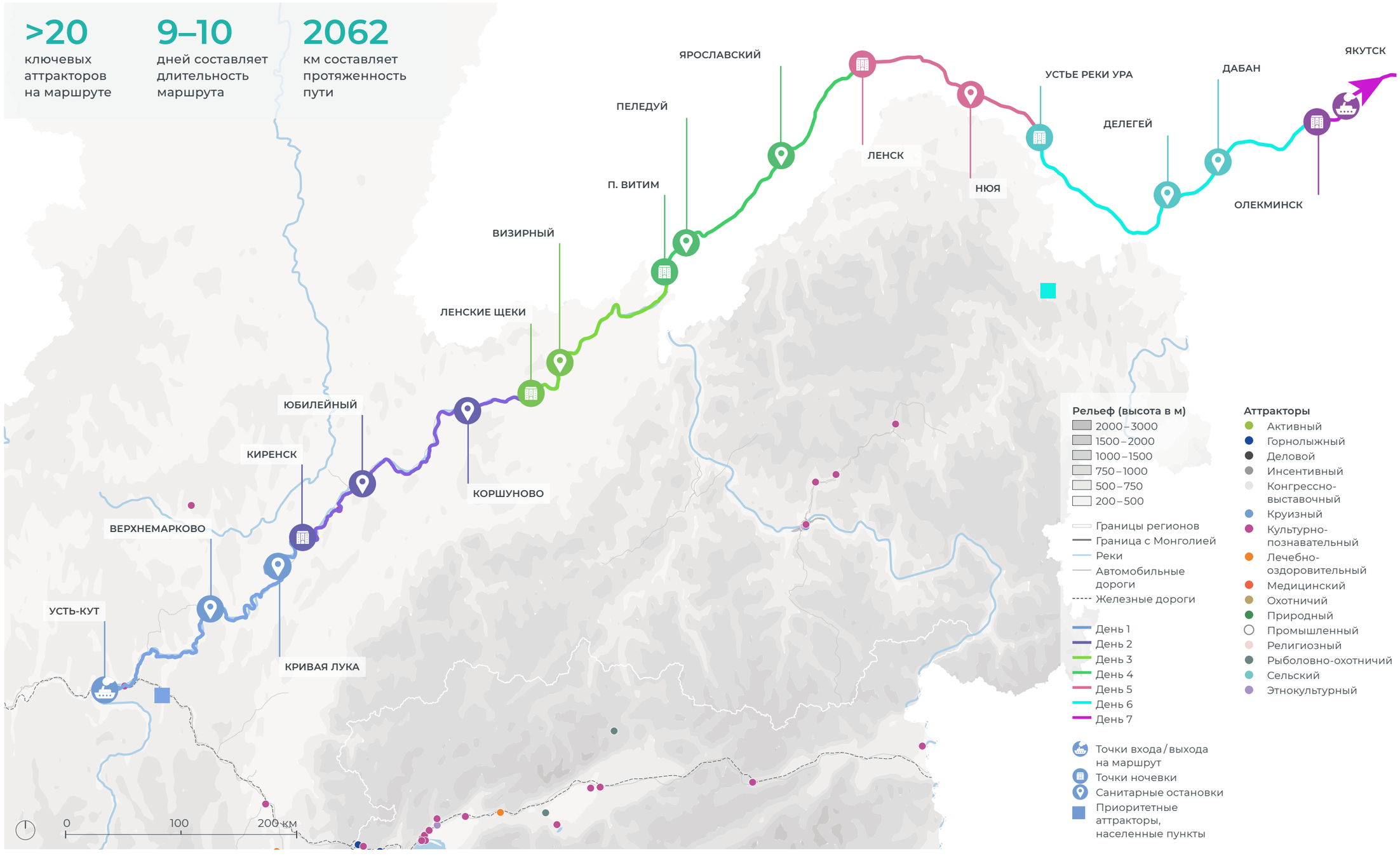
- Перевозки по маршруту выполняются редко из-за недостаточного спроса, и это является причиной низкого уровня сервиса в портах и причалах на маршруте.
- Пункты маршрута (Усть-Кут, Киренск и др.) отдалены от приоритетных территорий туристического развития макрорегиона.

Потенциал развития маршрута

- Несмотря на изолированность от остальных туристических маршрутов макрорегиона и низкий уровень связанности Усть-Кута с основными точками выхода туриста насыщенность маршрута уникальными природными объектами и возможность одновременного знакомства с аттракторами Республики Саха (Якутия) позволяет говорить о необходимости его включения в туристическую карту макрорегиона.

Основные мероприятия для увеличения доступности маршрута

1. Ввод ж/д маршрута дальнего следования Красноярск — Братск — Северобайкальск — Тында — Сковородино — Хабаровск — Владивосток и ввод круизного железнодорожного сообщения по маршруту Улан-Удэ — Иркутск — Братск — Северобайкальск.
2. Расширение провозных емкостей Иркутск — Усть-Кут и создание условий для трансферных перевозок (в рамках одного билета) в Нижнеангарск через Иркутск.
3. Увеличение связности Усть-Кута с крупными узловыми аэропортами России на магистральных самолетах в рамках формирования региональной маршрутной сети согласно ПП РФ №1242 от 25.12.2013.


>20
ключевых аттракторов на маршруте
9–10
дней составляет длительность маршрута
2062
км составляет протяженность пути
ЯКУТСК
ДАБАН
ОЛЕКМИНСК
ДЕЛЕГЕЙ
УСТЬЕ РЕКИ УРА
НЮЯ
ЛЕНСК
ЯРОСЛАВСКИЙ
ПЕЛЕДУЙ
П. ВИТИМ
ВИЗИРНЫЙ
ЛЕНСКИЕ ЩЕКИ
ЮБИЛЕЙНЫЙ
КИРЕНСК
КОРШУНОВО
ВЕРХНЕМАРКОВО
УСТЬ-КУТ
КРИВАЯ ЛУКА
0
100
200 км
Рельеф (высота в м)
2000–3000
1500–2000
1000–1500
750–1000
500–750
200–500
Границы регионов
Граница с Монголией
Реки
Автомобильные дороги
Железные дороги
День 1
День 2
День 3
День 4
День 5
День 6
День 7
Точки входа/выхода на маршрут
Точки ночевки
Санитарные остановки
Приоритетные аттракторы, населенные пункты
Аттракторы
Активный
Горнолыжный
Деловой
Инсентивный
Конгрессно-выставочный
Круизный
Культурно-познавательный
Лечебно-оздоровительный
Медицинский
Охотничий
Природный
Промышленный
Религиозный
Рыболовно-охотничий
Сельский
Этнокультурный

3.3.2.3. Водный маршрут Наушки — Улан-Удэ — пос. Турка

День	Точка входа на маршрут[1]	Санитарная остановка 1	Санитарная остановка 2	Точка ночевки	Расстояние, км	Продолжительность, сут.	Вид транспорта	Приоритетные аттракторы на пути или около пути[2]	Виды туризма	ЦА, группы	Сезонность
1	Наушки	Новоселенгинск +	с. Селенга	на корабле	252	2	водный	Пос. Турка, оз. Байкал, Гремячинск, оз. Котокель, местность «Черепаха», Горячинск, бухта Безымянная, термальный источник Загза, пос. Новый Энхэлук, Кабанский заказник, с. Посольское, Селенгинский Троицкий монастырь, Гора Оленей, Улан-Удэ, Центр восточной медицины, дацан «Ринпоче Багша», этнографический музей народов Забайкалья, Иволгинский дацан, гора Омулевая, с. Десятниково, с. Большой Куналей, с. Харгана, оз. Гусиное, пос. Новоселенгинск, Ильмовая падь, Кяхта	Культурно-познавательный; Круизный	1, 3, 4	Лето / осень
2	Улан-Удэ	Кабанск +	Гремячинск	на корабле	308						
Весь маршрут					**560**						

1. Финальная точка маршрута, которая может быть точкой входа на маршрут с обратной стороны.
2. Приоритетные точки около маршрута в радиусе 30 км от линии пути.
3. «+/-» наличие или отсутствие в точке остановки, необходимой санитарной, туристической или гостиничной инфраструктуры, при отсутствии необходимой инфраструктуры – маршрут может быть полноценно запущен после реализации соответствующей инфрастурктуры

Основные точки входа на маршрут

- Наушки — точка входа начала маршрута. Обеспечена железнодорожным и автобусным сообщением, но в небольшом объеме (5–6 поездов в неделю из Иркутска/Улан-Удэ и одна пара автобусных рейсов каждые сутки по маршруту «Улан-Удэ — Наушки»).
- Новоселенгинск — точка входа вблизи пересечения автодороги федерального значения А-340 с рекой Селенга. Совершают остановку автобусы, следующие по маршрутам «Улан-Удэ — Кяхта», «Улан-Удэ — Наушки» и «Улан-Удэ — Шарагол» (до 12 пар рейсов в сутки).
- Кабанск — точка входа, расположенная вблизи автодороги федерального значения Р-258 «Байкал» и железной дороги (станции «Селенга», «Тимлюй»). Кабанск обладает ежедневным автобусным сообщением с Улан-Удэ (маршруты «Улан-Удэ — Кабанск» и «Улан-Удэ — Посольское», до 13 пар рейсов в сутки).
- Турка — точка входа и конечная точка маршрута. Находится на автодороге регионального значения 81К-001, обеспечена автобусным сообщением с Улан-Удэ (до 14 пар рейсов в сутки).

Проблемы транспортной инфраструктуры маршрута

- Селенга не обеспечена качественной причальной инфраструктурой (за исключением наличия речного порта в Улан-Удэ).
- На большинстве участков Селенги не гарантированы глубины, достаточные для судоходства, особенно выше по течению поселка Новоселенгинск, а также в дельте реки.
- На разных участках маршрута эффективны разные типы судов: от Улан-Удэ до Наушки — на маломерных судах, от Улан-Удэ до Турки — на теплоходах с осадкой до 2 м во время движения.
- Наушки, начальный пункт маршрута, имеет низкую связность с Улан-Удэ и Иркутском, в отличие от близлежащей Кяхты. Время в пути на поезде из Улан-Удэ до Наушек — 6,5–7 ч.

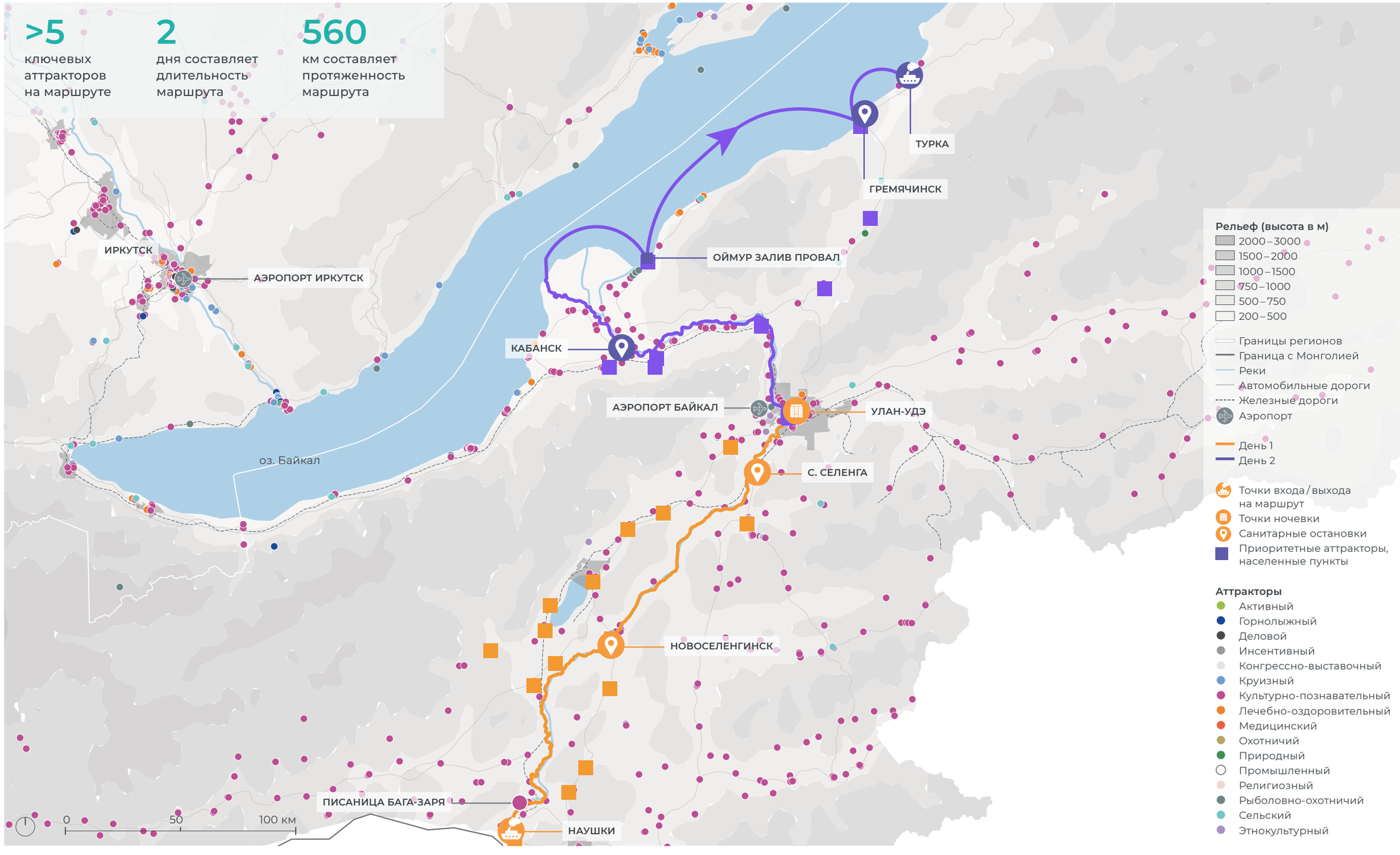
Потенциал развития маршрута

- Преодоление пути маршрута по Селенге от его начальной точки (Наушки) на теплоходе останется невозможным без проведения дноуглубительных работ на значительном протяжении русла реки. Наибольший потенциал имеет комбинированная схема реализации маршрута: от Наушки до Улан-Удэ на маломерных судах (катера с осадкой до 1 м, гарантированная глубина — 1,5 м), от Улан-Удэ до Турки — на теплоходах (с осадкой до 2 м, гарантированная глубина — до 2,5–3 м).
- Благодаря наличию автобусного сообщения большинство точек маршрута (Турка, Новоселенгинск, Кабанск) имеют высокую доступность. Наличие свободных провозных емкостей на железнодорожном маршруте «Иркутск — Улан-Удэ — Наушки» позволит большинству туристов перемещаться в начальную точку маршрута — Наушки — на поезде, в качестве альтернативы — прямым или мультимодальным автобусным сообщением через Кяхту.

Основные мероприятия для увеличения доступности маршрута

1. Реконструкция речного вокзала Улан-Удэ.
2. Строительство понтонного причала и пристани на р. Селенга в пос. Новоселенгинск.
3. Строительство/реконструкция причала в Оймуре, Новом Энхалуке, строительство причала/гавани в Сухой, строительство понтонного причала и пристани в Наушках и Кабанске.
4. Реконструкция причала Турка (строительство пассажирского порта, реконструкция волнозащитных сооружений, комплекса причальной инфраструктуры и строительство центр приема хозяйственно-бытовых и подсланевых вод).
5. Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы А-340 на участке Улан-Удэ — Кяхта.
6. Завершение мероприятий по реконструкции автовокзала Кяхты.
7. Строительство остановочного павильона междугородного автобусного сообщения в Турке.

3.3. Перспективные туристические маршруты и рекомендации по их развитию

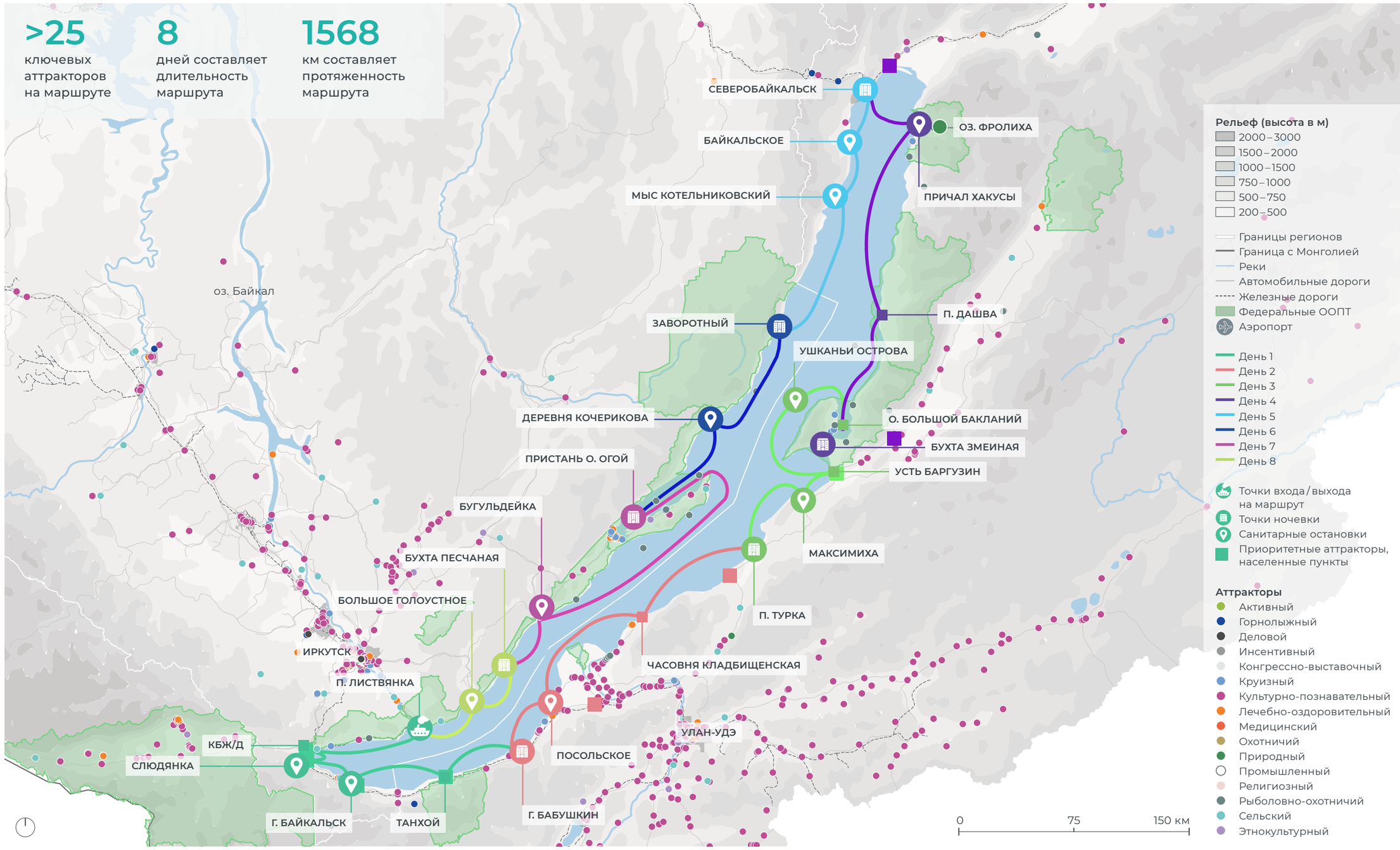


3.3.2.4. Байкальское круизное кольцо

День	Точка входа на маршрут[1]	Санитарная остановка 1/дополнительный аттрактор		Санитарная остановка 2/дополнительный аттрактор		Точка ночевки	Расстояние, км	Продолжит., сут.	Вид транспорта	Приоритетные аттракторы на пути или около пути[2]	Виды туризма	ЦА, группы	Сезонность
1	п. Листвянка	Слюдянка	+	Байкальск	+	на корабле	206	8	водный	Бабушкин, маяк Армстронга, пос. Турка, Посольский Спасо-Преображенский монастырь, Ушканьские острова, Чивыркуйский залив, остров Большой Бакланий, бухта Змеиная, причал Хакусы, источники Хакусы, Северобайкальск, мыс Котельниковский, порт Заворотный, бухта Заворотная, пролив Малое Море, пристань остров Огой, Ступа Просветления, пристань остров Огой, остров Ольхон, бухта Песчаная, пос. Большие Коты, Гоуджекит, пос. Нижнеангарск, Слюдянские озера, мыс Лударь, природный заказник «Фролихинский», Максимиха, п-ов Святой нос, Усть-Баргузин, Забайкальский национальный парк, остров Ольхон, мыс Хобой, Гремячинск, оз. Котокель, местность «Черепаха», бухта Безымянная, Сахюрта, прибайкальский национальный парк, Багульдейский мраморный карьер, Кабанский заказник, термальный источник Загза, пос. Новый Энхэлук, Большая Байкальская тропа, архитектурно-этнографический музей «Тальцы», пос. Выдрино, Байкальский биосферный заповедник, Иркутский нерпинарий, Лимнологический музей Байкала, экопарк «Озера на Снежной», Култук, Слюдянка, Байкальск, Скала Шаманка, Гранатовый пляж, Кругобайкальская ж/д, гора Соболиная, смотровая площадка Байкальского серпантина, п. Листвянка, Байкальск, скульптура «Ухо Байкала», Кругобайкальская ж/д	Культурно-познавательный; Круизный	1, 2, 3, 4	Лето
2	Бабушкин	Посольское	-	Часовня кладбищенская	+	на корабле	232						
3	п. Турка	Максимиха	-	Ушканьские острова, Чивыркуйский залив	+	на корабле	165						
4	Бухта Змеиная	п. Дашва	-	Причал Хакусы	+	на корабле	243						
5	Северо-Байкальск	Байкальское	-	Мыс Котельниковский	+	на корабле	177						
6	Заворотный	Деревня Кочерикова	-	Ступа Просветления	+	на корабле	173						
7	Пристань остров Огой	Остров Ольхон	+	Бугульдейка	+	на корабле	277						
8	бухта Песчаная	Большое Голоустное	+	п. Большие Коты	+	на корабле	95						
Весь маршрут							**1568**						

1. Финальная точка маршрута, которая может быть точкой входа на маршрут с обратной стороны.
2. Приоритетные точки около маршрута в радиусе 30 км от линии пути.
3. «+/-» наличие или отсутствие в точке остановки, необходимой санитарной, туристической или гостиничной инфраструктуры, при отсутствии необходимой инфраструктуры – маршрут может быть полноценно запущен после реализации соответствующей инфраструктуры

3.3. Перспективные туристические маршруты и рекомендации по их развитию



3.3.2.4. Байкальское круизное кольцо

Основные точки входа на маршрут

- Иркутск — существующая и основная точка входа, за счет наличия уже подготовленного для отправления круизных судов речного вокзала «Ракета» в южной части города, а также наличия аэропорта федерального значения и расположения на Транссибирской магистрали.
- Байкальск — потенциальная точка входа. Может быть включена в число основных точек входа при условии реализации мероприятий по созданию в городе портопункта и современного ТПУ на месте остановочного пункта «Байкальск-Пригородный», где сейчас не совершают остановку поезда дальнего следования.
- Северобайкальск — существующая точка входа, где останавливаются все пассажирские поезда, проходящие по маршруту БАМ. В Нижнеангарске функционирует аэропорт, в который выполняются рейсы из Улан-Удэ, Иркутска и Красноярска.

Проблемы транспортной инфраструктуры маршрута

- Большинство причалов маршрута находятся в неудовлетворительном состоянии из-за того, что длительное время не использовались для регулярных перевозок.
- Отсутствуют портовые помещения для комфортного ожидания посадки на суда.

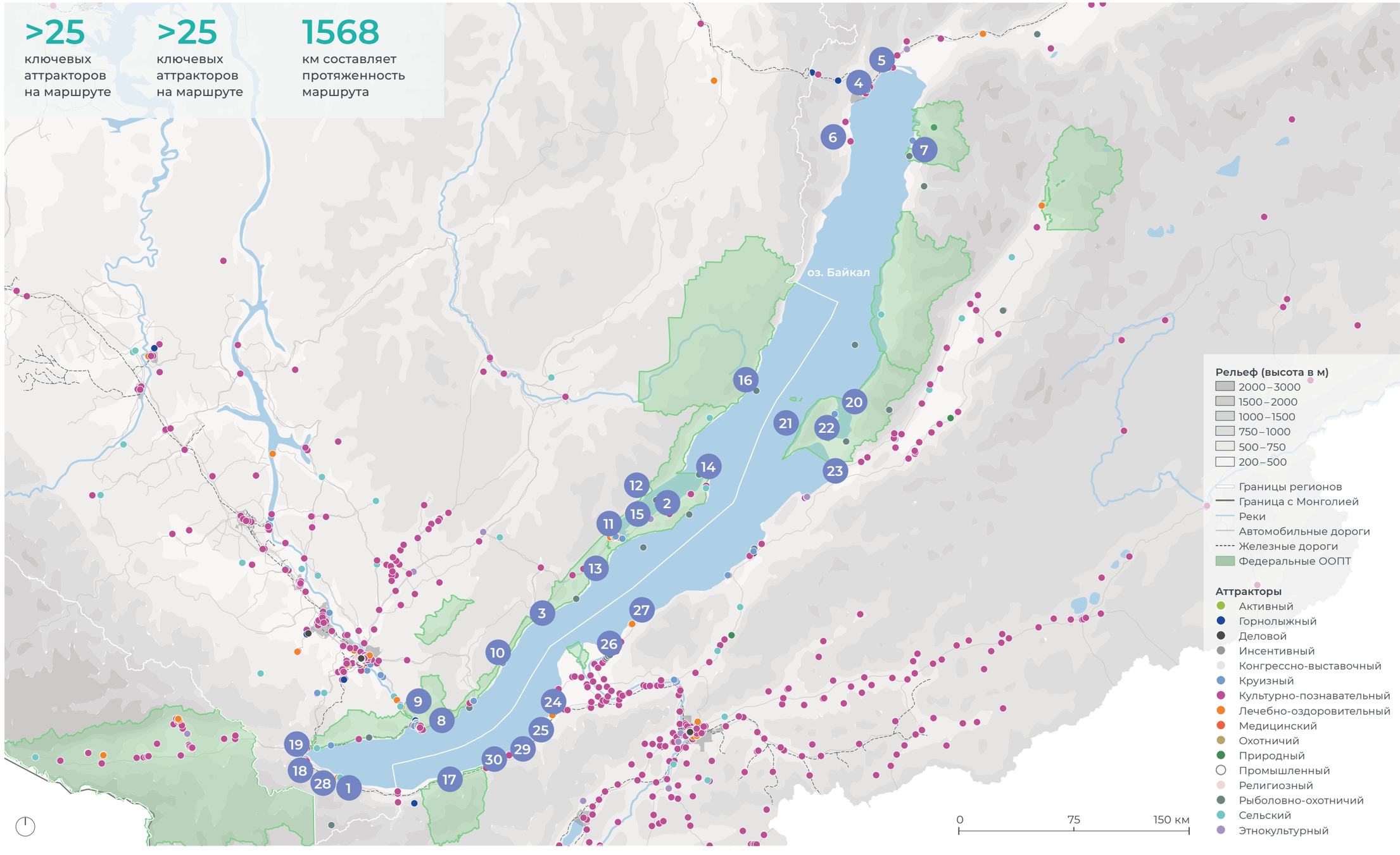
Потенциал развития маршрута

- «Байкальское круизное кольцо» — один из наиболее перспективных туристических маршрутов. Он объединит в себе все прибрежные аттракторы озера Байкал, в том числе пункты, где будут созданы новые курорты — Байкальск, Бугульдейка и Горячинск. В настоящее время выполняются регулярные и туристические перевозки на участке Иркутск — Листвянка — Хужир с остановками в попутных пунктах. В остальной части Байкала основной объем водного сообщения представлен заказными эпизодическими перевозками и услугами частных лиц, которые не гарантируют безопасность и высокий уровень обслуживания. Для создания маршрута потребуется ряд мероприятий по строительству и реконструкции причальной инфраструктуры, способной принимать катамараны, скоростные теплоходы и суда на воздушной подушке, которые будут использоваться в зимнее время.

Основные мероприятия для увеличения доступности маршрута

1. Строительство портовой инфраструктуры в Байкальске, включая сооружения для обслуживания пассажиров (речной вокзал).
2. Строительство портовой и причальной инфраструктуры в с. Хужир.
3. Строительство портовой и причальной инфраструктуры в с. Бугульдейка.
4. Ремонт причальной инфраструктуры в Северобайкальске (в т. ч. обустройство пунктов накопления нефтесодержащих, сточных вод, мусора, а также строительство инфраструктуры электроснабжения).
5. Реконструкция причального сооружения в Нижнеангарске.
6. Строительство причального сооружения в селе Байкальское.
7. Капитальный ремонт причала в местности термального источника «Хакусы».
8. Реконструкция причала Листвянка (строительство пассажирского порта, реконструкция волнозащитных сооружений, комплекса причальной инфраструктуры и строительство центра приема хозяйственно-бытовых и подсланевых вод).
9. Реконструкция грузопассажирского причала «Порт Байкал» в поселке Байкал.
10. Реконструкция причала в Большом Голоустном.
11. Строительство причальной инфраструктуры в с. Сахюрта.
12. Строительство причальной инфраструктуры в д. Курма.
13. Строительство причальной инфраструктуры в бухте Ая.
14. Строительство пристани у мыса Хобой.
15. Строительство пристани на острове Огой.
16. Строительство пристани у мыса Шартлай.
17. Восстановление исторического причала порта Танхой, строительство защитного сооружения и причальных сооружений для большемерных и малых судов.
18. Строительство/реконструкция причальной инфраструктуры в Слюдянке.
19. Реконструкция причала Турка (строительство пассажирского порта, реконструкция волнозащитных сооружений, комплекса причальной инфраструктуры и строительство центра приема хозяйственно-бытовых и подсланевых вод).
20. Строительство причальной инфраструктуры в урочище Чивыркуй.
21. Строительство причальной инфраструктуры на острове Большой Ушканий.
22. Строительство и ремонт причальной инфраструктуры на полуострове Святой Нос (строительство причалов «Бухта Змеиная» и «Курбулик», ремонт причала «Монахово»).
23. Реконструкция причальной инфраструктуры в п. Усть-Баргузина.
24. Строительство, демонтаж/реконструкция (причалов), размещенных в акватории Посольского Сора озера Байкал, в местности Байкальского Прибоя и Култушной. Строительство причала в заливе Посольский Сор.
25. Строительство причала в Посольском.
26. Строительство/реконструкция причала в Оймуре.
27. Строительство причала в Новом Энхалуке.
28. Строительство причала/гавани в с. Сухая.
29. Строительство портовой инфраструктуры в Бабушкине, включая сооружения для обслуживания пассажиров (речной вокзал).
30. Строительство причала в п. Клюевка.

3.3. Перспективные туристические маршруты и рекомендации по их развитию



3.3.3. Пешие маршруты, рекомендации по развитию

Инфраструктура на тропах

Реализация туристических троп на природных территориях вокруг Байкала — основной инструмент контроля и снижения антропогенной нагрузки, с одной стороны, и повышения качества туристического опыта, с другой стороны.

На протяжении пешей тропы необходимо оборудование туристской инфраструктуры для безопасного и качественного отдыха. Так, через каждые 10 км тропы требуется обустроить кордоны для защиты заповедной природы. Наличие кордонов позволит операторам территории регулярно наблюдать за поведением туристов и сохранностью природы.

Помимо кордонов, по ходу тропы необходимо оборудовать места для безопасного разведения огня для приготовления пищи, места для отдыха, указателями и плакатами, повышающих экологическую осведомленность туристов.





Поддерживающие мероприятия

Уже построенные экологические тропы нуждаются в постоянном поддержании своего состояния. Без постоянного обслуживания экотропы быстро зарастают и становятся труднопроходимыми. Для решения этой проблемы необходимо проведение регулярного мониторинга состояния экотроп. Также необходим постоянный мониторинг самих природных объектов и воздействия туристов на них на основе экологических показателей. На основе результатов будут применяться корректирующие меры для сохранения и восстановления природных ресурсов. Также хорошим решением будет организация контроля выполнения правил посещения ООПТ туристами. Строительство и поддержание троп необходимо осуществлять силами профессиональных некоммерческих сообществ, исторически сложившихся в Республике Бурятия и Иркутской области. Планируемый к созданию Федеральный центр тропостроения позволит вывести работу по созданию масштабной сети туристических и экологических троп на Байкале на новый профессиональный уровень.

Покрытие туристических троп

На всем своем протяжении тропа должна иметь определенный тип покрытия (в соответствии с уровнем сложности и типом ландшафта).

- Экстремальная тропа — частично обустроенная труднопроходимая тропа для экстремальных автономных туристов. Материалы: почва, грунт, трава, камни.
- Походная тропа — тропа средней интенсивности с отдельными труднопроходимыми участками для туристов с хорошей физической подготовкой. Материалы: почва, грунт, трава, камни, ветки деревьев.
- Прогулочная тропа — сформированная туристами сравнительно легко проходимая тропа. Материалы: почва, грунт, трава, камни.
- Экскурсионная тропа — легкопроходимая тропа для любого уровня подготовки и инклюзивных групп населения. Материалы: дерн, камень, щебень, деревянные или металлические настилы.
- Общего доступа. Материалы: плитка, брусчатка, камень, щебень, деревянные или металлические настилы.





Формирование сообщества

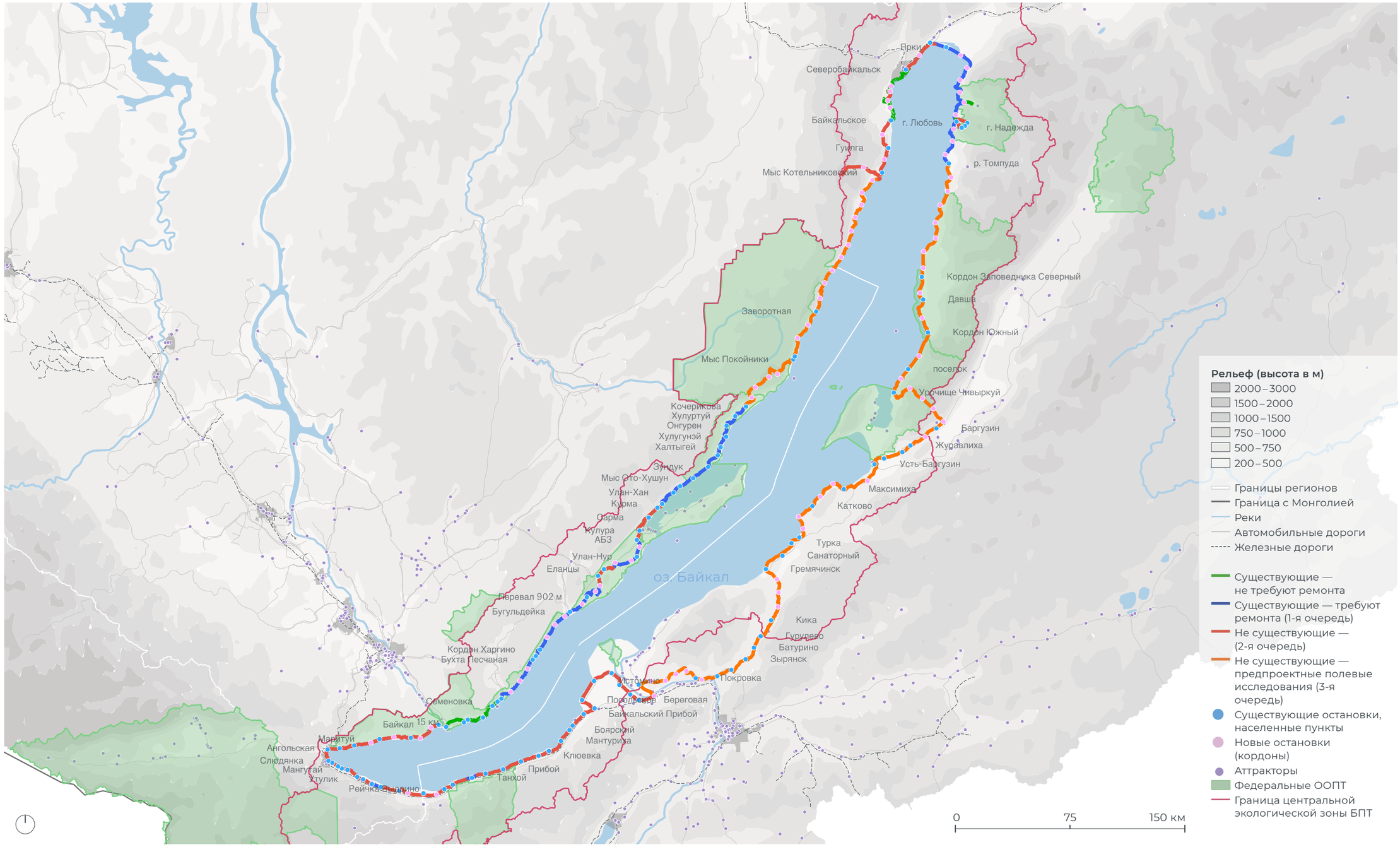
Хорошие экотропы требуют качественного обслуживания.

Для создания новых команд тропостроителей требуется привлекать качественные кадры: экологов, биологов, архитекторов, географов. Необходимо привлекать студентов и старших школьников к процессу создания и облагораживания экотроп: они помогут в строительстве и в ходе работы заинтересуются экологическими проблемами и работами.

Также для увеличения числа работников на экотропах необходимо продвигать программу строительства экотроп среди местного населения на волонтерских началах.

На макротерритории Байкал должен быть создан штабы тропостроения, ключевой задачей которого станет разработка стратегии развития и реализации троп на многолетний период, определение дорожной карты, координация разработки и реализации проектов туристических троп.

3.3. Перспективные туристические маршруты и рекомендации по их развитию

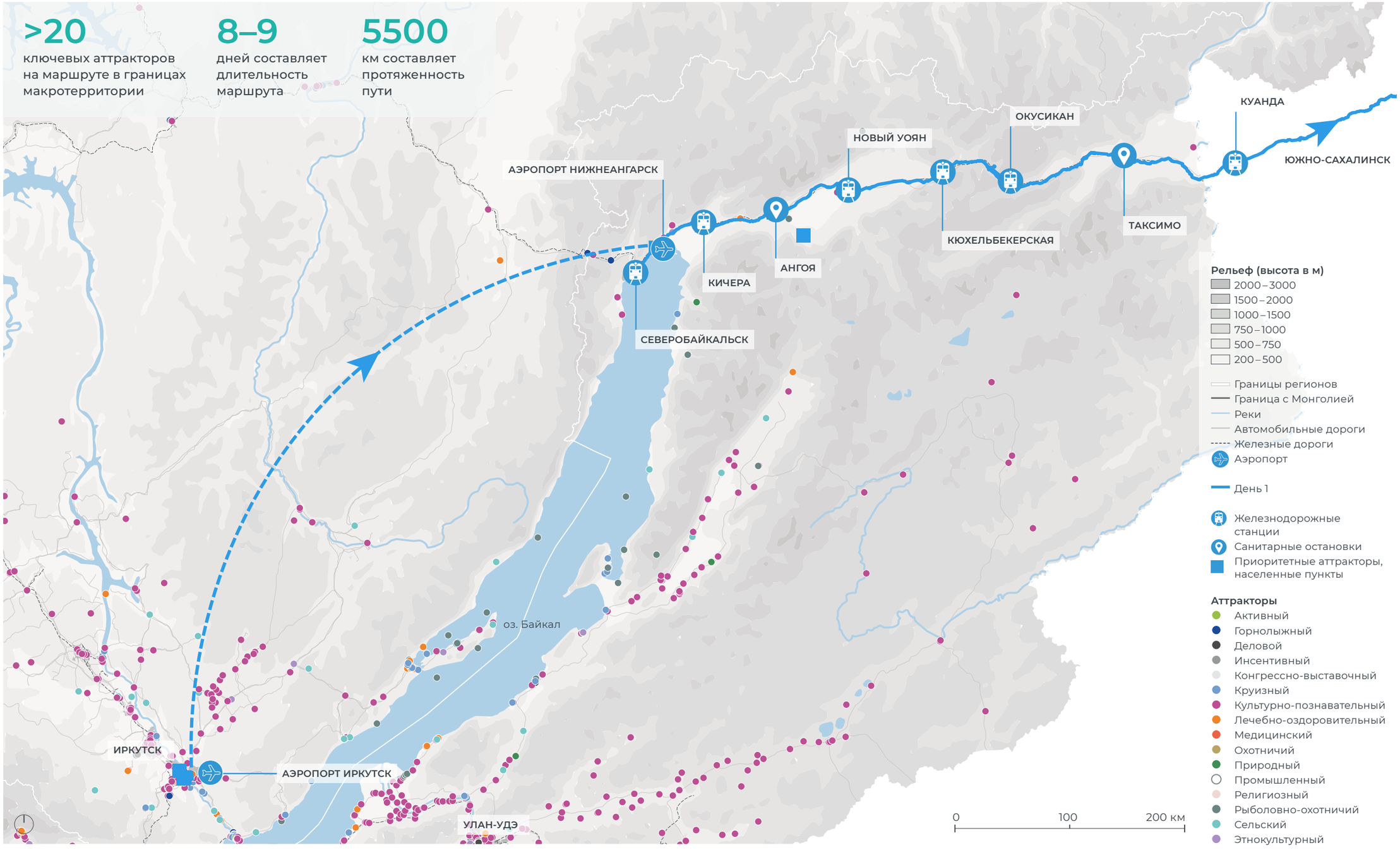


3.3.4.1. БАМ: От Байкала до океана

День	Точка входа на маршрут[1]	Остановка у дополнительных аттракторов 1	Остановка у дополнительных аттракторов 2	Точка ночевки	Расстояние, км	Продолжительность, сут.	Вид транспорта	Приоритетные аттракторы на пути или около пути[2]	Виды туризма	ЦА, группы	Сезонность
1	Аэропорт Иркутск	Ангоя; + Нижнеангарск	Таксимо +	на поезде	5500	8-9	воздушный, наземный (автобусный, железнодорожный)	Аэропорт «Иркутск», аэропорт «Нижнеангарск», Гоуджекит, Слюдянские озера, Северобайкальск, пос. Нижнеангарск, мыс Лударь, стела «Мысовые тоннели», стела «Самая северная точка Байкала», Северобайкальск, пос. Новая Чара, Чарские пески, Верхнезейск, Зейское водохранилище, Комсомольск-на-Амуре, бухта Тихая, Южно-Сахалинск, Анива	Культурно-познавательный; Активный; Природно-экологический	1, 4	Всесезонный
2	п. Новая Чара	Чарские пески +		на поезде			автомобильный, внедорожный, железнодорожный				
4	Верхнезейск	пристань +		на поезде			автомобильный, внедорожный, железнодорожный, водный				
6	Комсомольск-на-Амуре			на поезде			автомобильный, внедорожный, железнодорожный (железнодорожный)				
7	Аэропорт Комсомольск-на-Амуре	бухта Тихая +		на поезде			автомобильный, внедорожный, железнодорожный, воздушный				
8	Аэропорт Южно-Сахалинск*			на поезде			автомобильный, внедорожный, железнодорожный				
Весь маршрут					**5500**						

1. Финальная точка маршрута, которая может быть точкой входа на маршрут с обратной стороны.
2. Приоритетные точки около маршрута в радиусе 30 км от линии пути.
3. «+/-» наличие или отсутствие в точке остановки, необходимой санитарной, туристической или гостиничной инфраструктуры, при отсутствии необходимой инфраструктуры – маршрут может быть полноценно запущен после реализации соответствующей инфрастурктуры

3.3. Перспективные туристические маршруты и рекомендации по их развитию



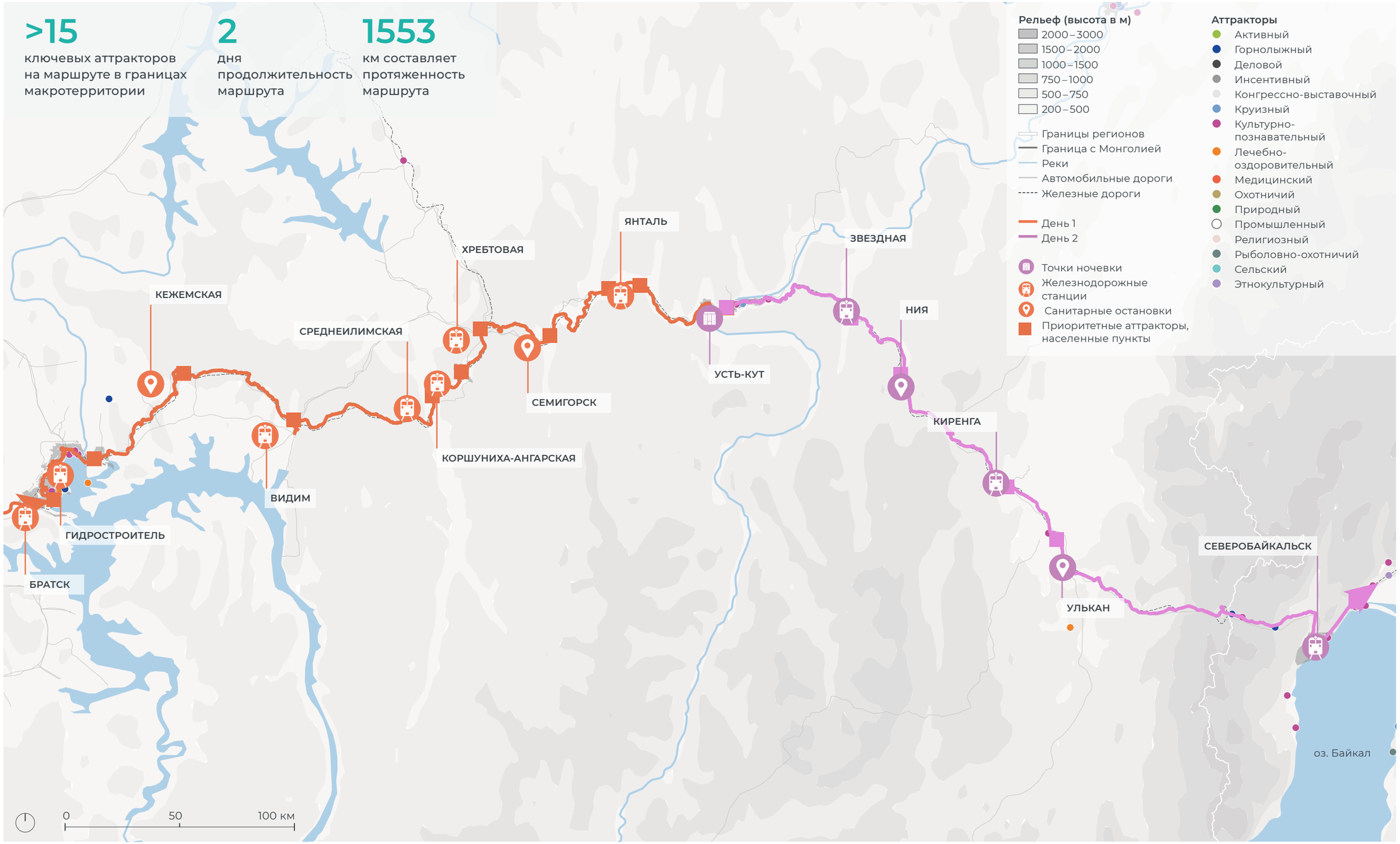
3.3.4.2. БАМ: Братск — Северобайкальск

День	Точка входа на маршрут[1]	Остановка у дополнительных аттракторов 1	Остановка у дополнительных аттракторов 2	Точка ночевки	Расстояние, км	Продолжительность, сут.	Вид транспорта	Приоритетные аттракторы на пути или около пути[2]	Виды туризма	ЦА, группы	Сезонность
1	Братск	Кежемская +	Семигорск +	на поезде	1553	2	железнодорожный и автомобильный	Братск, сторожевая башня Братского острога, архитектурно-этнографический музей «Ангарская деревня», Братская ГЭС, Железногорск-Илимский, Усть-Кут, Байкальский хребет, Гоуджекит, Слюдянские озера, мыс Лударь, Северобайкальск, пос. Нижнеангарск	Культурно-познавательный; Активный; Природно-экологический	1, 4	Всесезонный
2	Усть-Кут	Ния +	Улькан +	на поезде							
Весь маршрут					**1553**						

1. Финальная точка маршрута, которая может быть точкой входа на маршрут с обратной стороны.
2. Приоритетные точки около маршрута в радиусе 30 км от линии пути.
3. «+/-» наличие или отсутствие в точке остановки, необходимой санитарной, туристической или гостиничной инфраструктуры, при отсутствии необходимой инфраструктуры – маршрут может быть полноценно запущен после реализации соответствующей инфрастурктуры

3. Предложения по развитию ресурсной базы туризма

3.3. Перспективные туристические маршруты и рекомендации по их развитию



3.3.4.3. БАМ мероприятия для железнодорожных и автомобильных маршрутов

Основные точки входа на маршруты вдоль БАМа

Для автомобильного туризма

- Тулун — существующая точка входа, расположенная на автодороге федерального значения Р-255 «Сибирь» удобна для туристов, приезжающих на маршрут из основной части России, расположенной к западу от макрорегиона.
- Окунайский — существующая точка входа для туристов, приезжающих из Иркутска, но использование затруднено из-за ненормативного состояния дорог на участке Качуг — Жигалово — Окунайский.
- Новый Уоян — перспективная точка входа, которая возникнет в результате строительства участка дороги от Улюнхана до Нового Уояна. Будет удобна для туристов, приезжающих из Республики Бурятия, а также с Дальнего Востока.

Для железнодорожного туризма

- Братск — существующая точка входа, где останавливаются все пассажирские поезда, проходящие по маршруту БАМ, а также имеется аэропорт федерального значения Братск, который связан регулярным сообщением с Москвой, Новосибирском и Иркутском. Через эту точку можно следовать по маршруту в восточном направлении.
- Северобайкальск — существующая точка входа, где останавливаются все пассажирские поезда, проходящие по маршруту. БАМ. В Нижнеангарске функционирует аэропорт, в который выполняются рейсы из Улан-Удэ, Иркутска и Красноярска. Через эту точку можно следовать по маршруту в западном направлении.

Проблемы транспортной инфраструктуры маршрута

Для автомобильного туризма

- Автодороги от Усть-Кута до Таксимо находятся в ненормативном состоянии.
- Фактически направление имеет одну точку входа для автомобильного туризма — Тулун, восточная часть маршрута является тупиковой ввиду отсутствия качественных автомобильных дорог от Таксимо, Улюнхана и Жигалово.

Для железнодорожного туризма

- Маршрут связан регулярным железнодорожным сообщением с Иркутском, регионами Западной Сибири, Урала, Поволжья, Центральной России, но связность с Дальним Востоком ограничена.
- Часть туристов будет попадать на БАМ воздушным транспортом, но аэропорты Братска, Усть-Кута и Нижнеангарска имеют недостаточную маршрутную сеть воздушных перевозок.

Потенциал развития маршрута

Для автомобильного туризма

- Маршрут станет перспективным в случае строительства автомобильной дороги Улюнхан — Новый Уоян в Республике Бурятия и реконструкции автомобильных дорог вдоль железнодорожных участков БАМ от Усть-Кута до Таксимо. Только в этом случае маршрут станет удобен для посещения всех аттракторов севера макротерритории, в том числе Северного Байкала. Частично данный маршрут дублируется другим перспективным маршрутом — «Байкальское кольцо».

Для железнодорожного туризма

- Благодаря наличию пассажирского железнодорожного сообщения маршрут уже существует. Требуется реализация мероприятий для увеличения его доступности из разных городов страны, в первую очередь за счет ввода новых маршрутов железнодорожных и воздушных перевозок. Также необходимо создание круизного поезда, который будет совершать длительные остановки в туристических локациях

Основные мероприятия для увеличения доступности маршрута

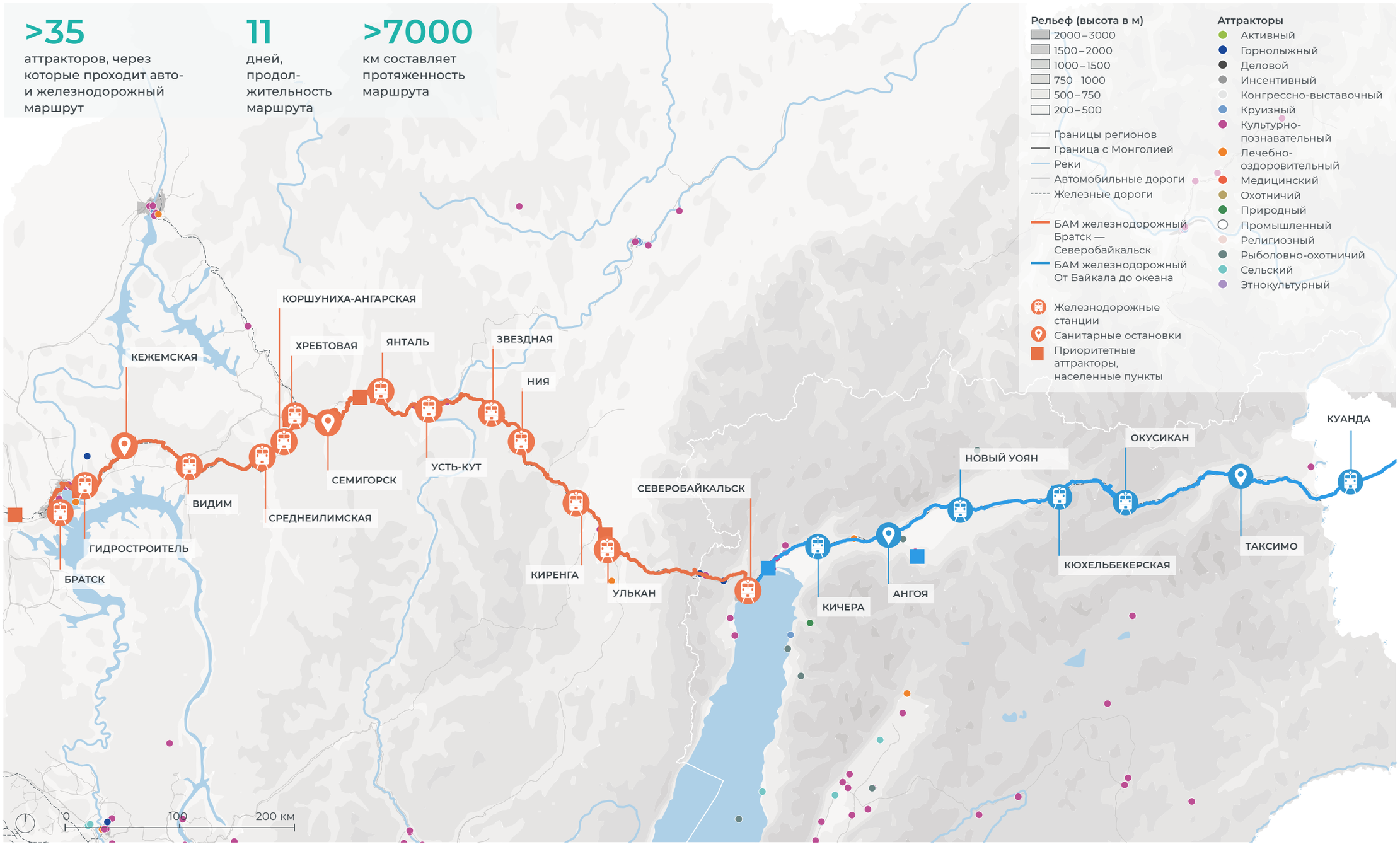
Для автомобильного туризма

1. Реконструкция автомобильной дороги 25Н-056 от р.п. Качуг до п. г. т. Жигалово (ремонт, укладка асфальтового покрытия) (в целях создания новой точки входа).
2. Реконструкция автомобильной дороги 25Н-152 от п. г. т. Жигалово до п. Окунайский (ремонт, укладка асфальтового покрытия) (в целях создания новой точки входа).
3. Реконструкция автомобильной дороги 25Н-258 от Усть-Кута до границы с Республикой Бурятия (ремонт, укладка асфальтового покрытия).
4. Реконструкция автомобильной дороги 81К-041 от границы с Иркутской областью до п. г. т. Новый Уоян (ремонт, укладка асфальтового покрытия).
5. Реконструкция автомобильной дороги 81К-041 от п. г. т. Новый Уоян до п. г. т. Таксимо (ремонт, укладка асфальтового покрытия).
6. Строительство автомобильной дороги улус Улюнхан — п. г. т. Новый Уоян (в целях создания новой точки входа).

Для железнодорожного туризма

1. Ввод маршрута дальнего следования Красноярск — Братск — Северобайкальск — Тында — Сковородино — Хабаровск — Владивосток.
2. Ввод круизного железнодорожного сообщения по маршруту Улан-Удэ — Иркутск — Братск — Северобайкальск.
3. Ввод регулярного маршрута Братск — Улан-Удэ» и «Братск — Красноярск на региональных самолетах (Ил-114-300, ТВРС-44 «Ладога»).
4. Увеличение связности Братска с крупными узловыми аэропортами России на магистральных самолетах в рамках формирования региональной маршрутной сети согласно ПП РФ №1242 от 25.12.2013.
5. Реконструкция аэропорта Нижнеангарск (реконструкция пассажирского терминала и взлетно-посадочной полосы).
6. Расширение провозных емкостей на маршруте Иркутск — Нижнеангарск и создание условий для трансферных перевозок (в рамках одного билета) в Нижнеангарск через аэропорт Иркутска.

3.3. Перспективные туристические маршруты и рекомендации по их развитию



3.3.4.4. Транссибирская магистраль. Красноярск — Улан-Удэ

День	Точка входа на маршрут[1]	Остановка у дополнительных аттракторов 1	Остановка у дополнительных аттракторов 2	Остановка у дополнительных аттракторов 3	Точка ночевки	Расстояние, км	Продолжительность, сут.	Вид транспорта	Приоритетные аттракторы на пути или около пути[2]	Виды туризма	ЦА, группы	Сезонность
1	Красноярск	Тулун +	Черемхово +	Иркутск +	Байкальск +		2	железнодорожный, автомобильный	Красноярск, Уковский водопад, Нижнеудинск, Саянск, туристическая деревня «Отрадная», Бельский острог, с. Мальта, Усолье, Черемхово, Свирск, Усолье-Сибирское, Иркутск, музей на полигоне ТБО, залив Якоби, Иркутская ГЭС, с. Моты, Шелехов, смотровая площадка Байкальского серпантина, скальник Витязь, гора Соболиная, Кругобайкальская ж/д, Гранатовый пляж, скала Шаманка, Слюдянка, Култук, Байкальск, экопарк «Озера на Снежной», визит-центр Байкал заповедный, Байкальский биосферный заповедник, пос. Выдрино, оз. Соболиное, с. Посольское, Селенгинский Троицкий монастырь, гора Омулевая, гора Оленей, центр Восточной медицины, Иволгинский дацан, Улан-Удэ, дацан «Ринпоче Багша», с. Большой Куналей, с. Десятниково, этнографический музей народов Забайкалья, этнографический комплекс «Тарбагатай»	Культурно-познавательный; Активный; Природно-экологический	1, 4	Всесезонный
2	Байкальск	Мысовая +	Селенга +		Улан-Удэ*							
Весь маршрут						**1068**						

1. Финальная точка маршрута, которая может быть точкой входа на маршрут с обратной стороны.
2. Приоритетные точки около маршрута в радиусе 30 км от линии пути.
3. «+/-» наличие или отсутствие в точке остановки, необходимой санитарной, туристической или гостиничной инфраструктуры, при отсутствии необходимой инфраструктуры – маршрут может быть полноценно запущен после реализации соответствующей инфраструктуры

Основные точки входа на маршрут

- Тайшет, Нижнеудинск — существующие точки входа, где останавливаются все пассажирские поезда, проходящие по этому маршруту. Станут местом начала маршрута при движении по нему с запада на восток.
- Улан-Удэ — существующая точка входа, где останавливаются все пассажирские поезда, проходящие по маршруту. Действующий в Улан-Удэ аэропорт федерального значения позволяет прибыть на макротерриторию воздушным транспортом и начать следовать по железнодорожному туристическому маршруту с востока на запад.

Проблемы транспортной инфраструктуры маршрута

- Отсутствие скоростного сообщения, которое позволяло бы с наименьшими потерями времени в пути перемещаться между соседними точками маршрута.

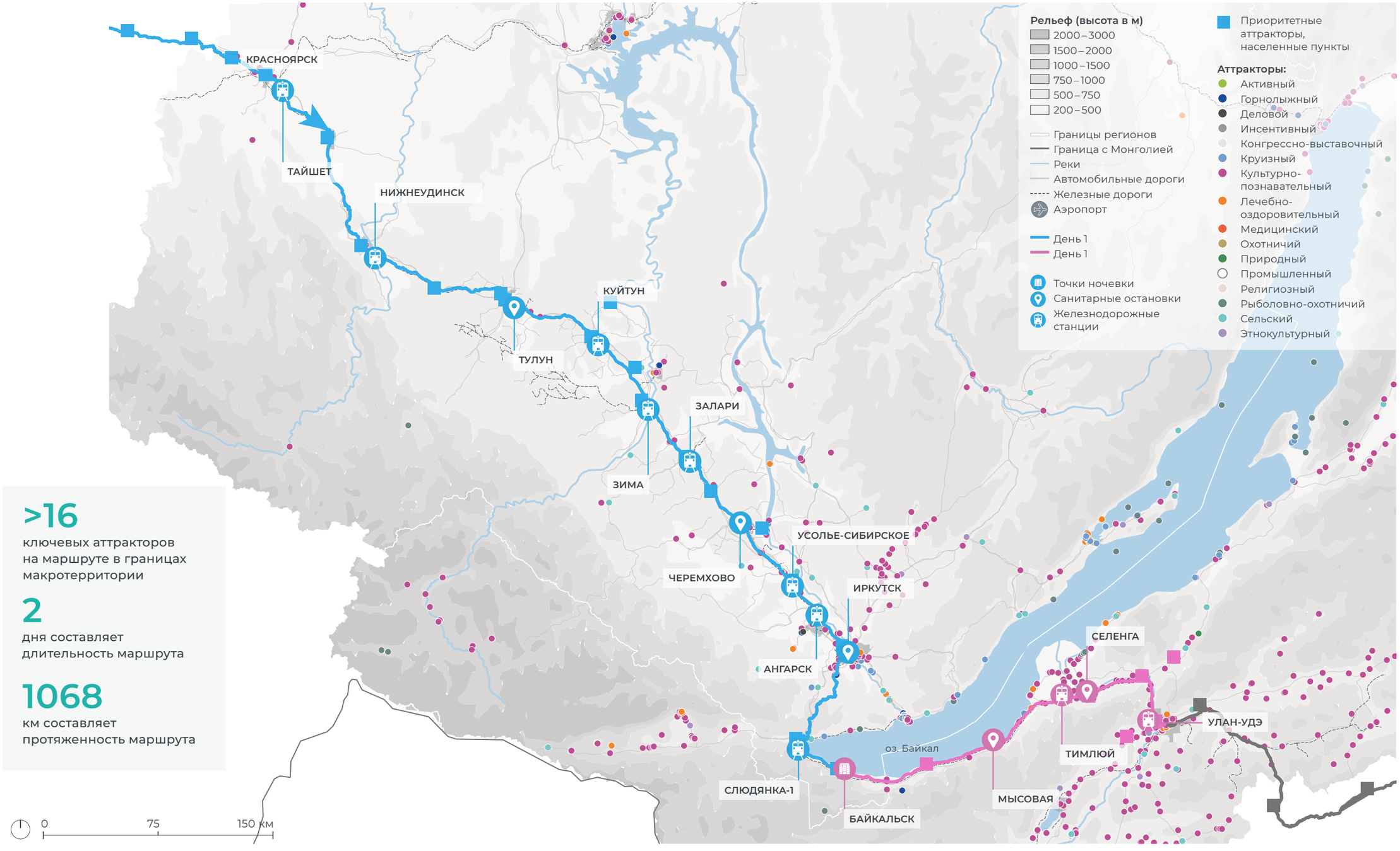
Потенциал развития маршрута

- Благодаря наличию пассажирского железнодорожного сообщения маршрут уже существует. Требуется реализация мероприятий для увеличения внутренней связности за счет создания новых локальных маршрутов — скоростных и пригородных. Цель ввода скоростных маршрутов — сократить потери времени при перемещении между отдаленными друг от друга локациями, а пригородных — увеличить количество доступных для туристов аттракторов, расположенных в малых населенных пунктах. Количество туристических аттракторов с высоким потенциалом для посещения привязано к вводу дополнительных скоростных рейсов с продолжительными остановками в местах повышенного туристического интереса.

Основные мероприятия для увеличения доступности маршрута

1. Запуск скоростного дневного железнодорожного сообщения на участке Улан-Удэ — Байкальск — Слюдянка — Иркутск (2 пары в сутки).
2. Ввод скоростного железнодорожного сообщения по маршруту Иркутск — Нижнеудинск с отправлением из Иркутска в утреннее время и прибытием в Иркутск в позднее вечернее время (1 пара в сутки).
3. Ввод пригородного железнодорожного сообщения на маршруте Байкальск — Мысовая (2 пары в сутки).
4. Увеличение объемов пригородного железнодорожного сообщения на маршруте Улан-Удэ — Мысовая до 2 пар в сутки.
5. Ввод круизного железнодорожного сообщения по маршруту Улан-Удэ — Иркутск — Братск — Северобайкальск.
6. Создание ТПУ на базе остановочного пункта «Байкальск — Пригородный» (железнодорожный вокзал и автовокзал в рамках единого комплекса, строительство высоких пассажирских платформ, включение в терминал точек общественного питания и различных видов сервиса).

3.3. Перспективные туристические маршруты и рекомендации по их развитию



>16
ключевых аттракторов на маршруте в границах макротерритории

2
дня составляет длительность маршрута

1068
км составляет протяженность маршрута

3.4.1.1. Автомобильный маршрут вдоль Транссибирской магистрали. Красноярск — Чита

День	Точка входа на маршрут[1]	Санитарная остановка 1	Санитарная остановка 2	Санитарная остановка 3	Точка ночевки	Расстояние, км	Продолжительность, сут.	Вид транспорта	Приоритетные аттракторы на пути или около пути[2]	Виды туризма	ЦА, группы	Сезонность
1	Красноярск	Кускун +	Уяр +	Большие Ключи +	Канск +	230	9	Наземный (автомобильный)	Красноярск, Канск, Тайшет, Тулун, Зима, Уковский водопад, Нижнеудинск, Саянск, Туристическая деревня «Отрадная», Бельский острог, с. Мальта, Усолье, Спасская Слобода, Черемхово, Свирск, Усолье-Сибирское, Иркутск, музей на полигоне ТБО, залив Якоби, Иркутская ГЭС, Иркутск, с. Моты, Шелехов, смотровая площадка Байкальского серпантина, скальник Витязь, гора Соболиная, Кругобайкальская ж/д, Гранатовый пляж, скала Шаманка, Байкальск, Слюдянка, Култук, экопарк «Озера на Снежной», визит-центр Байкал заповедный, Байкальский биосферный заповедник, пос. Выдрино, оз. Соболиное, р. Селенгинка, с. Посольское, Селенгинский Троицкий монастырь, гора Омулевая, гора Оленей, центр Восточной медицины, Иволгинский дацан, дацан «Ринпоче Багша», с. Большой Куналей, с. Десятниково, этнографический музей народов Забайкалья, Улан-Удэ, этнографический комплекс «Тарбагатай», Бада, Чита	Культурно-познавательный; Активный; Природно-экологический; Автомобильный (путешествие на автомобиле)	1, 4	Всесезонность
2	Канск	Ингашская +	Решоты +	Юрты +	Тайшет +	165						
3	Тайшет	Алзамай +	Нижнеудинск +	Вершина +	Тулун +	270						
4	Тулун	Куйтун +	Кимильтей +		Зима +	140						
5	Зима	Залари +	Черемхово +	Усолье-Сибирское +	Иркутск +	275						
6	Иркутск	Култук +	Слюдянка +		Байкальск +	145						
7	Байкальск	Бабушкин +	Селенга +		Улан-Удэ +	310						
8	Улан-Удэ	Тарбагатай +	Мухоршибирь +	Петровск-Забайкальский +	Бада +	296						
9	Бада	Хилок +	Николаевское +	Лесной городок +	Чита* +	320						
Весь маршрут						**2151**						

1. Финальная точка маршрута, которая может быть точкой входа на маршрут с обратной стороны.
2. Приоритетные точки около маршрута в радиусе 30 км от линии пути.
3. «+/-» наличие или отсутствие в точке остановки, необходимой санитарной, туристической или гостиничной инфраструктуры, при отсутствии необходимой инфраструктуры – маршрут может быть полноценно запущен после реализации соответствующей инфрастурктуры

Основные точки входа на маршрут

- Тайшет — существующая точка входа для туристов, следующих по маршруту с запада на восток. Расположена на автодороге федерального значения Р-255 «Сибирь».
- Мухоршибирь, Улан-Удэ — существующие точки входа для туристов, следующих по маршруту с востока на запад. Расположены на автодороге федерального значения Р-258 «Байкал».

Проблемы транспортной инфраструктуры маршрута

- Автомобильная дорога Р-258 «Байкал» работает в режиме перегрузки на участке Иркутск — Улан-Удэ.

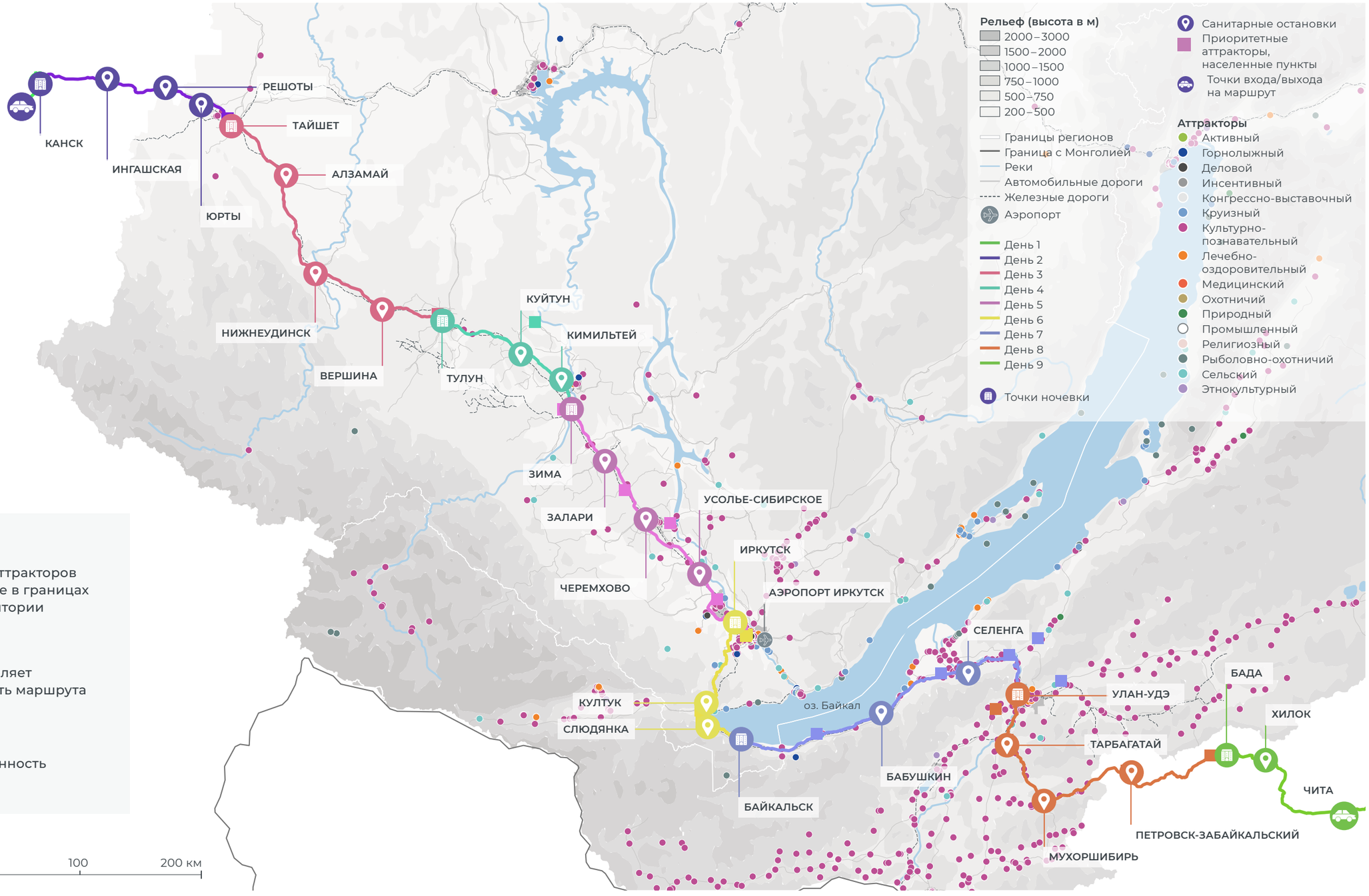
Потенциал развития маршрута

- Маршрут проходит по наиболее развитой и густонаселенной части макротерритории, где качество транспортной инфраструктуры самое высокое. Так как все участки автодорог маршрута относятся к федеральным, они находятся в нормативном состоянии. Маршрут может функционировать уже сейчас.

Основные мероприятия для увеличения доступности маршрута

1. Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы Р-258 «Байкал» на участке Иркутск — Улан-Удэ — с. Тарбагатай.
2. Создание и развитие инфраструктуры придорожного сервиса.

3.4. Разработка перспективных автотуристических маршрутов и рекомендаций по их развитию



>10
ключевых аттракторов на маршруте в границах макротерритории

9
дней составляет длительность маршрута

2151
км протяженность пути

3.4.1.2. Автомобильный маршрут «Кругобайкальское кольцо»

День	Точка входа на маршрут[1]	Санитарная остановка 1	Санитарная остановка 2	Санитарная остановка 3	Точка ночевки	Расстояние, км	Продолжит., сут.	Вид транспорта	Приоритетные аттракторы на пути или около пути[2]	Виды туризма	ЦА, группы	Сезонность
1	Братск	Покосное +	Тэмь +	Прибрежный +	Братск +	2660	10	Наземный (автомобильный)	Байкальский хребет, Гоуджекит, Слюдянские озера, Северобайкальск, пос. Нижнеангарск, Заповедник «Джергинский», Баргузинский заповедник, Улус Ярикта, Баргузинский дацан, Сувинский саксонский замок, с. Барагхан, Забайкальский национальный парк, п-ов Святой нос, Усть-Баргузин, Горячинск, местность «Черепаха», оз. Котокель, Гремячинск, оз. Байкал, Селенгинский Троицкий монастырь, с. Посольское, центр Восточной медицины, дацан «Ринпоче Багша», визит-центр Байкал заповедный, Байкальский биосферный заповедник, оз. Соболиное, экопарк «Озера на Снежной», пос. Выдрино, Гранатовый пляж, гора Соболиная, смотровая площадка Байкальского серпантина, скала Шаманка, Слюдянка, Култук, Кругобайкальская ж/д, скальник Витязь, с. Моты, Шелехов, музей на полигоне ТБО, залив Якоби, Иркутская ГЭС, с. Мальта, Бельский острог, Свирск, Черемхово, Саянск, туристическая деревня «Отрадная», архитектурно-этнографический музей «Ангарская деревня», Братская ГЭС, Железногорск-Илимский, Братск, Покосное, Тэмь, Прибрежный, Тулун, Куйтун, Зима, Залари, Черемхово, Усолье-Сибирское, Ангарск, Иркутск, Култук, Байкальск, Танхой, Бабушкин, Тимлюй, Кика, Турка, Максимиха, Кумора, Новый Уоян, Северобайкальск, Окунайский, Усть-Кут	Культурно-познавательный; Активный; Природно-экологический	1, 2	Всесезонный
2	Тулун	Куйтун +	Зима +	Залари +	Тулун +							
3		Усолье-Сибирское +	Ангарск +	Черемхово	Иркутск +							
4	Иркутск, Култук	Култук +	Байкальск +	Танхой -	Бабушкин +							
5	Улан-Удэ	Тимлюй +	Татаурово +	Кика +	Турка +							
6		Максимиха +	Баргузин +	Барагхан +	Шаманка +							
7		Алла +	Улюнхан +	Кумора +	Новый Уоян -							
8	Северобайкальск	Ангоя +	Кичера +	Северобайкальск +	Окунайский -							
9		Киренга +	Ния +	Усть-Кут +	Ручей -							
10		Хребтовая +	Видим +	Гидростроитель +	Братск +							
Весь маршрут						**2660**						

1. Финальная точка маршрута, которая может быть точкой входа на маршрут с обратной стороны.
2. Приоритетные точки около маршрута в радиусе 30 км от линии пути.
3. «+/-» наличие или отсутствие в точке остановки, необходимой санитарной, туристической или гостиничной инфраструктуры, при отсутствии необходимой инфраструктуры – маршрут может быть полноценно запущен после реализации соответствующей инфраструктуры

Основные точки входа на маршрут

- Улан-Удэ — существующая точка входа для туристов из Республики Бурятия и с Дальнего Востока.
- Братск — существующая точка входа для туристов, путешествующих на автомобиле со стороны Европейской части РФ.

Проблемы транспортной инфраструктуры маршрута

- Автодороги от Качуга до Окунайского и Нового Уояна, от Усть-Баргузина до Улюхана находятся в ненормативном состоянии.
- В настоящее время маршрут невозможен ввиду отсутствия дороги между Новым Уояном и центральной частью Республики Бурятии (участка Улюхан — Новый Уоян).
- Автомобильная дорога Р-258 «Байкал» работает в режиме перегрузки на участке Иркутск — Улан-Удэ.

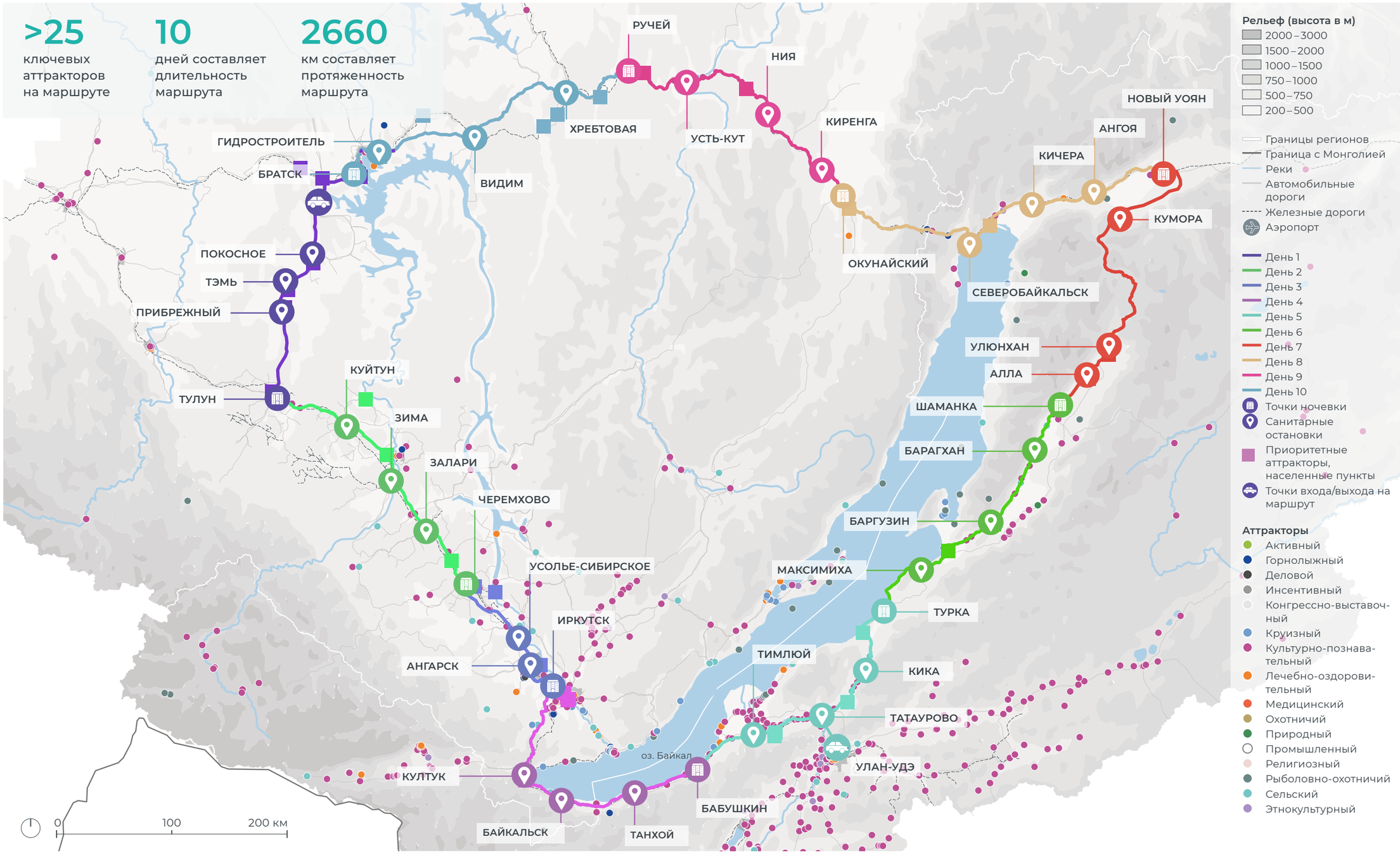
Потенциал развития маршрута

- Маршрут станет наиболее перспективным в макрорегионе в случае реализации необходимых мероприятий, в первую очередь — это строительство недостающего участка дороги от Улюнхана до Нового Уояна. Туристы смогут посещать оба берега Байкала, его северную и южную части. Часть маршрута пройдет по скоростной автодороге (в случае реализации соответствующего мероприятия на автодороге федерального значения Р-258 «Байкал»).

Основные мероприятия для увеличения доступности маршрута

1. Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы Р-258 «Байкал» на участке Иркутск — Улан-Удэ — с. Тарбагатай.
2. Реконструкция автомобильной дороги 25Н-056 от р. п. Качуг до п. г. т. Жигалово (ремонт, укладка асфальтового покрытия), автомобильной дороги 25Н-152 от п. г. т. Жигалово до п. Окунайский (ремонт, укладка асфальтового покрытия), автомобильной дороги 25Н-258 от Усть-Кута до границы с Республикой Бурятия (ремонт, укладка асфальтового покрытия), автомобильной дороги 81К-041 от границы с Иркутской областью до п. г. т. Новый Уоян (ремонт, укладка асфальтового покрытия), автомобильной дороги 81К-001 от п. г. т. Усть-Баргузин до улуса Улюнхан (ремонт, укладка асфальтового покрытия).
3. Строительство автомобильной дороги улус Улюнхан — п. г. т. Новый Уоян.

3.4. Разработка перспективных автотуристических маршрутов и рекомендаций по их развитию



3.4.1.3. Автомобильный маршрут «Монгольское кольцо»

День	Точка входа на маршрут[1]	Санитарная остановка 1	Санитарная остановка 2	Точка ночевки	Расстояние, км	Продолжительность, сут.	Вид транспорта	Приоритетные аттракторы на пути или около пути[2]	Виды туризма	ЦА, группы	Сезонность
1	Иркутск	Култук +	Слюдянка +	Байкальск +	139	4[4]	Наземный (автомобильный)	Иркутск, скульптура «Ухо Байкала», Кругобайкальская ж/д, Селенгинский Троицкий монастырь, Село Посольское, визит-центр Байкал заповедный, Байкальский биосферный заповедник, оз. Соболиное, экопарк «Озера на Снежной», пос. Выдрино, Гранатовый пляж, Байкальск, гора Соболиная, смотровая площадка Байкальского серпантина, скала Шаманка, Слюдянка, Култук, скальник Витязь, с. Моты, Шелехов, музей на полигоне ТБО, залив Якоби, Иркутская ГЭС, гора Оленей, Иволгинский дацан, дацан «Ринпоче Багша», центр Восточной медицины, гора Омулевая, этнографический комплекс Тарбагатай, село Десятниково, с. Харгана, ТРК «На Великом Чайном пути», пос. Новоселенгинск, оз. Гусиное, Ильмовая падь, Кяхта, священное место Аранжин Арьяа Баала, Гуннское поселение «Дурены», гора Мунку-Сардык, Нилова Пустынь, Тункинский национальный парк, курортная местность «Вышка», радиоастрономическая обсерватория «Квазар», курорт Аршан	Культурно-познавательный; Активный; Природно-экологический	1, 2	Всесезонный
2	Байкальск	Селенгинск +	Селенгинск +	Улан-Удэ +	303						
3	Улан-Удэ	Гусиноозерск +	Новоселенгинск +	Кяхта +	226						
4	Слюдянка / Култук	Аршан +	Кырэн +	Монды -	246						
Весь маршрут					**914**						

1. Финальная точка маршрута, которая может быть точкой входа на маршрут с обратной стороны.
2. Приоритетные точки около маршрута в радиусе 30 км от линии пути.
3. «+/-» наличие или отсутствие в точке остановки, необходимой санитарной, туристической или гостиничной инфраструктуры, при отсутствии необходимой инфраструктуры – маршрут может быть полноценно запущен после реализации соответствующей инфраструктуры

Основные точки входа на маршрут

- Кяхта — существующая точка входа для туристов из Монголии.
- Монды — существующая точка входа для туристов из Монголии.
- Улан-Удэ — существующая точка входа для туристов из Республики Бурятия и с Дальнего Востока.
- Слюдянка и Култук — существующие точки входа для туристов из Иркутской области и из основной части страны.

Проблемы транспортной инфраструктуры маршрута

- Автомобильная дорога Р-258 «Байкал» работает в режиме перегрузки на участке Иркутск — Улан-Удэ.
- Автомобильная дорога А-340 работает в режиме перегрузки на некоторых участках.

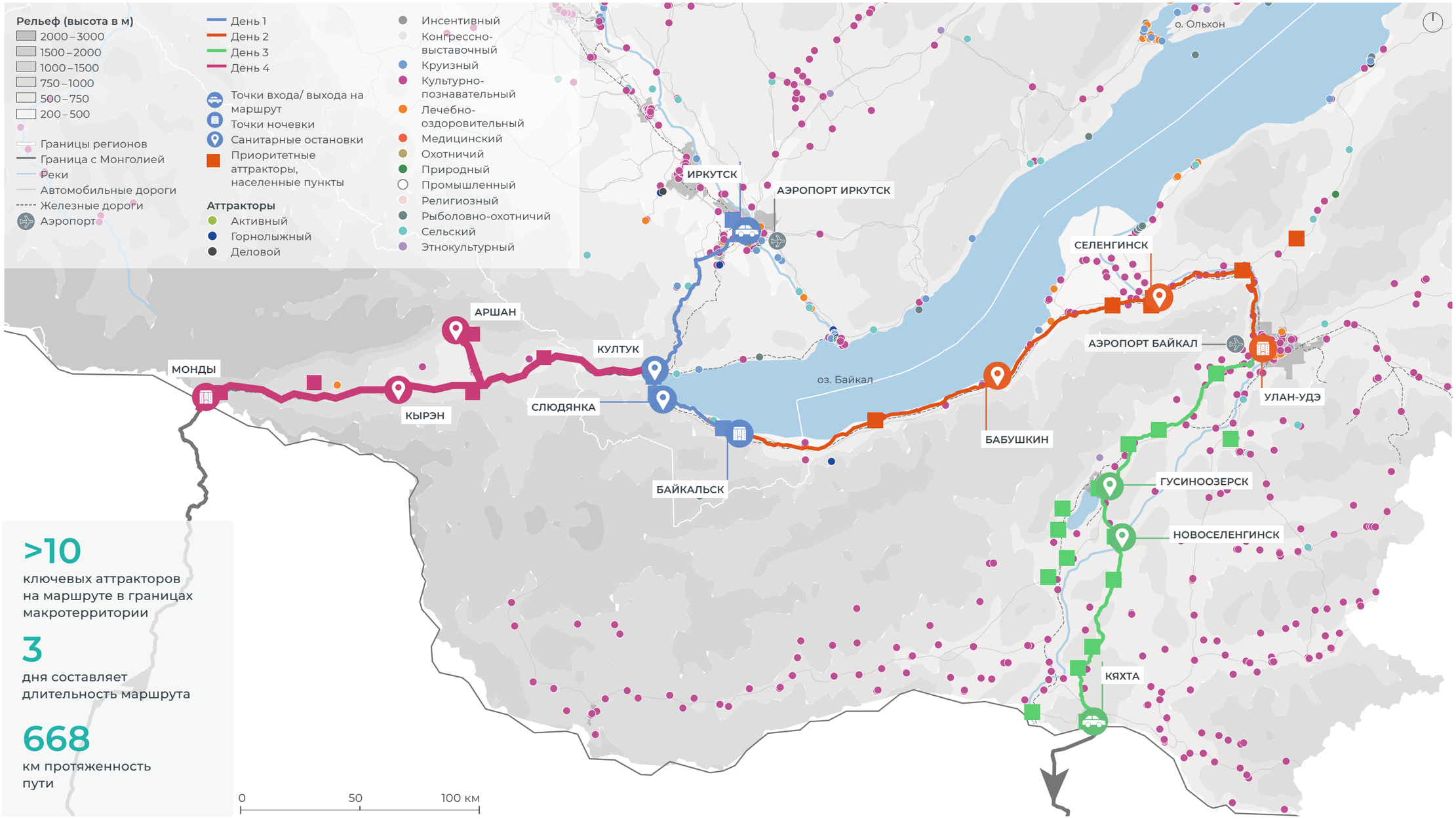
Потенциал развития маршрута

- Маршрут проходит по наиболее развитой и густонаселенной части макротерритории, где сконцентрировано большинство аттракторов. Все участки автомобильных дорог маршрута на макротерритории (федеральные и региональные) находятся в нормативном состоянии, а потому маршрут может функционировать уже сейчас. В случае реализации запланированных мероприятий большая часть маршрута пройдет по скоростным автомобильным дорогам. Маршрут может привлечь иностранных туристов (Монголия, Китай).

Основные мероприятия для увеличения доступности маршрута

1. Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы Р-258 «Байкал» на участке Иркутск — Улан-Удэ — с. Тарбагатай.
2. Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы А-340 на участке Улан-Удэ — Кяхта.

3.4. Разработка перспективных автотуристических маршрутов и рекомендаций по их развитию



>10
ключевых аттракторов на маршруте в границах макротерритории

3
дня составляет длительность маршрута

668
км протяженность пути

3.4.1.4. Религиозный маршрут «Святыни Бурятии»

День	Точка входа на маршрут[1]	Санитарная остановка 1	Санитарная остановка 2	Санитарная остановка 3	Точка ночевки		Расстояние, км	Продолжит., сут.	Вид транспорта	Приоритетные аттракторы на пути или около пути[2]	Виды туризма	ЦА, группы	Сезонность
1	Улан-Удэ	Дацан Ринпоче	Иволгинский дацан	Ставка Чингисхана	Улан-Удэ	+	38	9	Наземный (автомобильный)	Улан-Удэ, Иволгинский дацан, «Байкальская гавань», Максмиха, дацан Богини Янжима, Хоринск, Хрустальное оз., пос. Танхой, Тункинская долина, Хойморский дацан Бодхидхарма, Улус (село) Барагхан, Баргузинский дацан, Улус Ярикта, Сувинский саксонский замок, Забайкальский национальный парк, п-ов Святой нос, Максимиха, Усть-Баргузин, Горячинск, местность «Черепаха», оз. Котокель, Гремячинск, оз. Байкал, Селенгинский Троицкий монастырь, с. Посольское, центр Восточной медицины, дацан «Ринпоче Багша», визит-центр Байкал заповедный, Байкальский биосферный заповедник, оз. Соболиное, экопарк «Озера на Снежной», пос. Выдрино, Гранатовый пляж, Байкальск, гора Соболиная, смотровая площадка Байкальского серпантина, скала Шаманка, Слюдянка, Култук, Кругобайкальская ж/д, радиоастрономическая обсерватория «Квазар», курортная местность «Вышка», Тункинский национальный парк, Эгитуйский дацан, Ацагатский дацан, с. Ацагат, этно-туристский комплекс «Степной кочевник», гора Оленей, Иволгинский дацан, гора Омулевая, этнографический комплекс «Тарбагатай»	Религиозный; Культурно-познавательный; Природно-экологический	1, 3, 4, 5	всесезонный
2	Улан-Удэ	Зырянск	Кика	Гремячинск	«Байкальская гавань»	+	185						
3	«Байкальская гавань»	Максимиха	Усть-Баргузин	Баргузин	«Байкальская гавань»	+	195						
4	«Байкальская гавань»		Кика	Зырянск	Улан-Удэ	+	185						
5	Улан-Удэ	Старый Онхой	Верхние Тальцы	Удинск	Хоринск	+	160						
6	Хоринск	Можайка		Сосново-Озерское	Хоринск	+	173						
7	Хоринск	Удинск	Верхние Тальцы	Старый Онхой	Улан-Удэ	+	160						
8	Улан-Удэ	Татаурово	Селенга	Бабушкин	п. Танхой	+	229						
9	п. Танхой	Байкальск	Култук	Тункинская долина			245						
Весь маршрут							**1570**						

1. Финальная точка маршрута, которая может быть точкой входа на маршрут с обратной стороны.
2. Приоритетные точки около маршрута в радиусе 30 км от линии пути.
3. «+/-» наличие или отсутствие в точке остановки, необходимой санитарной, туристической или гостиничной инфраструктуры, при отсутствии необходимой инфраструктуры – маршрут может быть полноценно запущен после реализации соответствующей инфрастуруктуры

Основные точки входа на маршрут

- Слюдянка — существующая точка входа для туристов, следующих из Иркутской области и основной части страны.
- Телемба — существующая точка входа для туристов, следующих с Дальнего Востока. Подъездные пути в ненормативном состоянии, фактически недоступна для пользователей.
- Улан-Удэ — существующая точка входа для туристов из Улан-Удэ и туристов, прибывающих из других регионов страны на железнодорожном и воздушном транспорте.

Проблемы транспортной инфраструктуры маршрута

- Автомобильная дорога Р-258 «Байкал» работает в режиме перегрузки на участке Иркутск — Улан-Удэ.
- Автомобильная дорога 81К-002 находится в ненормативном состоянии.
- Автомобильная дорога 81К-001 к северу от п. г. т. Усть-Баргузин находится в ненормативном состоянии.

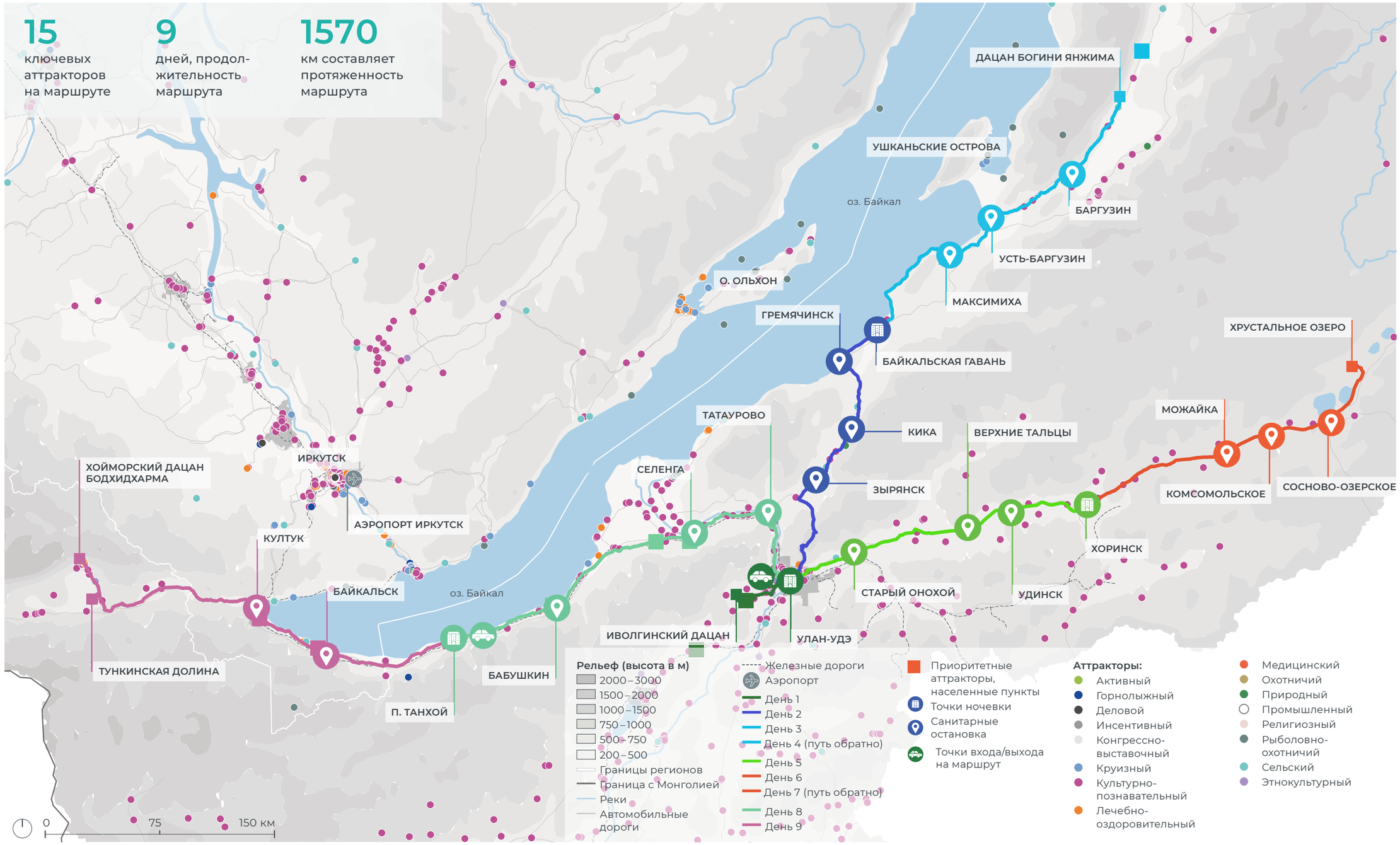
Потенциал развития маршрута

- Маршрут в значительной степени проходит по наиболее развитой и густонаселенной части макротерритории, где сконцентрировано большинство религиозных и культурно-познавательных аттракторов. Буддиские святыни Бурятии являются самыми известными и востребованными на территории России, а также имеют большой потенциал генерации туристического потока из Монголии и Китая.

Основные мероприятия для увеличения доступности маршрута

1. Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы Р-258 «Байкал» на участке Иркутск — Улан-Удэ — с. Тарбагатай.
2. Реконструкция автомобильной дороги 81К-001 от п. г. т. Усть-Баргузин до улуса Улюнхан (ремонт, укладка асфальтового покрытия).
3. Реконструкция автомобильной дороги 81К-002 от Улан-Удэ до границы с Забайкальским краем (ремонт, укладка асфальтового покрытия).
4. Строительство дороги к паломническому комплексу «Сваямбху Субурга» от автодороги Иволгинск — Иволгинский храм.
5. Строительство автомобильных дорог к Булутумурскому дацану, к Загустайскому дацану и до Ацайского дацана.

3.4. Разработка перспективных автотуристических маршрутов и рекомендаций по их развитию



3.4.1.5. Великий чайный путь. Западная ветвь

День	Точка входа на маршрут[1]	Санитарная остановка 1	Санитарная остановка 2	Санитарная остановка 3	Точка ночевки	Расстояние, км	Продолжит., сут.	Вид транспорта	Приоритетные аттракторы на пути или около пути[2]	Виды туризма	ЦА, группы	Сезонность
1	Красноярск	Кускун +	Уяр +	Большие Ключи +	Канск +	253	8	Наземный (автомобильный)	визит-центр Байкал заповедный, Байкальский биосферный заповедник, р. Селенгинка, оз. Соболиное, экопарк «Озера на Снежной», пос. Выдрино, Гранатовый пляж, Байкальск, гора Соболиная, смотровая площадка Байкальского серпантина, скала Шаманка, Слюдянка, Култук, Кругобайкальская ж/д, скальник Витязь, с. Моты, Шелехов, музей на полигоне ТБО, залив Якоби, Иркутская ГЭС, с. Мальта, Усолье-Сибирское, Бельский острог, Свирск, Черемхово, Саянск, туристическая деревня «Отрадная», Братск	Культурно-познавательный; Активный; Природно-экологический	1, 3, 4, 5	Всесезонный
2		Иланская +	Ингашская +	Решоты +	Тайшет +	162						
3	Тайшет	Лесогорск +	Турма +		Вихоревка +	251						
4	Братск	Покосное +	Тэмь +		Прибрежный +	121						
5		Новокадинский +	Барлук +	Кимильтей +	Зима +	240						
6		Залари +	Черемхово +	Усолье-Сибирское +	Иркутск +	290						
7	Иркутск	Култук +	Слюдянка +		Байкальск +	121						
8	Байкальск	Танхой +				130						
Весь маршрут						**1568**						

1. Финальная точка маршрута, которая может быть точкой входа на маршрут с обратной стороны.
2. Приоритетные точки около маршрута в радиусе 30 км от линии пути.
3. «+/-» наличие или отсутствие в точке остановки, необходимой санитарной, туристической или гостиничной инфраструктуры, при отсутствии необходимой инфраструктуры – маршрут может быть полноценно запущен после реализации соответствующей инфраструктуры

Основные точки входа на маршрут

- Иркутск — существующая и основная точка входа за счет наличия аэропорта федерального значения и расположения на Транссибирской магистрали.
- Братск — существующая точка входа в первую очередь для туристов из России, прибывающих на других видах транспорта (железнодорожный, воздушный).
- Тайшет — существующая точка входа для туристов, следующих по маршруту с запада на восток. Расположена на автодороге федерального значения Р-255 «Сибирь».

Проблемы транспортной инфраструктуры маршрута

- Автомобильная дорога Р-258 «Байкал» работает в режиме перегрузки на участке Иркутск — Улан-Удэ.

Потенциал развития маршрута

- Маршрут в значительной степени проходит по наиболее развитой и густонаселенной части макротерритории, где сконцентрировано большинство аттракторов. Так как все участки автодорог маршрута относятся к федеральным, они находятся в нормативном состоянии. Маршрут может функционировать уже сейчас. В случае реализации запланированных мероприятий значительная часть маршрута пройдет по скоростным автомобильным дорогам. Маршрут может привлечь иностранных туристов (Монголия, Китай).

Основные мероприятия для увеличения доступности маршрута

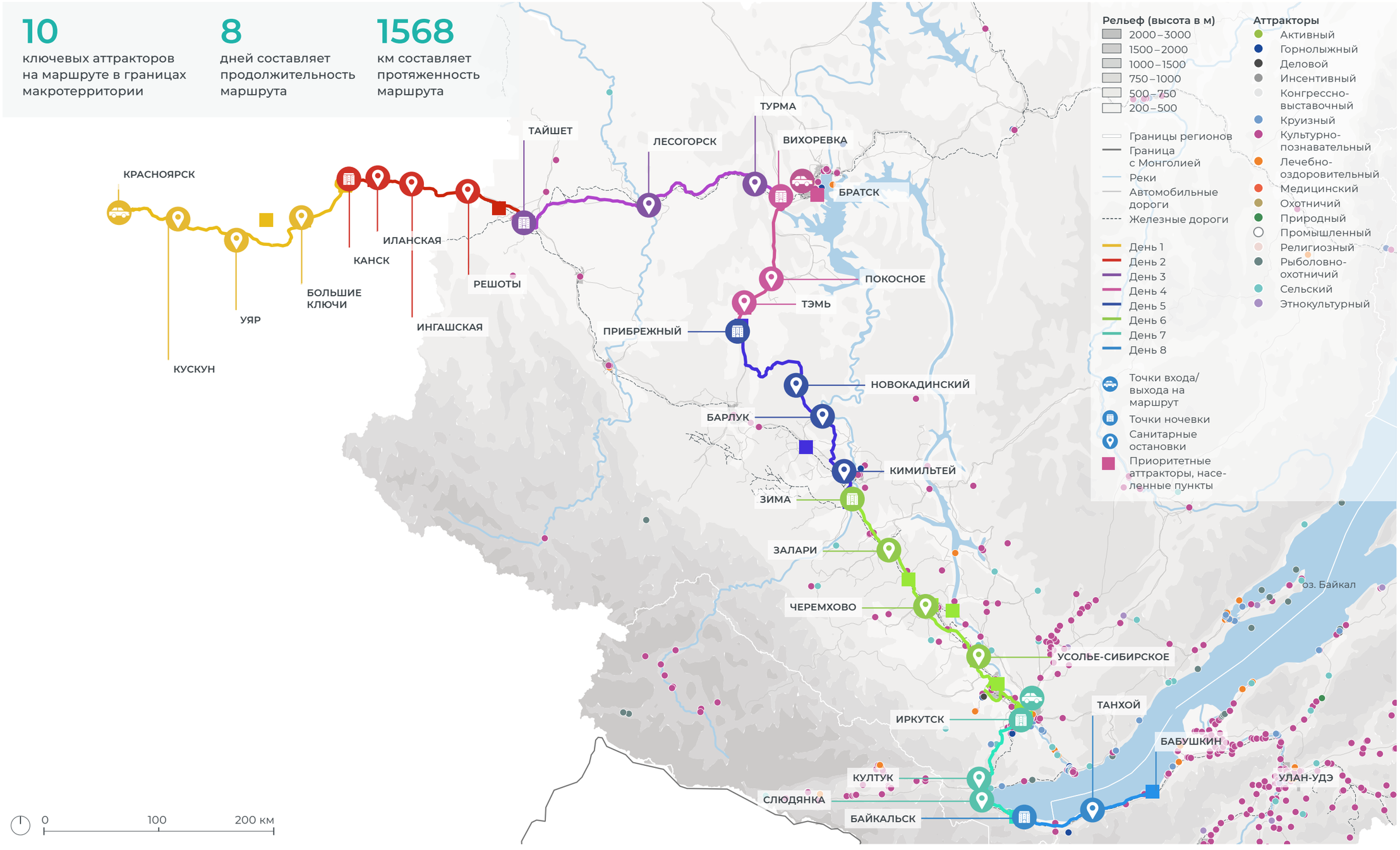
1. Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы Р-258 «Байкал» на участке Иркутск — Улан-Удэ — с. Тарбагатай.
2. Создание и развитие инфраструктуры придорожного сервиса.

3.4. Разработка перспективных автотуристических маршрутов и рекомендаций по их развитию

10
ключевых аттракторов на маршруте в границах макротерритории

8
дней составляет продолжительность маршрута

1568
км составляет протяженность маршрута



3.4.1.6. Великий чайный путь. Восточная ветвь

День	Точка входа на маршрут[1]	Санитарная остановка 1	Санитарная остановка 2	Санитарная остановка 3	Точка ночевки	Расстояние, км	Продолжит., сут.	Вид транспорта	Приоритетные аттракторы на пути или около пути[2]	Виды туризма	ЦА, группы	Сезонность
1	Улан-Удэ	Татаурово +	Селенга +	Тимлюй +	Бабушкин +	181	6	дни 1, 4-5-6: наземный (автомобильный) 2-3 дни: на автомобиле высокой проходимости	Гусиноозерск, с. Посольское, Кабанский заказник, Селенгинский Троицкий монастырь, этно-туристский комплекс «Степной кочевник», Аца-гатский дацан, центр Восточной медицины, дацан «Ринпоче Багша», дацан «Ринпоче Багша», Иволгинский дацан, Улан-Удэ, АТК Байкальский, гора Оленей, гора Омулевая, этнографический комплекс Тарбагатай, село Десятниково, с. Харгана, оз. Гусиное, пос. Новоселенгинск, священное место Аранжин Арьяа Баала, Гуннское поселение «Дурены», Ильмовая падь, Кяхта	Культурно-познавательный; Активный; Природно-экологический	1, 3, 4, 5	включая 2-3 дни : лето исключая 2-3 дни : всесезонный
2	Бабушкин	Таежный +	Нарин-Горхон +		Гусиное оз. +	136						
3		Усть-Урма +	Шана +	Ехэ-Цаган +	Новосе-ленгинск +	116						
4		Поворот +	Калинишна +	Субуктуй +	Кяхта +	102						
5	Кяхта	Субуктуй	Калинишна	Поворот	Гусиноо-зерск +	124						
6		Средний Убукун +	Нижний Убукун +	Иволгинск +	Улан-Удэ +	108						
Весь маршрут						**767**						

1. Финальная точка маршрута, которая может быть точкой входа на маршрут с обратной стороны.
2. Приоритетные точки около маршрута в радиусе 30 км от линии пути.
3. «+/-» наличие или отсутствие в точке остановки, необходимой санитарной, туристической или гостиничной инфраструктуры, при отсутствии необходимой инфраструктуры – маршрут может быть полноценно запущен после реализации соответствующей инфраструктуры

Основные точки входа на маршрут

- Кяхта — существующая точка входа для туристов из Монголии.
- Улан-Удэ — существующая точка входа для туристов из Улан-Удэ и прибывающих из других регионов страны на железнодорожном и воздушном транспорте.

Проблемы транспортной инфраструктуры маршрута

- Автомобильная дорога Р-258 «Байкал» работает в режиме перегрузки на участке Иркутск — Улан-Удэ.
- Автомобильная дорога А-340 работает в режиме перегрузки на некоторых участках

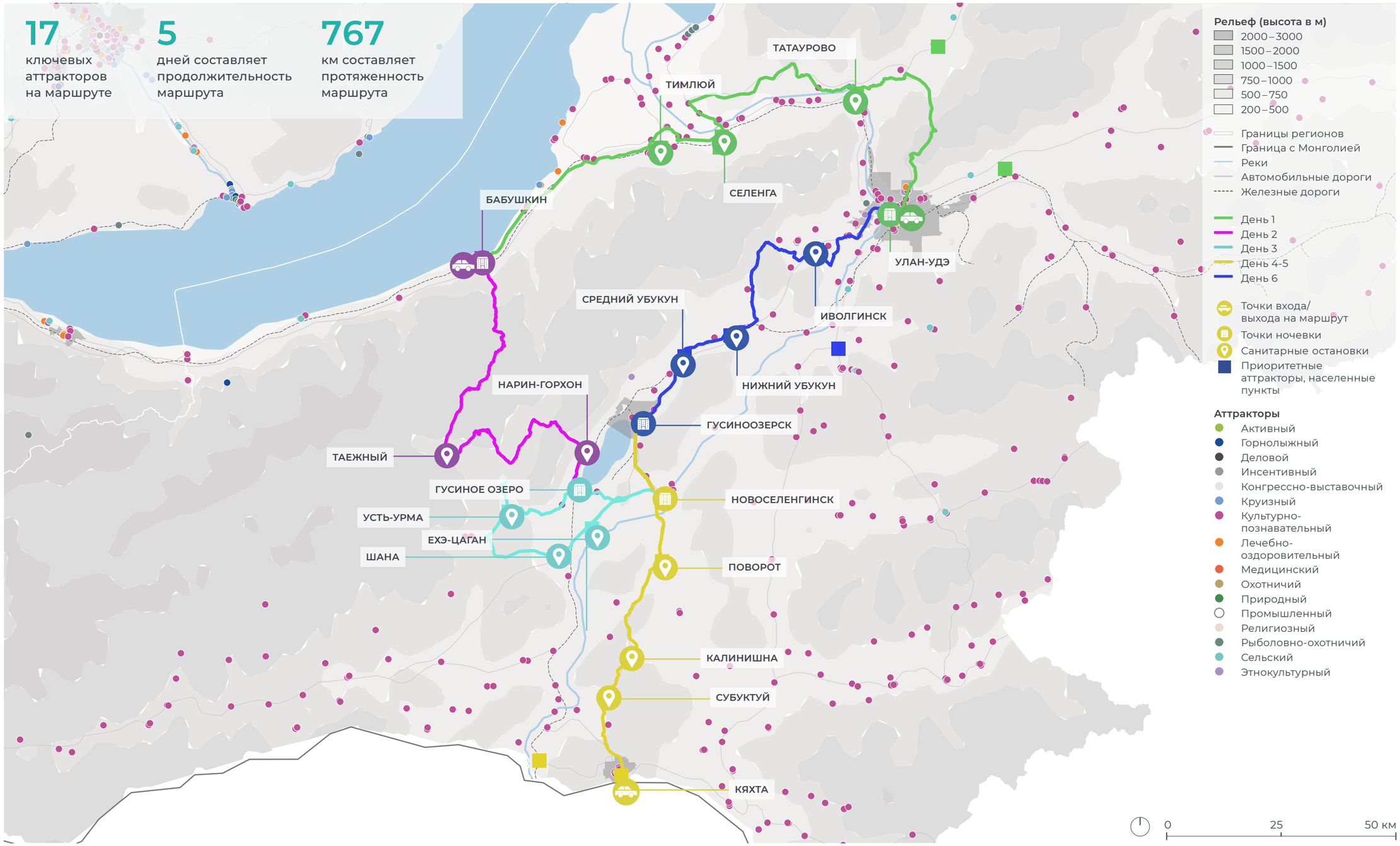
Потенциал развития маршрута

- Маршрут в значительной степени проходит по наиболее развитой и густонаселенной части макротерритории, где сконцентрировано большинство аттракторов. Так как все участки автодорог маршрута относятся к федеральным, они находятся в нормативном состоянии. Маршрут может функционировать уже сейчас. В случае реализации запланированных мероприятий значительная часть маршрута пройдет по скоростным автомобильным дорогам. Маршрут может привлечь иностранных туристов (Монголия, Китай).

Основные мероприятия для увеличения доступности маршрута

1. Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы Р-258 «Байкал» на участке Иркутск — Улан-Удэ — с. Тарбагатай.
2. Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы А-340 на участке Улан-Удэ — Кяхта.
3. Проектирование и строительство автомобильной дороги — съезда с региональной дороги Р440 (Гусиноозерск — Петропавловка — Закаменск), устройство туристической тропы по мощеному участку «Удинский тракт».

3.4. Разработка перспективных автотуристических маршрутов и рекомендаций по их развитию



3.4.1.7. Этнокольцо Бурятии

День	Точка входа на маршрут[1]	Санитарная остановка 1	Санитарная остановка 2	Точка ночевки	Расстояние, км	Продолжит., сут.	Вид транспорта	Приоритетные аттракторы на пути или около пути[2]	Виды туризма	ЦА, группы	Сезонность
1	Аэропорт Байкал (Улан-Удэ)	«Нулевой километр» +	Национальный музей +	Улан-Удэ +	30	6–7	Наземный	Дацан Богини Янжима, с. Барагхан, Баргузинский дацан, Улус Ярикта, Сувинский саксонский замок, Забайкальский национальный парк, п-ов Святой нос, Максимиха, Усть-Баргузин, Горячинск, местность «Черепаха», мыс Хобой, Гремячинск, «Байкальская гавань», остров Ольхон, причал Монахово, Ушканьские острова, бухта Змеиная оз. Котокель, этно-туристский комплекс «Степной кочевник», Ацагатский дацан, центр Восточной медицины, дацан «Ринпоче Багша», Иволгинский дацан, гора Оленей, гора Омулевая, этнографический комплекс Тарбагатай, с. Большой Куналей, «Нулевой километр», дацан Ринпоче (колокол «Четырех печатей» и статуя Будда Шакьямуни), национальный музей, ставка Чингисхана, Улан-Удэ, «Степной Кочевник» (Ацагат), с. Тарбагатай, д. Десятниково	Религиозный; Культурно-познавательный; Природно-экологический	1, 3, 4, 5	Всесезонный
2	Улан-Удэ	Ставка Чингисхана +	Село Тарбагатай +	Улан-Удэ +	172		Наземный				
3	Улан-Удэ	Поселок Гремячинск (Байкал) +	Кика +	Поселок Гремячинск (Байкал) +	246		Наземный				
4		«Байкальская гавань» +	Остров Ольхон +	«Байкальская гавань» +	202		Наземный, водный				
5		Причал Монахово +	Бухта Змеиная +	«Байкальская гавань» +	400		Наземный, водный				
6		Дацан Богини Янжима +	«Байкальская гавань» +	Улан-Удэ* +	643		Наземный				
Весь маршрут					**1708**						

1. Финальная точка маршрута, которая может быть точкой входа на маршрут с обратной стороны.
2. Приоритетные точки около маршрута в радиусе 30 км от линии пути.
3. «+/-» наличие или отсутствие в точке остановки, необходимой санитарной, туристической или гостиничной инфраструктуры, при отсутствии необходимой инфраструктуры – маршрут может быть полноценно запущен после реализации соответствующей инфраструктуры

Основные точки входа на маршрут

- Улан-Удэ — существующая точка входа для туристов из Улан-Удэ и прибывающих из других регионов страны на железнодорожном и воздушном транспорте.

Проблемы транспортной инфраструктуры маршрута

- Автомобильная дорога А-340 работает в режиме перегрузки на некоторых участках.
- Часть автомобильных дорог маршрута — грунтовые, либо находится в ненормативном состоянии.
- Причальная инфраструктура Турки, Усть-Баргузина находится в неудовлетворительном состоянии, сообщение с туристическими аттракторами маршрута отсутствует, за исключением эпизодических заказных перевозок.

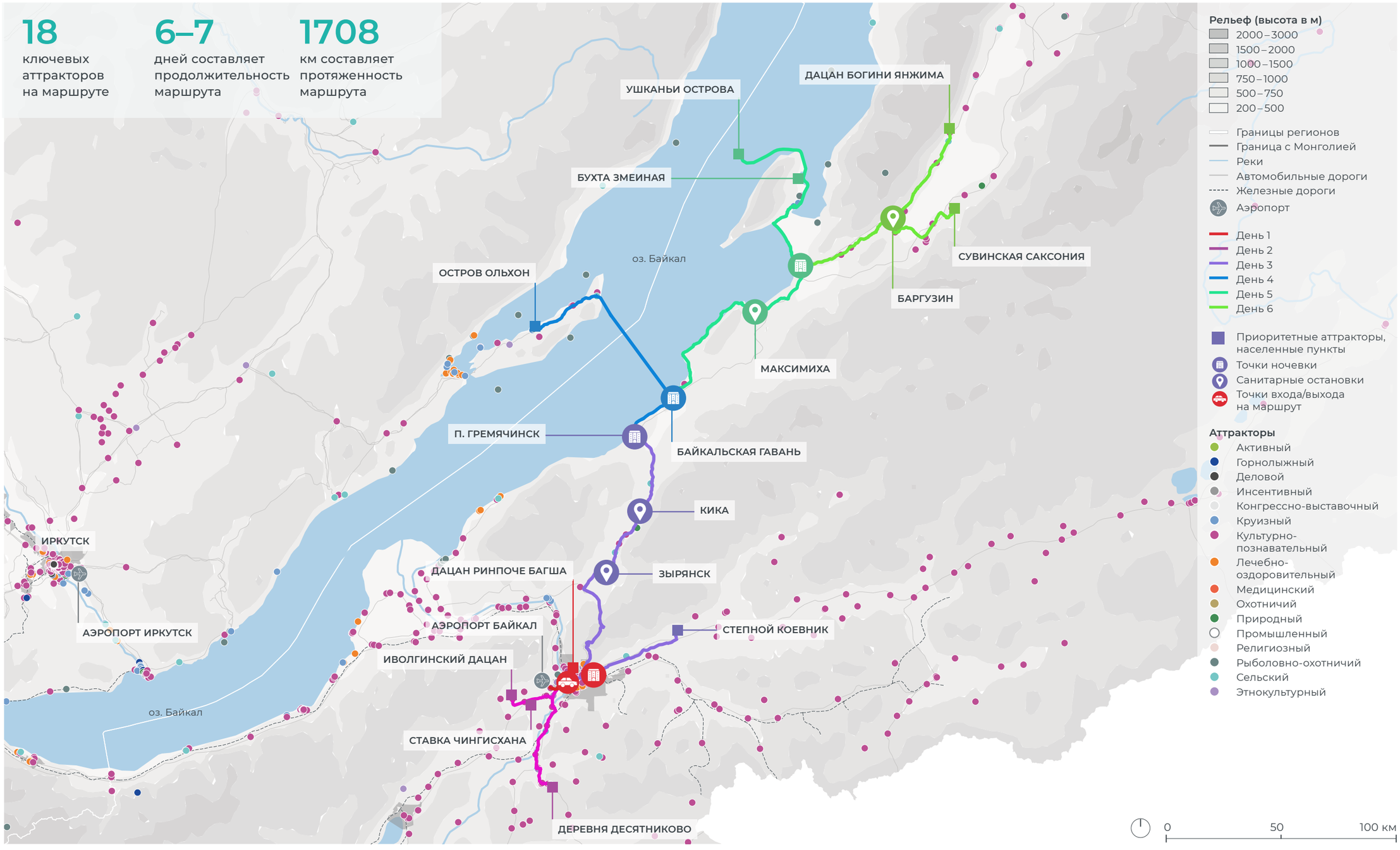
Потенциал развития маршрута

- Маршрут имеет небольшую протяженность, что делает его очень подходящим для использования личного автомобиля. Большинство аттракторов находится в суточной доступности от Улан-Удэ, за исключением объектов в прибрежной полосе озера Байкал в окрестностях Баргузина и Малого Моря. В рамках создания маршрута необходимы мероприятия по увеличению надежности водного сообщения от причалов Баргузинского и Прибайкальского районов.

Основные мероприятия для увеличения доступности маршрута

1. Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы Р-258 «Байкал» на участке Иркутск — с. Тарбагатай и трассы А-340 на участке Улан-Удэ — Кяхта.
2. Реконструкция автомобильной дороги 81К-002 от Улан-Удэ до границы с Забайкальским Краем (ремонт, укладка асфальтового покрытия) и автомобильной дороги Спиртзаводской тракт (ремонт, укладка асфальтового покрытия).
3. Реконструкция причала Турка (строительство пассажирского порта, реконструкция волнозащитных сооружений, комплекса причальной инфраструктуры и строительство центра приема хозяйственно-бытовых и подсланевых вод), реконструкция причальной инфраструктуры в п. Усть-Баргузин, строительство причальной инфраструктуры в урочище Чивыркуй и на острове Большой Ушканий, строительство и ремонт причальной инфраструктуры на полуострове Святой Нос (строительство причалов «Бухта Змеиная» и «Курбулик», ремонт причала «Монахово»).
4. Ввод регулярного сообщения по маршрутам Хужир — Турка, Хужир — Усть-Баргузин.
5. Ввод прогулочного сообщения по маршрутам Турка — Большой Ушканий — Чивыркуй — Курбулик — Монахово и Усть-Баргузин — Большой Ушканий — Чивыркуй — Курбулик — Монахово.

3.4. Разработка перспективных автотуристических маршрутов и рекомендаций по их развитию



3.3.5. Перспективные туристические маршруты с рекомендациями по их развитию, с указанием целевых аудиторий, видов туризма, времени в пути, способов передвижения, мероприятий по нивелированию инфраструктурных ограничений

№	Наименования маршрутов	ЦА[1]	Виды туризма	Время в пути	км	Вид транспорта	Сезон	Мероприятия[3]
1	Водный маршрут «Иркутск — Братск»	1, 4	Круизный	2 дня	610	Водный	Лето/ зима[4]	Строительство портовой и причальной инфраструктуры в Братске, Свирске, Усть-Уде, реконструкция причала в Карахуне
2	Водный маршрут «Усть-Кут — Якутск»	1, 4	Круизный	10 дней	1650	Водный	Лето/ зима[4]	Ввод маршрута дальнего следования Красноярск — Владивосток, круизного ж/д сообщения Улан-Удэ — Северобайкальск, расширение провозных емкостей Иркутск — Усть-Кут, увеличение связности Усть-Кута с крупными узловыми аэропортами России
3	Водный маршрут «Наушки — Улан-Удэ — пос. Турка»	1, 2, 4	Круизный	2 дня	562	Водный	Лето/зима[4]	Реконструкция речного вокзала Улан-Удэ, строительство/реконструкция причала в пос. Новоселенгинск, Оймуре, Новом Энхалуке, Сухой, Наушки, в Кабанске, реконструкция причала Турка, реконструкция трассы А-340 на участке Улан-Удэ — Кяхта
4	Байкальское круизное кольцо	1, 2, 3, 4	Круизный	8 дней	1568	Водный	Лето/ зима[4]	Реконструкция, ремонт и строительство причальной инфраструктуры на всем протяжении маршрута
5	БАМ: От Байкала до океана	1, 4	Культурно-познавательный	9 дней	5500	Ж/д	Всесезонный	Ввод маршрута Красноярск — Владивосток, круизного ж/д сообщения Улан-Удэ — Северобайкальск, регулярного авиамаршрута Братск — Улан-Удэ и Братск — Красноярск, увеличение связности Братска с крупными узловыми аэропортами РФ, реконструкция аэропорта в Нижнеангарске, расширение провозных емкостей на маршруте Иркутск — Нижнеангарск
6	БАМ: Братск — Северобайкальск	1, 4	Культурно-познавательный	2 дня	1153	Ж/д, наземный (автомобильный)	Всесезонный	
7	Транссибирская магистраль. Красноярск — Улан-Удэ	1, 4	Культурно-познавательный	2 дня	1168	Ж/д	Всесезонный	Запуск скоростных ж/д сообщений Улан-Удэ — Иркутск, Иркутск — Нижнеудинск, ввод пригородного ж/д сообщения Байкальск — Мысовая, увеличение объемов Улан-Удэ — Мысовая, ввод ж/д сообщения Улан-Удэ — Северобайкальск, строительство ТПУ «Байкальск»
8	Автомобильный маршрут вдоль Транссибирской магистрали Красноярск — Чита	1,4	Культурно-познавательный, природно-экологический, авто.	9 дней	2151	Наземный (автомобильный)	Всесезонный	Реконструкция в скоростную дорогу Р-258
9	Автомобильный маршрут «Кругобайкальское кольцо»	1, 2	Культурно-познавательный, природно-экологический, авто.	10 дней	2660	Наземный (автомобильный, вездеход)	Лето/ зима[4]	Реконструкция в скоростную дорогу Р258 и реконструкция дорог 25Н-056, 25Н-152, 25Н-258, 81К-041, 81К-001 строительство автодороги улус Улюнхан — п.г.т. Новый Уоян
10	Автомобильный маршрут «Монгольское кольцо»	1, 2	Культурно-познавательный, природно-экологический, авто.	3 дня	668[2]	Наземный (автомобильный)	Всесезонный	Реконструкция в скоростную дорогу Р-258 и А-340
11	Религиозный маршрут «Святыни Бурятии»	1, 3, 4, 5	Культурно-познавательный	9 дней	1570	Наземный (автомобильный, автобусный)	Всесезонный	Реконструкция в скоростную дорогу Р258 и реконструкция А340 и дорог 81к-001 и 2, строительство дорог к буддийским центрам и дацанам
12	Великий чайный путь. Западная ветвь	1, 3, 4, 5	Культурно-познавательный, авто.	8 дней	1568	Наземный (автомобильный, автобусный, вездеход)	Всесезонный	Реконструкция в скоростную дорогу Р-258
13	Великий чайный путь. Восточная ветвь	1, 3, 4, 5	Культурно-познавательный, авто.	5 дней	767	Наземный (автомобильный, автобусный, вездеход)	Всесезонный	Реконструкция в скоростную дорогу Р-258 и А-340, организация съездов в сторону туристической инфраструктуры и аттракторов
14	Этнокольцо Бурятии	1, 3, 4, 5	Культурно-познавательный, этнокультурный, авто.	6–7 дней	1708	Наземный (автомобильный, автобусный), водный	Всесезонный	Реконструкция в скоростную дорогу Р-258 и А-340 и реконструкция дороги 81К-002, причальной инфраструктуры, ввод дополнительного круизного сообщения по маршруту
15	Большая Байкальская тропа	1, 2, 4, 5	Природно-экологический, культурно-познавательный	3 месяца	~2000	Пеший	Лето	Реализация участков Большой Байкальской тропы, поддерживающий ремонт существующих участков ББТ, устройство 200 кордонов (точки отдыха и остановки туристов), внедрение системы мониторинга состояния троп и экосистем

1. Согласно классификации ЦА, раздел 2.3. Целевой портрет туриста. 2. Без учета расстояний за границами территории рассмотрения. 3. Детальные мероприятия приведены в описании маршрутов. 4. Труднопроходимый маршрут.

Резюме рекомендаций по развитию перспективных туристических маршрутов

Целевые аудитории и виды туризма

Все маршруты делятся на две крупные группы — проходящие по природным территориям и проходящие по культурно-познавательным аттракторам.

Каждый маршрут включает в себя все типы аттракторов, однако преобладает один тип аттрактора, под который формируется целевая аудитория.

Один из важных принципов развития маршрута — расширение существующих целевых аудиторий и привлечение новых.

Мероприятия на все разрабатываемые маршруты включают: добавление аттракторов новых типов, либо подключение существующих ранее не участвовавших в маршрутах, а так же создание или модернизацию туристической инфраструктуры, отвечающей потребностям существующих и потенциальных целевых аудиторий.

Общее количество аттракторов, включенных в разрабатываемые маршруты, — 195 точек притяжения. В каждом маршруте туристическая инфраструктура предусматривается минимум для двух разных целевых аудиторий.

Продолжительность маршрутов и способы передвижения

Разрабатываемые маршруты имеют продолжительность от 2 до 10 дней (региональные — 2–5 дней, межрегиональные — до 8 дней), перемещение внутри дня при движении на автомобильном транспорте не превышает 300 км или более 5 ч. при движении на водном транспорте. Общая протяженность разрабатываемых маршрутов составляет 24,5 тыс. км, 81 день.

Каждый маршрут предусматривает возможность разной длительности пребывания на пути, гибкий состав точек входа и точек завершения, таким образом отвечая запросам целевой аудитории путешествующих на отдых в выходные или на длительный отдых.

По способу передвижения большая часть маршрутов относится к мультимодальным, поскольку может использоваться несколько видов передвижения: железнодорожный, автомобильный, водный и пеший. Важную роль в формировании туристического продукта имеет качество транспортной инфраструктуры. Для каждого маршрута разработан перечень рекомендаций по повышению связности маршрута с ключевыми точками входа в регион и связности внутри маршрута.

Работа с сезонными ограничениями

Все разрабатываемые маршруты включают культурно-познавательные и природные аттракторы. Посещение культурных и этнических аттракторов не привязано к сезонности, но может быть ограничено транспортной доступностью из-за сезонных ограничений на переездах.

9 из 15 маршрутов предполагают их свободное прохождение в любой сезон на автомобильном и/или железнодорожном транспорте.

4 водных маршрута будут наиболее популярны в летний период. Зимой данные маршруты смогут функционировать как дополнительные направления при условии реализации новых мероприятий по расширению или модернизации парка вездеходной техники, снегоходов и хивусов, а также при условии развития сервисной инфраструктуры.

Автомобильный Кругобайкальский маршрут проходит через труднопроходимые грунтовые дороги, реализация полноценного туристического маршрута по этому направлению возможна только при реконструкции дорожного покрытия.

Работа с инфраструктурными ограничениями

Помимо транспортных и сезонных ограничений на макротерритории Байкал в целом и на рассматриваемых маршрутах в частности существует острая нехватка сервисной и туристической инфраструктуры.

Маршруты разработаны таким образом, чтобы каждый день начинался и заканчивался в населенном пункте, а на пути следования по маршруту на каждый день прохождения были организованы 2–3 санитарные остановки, объединенные с общепитом и туристическими аттракторами.

Каждый маршрут проанализирован на предмет наличия гостиничной, сервисной инфраструктуры и общепита в предполагаемых местах остановки. Участки где отсуствует туристическая инфраструктура – отмечены в таблице каждого маршрута, и предполагают реализацию соответствующих мероприятий до полноценного запуска маршрута.

3.5.1. Прогнозная потребность в средствах размещения[1]

Строительство всесезонной туристской инфраструктуры позволит обеспечить растущий турпоток достаточным объемом качественных средств размещения.

Существующие номера, 2022 г.

22,05
тыс. номеров

Строительство, 2030 г.

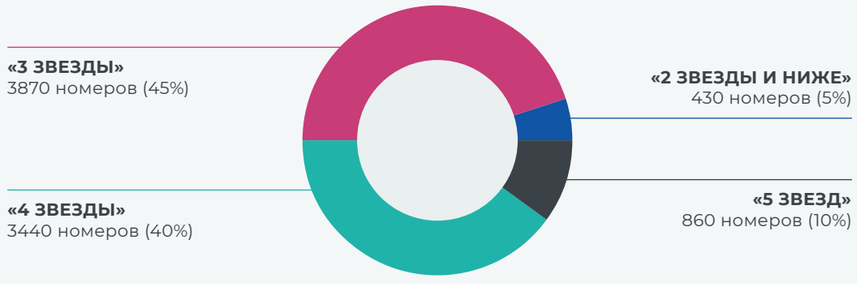
+20,67 тыс. номеров

+12,07
тыс. номеров
запланировано инвесторами к 2030 г.

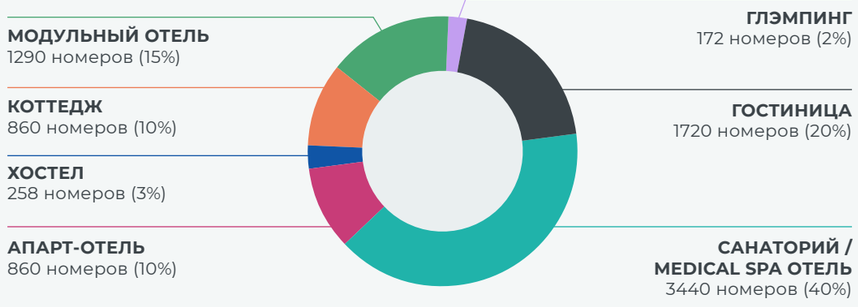
+2,14
тыс. номеров
запланировано к реализации в рамках Турсхемы к 2030 году

+6,46
тыс. номеров
необходимо дополнительно построить к 2030 году

ЕМКОСТЬ, КАТЕГОРИЯ СРЕДСТВ РАЗМЕЩЕНИЯ[2]



ВИДЫ СРЕДСТВ РАЗМЕЩЕНИЯ[2]





Распределение объема номерного фонда, требуемого к строительству, по приоритетным направлениям выполнено экспертно на основании информации о ресурсной базе туризма направления и потенциала его развития.

[1] Расчет прогнозной потребности в средствах размещения и распределение номерного фонда по макротерриториям представлены в файле «Прогноз турпотока.xlsx»
[2] Для средств размещения, необходимых сверх запланированных инвестиционных проектов

3.5. Прогнозная потребность в средствах размещения

На период до 2030 года прогнозируется потребность в строительстве дополнительного номерного фонда (сверх того объема, который заявлен на текущий момент и описан на стр. 230 Отчета №1) на уровне 36% от существующего объема номеров.

Предполагается, что указанный объем номерного фонда будет заявлен к строительству (будут сформированы инвестиционные проекты, поданы документы на получение финансирования) в течение 2024–2025 годов:

Фактор №1

Существенный объем территорий, привлекательных для развития объектов отдыха и рекреации, расположен в границах национальных парков, однако до сентября 2023 года их экономически эффективное развитие было запрещено действующим законодательством (ограничения по строительству объектов туристской инфраструктуры). 1 сентября 2023 года вступило в силу Распоряжение Правительства Российской Федерации от 26.08.2023 № 2294-р, положениями которого утвержден перечень объектов, разрешенных для строительства на территориях национальных парков. В этот перечень вошли: гостиницы, санаторно-курортные объекты, визит-центры и музеи, подвесные мосты, канатные дороги, элементы благоустройства и т.п. Т.е. все те объекты, которые необходимы для формирования комплексного туристкого продукта. После вступления в силу настоящего постановления, частные инвесторы, заинтересованные в развитии земельных участков, расположенных на территории нацпарков, могут приступить к подготовке маркетинговых исследований, разработке концепций развития и подачи заявок на привлечение заемного финансирования.

Для практической реализации проектов на территории национальных парков потребуется выстраивание эффективного взаимодействия регионов с операторами ООПТ и Минприроды России, а также системная работа с инвесторами, в том числе в рамках предоставления существующих мер поддержки.

Фактор №2

Для загородных рекреационных комплексов доля расходов на инженерную инфраструктуру может достигать 30–35% от общего строительного бюджета. Такой уровень расходов, как правило, оказывает высокое влияние на показатели инвестиционной привлекательности проекта. Для того, чтобы инвесторы могли реализовать проекты с получением требуемой (рыночной) нормы доходности и возможностью обслуживать кредит, требуется привлечение различных мер поддержки федерального и/или регионального уровня.

Фактор №3

Капитальное строительство в Центральной экологической зоне Байкальской природной территории (ЦЭЗ) разрешено на территории населенных пунктов, а также в границах существующих ОЭЗ и нацпарков. С одной стороны, это ограничивает развитие территории: значительная часть территории защищена охранным статусом и свободна от застройки, сравнительно небольшая площадь будет концентрировать туристские объекты. С другой — на конец 2023 года территории ОЭЗ освоены лишь частично, а непосредственно к строительно-монтажным работам большинство резидентов не приступили. Основная причина — ограничения по инженерной инфраструктуре (коммуникации не подведены к участкам) и высокая залесенность территории (необходимость проведения сплошных рубок), однако, положения закона «Об охране озера Байкал» запрещают сплошные рубки в ЦЭЗ. В июле 2023 года Госдума в первом чтении приняла законопроект, разрешающие сплошные санитарные рубки (однако, предстоит пройти еще два чтения).

В соответствии с предложениями Правительства Республики Бурятия в текст законопроекта, на территории ОЭЗ предусматривается строительство, реконструкция и эксплуатация объектов систем коммунальной и транспортной инфраструктуры, необходимых для обеспечения функционирования ОЭЗ, а также строительство, реконструкции и эксплуатации объектов туристской индустрии, объектов, предназначенных для санаторно-курортного лечения, медицинской реабилитации и отдыха граждан, а также туристская деятельность и деятельность по разработке месторождений минеральных вод и других природных лечебных ресурсов, в том числе деятельность по санаторно-курортному лечению и профилактике заболеваний, медицинской реабилитации, организации отдыха граждан.

Принятие поправок в указанной редакции позволит придать существенный импульс развитию инвестиционной деятельности и реализации проектов в рамках ОЭЗ.

3.6.1. Предложения по развитию прочей туристической инфраструктуры

Прочая туристская инфраструктура	Раздел отчета, посвященный рекомендациям по строительству/реновации прочей туристической инфраструктуры	Примечания
Инфраструктура общественного питания	«Прогнозная потребность в средствах размещения» «Приоритетные проекты (всесезонные курорты)»	Новые предприятия общественного питания будут открываться в составе строящихся средств размещения (объекты точечной застройки) и в составе туристских кластеров (если средства размещения будут реализованы в составе туристских кластеров). Потребность в дополнительных номерах к 2030 году составит 20 670 ед. Для обслуживания туристов, которые будут проживать в этих номерах, потребуется создание предприятий питания не менее чем на 23 тыс. посадочных мест. Дополнительные посадочные места составят еще не менее 30% от указанной величины (≈ 7 тыс. посадочных мест). Всего на рынок выйдет не менее 30 тыс. посадочных мест в новых предприятиях общественного питания. Распределение новых объектов питания по Макротерритории представлено в разделе «Потребность в средствах размещения» – аналогично потребности в номерном фонде (распределение по 13 перспективным направлениям). В составе приоритетных проектов на рынок выйдут предприятия питания совокупной вместимостью не менее 2,8 тыс. посадочных мест + посадочные места в нестационарных объектах палатки, тонары, сезонные кафе). Параметры объектов описаны в соответствующем разделе Отчета.
Придорожная инфраструктура	«Разработка перспективных автотуристических маршрутов и рекомендаций по их развитию»	Более детально рекомендации по развитию придорожной инфраструктуры (в т.ч. предприятий общественного питания и объектов торговли), представлены в дорожной карте Турсхемы.
Инфраструктура объектов показа и торговли	«Рекомендации по повышению туристической привлекательности приоритетных аттракций» «Перспективные туристические маршруты и рекомендации по их развитию» «Разработка перспективных автотуристических маршрутов и рекомендаций по их развитию» «Приоритетные проекты»	Примечание: · Туристические аттракторы – объекты туристского показа Макротерритории. · Обеспечение качественного доступа туристов на территорию (обустройство пешеходных и автотуристических маршрутов) является важным аспектом развития объектов показа. · В составе создаваемых приоритетных проектов планируется открытие объектов торговли (помещения свободного назначения).

Объекты торговли

Развитие инфраструктуры объектов торговли Макротерритории будет проходить по двум направлениям:

- Открытие новых объектов торговли различных форматов и ценовых уровней в составе строящихся средств размещения (как правило – первые этажи зданий гостиниц и помещения свободного назначения с отдельным входом с улицы), в составе новых туристских кластеров – в отдельно стоящих зданиях и сооружениях. Посещаемость объектов торговли будет напрямую зависеть от формата и инфраструктурного наполнения проекта, в составе которого размещен объект торговли. Потребность в поддержке региона – не высокая, загрузка комплексного туристского проекта и формирование сбалансированного состава арендаторов – сфера компетенции оператора туристской территории.
- Открытие новых объектов торговли различных форматов и ценовых уровней в непосредственной близости от точек скопления туристов на популярных туристских маршрутах (как правило – легковозводимые сезонные объекты).
  Посещаемость таких объектов торговли будет напрямую зависеть от качества объекта показа , его востребованности у туристов (в т.ч. качества туристкого маршрута) и климатических условий. Потребность в региональной поддержке – высокая:
  - Формирование событийного календаря, учитывающего периоды сезонных пиковых нагрузок и сезоны, требующие увеличения туристского потока для повышения проходимости объектов торговли.
  - Поддержка местных производителей и брэндов локальной сувенирной продукции, в т.ч., с точки зрения маркетинга.

Предприятия питания

Развитие инфраструктуры индустрии общественного питания Макротерритории будет проходить по следующим направлениям:

- Открытие новых предприятий питания различных форматов и ценовых уровней в составе строящихся средств размещения и туристских кластеров.
  Загрузка предприятий питания будет напрямую зависеть от формата проекта и его инфраструктурного наполнения. Снижение операционных рисков возможно за счет сдачи помещений в аренду (привлечение профильных сетевых операторов) и формирования выручки от эксплуатации целого комплекса туристской инфраструктуры, что позволит собственнику управлять доходами комплекса, компенсируя сезонные убытки одних объектов прибылью от других. Потребность в региональной поддержке — минимальна. Оператор курорта самостоятельно формирует событийный график и управляет потоком туристов, экскурсантов и посетителей «с улицы».
- Открытие новых предприятий питания различных форматов и ценовых уровней в непосредственной близости от точек скопления туристов на популярных туристских маршрутах.
  Загрузка предприятий питания будет напрямую зависеть от качества объекта показа , его востребованности у туристов (в т.ч. качества туристского маршрута) и климатических условий.
  Потребность в региональной поддержке — высокая:
  - Формирование событийного календаря, учитывающего периоды сезонных пиковых нагрузок и сезоны, требующие увеличения туристского потока;
  - Формирование и продвижение на федеральном уровне бренда национальной кухни;
  - Прочая маркетинговая поддержка, в т.ч. разработка и продвижение гида по ресторанам Макротерритории, системы рейтингов и т.п.;
  - Повышение привлекательности профессии — организация и проведение профессиональных конкурсов сотрудников индустрии.

Объекты оздоровления и санаторно-курортного лечения

Развитие инфраструктуры для оздоровления, в т.ч. объектов санаторно-курортной отрасли (СКО) Макротерритории может осуществляться следующим образом:

- Новое строительство;
- Реконструкция существующего объекта (как имеющего отношение к СКО, так и нет);
- Добавление функции к существующему объекту (выделение требуемых помещений в существующем объекте, получение медицинской лицензии и создание нового туристкого продукта).

Ожидается, что большинство новых инвестиционных проектов, в состав которых будут входить средства размещения категории «4 звезды» и выше, будут включать оздоровительную компоненту (в том или ином виде) как инструмент для снижения влияния фактора сезонности.

Ключевая поддержка от региона для инвесторов объектов всех трех типов (в дополнение к мерам поддержки, указанным в разделе «Матрица инструментов финансирования»):

- Формирование и развитие бренда Макротерритории, связанного с восточной медициной, в т.ч. разработка, утверждение и контроль за соблюдением стандартов и принципов восточной медицины; продвижение бренда на федеральном и международном рынке;
- Формирование и развитие бренда Макротерритории, связанного с использованием уникального бальнеологического ресурса (горячие и холодные минеральные воды), продвижение бренда на федеральном и международном рынке;
- Разработка/коррекция кадровой политики с учетом текущих и прогнозируемых объемов ввода в эксплуатацию объектов, на базе которых будут оказываться санаторно-курортные услуги, услуги восточной медицины.

Объекты отдыха и развлечений

Инвестиционные проекты, о которых известно на дату подготовки исследования (см. стр. 230 Отчета по этапу №1), не предусматривают создания объектов отдыха и развлечений федерального уровня (в данном случае под объектом федерального уровня подразумевается объект, посещение которого является основной целью туристической поездки). Все объекты, предназначенные для отдыха и развлечений, будут ориентированы на обслуживание туристов, которые приедут на Макротерриторию с целью знакомства с ее уникальной природой и культурно-историческим наследием, а также с деловыми целями. Иными словами, объекты отдыха и развлечений будут играть второстепенную роль (в отличие, например, от объектов СКО, посещение которых является основной целью поездки). Исключением будут являться крупные инфраструктурные объекты (к примеру: горнолыжные курорты), которые будут рассчитаны не только на жителей «домашнего» региона, но и соседних регионов.

Поддержка региона (в дополнение к мерам поддержки, указанным в разделе «Матрица инструментов финансирования») для развития объектов отдыха и развлечений должна учитывать:

- Формирование разнообразного событийного календаря, учитывающего периоды сезонных пиковых нагрузок и сезоны, требующие увеличения туристского потока. Например — спортивные мероприятия (соревнования, фестивали), фестивали культуры, гастрономические мероприятия и т.п., рассчитанные на различные группы целевой аудитории. Ключевая задача — привлечь (как в рамках приоритетных направлений, так и в целом по макротерритории) туристский поток в те периоды, когда ключевые аттракторы наименее привлекательны (погодные и иные условия);
- Разработка мероприятий повышения финансовой грамотности населения и развитие программ социального предпринимательства для повышения вовлеченности местного населения в индустрию туризма (не только как наемный персонал, но и как инициаторы процесса — собственники бизнеса по производству сувенирной продукции, собственники малых отелей и небольших точек питания, инициаторы различных культурных программ/шоу и т.п., которые станут важной частью развивающихся туристских маршрутов (различные этнокомплексы и т.п.).



4. Приоритетные проекты

4.	**ПРИОРИТЕТНЫЕ ПРОЕКТЫ**	**140**
4.1.	**Обоснование выбора приоритетных проектов**	**142**
4.1.1.	Методика определения зон концентрации туристического потенциала	142
4.1.2.	Зоны концентрации туристического потенциала	143

4.1.1. Методика определения зон концентрации туристического потенциала

Методика определения

Шаг 1

Определение туристических направлений

Туристическое направление — выделенная в ходе анализа территория предоставления туристического продукта. Данная территория обусловлена концентрацией точек притяжения и обладает наибольшей привлекательностью с точки зрения значимости аттракторов и популярностью среди туристов[1].

Всего на макротерритории было выделено 13 туристических направлений.

Шаг 2

Выделение зон концентрации туристического потенциала

На территориях туристических направлений, выделенных на предыдущем этапе анализа, были сформированы зоны концентрации туристического потенциала (далее — ЗКТП). Выделенные зоны были определены с учетом следующих факторов: территориальная концентрация популярных туристических аттракторов[1], виды туризма аттракторов, формат отдыха на аттракторах, возможность совместить разные виды туризма в единой поездке. Вместе эти факторы оказывают влияние на формирование конечного туристического продукта.

Всего на макротерритории была выделена 51 зона ЗКТП.

Шаг 3

Выделение зон развития туризма для дальнейшего резервирования под туристические цели в составе региональной градостроительной документации

Для реализации туристического потенциала необходимо было выделить участки для дальнейшего резервирования под туристические цели в составе региональной градостроительной документации. По рекомендации муниципалитетов участки были выделены в их кадастровых границах. Каждый из участков был определен как пригодный для реализации инвестиционных проектов. Перспективы реализации проектов были установлены на основе следующих факторов: форма собственности земли, стоимость реализации мероприятий, существующая привлекательность и транспортная доступность, прочие параметры, влияющие на стоимость разработки и реализации проекта.

Всего на макротерритории было выделено 29 участков для дальнейшего резервирования под туристические цели в составе региональной градостроительной документации.

Шаг 4

Выделение участков под размещение приоритетных проектов, выбранных для проработки в рамках турсхемы

Участки под приоритетные проекты — выделенные в ходе анализа территории, рекомендованные для размещения объектов туристической инфраструктуры.

Всего на макротерритории было выделено 5 участков, рекомендованных для реализации на их территории приоритетных проектов.

1. Популярность аттракторов оценивалась на основании пользовательских фотографий, размещенных в социальных медиа.

4.1.2. Зоны концентрации туристического потенциала

Географическое расположение

№	Зона развития для дальнейшего резервирования под туристические цели
Иркутское направление	
1	Иркутск
2	Ангарский район
3	Тальцы
4	«Золотая Орда»
5	Шелеховский район
Братское направление	
6	Братское море
Лиственское направление	
7	Большое Голоустное
8	Бухта Песчаная
9	Листвянка
10	Большая Байкальская тропа
Ольхонское направление	
11	Бугульдейка
12	Малое море
Транссибирская магистраль	
13	Нижнеудинск
14	Тулун
15	Зима — Саянск
16	Усолье-Сибирское — Свирск — Черемхово
Направление Южный Байкал	
17	Слюдянка
18	Байкальск
19	Выдрино
20	Танхой — Байкальский заповедник
21	КБЖД

№	Зона развития для дальнейшего резервирования под туристические цели
Агломерация Улан-Удэ	
22	Поселок Новоселенгинск — Гусиноозерск
23	Поселок Ильинка
24	Верхняя Березовка (Улан-Удэ)
25	Степной кочевник
26	Тарбагатайский район
27	Иволгинский дацан
Баргузинское направление	
28	Баргузинский заповедник
29	Умхэй
30	Ярикта — Барагхан
31	Баргузин
Восточный Байкал — Горячинск	
32	Гремячинск — Котокель
33	Горячинск — Турка
34	Максимиха
35	Усть-Баргузин
36	Гора Бычья
37	Забайкальский нацпарк
Восточный Байкал — Кабанское	
38	Кабанский заказник
39	Новый Энхэлук — Сухая
40	Селенгинск
41	Посольское — Бабушкин

№	Зона развития для дальнейшего резервирования под туристические цели
Кяхтинское направление	
42	Кяхта
Северобайкальское направление	
43	Слюдянские озера
44	Гоуджекит
45	Северобайкальск
46	Нижнеангарск
47	Фролихинский заказник
Восточные Саяны	
48	Монды
49	Ниловка
50	Вышка
51	Аршан

4. Приоритетные проекты

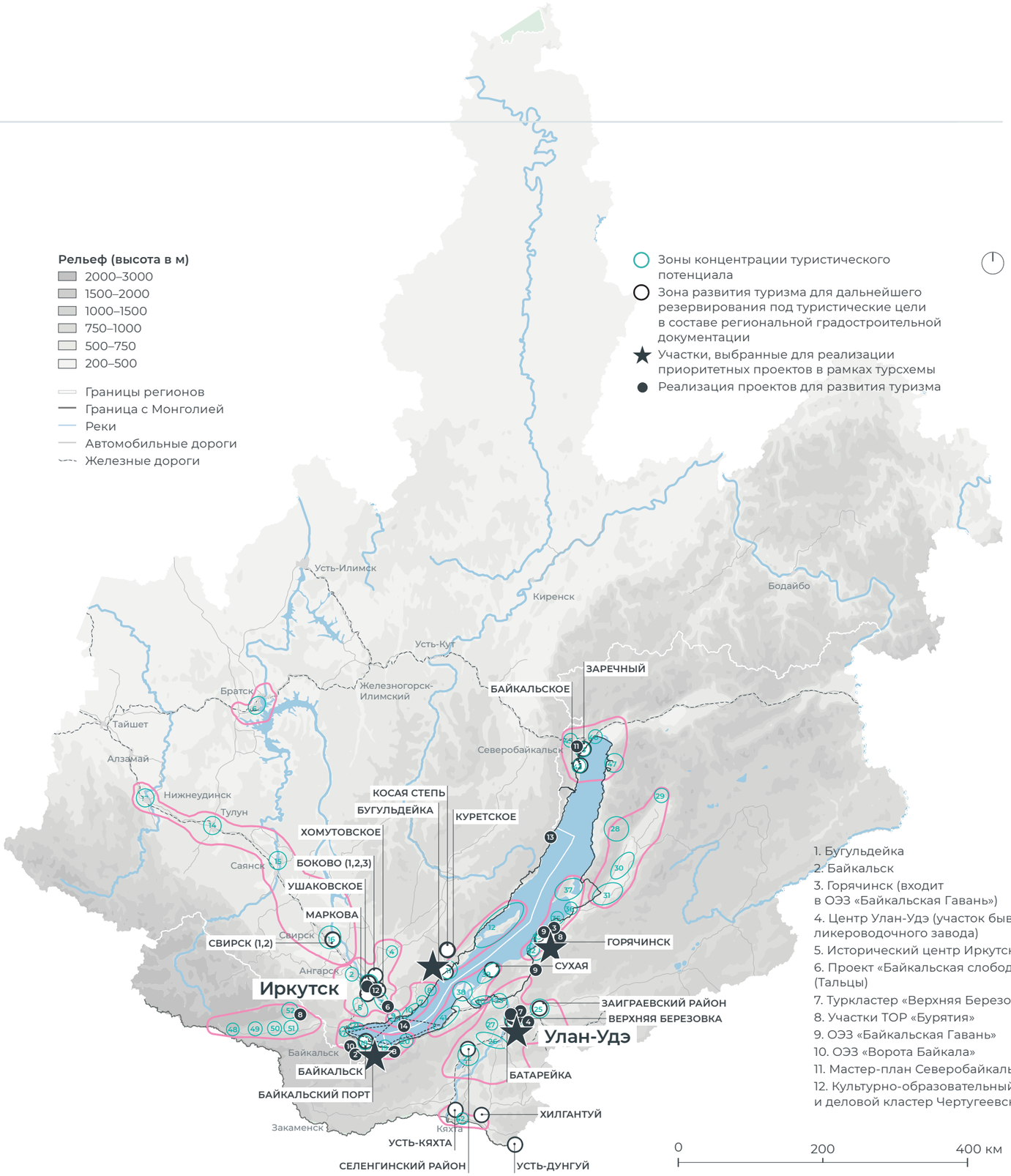
4.1. Обоснование выбора приоритетных проектов

13 приоритетных туристических направлений в макротерритории, наиболее перспективных для развития туристической и сопутствующей инфраструктуры

51 зона концентрации туристического потенциала, сформированная внутри приоритетных туристических направлений

29 зон развития туризма для дальнейшего резервирования под туристические цели в составе региональной градостроительной документации

5 территорий под размещение приоритетных проектов было выбрано в процессе анализа и поиска оптимальных локаций

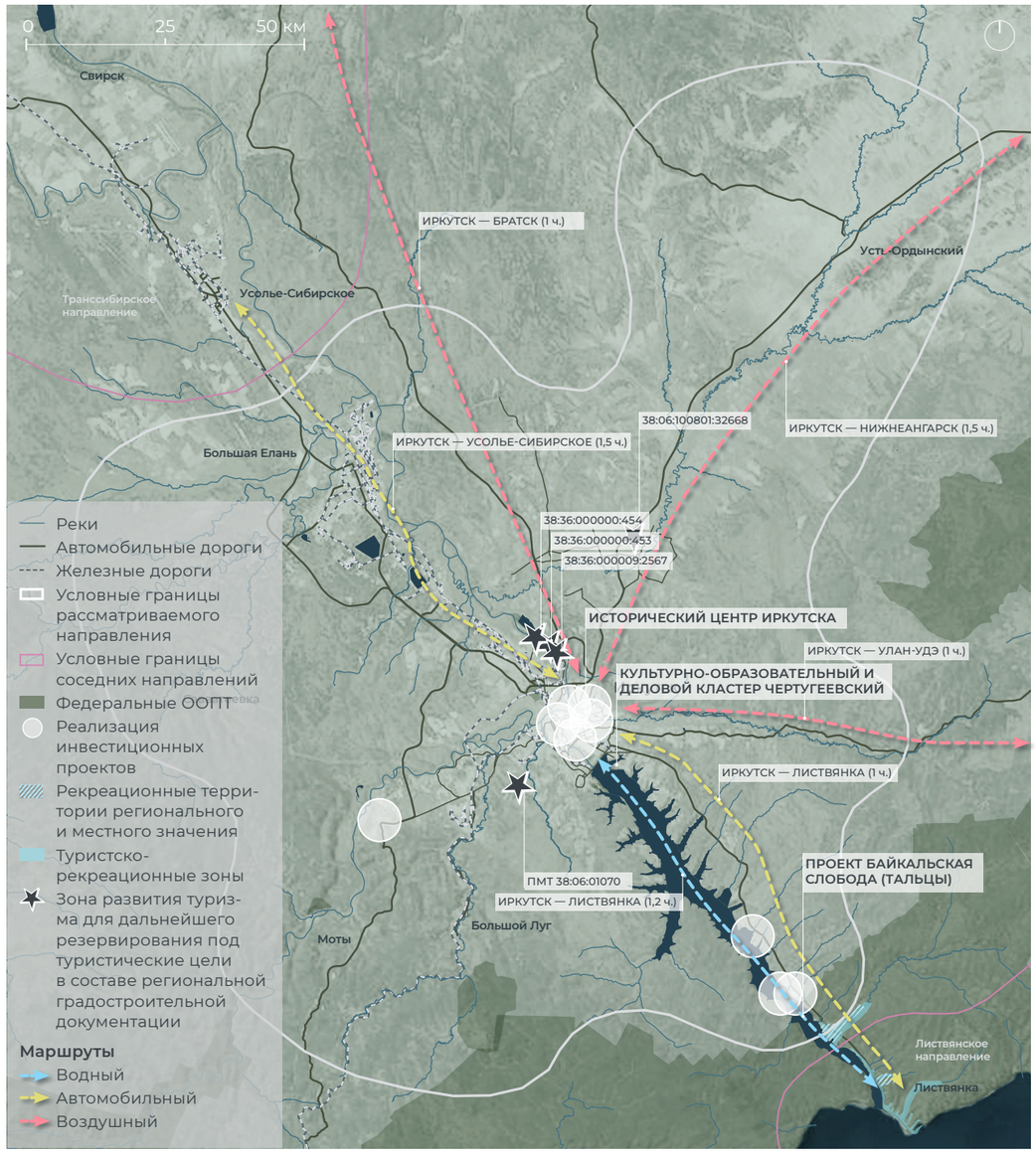


4. Приоритетные проекты

4.1. Обоснование выбора приоритетных проектов

4.1.3. Иркутское направление

Существующее положение и перспективы развития направления



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ К 2030 Г.

+829 тыс. туристов

+4838 номеров в КСР

1-е место по приросту турпотока

23,4 % доля по приросту номеров в КСР на макротерритории

+78 % воздушный транспорт

+68 % автобусный транспорт

+62 % железнодорожный транспорт

+68 % личный автомобиль

Существующее положение

Иркутское направление занимает 1 место в регионе и 1 место на макротерритории по существующему турпотоку и является самой посещаемой территорией среди остальных направлений. На 2030 г. прогнозируется прирост 829 тыс. турпоездок (+72 %), это 1 по величине прироста в регионе и 1 по величине прироста на макротерритории.

На текущий момент самые обсуждаемые туристами проблемы направления — низкий уровень развития инфраструктуры за пределами Иркутска и Ангарска, устаревшее качество мест размещения. Прирост будет осуществлен за счет качественного увеличения номерного фонда на 4838 номеров, модернизации транспортной инфраструктуры и реализации мероприятий по повышению привлекательности туристических аттракторов, в первую очередь культурно-познавательных и природных аттракторов. Мероприятия направлены как на развитие более крупных городов — Иркутск и Ангарск, так и на ревитализацию сел и отдельных точек притяжения и инфраструктуры около них. В рамках мероприятий будут благоустроены пляжные и прибрежные территории, историческая среда, разработан дизайн-код, модернизирована транспортная и пешеходная инфраструктура.

Перспективы развития

Ключевой особенностью направления являются разнообразные культурно-познавательные объекты, в особенности — деревянные дома, расположенные в некоторых районах Иркутска и формирующие облик города. Иркутск среди туристов считается «Воротами Байкала», вместе с тем Иркутск является и ключевой узловой точкой региона. Все предложения для культурно-познавательного туризма сформированы рядом с городами Иркутск и Ангарск, что создает хорошую связку для формирования культурного маршрута. Кроме этого, в направлении большое количество точек остановки судов, которые связывают направление с другими территориями, расположенными вдоль озера Байкал. Модернизация сервисной инфраструктуры, в том числе создание современных качественных мест размещения, позволит Иркутскому направлению претендовать на центр культурно-познавательного туризма федерального масштаба.

Связность направления

Город Иркутск является основной точкой входа туристов в макротерриторию. Проблемой является недостаточная связанность Иркутска с туристическими направлениями макротерритории общественным транспортом; плотность качественной автодорожной инфраструктуры пока еще недостаточно высока. Кроме того, в Иркутске выявлена рассредоточенность транспортных терминалов различных видов транспорта, что осложняет мультимодальные перевозки туристов.

Зоны концентрации туристического потенциала

1 ЗКТП Иркутск

Крупнейший населенный пункт макротерритории с богатым историко-культурным наследием, важнейшими объектами делового туризма (Сибэкспоцентр) и потенциалом для развития промышленного туризма (Иркутская ГЭС).

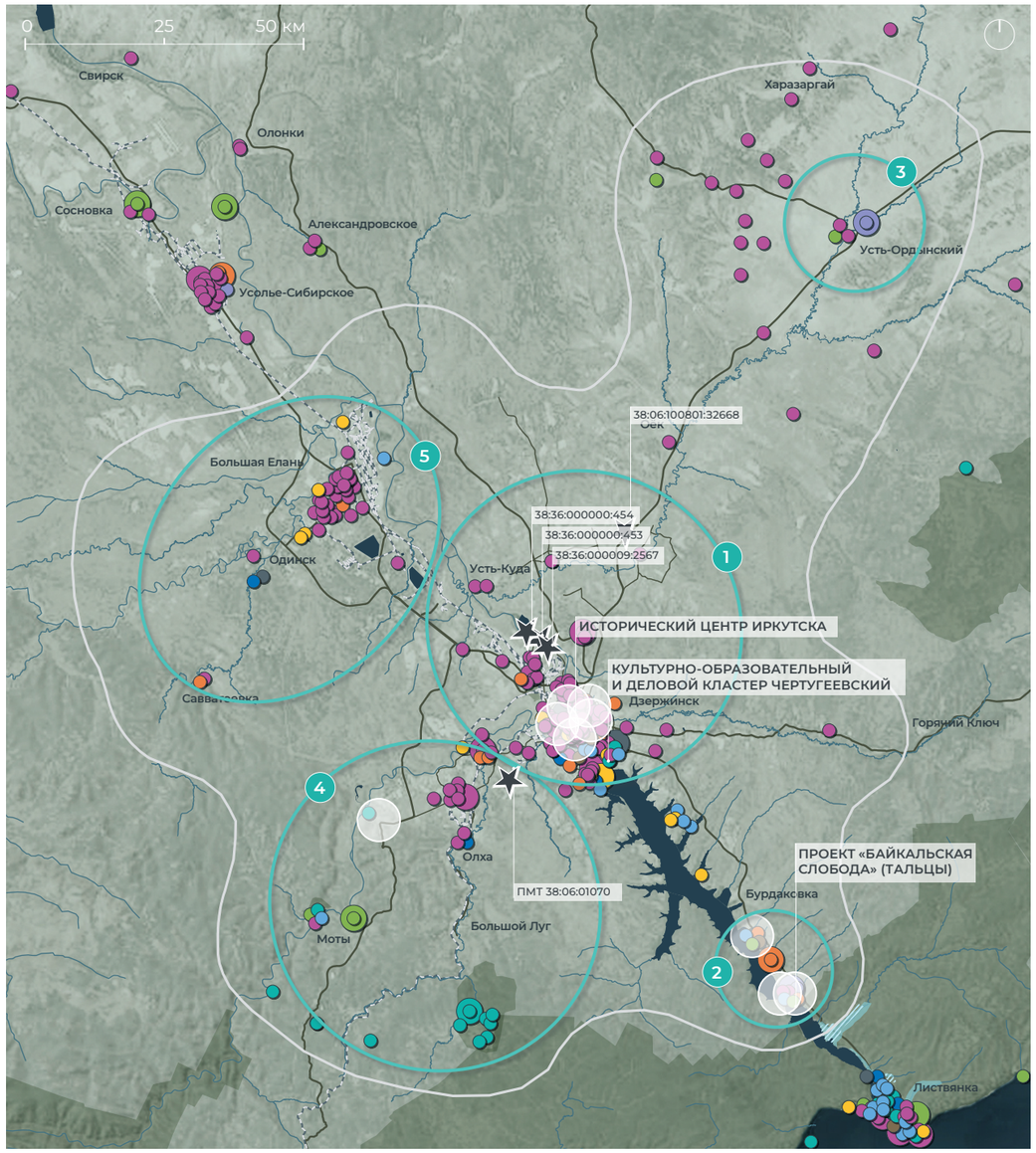
Кадастровые номера участков, выделенных под резервирование в составе граддокументации:
38:36:000000:454;
38:36:000000:453;
38:36:000009:2567;
38:06:100801:32668;
38:06:000000:5.

2 ЗКТП Тальцы[1]

Архитектурно-этнографический музей Тальцы и знаменитые базы отдыха на побережье Ангары: санаторий «Электра», турбаза «Ангара».

3 ЗКТП «Золотая Орда»

Поселок Усть-Ордынский с этнопарком «Золотая Орда», где можно познакомиться с самобытностью коренного населения.



4 ЗКТП Шелеховский район

Исторический центр города Шелехов, аутентичные села Моты и Шаманка на берегу р. Иркут, Олхинское плато с многочисленными скальниками.

Кадастровые номера участков, выделенных под резервирование в составе граддокументации: 38:06:01070 : проект межевания территории (далее — ПМТ) в границах кадастрового квартала.

5 ЗКТП Ангарский район

Город Ангарск с музеями для культурно-познавательного туризма, поселок Савватеевка с популярным парком деревянных скульптур при базе отдыха «Лукоморье».

- Реки
- Автомобильные дороги
- Железные дороги
- Условные границы рассматриваемого направления
- Федеральные ООПТ
- Рекреационные территории регионального и местного значения
- Реализация инвестиционных проектов
- Зона развития туризма для дальнейшего резервирования под туристические цели в составе региональной градостроительной документации

Типы аттракторов

- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничьи
- Сельские
- Горнолыжные
- Круизные
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

1. В рассматриваемой ЗКТП предполагается реализация проекта согласно поручению Президента РФ о создании круглогодичных морских курортов «5 морей и озеро Байкал» (инвестпроек Байкальская Слобода)

ЗКТП Иркутск

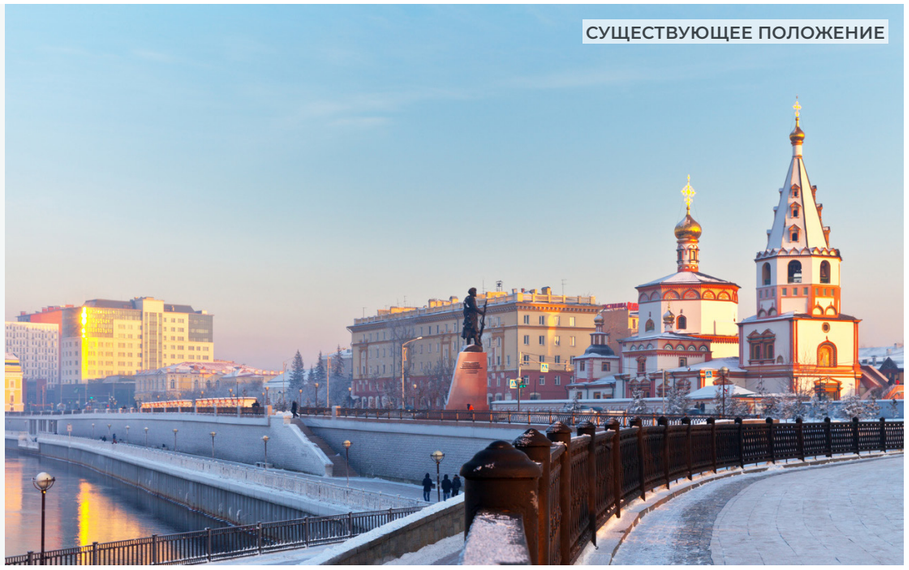
Наиболее значимые аттракторы территории	Исторический центр Иркутска в том числе «Иркутские кварталы», Иркутская ГЭС (культурно-познавательный), Сибэкспоцентр (деловой), фестиваль «Джаз на Байкале» (событийный).
Потенциалы развития туризма на территории	Крупнейший населенный пункт и главная точка входа туристов на макротерриторию, центр культурно-познавательного и делового туризма. Ассоциация с «Воротами на Байкал» подтверждает неразрывную связь Иркутска с брендом Байкала.
Ограничения развития туризма на территории	Богатое, но недооцененное историко-архитектурное наследие: необходимость реставрации объектов. Сложности организации промышленного туризма: посетители отмечают проблемы с покупкой билета на Иркутскую ГЭС, высокие цены для индивидуального посещения.
Рекомендуемый вектор развития территории	Создание единой информационной системы для туристов в Иркутске, развитие городского бренда и дизайн-кода, реставрация архитектурных памятников и улучшение их узнаваемости. Развитие возможностей для промышленного туризма на Иркутской ГЭС и других объектах.

Выводы

Иркутск является одной из главных точек притяжения макротерритории, будучи крупнейшим населенным пунктом и транспортным узлом, через который туристы попадают на Байкал. Развитию туризма будет способствовать улучшение состояния архитектурных памятников города, улучшение системы информирования туристов о существующих аттракторах и упрощение процедуры входа на объекты промышленного туризма.

Собор Богоявления в Иркутске

Отсутствие малых архитектурных форм, создающих благоприятный вид территории.



Казанский кремль, Республика Татарстан

Хорошее состояние архитектурного памятника города, работающее на повышение туристического потока.



ЗКТП Иркутск. «Иркутские кварталы»



130-й квартал в Иркутске

Место реализации проекта «Иркутские кварталы» с неблагоустроенными пешеходными путями и фасадами, которые нуждаются в реставрации.



Проект «Иркутские кварталы»[1]

Визуализация перспективного благоустройства общественной среды.

Наиболее значимые аттракторы территории[1]	Иерусалимская гора и Иерусалимская лестница, Крестовоздвиженская церковь, сквер на Подгорной, сквер «Теле 2», объекты культурного наследия (далее — ОКН) сибирского деревянного зодчества.
Потенциалы развития туризма на территории[1]	Благоприятное расположение в центральной культурно-исторической части поселения. На территории и в 5-минутной пешей доступности от границ находятся культурные, исторические и прочие туристических достопримечательностей города Иркутска: музеи, галереи, театры, религиозные объекты, памятники архитектуры, городские скульптуры, центральный парк, скверы, набережная, центральные улицы и променады, объекты торговли, сервисов и досуга. Для территории характерно природное разнообразие: выход к р. Ангара, близость к Байкалу, наличие мемориально-парковой зоны.
Ограничения развития туризма на территории[1]	Отсутствие специальной законодательной базы, недостаток общественных пространств и их благоустройства, аварийное состояние ОКН, необеспеченность территории инженерной инфраструктурой.
Рекомендуемый вектор развития территории[1]	Сохранение и реставрация ОКН, обеспечение инженерной инфраструктурой, отражение культурных кодов в архитектурных объектах, увеличение числа мест размещения, развитие событийного туризма.

Выводы[1]

«Иркутские кварталы» — опыт восстановления территории исторического центра города, целью которого является создание современного центра города, соответствующего новым потребностям жителей города, с учетом его истории, удобной и целостной городской среды, доступной для пешеходных прогулок и активного пользования общественными пространствами, а также появление условий для развития предпринимательства и городской экономики.

1. Материалы предоставлены АНО «Иркутские кварталы»

ЗКТП «Тальцы»

Наиболее значимые аттракторы территории	Музей «Тальцы», Илимской острог (культурно-познавательный), санаторий «Электра», турбаза «Ангара» (лечебно-оздоровительный).
Потенциалы развития туризма на территории	Уникальный архитектурный музей, расположенный по пути туристического маршрута из Иркутска в Листвянку. На территории запланировано строительство одноименного туристического курорта федерального значения.
Ограничения развития туризма на территории	В зимнее время года сложнее проводить экскурсии на открытом воздухе в Тальцах из-за холода. Отдыхающие в санаториях жалуются на устаревшее оборудование, отсутствие разнообразия заведений питания.
Рекомендуемый вектор развития территории	Обеспечение круглогодичной востребованности музея «Тальцы» за счет создания инфраструктуры, где можно погреться, и дополнительных активностей в помещении.

Выводы

Архитектурно-этнографический комплекс «Тальцы» пользуется большой популярностью у туристов, однако в зимнее время его посещение может быть затруднено из-за необходимости длительного пребывания на холоде. Прилегающие территории практически не посещаются туристами из-за отсутствия узнаваемости существующих аттракторов. Развитие активностей внутри комплекса и на прилегающих территориях, создание новых заведений питания и ночлега на прилегающих территориях будут актуальны и для постояльцев санаториев на Ангаре.

Архитектурно-этнографический музей «Тальцы»

Отсутствие благоустроенной территории, комфортной для прогулок в зимнее время, нехватка навигации и благоустройства, привлекательного для туризма.



Музей деревянного зодчества в Суздале

Пример реализации событийной программы через создание условий для зимних активностей на базе музея.



ЗКТП «Золотая Орда»



«Золотая орда»

Этнопарк
с отсутствующим
благоустройством
среды и единого
стилистического образа.



Этнографический комплекс «Национальная деревня народов Саратовской области»

Пример реализации
благоустройства
с сохранением
идентичности места.

Наиболее значимые аттракторы территории	Этнопарк «Золотая Орда», поселок Усть-Ордынский (этнокультурный).
Потенциалы развития туризма на территории	Популярная точка притяжения для этнокультурного туризма в часовой доступности от Иркутска.
Ограничения развития туризма на территории	Отсутствие других крупных аттракторов, помимо поселка и этнопарка. Этнопарк предназначен для посещения в основном туристическими группами.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие дополнительных туристических активностей на базе этнопарка, развитие музея на открытом воздухе, где можно погулять как отдельным туристам, так и с групповой экскурсией.

Выводы

Этнопарк «Золотая Орда» уже представляет собой популярную точку для посещения, однако развитие дополнительных активностей и улучшение качества сопутствующей инфраструктуры повысит комфортность пребывания посетителей и увеличит возвращаемость туристов.

ЗКТП Шелеховский район

Наиболее значимые аттракторы территории	Шелехов (культурно-познавательный), село Моты, поселок Шаманка (сельский), скальник Витязь, Олхинское плато (природно-экологический).
Потенциалы развития туризма на территории	В Шелехове сохранился исторический центр с архитектурными памятниками, а сам район богат природными достопримечательностями, в числе которых многочисленные скальники, пользующиеся популярностью у любителей активного отдыха.
Ограничения развития туризма на территории	Низкий спрос среди туристов, отсутствие сформированного бренда и узнаваемости поселений Моты и Шаманка. Необходима также организация мест размещения и центров с арендой снаряжения для походов на скальники.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие сельского туризма в поселках Моты и Шаманка: разработка дизайн-кода, создание туристической инфраструктуры, повышение узнаваемости. Также создание туристических баз для походов на Олхинское плато и скальники. Улучшение транспортной связности с Иркутском и близлежащими аттракторами.

Выводы

Скальники Олхинского плато представляют уникальные возможности для активного отдыха совсем рядом с Иркутском. Создание туристических баз для аренды снаряжения и сопровождения походов позволит сделать этот вид туризма более массовым. Для любителей спокойного отдыха подойдет посещение поселков Моты и Шаманка — там необходимо создание туристической инфраструктуры и дизайн-кода для повышения их привлекательности.

Скальник Идол

Расположен на Ольхинском плато — территория труднодоступна для туристов и не обеспечена прилегающей инфраструктурой, которая бы позволяла комфортно добираться и пребывать на объекте.



Национальный парк «Таганай»

Развитие условий для природно-экологического туризма, включающее строительство экотроп и создание подступов к скальникам.



ЗКТП Ангарский район



Городской музей часов в Ангарске

Отсутствие благоустроенного подхода к городскому музею, безбарьерной среды, дизайн-кода. Хаотичное размещение рекламных объектов.



Казанский кремль

Благоустроенная территория возле музейного комплекса.

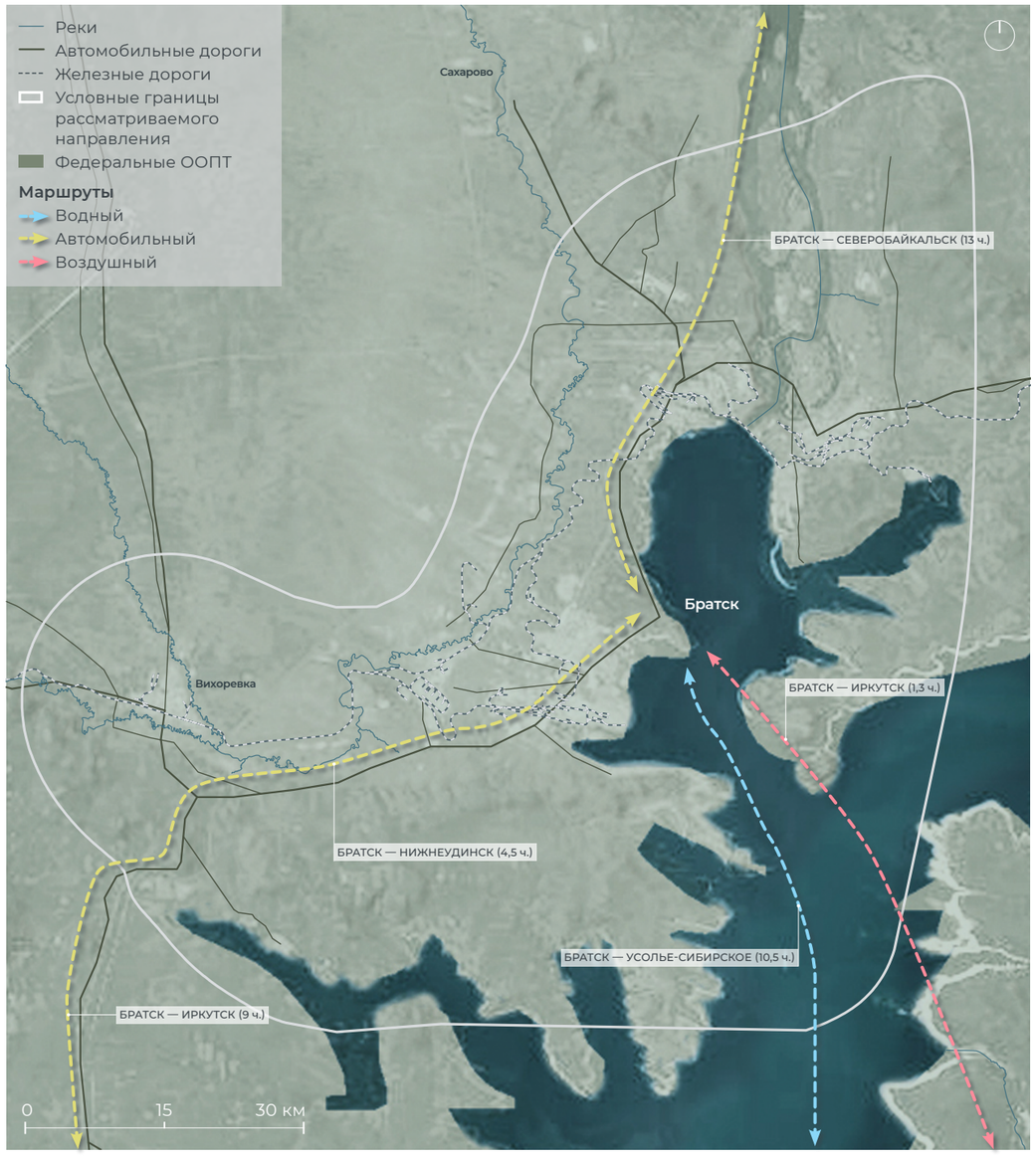
Наиболее значимые аттракторы территории	Город Ангарск (культурно-познавательный), база отдыха «Лукоморье» (лечебно-оздоровительный), фестиваль деревянной скульптуры «Лукоморье на Байкале» (событийный).
Потенциалы развития туризма на территории	Благоприятное расположение рядом с Иркутском и Транссибирской магистралью — ключевая транспортная ось макротерритории. Наличие в Ангарске культурных объектов, пользующихся популярностью у туристов. По территории района протекают реки Китой и Ода, создающие живописное окружение для баз отдыха в окрестных селах.
Ограничения развития туризма на территории	Недостаточный уровень сервиса, низкое качество сопутствующей туристической инфраструктуры. Это является препятствием для всех категорий туристов, в особенности для семейных путешественников, среди которых, в частности, пользуется популярностью парк деревянных скульптур «Лукоморье».
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие инфраструктуры в поселке Савватеевка, где расположен парк «Лукоморье». Повышение качества сервиса по организации питания и размещения туристов.

Выводы

Ангарский район обладает потенциалом для развития как культурно-познавательного туризма в городе Ангарск, так и санаторно-курортного отдыха на базах вдоль протекающих по территории рек. Популярностью пользуется парк деревянных скульптур при базе отдыха «Лукоморье», но необходимо улучшение качества сервиса и сопутствующей инфраструктуры.

4.1.4. Братское направление

Существующее положение и перспективы развития направления



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ К 2030 Г.

+58 тыс. туристов

+200 номеров в КСР

8-е место по приросту турпотока

1,0 % доля по приросту номеров в КСР на макротерритории

+59 % воздушный транспорт

+12 % автобусный транспорт

+46 % железнодорожный транспорт

+15 % личный автомобиль

Существующее положение

Братское направление занимает 2-е место в регионе и -е место на макротерритории по существующему турпотоку. На 2030 г. прогнозируется прирост 58 тыс. турпоездок (+44%), это обеспечит 5-е место по величине прироста в регионе и 8-е место по величине прироста на макротерритории.

На текущий момент самые обсуждаемые туристами проблемы направления — нехватка магазинов, плохое состояние номерного фонда, в особенности в санаториях, а также низкая развитость транспортной инфраструктуры. Прирост будет осуществлен за счет качественного увеличения номерного фонда на 200 номеров, модернизации транспортной инфраструктуры и реализации мероприятий по повышению привлекательности туристических аттракторов, в первую очередь культурно-познавательных и лечебно-оздоровительных аттракторов. Мероприятия направлены на формирование благоприятного облика Братска и развитие туристического центра: разработка дизайн-кода, создание ТИЦ, расширение номерного фонда, обустройство среды для маломобильных групп населения. Мероприятия также включают обустройство территории около Братского моря и реки Ангара: обустройство смотровых площадок, площадок для пикника, развитие причальной инфраструктуры. Братский острог — значимая точка притяжения — также требует комплексного подхода к ремонту существующих объектов и создания сопутствующей инфраструктуры — мест размещения и питания.

Перспективы развития

Ключевой особенностью направления является Братское море — водоем, образованный на реке Ангара. На территории также сформировано лечебно-оздоровительное предложение, расположенное вдоль побережья: базы отдыха «Белый берег» и «Соболек», санаторий «Солнечный» и «Братское взморье» и другие лечебно-оздоровительные организации. Там же расположено несколько пляжей, пользующихся популярностью среди туристов и местных жителей. Братское море является ключевым объектом направления, поскольку обладает не только туристической привлекательностью, но и являет одним из ключевых кругизных пунктов макротерритории.

Модернизация портовой, сервисной инфраструктуры и повышение качества санаторно-курортных услуг позволит сделать в Братском направлении центр культурно-познавательного, рекреационного и лечебно-оздоровительного туризма.

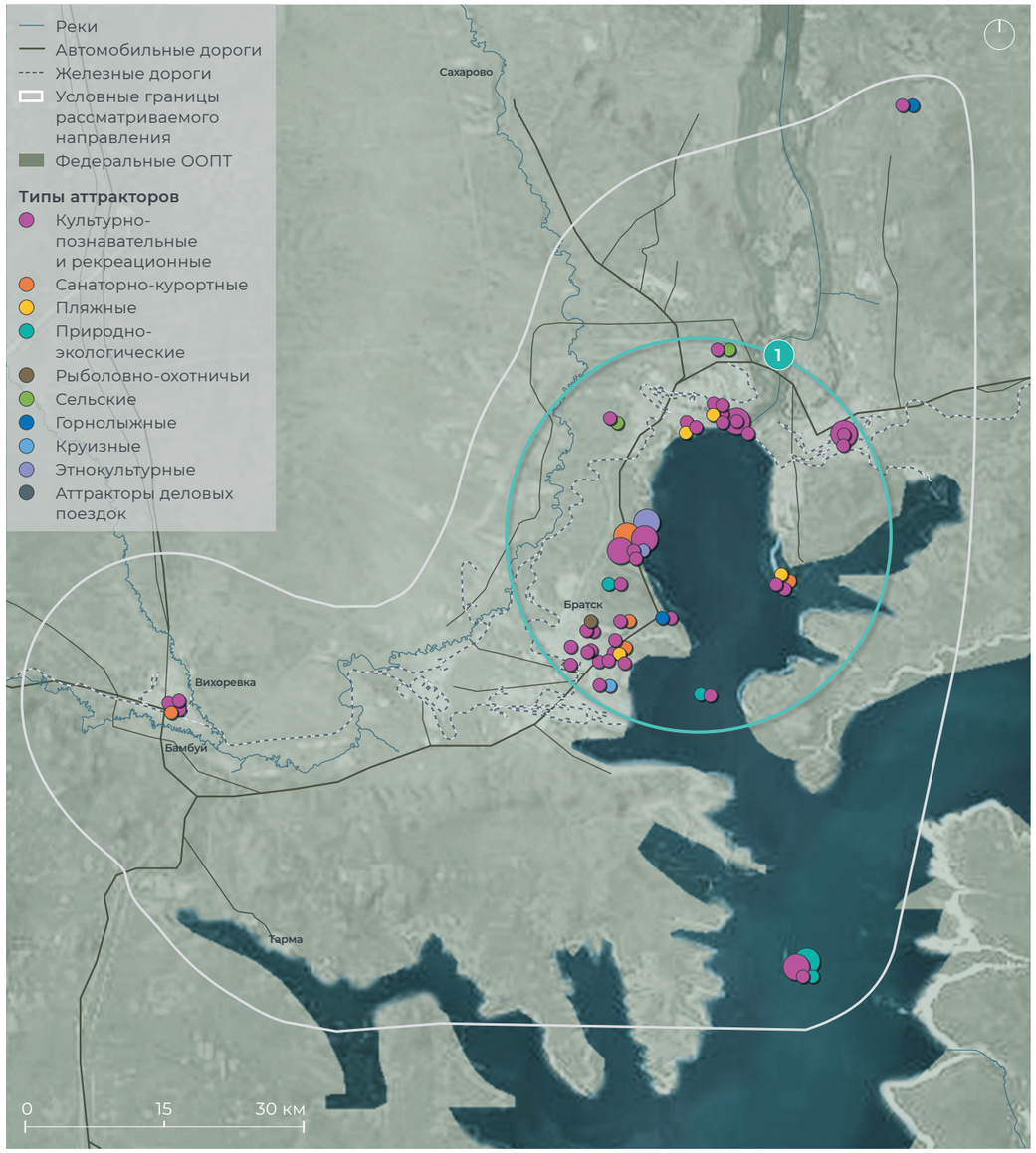
Связность направления

Основными проблемами транспортной доступности Братского направления являются отсутствие современной причальной инфраструктуры, высокая стоимость сообщения (в особенности на воздушном транспорте), низкая связность со многими крупными городами России (в том числе отсутствие прямого сообщения с Улан-Удэ).

Зоны концентрации туристического потенциала

1 ЗКТП Братское море

Территория включает достопримечательности Братска, в том числе Братскую ГЭС, а также Братское море — крупнейшее водохранилище Евразии, интересное туристам как место для купально-пляжного отдыха и рыбалки.



ЗКТП Братское море

Наиболее значимые аттракторы территории	Братское водохранилище (Братское море) — купально-пляжный, рыболовно-охотничий, активный.
Потенциалы развития туризма на территории	Прогреваемая вода, хорошие пляжи, близость к крупному городу (Братск), разнообразие видов рыб для летней и зимней рыбалки. Достопримечательности: самое большое водохранилище Евразии и второе в мире.
Ограничения развития туризма на территории	Замусоривание берегов, переполненность пляжей в теплое время года.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие зон с базами отдыха, парковками, заведениями быстрого питания. Организация глэмпингов и кемпингов.

Выводы

Популярное место для летнего пляжного отдыха. Необходимо развитие КСР и оборудованных площадок для стоянки туристов с соответствующей инфраструктурой.

Братское море

Отсутствие организованных пляжей и сопутствующей инфраструктуры.



Пляжная зона

Небольшие индивидуальные беседки на пляже в Германии позволяют организовать расположение посетителей и сформировать благоприятный пляжный облик территории.

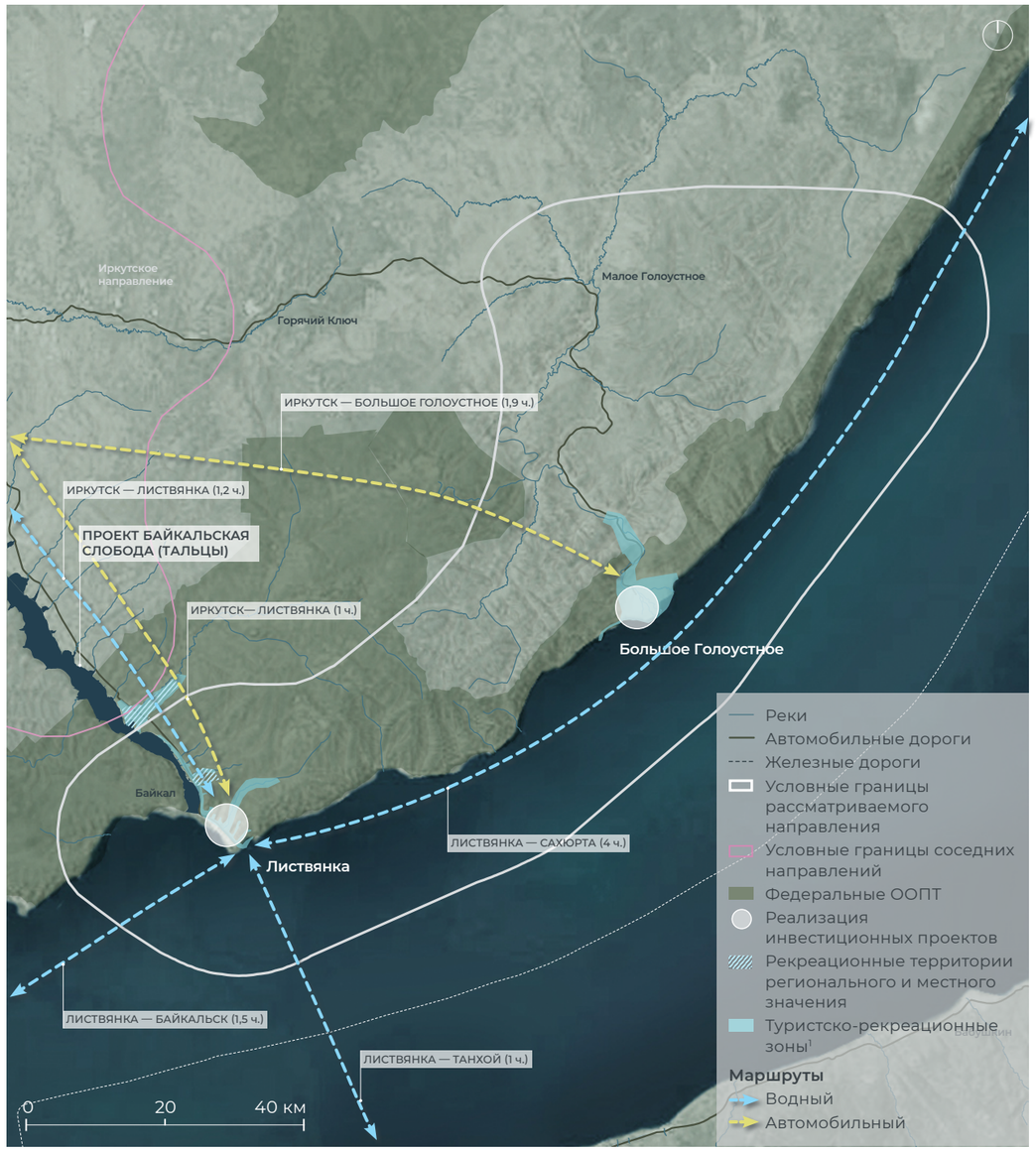


4. Приоритетные проекты

4.1. Обоснование выбора приоритетных проектов

4.1.5. Лиственское направление

Существующее положение и перспективы развития направления



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ К 2030 Г.

+274 тыс. туристов

+992 номеров в КСР

3-е место по приросту турпотока

4,8 % доля по приросту номеров в КСР на макротерритории

+543 % воздушный транспорт

+479 % автобусный транспорт

+483 % железнодорожный транспорт

+489 % личный автомобиль

Существующее положение

Лиственское направление занимает 6-е место в регионе и 10-е место на макротерритории по существующему турпотоку. На 2030 г. прогнозируется прирост 274 тыс. турпоездок (+515%), это обеспечит 2-е место по величине прироста в регионе и 3-е место по величине прироста на макротерритории.

На текущий момент самые обсуждаемые туристами проблемы направления — низкая обеспеченность и неравномерное размещение по территории мест ночевки, нехватка мест питания. Прирост будет осуществлен за счет качественного увеличения номерного фонда на 992 номера, модернизации транспортной инфраструктуры и реализации мероприятий по повышению привлекательности туристических аттракторов, в первую очередь пляжных и природных аттракторов. Мероприятия направлены на развитие пляжных зон, создание новых мест размещения, разработку дизайн-кода, а также комплексное благоустройство поселка Листвянка.

Перспективы развития

Ключевой особенностью направления является наибольшая близость к озеру Байкал. Поселок Листвянка совмещает в себе большое количество круизных, природных и культурно-познавательных аттракторов, а Большая Байкальская тропа — одна из ключевых достопримечательностей макротерритории — связывает поселок с природными аттракторами другой части направления. Кроме этого, рядом находятся населенные пункты, потенциально привлекательные для сельского туризма: поселок Большое Голоустное, Большие Коты, а также аттракторы рекреационного туризма: пляж Листвянка, пляж Лиственничный залив.

Модернизация сервисной инфраструктуры, средств размещения и пляжной инфраструктуры позволит Лиственскому направлению претендовать на статус пляжного курорта регионального масштаба. Более того, развитие транспортной связанности позволит сформировать образ направления как природной территории федерального уровня значимости.

Связность направления

Основными проблемами транспортной доступности Лиственского направления являются низкая прямая связность Листвянки с населенными пунктами макрорегиона, недостаточное качество причальной инфраструктуры, малые объемы регулярного и круизного водного сообщения. Железнодорожное сообщение по КБЖД не в полной мере реализует свой потенциал из-за недостаточной согласованности расписания с движением поездов по Транссибирской магистрали, так как это осложняет планирование маршрута.

1. Здесь и далее речь идет о территориях, упоминаемых в документе: Стратегия социально-экономического развития Иркутской области на период до 2036 года. — Иркутск, 2020.

Зоны концентрации туристического потенциала

1 ЗКТП Большое Голоустное[1]

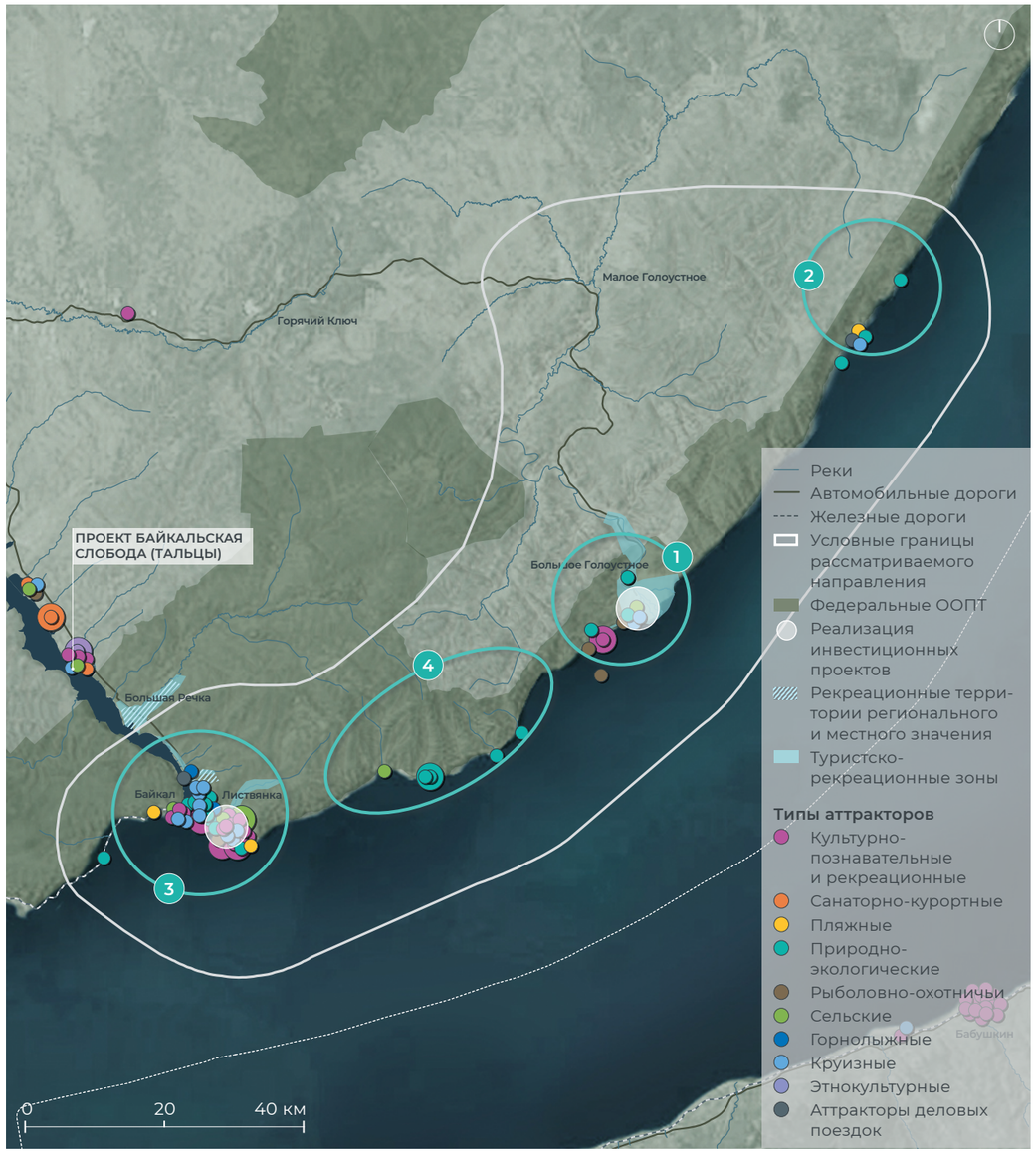
Традиционное направление для пляжного и природно-экологического отдыха на Байкале в окрестности поселка Большое Голоустное.

2 ЗКТП Бухта Песчаная[1]

Территория юго-западного побережья Байкала с красивыми пляжами и скалами. Популярна как место для пляжного и природного отдыха.

3 ЗКТП Листвянка[1]

Поселок Листвянка с многочисленными аттракторами культурно-познавательного туризма и видовыми точками на озеро Байкал в часе езды от Иркутска.



4 ЗКТП Большая Байкальская тропа

Территория вдоль Большой Байкальской тропы, направленная на развитие природно-экологического туризма, объединяющая узловые точки притяжения в единый пешеходный экомаршрут.

1. В рассматриваемой ЗКТП рекомендуется реализация проектов согласно поручению Президента РФ о создании круглогодичных морских курортов «5 морей и озеро Байкал»

ЗКТП Большое Голоустное

Наиболее значимые аттракторы территории	Пристань Большое Голоустное, пляжи, пещеры (природные).
Потенциалы развития туризма на территории	Близость к Иркутску, возможность развития скоростного транспорта. Территория уже включалась в ОЭЗ (но была исключена), в других документах выделяется как приоритетная вместе с Листвянкой.
Ограничения развития туризма на территории	Расположение в границах Прибайкальского национального парка и центральной экологической зоны Байкала, что обуславливает необходимость ограничения антропогенной нагрузки. Неудовлетворительное состояние причальной инфраструктуры, устаревший номерной фонд.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие пешеходных маршрутов, а также спелеологического туризма в пещерах недалеко от поселка. Необходимо обновление КСР, развитие причальной инфраструктуры.

Выводы

Территория для отдыха на Байкале в непосредственной близости к Иркутску как альтернативы Листвянке, что позволит сбалансировать туристический поток. Создание придорожной транспортной инфраструктуры, позволяющей быстро и комфортно добираться от Иркутска, позволит сделать Большое Голоустное местом как для однодневного отдыха на природе, так и туристической базой для отправляющихся в маршруты к природным достопримечательностям.

Поселок Большое Голоустное

Плохо освоенная территория на берегу Байкала с огромным туристическим потенциалом. В настоящее время преимущественно использующая дикими туристами



Коммуна Милльштатт-ам-Зе

Ярмарочная коммуна, расположенная на берегу озера Милльштеттер, Альпы, Каринтия, Австрия — пример освоенное территории рядом с крупным озером под жилую и туристическую функцию.



ЗКТП Бухта Песчаная



Бухта Песчаная, побережье Байкала

Неосвоенная уникальная природная территория, находящаяся под риском из-за наличия неорганизованного туристического потока.



Туристические базы на озере Селигер

Освоение и благоустройство природной территории с высоким вниманием к сохранению уникальных природных особенностей.

Наиболее значимые аттракторы территории	Бухта Песчаная, «Деревья на ходулях», скала Обзорная, скала Белая (природные).
Потенциалы развития туризма на территории	Необычные природные аттракторы, живописная территория для спокойного пляжного отдыха, наличие пристани для подхода круизных судов.
Ограничения развития туризма на территории	Почти полное отсутствие туристской инфраструктуры, отсутствие автодороги из Иркутска (от Малого Голоустного до Бухты Песчаной нет автодороги: добираться нужно пешком по Большой Байкальской тропе в течение целого светового дня или на редких катерах).
Рекомендуемый вектор развития территории	Оборудование имеющихся туристических троп. Создание качественной туристско-рекреационной инфраструктуры. Увеличение количества рейсов катеров, следующих в Бухту и обратно.

Выводы

Красивая и одна из самых узнаваемых территория на побережье Байкала. Обладая интересными аттракторами природного туризма (песчаные пляжи, скалы, «Деревья на ходулях», различные по сложности туристические природные тропы), территория Бухты Песчаной плохо оснащена туристической и транспортной инфраструктурами.

ЗКТП Лиственка

Наиболее значимые аттракторы территории	Поселок Лиственка, Музей озера Байкал, Нерпинарий (культурно-познавательный), Шаман-камень, Дендрарий, Камень Черского (природно-экологический).
Потенциалы развития туризма на территории	Одно из наиболее узнаваемых направлений отдыха на Байкале. Хорошая транспортная доступность, в часе езды от Иркутска. Много обновленной и современной инфраструктуры.
Ограничения развития туризма на территории	Отсутствие единого стиля застройки, плохая развитость и состояние дорожной сети, заторы на автодорогах.
Рекомендуемый вектор развития территории	Создание и развитие собственного узнаваемого бренда территории, стиля застройки.

Выводы

Очень популярное у туристов место с хорошей транспортной доступностью и большим спектром туристских аттракторов. Зона нуждается в создании единого стиля и бренда, а также в улучшении дорожной ситуации.

Поселок Лиственка

Хаотичная застройка, отсутствие дизайн-кода, отсутствие благоустройства и пешеходных тротуаров, хаотичная парковка на берегу Байкала в ближайшей от Иркутска точке.



Бухта в Асконе, кантон Тичино, Швейцария

Единый стиль застройки, наличие дизайн-кода, сформированная причальная инфраструктура, гармонично вписывающаяся в пространство.



ЗКТП Большая Байкальская тропа



Палаточный лагерь

Хаотичный палаточный лагерь на Большой Байкальской тропе: нехватка кордонов, санитарных зон, сопутствующей инфраструктуры для организованного отдыха на природной территории.



Обустроенная для туристов тропа[1]

Благоустроенная природная территория с выделенной тропой для перемещения посетителей.

Наиболее значимые аттракторы территории	Большая Байкальская тропа (природно-экологический).
Потенциалы развития туризма на территории	Известный исторический проект, разнообразное предложение: есть как маршруты для опытных и подготовленных туристов, так и несложные маршруты.
Ограничения развития туризма на территории	Отсутствие туристической инфраструктуры и сформированного облика местности.
Рекомендуемый вектор развития территории	Создание необходимой инфраструктуры на всем протяжении тропы (плакаты, мусорные контейнеры, туалеты). Организация уборки и поддержание чистоты территории, создание комфортных точек отдыха для туристов.

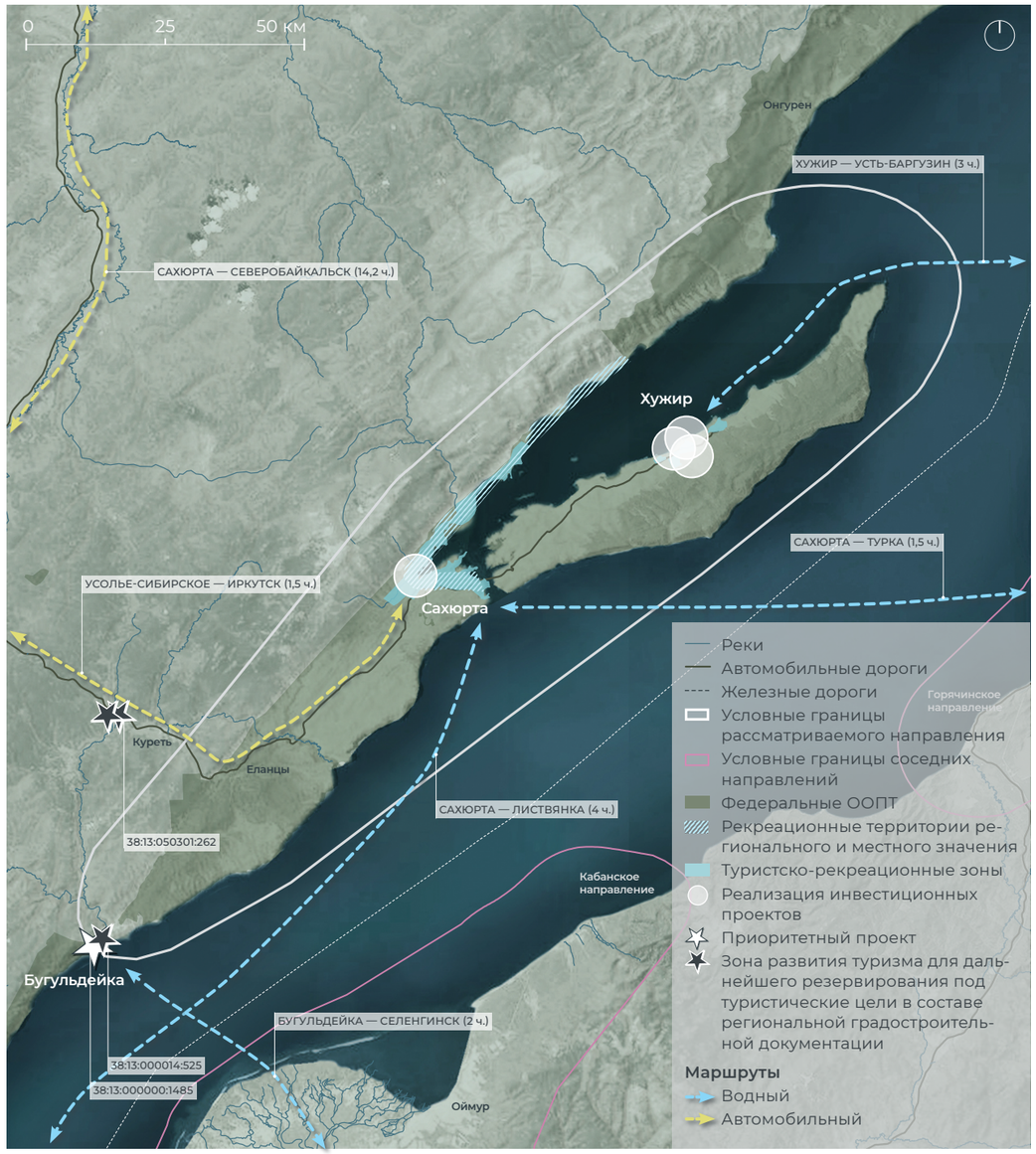
Выводы

Один из самых популярных аттракторов природного туризма на Байкале. Концепция ББТ появилась достаточно давно — еще в 1970-х гг. Тем не менее, до сих пор проект не завершен и нуждается в активном финансировании.

1. Иллюстрация, сгенерированная Midjourney

4.1.6. Ольхонское направление

Существующее положение и перспективы развития направления



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ К 2030 Г.

+273 тыс. туристов

+1270 номеров в КСР

+446 % воздушный транспорт

+492 % автобусный транспорт

4-е место по приросту турпотока

6,1 % доля по приросту номеров в КСР на макротерритории

+437 % железнодорожный транспорт

+411 % личный автомобиль

Существующее положение

Ольхонское направление занимает 5-е место в регионе и 8-е место на макротерритории по существующему турпотоку. На 2030 г. прогнозируется прирост 273 тыс. турпоездок (+428%), это обеспечит 3-е место по величине прироста в регионе и 4-е место по величине прироста на макротерритории.

На текущий момент самые обсуждаемые туристами проблемы направления — низкая конкуренция и, соответственно, недостаточное качество и количество объектов размещения, низкое качество предоставляемых сервисов. Также низкое качество сервисов объясняется большим спросом на инфраструктуру в высокий сезон, из-за чего туристам приходится соглашаться на более низкое качества обслуживания. Прирост будет осуществлен за счет качественного увеличения номерного фонда на 1270 номеров, модернизацию транспортной инфраструктуры и реализацию мероприятий по повышению привлекательности туристических, в первую очередь природных аттракторов. Мероприятия направлены на развитие сельских поселений (Бугульдейка, Сахюрта, Хужир и др.): разработка дизайн-кода, благоустройство территорий, создание транспортной и пешеходной инфраструктуры, создание номерного фонда и сопутствующей инфраструктуры. Мероприятия также нацелены на обустройство охраняемых природных территорий, в частности острова Ольхон, Малого моря и др.: обустройство экотроп, смотровых площадок, создание инфраструктуры для маломобильных групп, создание ТИЦ и реализация других мероприятий по повышению комфортности пребывания туристов и урегулированию антропогенной нагрузки.

Перспективы развития

Ключевой особенностью направления является Ольхон — остров на озере Байкал. На территории также сформировано предложение для туристов, заинтересованных в сельском туризме — поселок Бугульдейка, пользующийся спросом среди путешественников. В Ольхонском направлении развит экотуризм и семейный спокойный отдых.

Модернизация сервисной инфраструктуры и повышение качества объектов размещения позволит сделать в Ольхонском направлении центр экотуризма федерального масштаба. Необходимо развивать Ольхон как зеленую зону с экологичным транспортом и ограничением на въезд машин.

Связность направления

Основными проблемами транспортной доступности Ольхонского направления являются отсутствие качественного сервиса при паромной переправе Сахюрта — Ольхон, недостаточное раскрытие потенциала воздушного сообщения с островом Ольхон, низкое качество автодорог межмуниципального и муниципального значения, а также УДС в сельских населенных пунктах. Причальная инфраструктура в ряде туристических аттракторов либо отсутствует, либо находится в заброшенном состоянии.

Зоны концентрации туристического потенциала

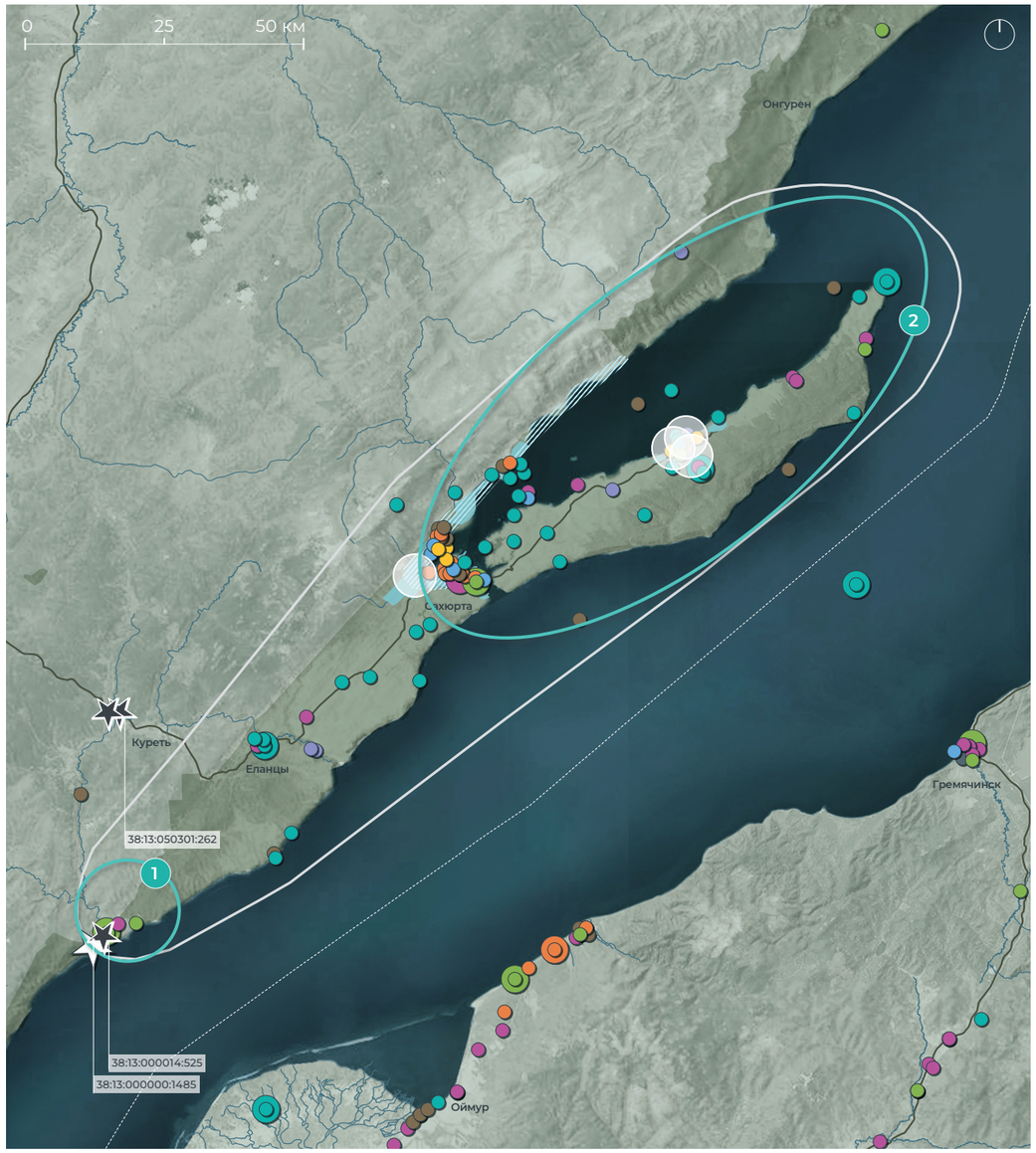
1 ЗКТП Бугульдейка[1]

Поселок Бугульдейка, расположенный в устье одноименной реки, на побережье Байкала, в непосредственной близости от Мраморного карьера.

Кадастровые номера участков, выделенных под резервирование в составе граддокументации: 38:13:000000:1485; 38:13:000014:525.

2 ЗКТП Малое Море[1]

Остров Ольхон, Прибайкальский национальный парк, окрестности Малого моря со множеством туристических аттракторов: поселок Хужир, мыс Бурхан, скала Шаманка, 13 столбов сэргэ, мыс Хобой и другие.



Реки
Автомобильные дороги
Железные дороги
Условные границы рассматриваемого направления
Федеральные ООПТ
Рекреационные территории регионального и местного значения
Туристско-рекреационные зоны
Реализация инвестиционных проектов
Приоритетный проект
Зона развития туризма для дальнейшего резервирования под туристические цели в составе региональной градостроительной документации

Типы аттракторов

Культурно-познавательные и рекреационные
Санаторно-курортные
Пляжные
Природно-экологические
Рыболовно-охотничьи
Сельские
Горнолыжные
Круизные
Этнокультурные
Аттракторы деловых поездок

1. В рассматриваемой ЗКТП рекомендуется реализация проектов согласно поручению Президента РФ о создании круглогодичных морских курортов «5 морей и озеро Байкал»

ЗКТП Бугульдейка

Наиболее значимые аттракторы территории	Поселок Бугульдейка (сельский), Мраморный карьер (культурно-познавательный), озеро Байкал (пляжный, природно-экологический).
Потенциалы развития туризма на территории	Расположение рядом с Ольхоном, при этом неисхоженность туристами. Рядом находится Мраморный карьер, представляющий собой туристический аттрактор, способный разнообразить отдых туристов.
Ограничения развития туризма на территории	Слабая известность данного направления, отсутствие достаточно развитой инфраструктуры.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие поселка в качестве направления для спокойного отдыха и оздоровления, создание комплекса с инфраструктурой для отдыха на воде, с йога-студией и разнообразием досуга для отдыхающих.

Выводы

Бугульдейка обладает потенциалом для развития лечебно-оздоровительного туризма в спокойном районе при относительной близости таких крупных аттракторов, как остров Ольхон и окрестности Малого моря. В пределах поселка есть свободные территории для создания КСР и туристического комплекса с оздоровительными процедурами.

Вид на поселок Бугульдейка и Байкал

Неосвоенная уникальная природная территория, находящаяся под риском из-за отсутствия инфраструктуры для организованного посещения туристов.



Деревня на Согне-фьорде, Норвегия

Пример организации сельского поселения, гармонично вписанного в природный ландшафт. Сформированный облик, привлекательный для посещения с туристическими целями.



ЗКТП Малое Море



Побережье острова Ольхон

Необустроенная прибрежная территория, часто посещаемая и разрушаемая дикими туристами.



Причал у Морского вокзала

Портовая инфраструктура, реализованная в Сочи, с сопутствующим благоустройством.

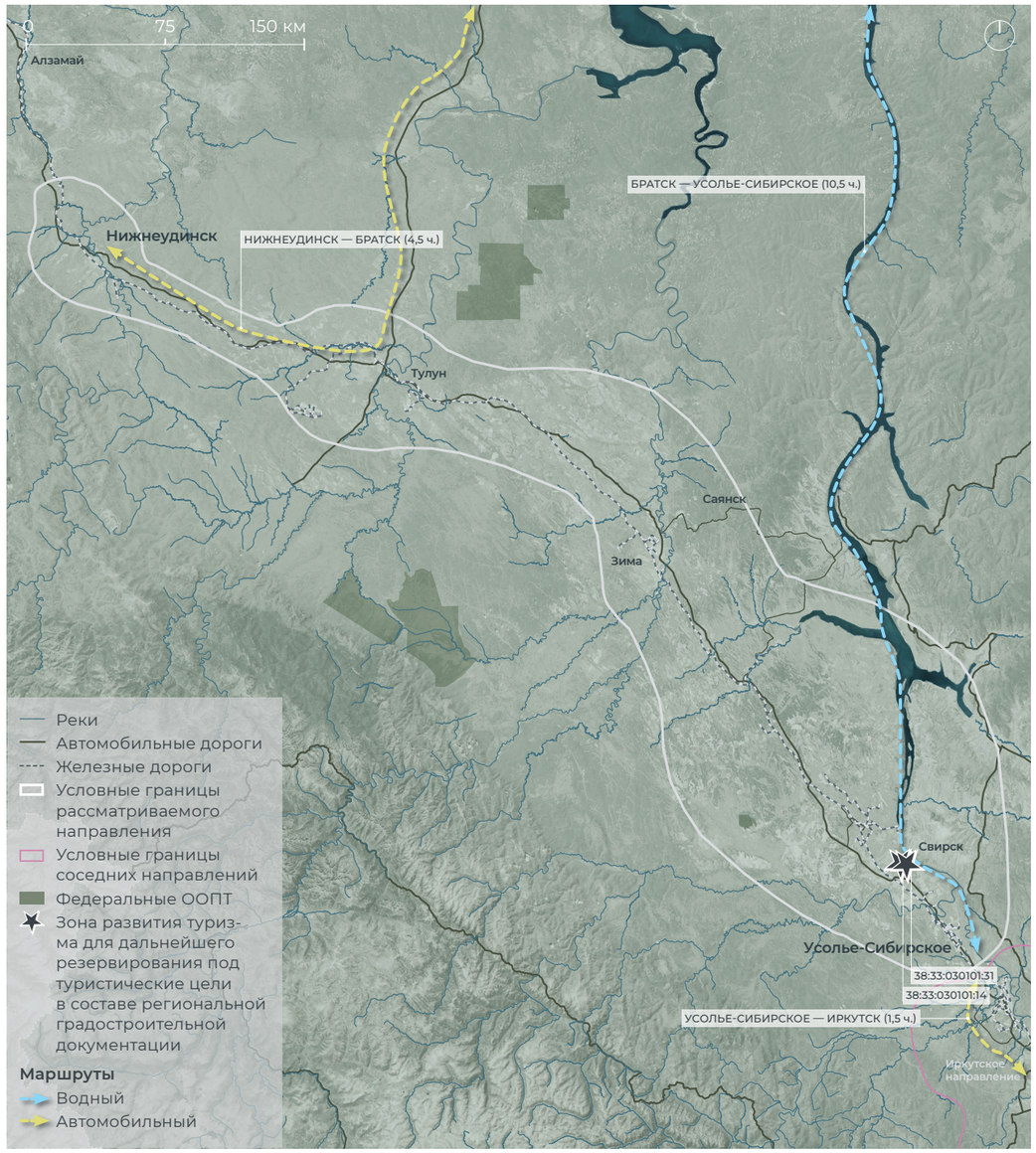
Наиболее значимые аттракторы территории	Остров Ольхон, Малое море, Прибайкальский нацпарк, мыс Бурхан, скала Шаманка (природно-экологический), поселок Хужир, 13 столбов Сэргэ, Ступа Просветления (культурно-познавательный).
Потенциалы развития туризма на территории	Одна из наиболее популярных локаций на Байкале, где доступны разные виды туризма, востребованность как летом, так и зимой.
Ограничения развития туризма на территории	Большая транспортная нагрузка на действующую связку Сахюрта — Ольхон, очереди на паром. В высокий сезон наблюдается недостаток мест размещения туристов.
Рекомендуемый вектор развития территории	Создание транспортно-пересадочного узла с парковками в Сахюрте и экологичным трансфером на о. Ольхон. Развитие близлежащих территорий с точки зрения туристической инфраструктуры. Создание единой инфраструктуры с Прибайкальским национальным парком и повышение его связности с Ольхонским направлением.

Выводы

Будучи одним из наиболее посещаемых направлений на Байкале, Ольхон и Малое море обладают потенциалом для развития природно-экологического туризма. Для этого необходимо создание соответствующих условий, обеспечение транспортной связности Ольхона при сохранении его первозданности, развитие инфраструктуры на побережье Малого моря, обеспечивающей комфортный отдых для туристов.

4.1.7. Направление Транссибирская магистраль

Существующее положение и перспективы развития направления



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ К 2030 Г.

+37 тыс. туристов

+100 номеров в КСР

+48 % воздушный транспорт

+35 % автобусный транспорт

10-е место по приросту турпотока

0,5 % доля по приросту номеров в КСР на макротерритории

+36 % железнодорожный транспорт

+48 % личный автомобиль

Существующее положение

Транссибирская магистраль занимает 4 место в регионе и 7 место на макротерритории по существующему турпотоку. На 2030 г. прогнозируется прирост 37 тыс. турпоездок (+43%), это 5по величине прироста в регионе и 10 по величине прироста на макротерритории.

На текущий момент самые обсуждаемые туристами проблемы направления — неудовлетворительное состояние номерного фонда: «уставшие» интерьеры, советский стиль, проблемы чистоты, нехватка объектов сопутствующей инфраструктуры. Прирост будет осуществлен за счет увеличения номерного фонда на 100 номеров, модернизации транспортной инфраструктуры и реализации мероприятий по повышению привлекательности туристических аттракторов, в первую очередь культурно-познавательных аттракторов. Мероприятия направлены на развитие существующих туристических аттракций, реконструкцию участков улично-дорожной сети и создание сопутствующих придорожных сервисов.

Перспективы развития

Ключевой особенностью направления является расположение направления вдоль главной магистрали страны — Транссибирской магистрали. На территории преимущественно сформированы предложения культурно-познавательного туризма, а также есть несколько точек сельского туризма, сконцентрированных вблизи культурных аттракторов. Направление расположено вплотную к Иркутскому направлению, и большая часть аттракторов территориально тяготеет к Иркутску.

Модернизация транспортной и сервисной инфраструктуры, развитие придорожных сервисов позволит сделать в направлении маршрут для культурно-познавательных туристов, а также развить связь макротерритории с остальными регионами страны.

Связность направления

Основными проблемами транспортной доступности Транссибирского направления являются недостаточный объем скоростного железнодорожного сообщения и ненормативное состояние автодорог муниципального значения, ведущих к туристическим локациям. Недостаточно раскрыт потенциал водного сообщения по реке Ангаре на участке от Иркутска до Братска, которое может внести важный вклад в обеспечение транспортной доступности туристических локаций.

Зоны концентрации туристического потенциала

1 ЗКТП Нижнеудинск

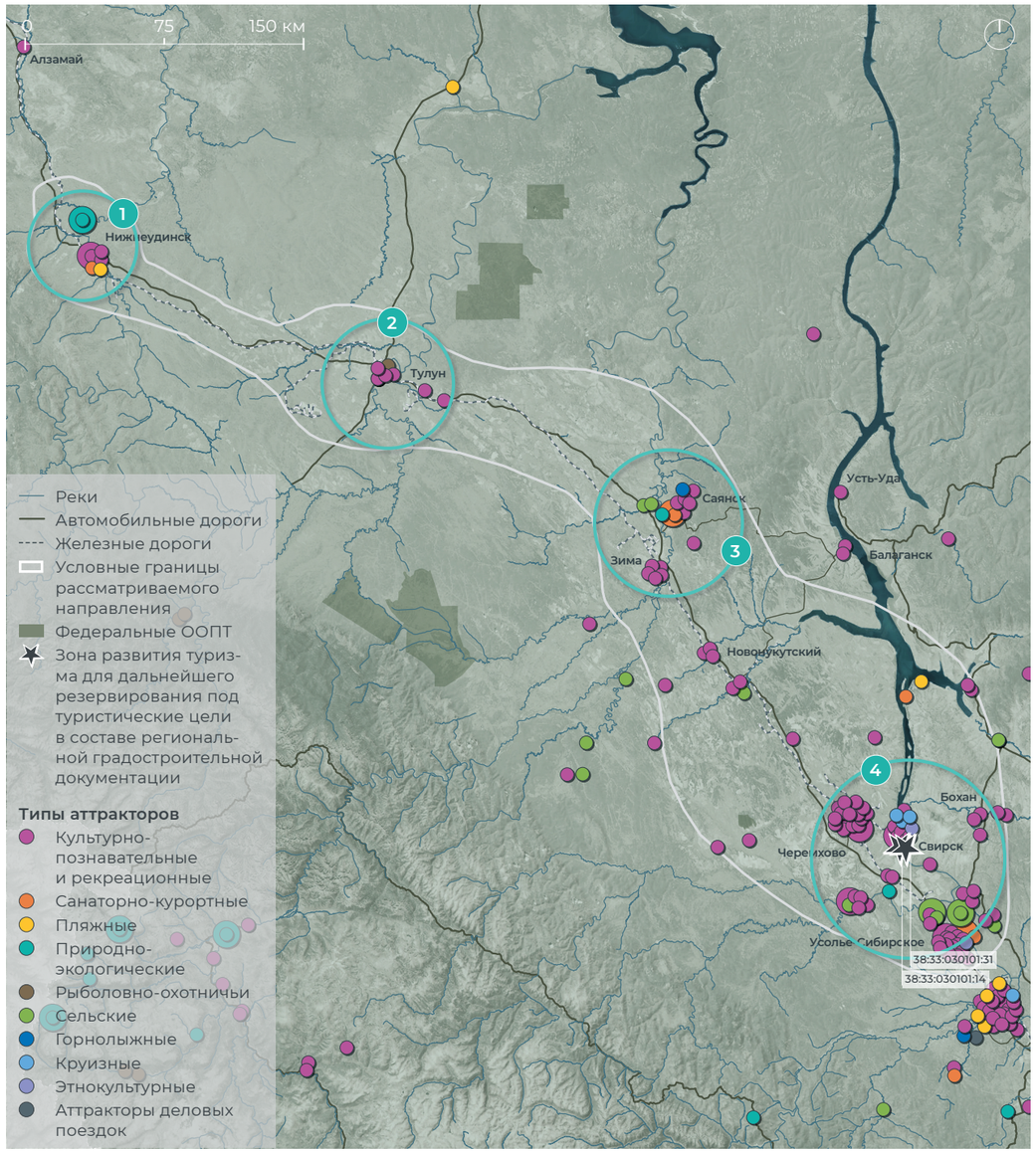
Город Нижнеудинск и природные достопримечательности в его окрестности: Уковский водопад, Нижнеудинские пещеры.

2 ЗКТП Тулун

Тулунский район с центром в городе Тулун и различными базами отдыха с потенциалом для развития рыболовно-охотничьего и природно-экологического туризма.

3 ЗКТП Зима — Саянск

Город Зима с одноименной ж/д станцией, Саянск и туристическая деревня Отрадная как центры санаторно-курортного отдыха.



4 ЗКТП Усолье-Сибирское — Свирск — Черемхово

Окрестности городов Усолье-Сибирское, Свирск, Черемхово, богатые объектами культурно-познавательного туризма и возможностями для развития сельского туризма на базе населенных пунктов в старорусском стиле.

Кадастровые номера участков, выделенных под резервирование в составе граддокументации:
38:33:030101:31;
38:33:030101:14.

ЗКТП Нижнеудинск

Наиболее значимые аттракторы территории	Город Нижнеудинск (культурно-познавательный), Уковский водопад, Нижнеудинские пещеры (природно-экологический).
Потенциалы развития туризма на территории	Уникальные природные достопримечательности как основа для развития природно-экологического туризма, активного отдыха.
Ограничения развития туризма на территории	Сильная удаленность Нижнеудинска, неизвестность данного направления для туристов.
Рекомендуемый вектор развития территории	Создание туристических баз, кемпингов для любителей активного отдыха, развитие экотроп, повышение доступности удаленных природных объектов.

Выводы

Из-за значительной удаленности Нижнеудинск посещает небольшое количество туристов, но наличие уникальных природных достопримечательностей потенциально может сделать эту территорию центром притяжения для любителей активного отдыха. Для этого необходимо развитие туристических баз, кемпингов, объектов сопутствующей инфраструктуры.

Ж/д вокзал в Нижнеудинске

Низкое качество реставрационных работ, фасад не вписывается в окружающую местность, отсутствие благоустройства на прилегающих территориях, небезопасная среда для пешеходов, несчитываемая вывеска и отсутствие навигации.



СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Ж/д вокзал в Хельсинки

Пример реализации высокого качества реставрации и благоустройства рядом с железнодорожным вокзалом, а также развитой общественной функции на базе социально-значимых объектов.


ВЕКТОР РАЗВИТИЯ

ЗКТП Зима — Саянск



Водонапорная башня на станции Зима

Отсутствие регулируемой транспортной и пешеходной инфраструктуры около аттрактора, неблагоустроенные общественные зоны, непривлекательный туристический облик местности.



Башня замка ордена меченосцев, Сигулда

Благоустроенная территория аттрактора с дорожками для перемещения посетителей гармонично вписывающихся в стилистику.

Наиболее значимые аттракторы территории	Города Зима и Саянск (культурно-познавательный), туристическая деревня Отрадная, санаторий в Саянске (санаторно-курортный).
Потенциалы развития туризма на территории	Культурно-познавательный туризм, связанный с историей г. Зима, санаторно-курортный отдых в Саянске и окрестностях, возможность купально-пляжного отдыха на р. Ока.
Ограничения развития туризма на территории	Недостаточная известность данного направления среди туристов.
Рекомендуемый вектор развития территории	Создание узнаваемого туристического бренда, связанного с историей Зимы. Продвижение Саянска в качестве центра санаторно-курортного отдыха.

Выводы

Станция Зима — одно из примечательных мест Транссибирской магистрали, связанное с именем поэта Евгения Евтушенко, что делает это место перспективным с точки зрения культурно-познавательного туризма при условии развития локального бренда и повышения его узнаваемости. Саянск — один из самых молодых городов Иркутской области, где уже есть санатории с качественной медицинской базой, также нуждающиеся в повышении узнаваемости.

ЗКТП Тулун

Наиболее значимые аттракторы территории	Город Тулун (культурно-познавательный), турбаза «Казачка Ия» (санаторно-курортный), база отдыха «Тофаларский кордон» (рыболовно-охотничий).
Потенциалы развития туризма на территории	Леса Тулунского района богаты зверем, а в реках водится много рыбы, что привлекает сюда охотников и рыболовов. Нетронутая природа позволяет здесь развивать природно-экологический туризм.
Ограничения развития туризма на территории	Отсутствие достаточно крупных туристических аттракторов в самом Тулуне, недостаточно развития туристическая инфраструктура и низкая узнаваемость у туристов.
Рекомендуемый вектор развития территории	«Оазис отдыха и комфорта среди тайги» — развитие баз отдыха для рыболовно-охотничьего туризма, также развитие природно-экологического туризма в окрестностях Тулуна.

Выводы

В настоящее время Тулун выполняет роль преимущественно транзитного пункта для туристов. Тем не менее, данная территория имеет потенциал для развития рыболовно-охотничьего и природно-экологического туризма. Необходимо развивать туристическую инфраструктуру, создавая комфортные условия для размещения, повышая общий уровень сервиса.

Ж/д вокзал в Тулуне

Отсутствие благоустройства на прилегающих территориях, небезопасная среда для пешеходов, нехватка дополнительных функций.



Ж/д вокзал в Крыму

Отреставрированное здание вокзала с прилегающим благоустройством и комфортной пешеходной средой.

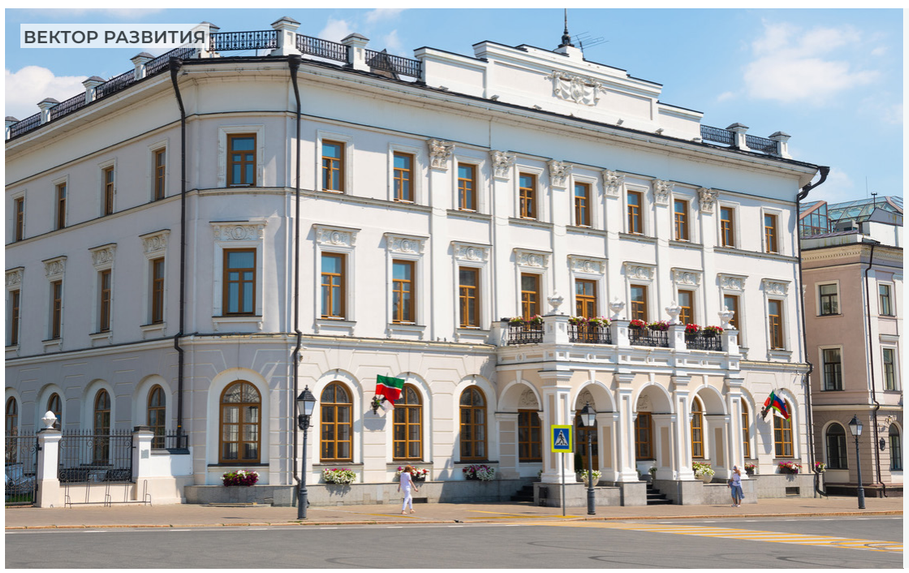


ЗКТП Усолье-Сибирское — Свирск — Черемхово



Здание городской администрации в Усолье-Сибирском

Низкое качество реставрационных работ, отсутствие благоустройства на прилегающих территориях, небезопасная среда для пешеходов.



Казанская городская Дума, Республика Татарстан

Отреставрированное административное здание в центре города с прилегающим благоустройством и комфортной пешеходной средой.

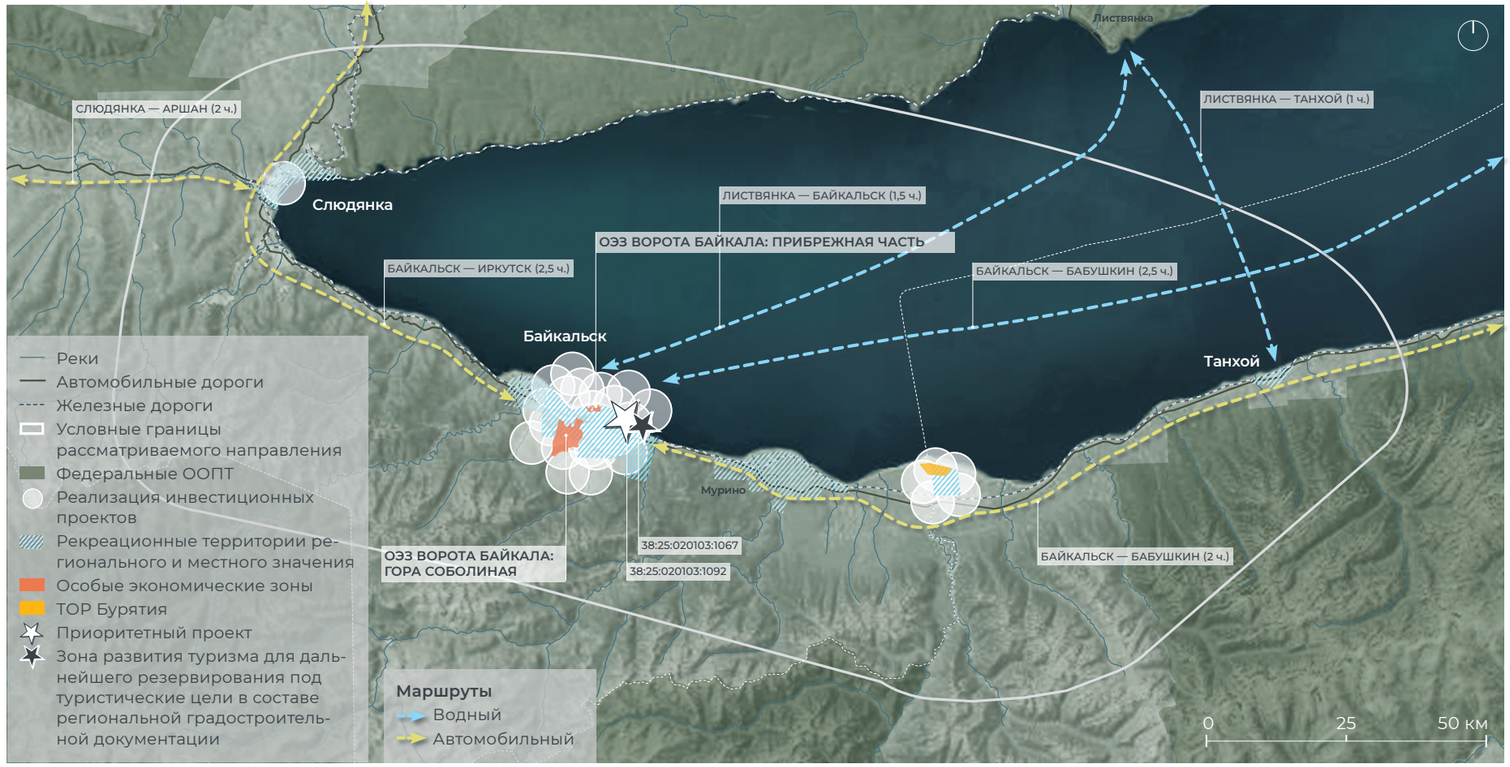
Наиболее значимые аттракторы территории	Города Усолье-Сибирское, Свирск, Черемхово, Бельский острог (культурно-познавательный), село Мальта, Спасская слобода (сельский), санаторий «Усолье» (санаторно-курортный).
Потенциалы развития туризма на территории	Наличие большого количества культурно-познавательных аттракторов, близость к Иркутску, реализация проекта туристического комплекса «Спасская слобода».
Ограничения развития туризма на территории	Недостаточная известность направления у туристов, необходимость развития инфраструктуры в селах, поддержание состояния исторического объекта Бельского острога во избежание его разрушения.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие сельского туризма в Усольском районе на базе аутентичных старорусских сел и реализуемого проекта «Спасская слобода».

Выводы

Окрестности городов Усолье-Сибирское, Свирск, Черемхово богаты культурно-познавательными объектами и благодаря близости к Иркутску обладает широким потенциалом для привлечения туристов. В перспективе развитие сельского туризма на базе аутентичных старорусских сел и реализуемого проекта «Спасская слобода» позволит привлечь еще больше туристов.

4.1.8. Направление Южный Байкал

Существующее положение и перспективы развития направления



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ К 2030 Г.

+243 тыс. туристов

+2611 номеров в КСР

5-е место по приросту турпотока

12,6 % доля по приросту номеров в КСР на макротерритории

+212 % воздушный транспорт

+184 % автобусный транспорт

+190 % железнодорожный транспорт

+214 % личный автомобиль

Существующее положение

Южный Байкал занимает 3-е место в регионе и 5-е место на макротерритории по существующему турпотоку. На 2030 г. прогнозируется прирост 243 тыс. турпоездок (+205%), это обеспечит 4-е место по величине прироста в регионе и 5-е место по величине прироста на макротерритории.

На текущий момент самые обсуждаемые туристами проблемы направления — низкое качество мест размещения, неразвитость транспортной инфраструктуры, недостаточная обеспеченность объектами сопутствующей туристической инфраструктуры. Прирост будет осуществлен за счет качественного увеличения номерного фонда на 2611 номеров, модернизации транспортной инфраструктуры и реализации мероприятий по повышению привлекательности туристических (в первую очередь), природных и сельских аттракторов. Мероприятия направлены на развитие популярных населенных пунктов (Слюдянка, Байкальск и др.): разработку дизайн-кода, благоустройство территорий, создание транспортной и пешеходной инфраструктуры, номерного фонда, сопутствующей инфраструктуры. Также мероприятия направлены на благоустройство прибрежной зоны: создание пляжей, мест размещения и питания, возведение ТИЦ. Предусмотрены реализация горнолыжного курорта «Гора Соболиная», мероприятия по ликвидации накопленных отходов от деятельности Байкальского ЦБК (БЦБК) и редевелопменту территории бывшей промплощадки БЦБК.

Перспективы развития

Ключевой особенностью направления является наличие популярного горнолыжного курорта «Гора Соболиная». На территории вдоль побережья сформировано предложение сельского и природно-экологического типов туризма. Реализация проекта Международного центра водных ресурсов в Байкальске сформирует предложение промышленного туризма, а создаваемая форумная инфраструктура экологического кампуса «Эко.цех» — предложение делового и событийного видов туризма. Вдоль побережья расположено несколько пляжей, популярных среди туристов и местных жителей. По территории пролегает часть Кругобайкальской железной дороги, связывающая ее с Листвянским направлением.

Создание новых средств размещения, модернизация сервисной инфраструктуры и повышение качества сопутствующей инфраструктуры (магазинов и мест питания) позволит сформировать в Южном Байкале разнообразное предложение, позволяющее охватить разные целевые группы туристов.

Связность направления

Основными проблемами транспортной доступности направления Южный Байкал являются отсутствие современной причальной инфраструктуры, недостаточное использование потенциала железнодорожного сообщения, загруженность автодороги Р-258 «Байкал», связывающей направление с Иркутском и Улан-Удэ.

Зоны концентрации туристического потенциала

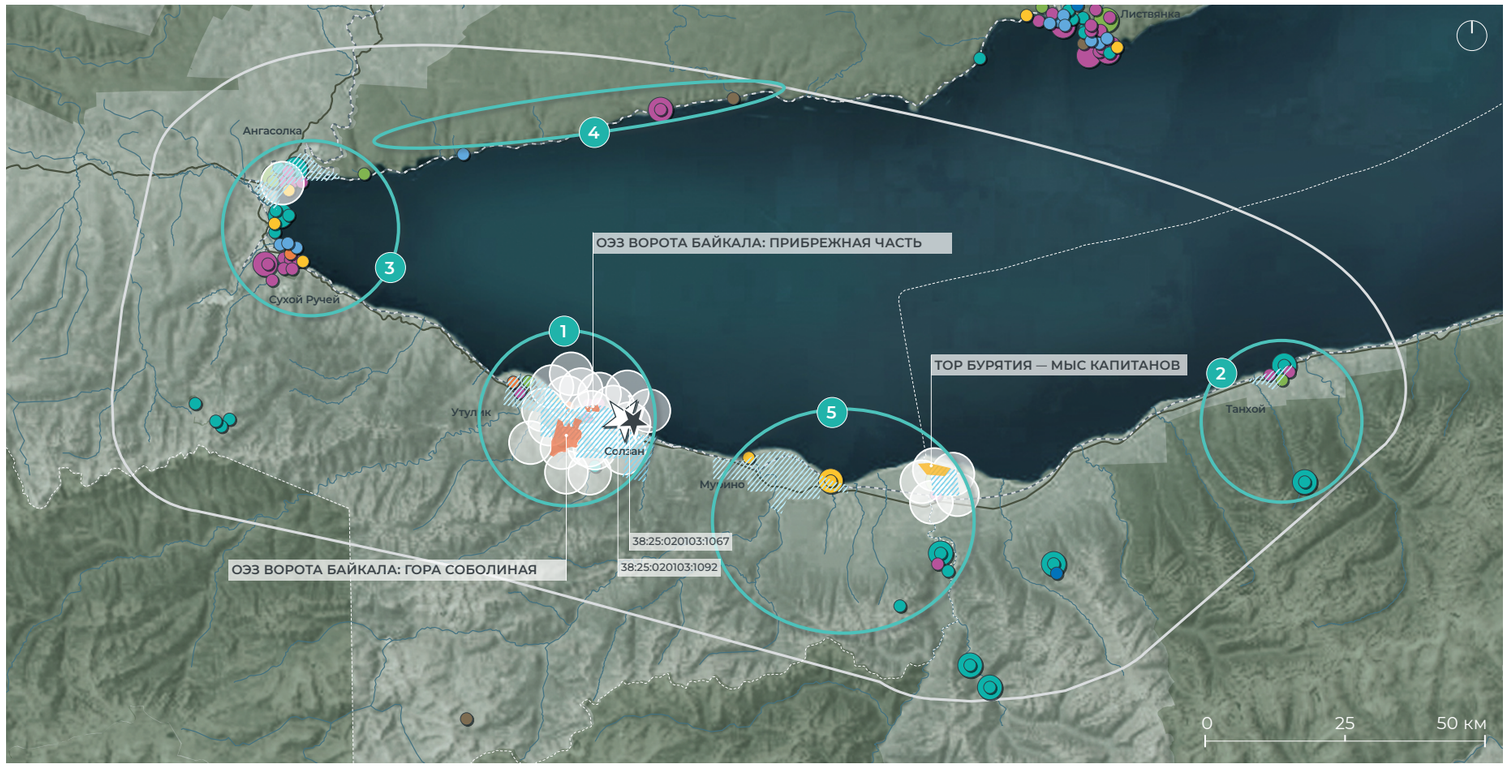
1 ЗКТП Байкальск[1]

Один из центров туризма в Байкальском регионе. Байкальск предлагает самые разные типы отдыха: от горнолыжного до купально-пляжного. Хорошая транспортная доступность делает Байкальск привлекательным направлением для туристов, прибывающих в Иркутск.

Кадастровые номера участков, выделенных под резервирование в составе градостроительной документации:
38:25:020103:1092;
38:25:020103:1067.

2 ЗКТП Танхой — Байкальский заповедник[1]

Поселок, в котором начинается Байкальский заповедник. В Танхое находятся визит-центр и музей природы, позволяющие познакомиться с этой ООПТ.



3 ЗКТП Слюдянка[1]

Слюдянка — это популярная точка посещения для туристов, прибывающих в Иркутск. Отсюда путешественники доезжают до пика Черского, одной из самых популярных вершин для хайкинга в Байкальском регионе.

4 ЗКТП КБЖД

Кругобайкальская железная дорога — уникальное инженерно-архитектурное сооружение, действующий маршрут с красивыми видами, связывающий Слюдянку с Листвянским направлением.

5 ЗКТП Выдрино[1]

Село в южной части Байкальского побережья, расположенное на границе Республики Бурятия и Иркутской области. Обладает высоким туристским потенциалом за счет наличия уникального Гранатового пляжа и экопарка «Озера на Снежной».

- Реки
- Автомобильные дороги
- Железные дороги
- Условные границы рассматриваемого направления
- Федеральные ООПТ
- Особые экономические зоны
- ТОР Бурятия
- Реализация инвестиционных проектов
- Приоритетный проект
- Зона развития туризма для дальнейшего резервирования под туристические цели в составе региональной градостроительной документации
- Рекреационные территории регионального и местного значения

Типы аттракторов

- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничьи
- Сельские
- Горнолыжные
- Круизные
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

1. В рассматриваемой ЗКТП рекомендуется реализация проектов согласно поручению Президента РФ о создании круглогодичных морских курортов «5 морей и озеро Байкал»

ЗКТП Байкальск

Наиболее значимые аттракторы территории	Горнолыжный курорт «Гора Соболиная» (горнолыжный), Гранатовый пляж (купально-пляжный), экологический кампус «Эко.цех» (событийный, деловой), музей БЦБК[1] (культурно-познавательный), фестиваль Клубники (событийный), памятники в городе (культурно-познавательный).
Потенциалы развития туризма на территории	Близость к Иркутску и хорошая транспортная доступность. Наличие разных типов аттракторов. Наличие горнолыжного курорта. Наличие хороших и качественных КСР.
Ограничения развития туризма на территории	Наличие большого количества неосвоенных территорий, низкая связанность внутри города между горой Соболиной, историческим центром, пляжем и площадкой БЦБК[1]. Отсутствие комфортной городской среды, отсутствие функционального разнообразия и разнообразия видов досуга для разных сезонов.
Рекомендуемый вектор развития территории	Реализация мероприятий, заложенных в мастер-плане Байкальска: строительство Морского квартала, развитие горнолыжного курорта «Гора Соболиная», возведение международного центра водных ресурсов, оздоровительных комплексов и т. д.

Выводы

Байкальск — это сформировавшаяся туристкая дестинация на юге Байкала, привлекающая большое количество посетителей за счет разнообразных типов аттракций, хорошей транспортной доступности, сервиса и большого выбора КСР. Главная проблема данной дестинации — сложности с ликвидацией накопленных отходов от деятельности БЦБК[1], отсутствие качественной инженерной (ТЭЦ, сети водоснабжения и водоотведения) и транспортной инфраструктур (ТПУ, портопункт и др.).

центр города Байкальск

Уникальные деревянные жилые и общественные здания в запущенном состоянии. Город не достаточно обеспечен современной транспортной и туристической инфраструктурой и сопутствующими объектами.



стратегический мастер-план Байкальска

Мероприятия мастер-плана предполагают комплексное развитие города и окружающей территории, включая туристическуюинфрастурктуру: развитие горнолыжного центра с новыми трассами и подъемниками, набережная, туристические тропы, современные места размещения, сопутствующая инфраструктура.



1. БЦБК — Байкальский целлюлозно-бумажный комбинат
2. Иллюстрация взята из мастер-плана Байкальска.

ЗКТП Танхой — Байкальский заповедник



Побережье Байкала около поселка Танхой

Неосвоенная природная территория, находящаяся под риском из-за наличия неорганизованного туристического потока.



Экотропы в заводненной территории

Пример организации прибрежной природной территории: деревянные мостки на экологической тропе, побережье Атлантического океана, Шарнека-де-Капарика, Сетубал, Португалия.

Наиболее значимые аттракторы территории	Байкальский заповедник (природный), визит-центр заповедника, Музей Природы, музей КБЖД, Ступа Совершенной Победы (культурно-познавательный, научно-популярный).
Потенциалы развития туризма на территории	Существующие экотропы Байкальского заповедника (около 20 ед.).
Ограничения развития туризма на территории	Небольшой выбор КСР.
Рекомендуемый вектор развития территории	Оснащение существующих экотроп надлежащей инфраструктурой. Создание большего количества КСР, так как туристам удобнее переночевать в Танхое, чем после прохождения экотроп ехать 300 км до Иркутска.

Выводы

Танхой интересен как точка входа в Байкальский заповедник. Отсюда начинаются многие экотропы по заповеднику. В поселке достаточно мало КСР, поэтому туристам иногда приходится вечером возвращаться три часа до Иркутска.

ЗКТП Слюдянка

Наиболее значимые аттракторы территории	Город Слюдянка (культурно-познавательный), пик Черского, Шаманский мыс (природно-экологический).
Потенциалы развития туризма на территории	Близость к Иркутску и хорошая транспортная доступность. Наличие разных типов аттракторов. Наличие хороших и качественных КСР. Возможность организации путешествий на пик Черского
Ограничения развития туризма на территории	Отсутствие дизайн-кода города и его бренда.
Рекомендуемый вектор развития территории	Реставрация зданий, находящихся в плохом состоянии. Создание дизайн-кода города.

Выводы

Слюдянка является популярным местом отдыха у туристов. Преимуществами являются хорошая транспортная доступность от Иркутска, достаточно теплая вода в Байкале, есть интересные музеи. Однако существуют проблемы, связанные с отсутствием единого стиля застройки и дизайн-кода города.

Платформа на станции Слюдянка

Устаревшая железнодорожная инфраструктура, создающая барьерную и небезопасную среду для пешеходов, в особенности в зимнее время.



СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Платформа на станции D3 Зеленоград-Крюково, Московская область

Комфортный пересадочный узел на железнодорожной станции, адаптированный для маломобильных групп населения и под разные погодные условия.



ВЕКТОР РАЗВИТИЯ

ЗКТП КБЖД



Кругобайкальская железная дорога

Территория, неадаптированная под туристические прогулки; отсутствие аутентичных поездов, привлекающих туристов.



«Рускеальский экспресс»

Туристический паровоз с аутентичными интерьерами и экстерьерами.

Наиболее значимые аттракторы территории	Кругобайкальская железная дорога (культурно-познавательный).
Потенциалы развития туризма на территории	Уникальное инженерное сооружение, действующая железная дорога, красивые виды вдоль маршрута, связывает два крупных туристических направления — Слюдянку и Листвянку.
Ограничения развития туризма на территории	Большой проблемой остаются скальные обвалы и селевые потоки, периодически повреждающие железнодорожные пути.
Рекомендуемый вектор развития территории	Реконструкция железной дороги, проведение защитных мероприятий против обвалов и селей, развитие экскурсионного сервиса и продвижение бренда КБЖД.

Выводы

Кругобайкальская железная дорога интересна как уникальное архитектурное сооружение с богатой историей и как необычный туристический маршрут с красивыми видами на Байкал. Культовый статус этого объекта делает его интересным в том числе и для иностранных туристов, чему будет способствовать повышение качества сервиса и разнообразие экскурсионных программ.

ЗКТП Выдрино

Наиболее значимые аттракторы территории	Поселок Выдрино (сельский), Гранатовый пляж (купально-пляжный), экопарк Озера на Снежной (природно-экологический).
Потенциалы развития туризма на территории	Выгодное расположение на границе Республики Бурятия и Иркутской области, близость к Байкальскому заповеднику. На территории запланировано строительство туристического курорта в рамках инвестиционного проекта Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики.
Ограничения развития туризма на территории	Отсутствие дизайн-кода и узнаваемого бренда Выдрино. Гранатовый пляж (один из главных аттракторов территории) находится вплотную к ж/д путям и почти никак не огорожен.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие инфраструктуры на Гранатовом пляже, организация туалетов для отдыхающих, создание новых КСР и заведений питания. Создание узнаваемого туристического бренда поселка Выдрино, разработка его дизайн-кода.

Выводы

Поселок Выдрино, расположенный на границе Иркутской области и Республики Бурятия, представляет собой привлекательный населенный пункт, где туристы могут остановиться с целью дальнейшего посещения природных аттракторов, расположенных в этой зоне. Необходимо развитие туристической инфраструктуры, в первую очередь для организации пляжного туризма.

Побережье Байкала в Выдрино

Необустроенная прибрежная территория, часто посещаемая и разрушаемая дикими туристами.



Обустроенная пляжная территория[1]

Территория, обустроенная для комфортного отдыха на берегу озера. Выделение зоны под пляжный туризм способствует структуризации туристических потоков и снижению антропогенной нагрузки.



1. Иллюстрация, сгенерированная Midjourney

4. Приоритетные проекты

4.1. Обоснование выбора приоритетных проектов

4.1.9. Агломерация Улан-Удэ и Великий чайный путь

Существующее положение и перспективы развития направления



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ К 2030 Г.

+374 тыс. туристов

+846 номеров в КСР

2-е место по приросту турпотока

4,1 % доля по приросту номеров в КСР на макротерритории

+92 % воздушный транспорт

+50 % автобусный транспорт

+77 % железнодорожный транспорт

+75 % личный автомобиль

Существующее положение

Улан-Удэнское направление занимает 1-е место в регионе и 2-е место на макротерритории по существующему турпотоку. На 2030 г. прогнозируется прирост на 374 тыс. турпоездок (+84,9%), это обеспечит 1-е место по величине прироста в регионе и 2-е место по величине прироста на макротерритории.

На текущий момент самые обсуждаемые туристами проблемы направления — низкое качество сервиса в КСР и устаревший номерной фонд. Прирост турпотока будет осуществлен за счет качественного увеличения номерного фонда на 846 номеров, модернизации транспортной инфраструктуры и реализации мероприятий по повышению привлекательности туристических аттракторов, в первую очередь культурно-познавательных, сельских и природных аттракторов. Мероприятия направлены на развитие как небольших сел (Новоселенгинск, Гусиноозерск), так и Улан-Удэ в части создания дизайн-кода, мест размещения, а также на реставрацию точек притяжения.

Перспективы развития

Улан-Удэ принято считать восточными воротами Байкала, город является отправной точкой путешествия к Байкалу и по Бурятии для туристов из других регионов. Благодаря этому транзитные туристы могут быть заинтересованы в посещении местных аттракторов — при условии правильной организации инфраструктуры, маршрутов и информирования.

Точки притяжения распределены по всей территории направления и концентрируются около сел и населенных пунктов. Это позволит развивать сложные насыщенные маршруты по культурно-познавательным, этнокультурным сельским и природным местам.

Связность направления

Внутриреспубликанская транспортная доступность Бурятии пока еще остается невысокой. Проблемами являются низкий уровень прямой связности туристических направлений воздушным транспортом, недостаточная сеть пригородных и дальних железнодорожных маршрутов, отсутствие качественной автодорожной инфраструктуры при следовании в туристические аттракции, расположенные вблизи Улан-Удэ, а также отсутствие регулярного и круизного водного сообщения из центра республики.

1. Здесь и далее речь идет о территориях, упоминаемых в документе:
Схема территориального планирования центральной экологической зоны байкальской природной территории в 5 томах. — Иркутск, 2009.

Зоны концентрации туристического потенциала (ЗКТП)

1 ЗКТП Поселок Ильинка

Санаторно-курортный центр с горячими источниками в часе езды от Улан-Удэ. Дополнительной точкой притяжения служит Свято-Троицкий Селенгинский мужской монастырь.

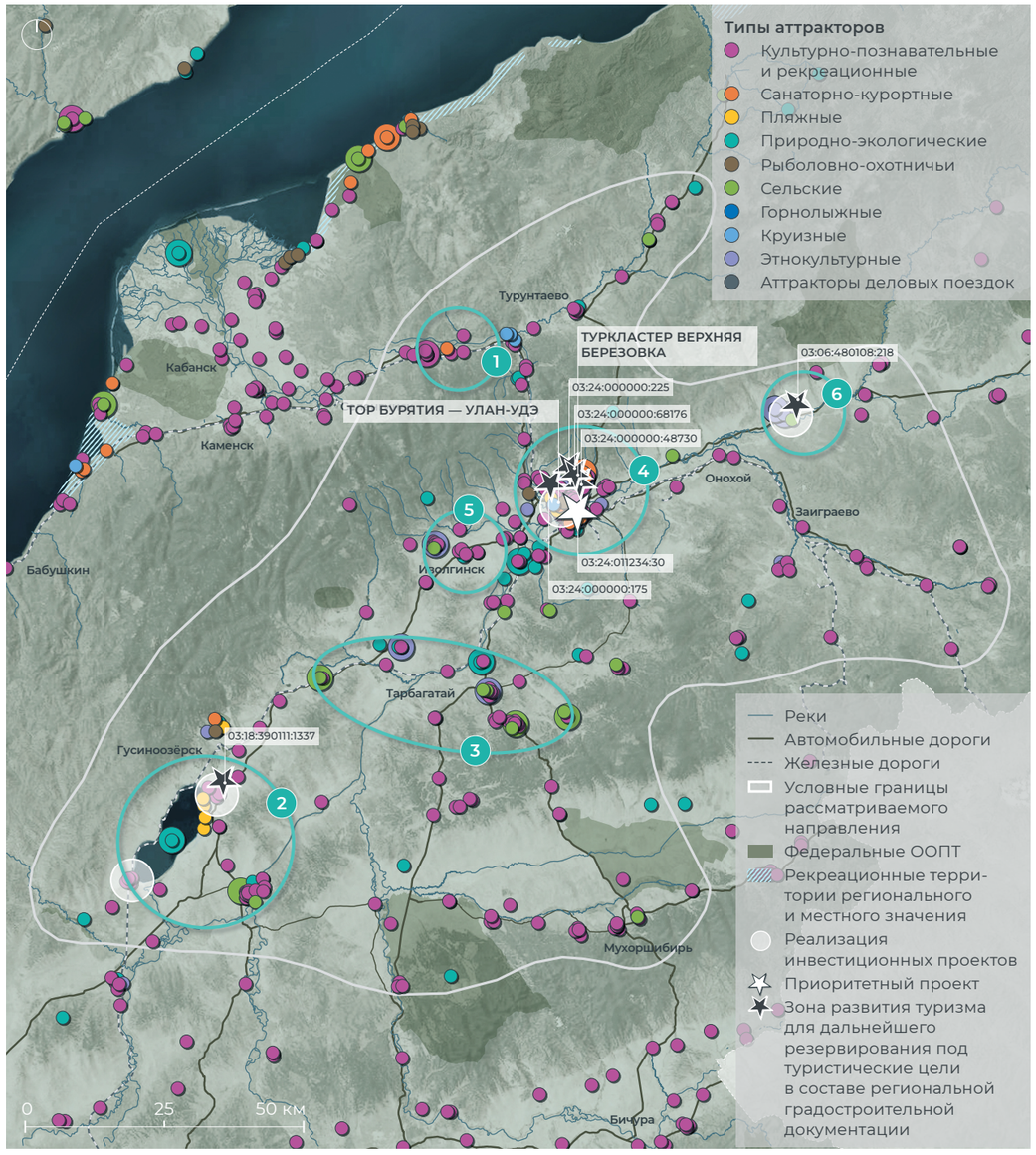
2 ЗКТП Новоселенгинск — Гусиноозерск

Поселок Новоселенгинск с живописным храмом по дороге в Монголию и озеро Гусиное с базами отдыха на берегу.

Кадастровые номера участков, выделенных под резервирование в составе градокументации: 03:18:390111:1337.

3 ЗКТП Тарбагатайский район

Музей истории и культуры старообрядцев в с. Тарбагатай и старообрядческое село Десятниково, входящее в ассоциацию «Самые красивые деревни России».



4 ЗКТП Верхняя Березовка (Улан-Удэ)

Красивая природная территория, привлекает туристов за счет медицинского туризма (международная медицинская клиника Центра Восточной Медицины[1]).

Кадастровые номера участков, выделенных под резервирование в составе градокументации: 03:24:000000:68176; 03:24:000000:48730; 03:24:000000:225; 03:24:000000:175; 03:24:011234:30.

5 ЗКТП Иволгинский дацан

Самый известный дацан Бурятии и крупнейший центр буддийского паломничества в России.

6 ЗКТП «Степной кочевник»

Уникальный парк, посвященный этнографической культуре и быту народов Байкала. Парк предлагает разные мастер-классы и развлечения для туристов из самых разных сегментов.

Кадастровые номера участков, выделенных под резервирование в составе градокументации: 03:06:480108:218.

ЗКТП Новоселенгинск — Гусиноозерск

Наиболее значимые аттракторы территории	Храм Вознесения Господня (культурно-познавательный, религиозный), озеро Гусиное (природно-экологический).
Потенциалы развития туризма на территории	Наличие как культурных, так и природных аттракторов, что позволяет привлечь более широкую целевую аудиторию. Расположение на маршруте Улан-Удэ — Монголия, Великий чайный путь, благодаря чему может стать узловой точкой как для российских туристов, так и для прибывающих со стороны Монголии.
Ограничения развития туризма на территории	Низкая узнаваемость территории у туристов, неудовлетворительное состояние ОКН. Дефицит коллективных средств размещения и сервисной инфраструктуры.
Рекомендуемый вектор развития территории	Включение в программу популярных маршрутов российских и иностранных туристов, популяризация точек притяжения, развитие инфраструктуры, создание дизайн-кода и реставрация ОКН.

Выводы

Рассматриваемая территория, и в частности поселок Новоселенгинск, обладают потенциалом развития как перевалочный пункт между Улан-Удэ и Монголией, где туристы могут остановиться отдохнуть и посетить местные достопримечательности. Этому будет способствовать реставрация храма Вознесения Господня, а также развитие сервисов и популяризация территории.

Собор вознесения господня в Новоселенгинске

Объект культурного наследия, требующий реставрвации и благоустройства прилегающих территорий.

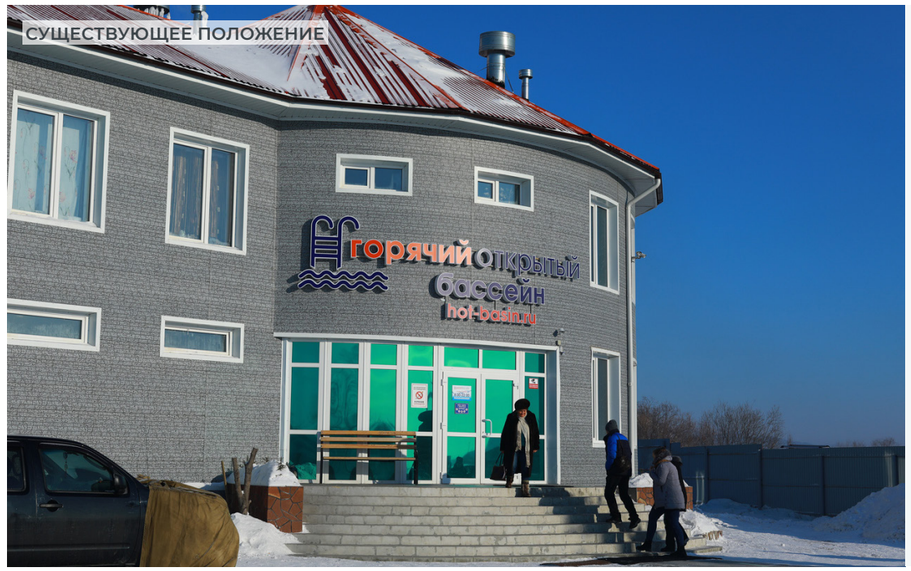


Территория перед ратушей в Порвоо, Финляндия

Пример благоустроенной территории около социально и туристически значимого объекта.



ЗКТП Поселок Ильинка



Горячий открытый бассейн

Здание в Ильинке, в котором расположен бассейн с водой из горячих источников: несовременная отделка фасадов, барьерная среда, отсутствие организованных парковок и пешеходных путей. Нераскрытый потенциал идентичности места.



Бассейн с панорамным остеклением и видом на горы

Пример реализации курорта, органически вписанный в природную территорию.

Наиболее значимые аттракторы территории	Горячий открытый бассейн (санаторно-курортный), Свято-Троицкий Селенгинский мужской монастырь (культурно-познавательный, религиозный).
Потенциалы развития туризма на территории	Расположен на одном из самых активных автомобильных направлений макротерритории — Улан-Удэ — Иркутск, в 1 часе езды от Улан-Удэ, недалеко от Кабанского заказника. Потенциально может быть интересен не только для местных жителей и жителей Улан-Удэ, но и для туристов, путешествующих по макротерритории, как одна из точек остановки.
Ограничения развития туризма на территории	Низкие эстетические качества здания бассейна, как следствие — недостаточная конкурентоспособность.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие санаторно-курортного кластера с термальными источниками в часовой доступности от столицы Бурятии. Обновленный спа-центр будет привлекать как местных, так и туристов благодаря качественному сервису.

Выводы

Окрестности поселка Ильинка обладают уникальным набором аттракторов, способным удовлетворить разные потребности туристов. Территории не хватает полноценного комплекса туристических сервисов: КСР, заведений питания, развлекательной инфраструктуры. Необходимо благоустройство территории, повышение ее эстетических качеств.

ЗКТП Верхняя Березовка

Наиболее значимые аттракторы территории	Этнографический музей народов Забайкалья (этнокультурный), Центр Восточной медицины (медицинский).
Потенциалы развития туризма на территории	Часть разработанного и утвержденного мастер-плана города Улан-Удэ с детализацией по туристическому кластеру «Верхняя Березовка». Хорошая транспортная доступность от региональной столицы и точки входа в регион — Улан-Удэ.
Ограничения развития туризма на территории	В связи с близостью к Улан-Удэ, предлагающему большое количество средств размещения, потенциал развития гостиничной инфраструктуры сильно ограничен. Территория имеет потенциал для привлечения туристов на один день, без ночевки. Необходимы новые типы аттракторов для дифференциации туристического потока.
Рекомендуемый вектор развития территории	Создание культурно-развлекательного комплекса, представляющего культуру, историю и туристические предложения муниципалитетов Республики Бурятия. В комплексе предполагается оборудование концертно-лекционных и выставочных пространств.

Выводы

Верхняя Березовка является перспективным участком для развития туризма. Это обусловлено удачным расположением в черте города Улан-Удэ, а также наличием разных типов аттракторов. Создание новой площадки для мероприятий позволит увеличить поток туристов и повысить узнаваемость зоны.

Санаторий «Солнечный»

Расположен в Верхней Березовке, Улан-Удэ, Бурятия: устаревшие фасады, хаотичная парковка, неблагоустроенная среда.



Новый корпус центра восточной медицины[1]

Современные фасады и используемые материалы, раскрытая локальная идентичность места, благоустроенные прилегающие территории.



1. Иллюстрация взята из мастер-плана Улан-Удэ

ЗКТП Степной кочевник



Модель юрточного стойбища в туристическом комплексе «Степной кочевник»

Нехватка комфортных пешеходных путей и навигации, отсутствие событийной программы и тематического благоустройства.



Этнопарк «Этномир», Калужская область

Туристически ориентированная территория, благоустройство которой подчеркивает идентичность места и погружает туристов во времена заданных тематикой эпох.

Наиболее значимые аттракторы территории	Этнокомплекс «Степной кочевник», Ацагатский дацан (этнокультурный, религиозный).
Потенциалы развития туризма на территории	Уникальный объект этнокультурного туризма на территории макрорегиона. Подходит многим сегментам рынка туристов, предлагает различные экскурсии, мастер-классы, гастротуризм.
Ограничения развития туризма на территории	Недостаточное позиционирование бренда в Интернете и социальных сетях.
Рекомендуемый вектор развития территории	Создание узнаваемого бренда и маркетинговой кампании, улучшение качества инфраструктуры.

Выводы

«Степной Кочевник» хорошо подойдет для отдыха туристам, интересующимся этнографическим туризмом. Уже сейчас на этой территории предлагаются уникальные услуги для ознакомления с этнографическим наследием Бурятии. Но на данный момент «Степной Кочевник» нуждается в переработке маркетинговой кампании, создании более узнаваемого бренда и улучшении коммуникации с потенциальными посетителями. Такие мероприятия позволят увеличить туристский поток и узнаваемость.

ЗКТП Иволгинский дацан

Наиболее значимые аттракторы территории	Иволгинский дацан (этнокультурный, религиозный).
Потенциалы развития туризма на территории	Будучи крупнейшим центром буддийского паломничества в РФ, он уже является популярной точкой притяжения, но возможно привлечение еще большего количества туристов за счет развития инфраструктуры и разнообразного событийного наполнения.
Ограничения развития туризма на территории	Недостаточно развитая инфраструктура на территории дацана и в его окрестности, отсутствует достаточное количество туалетов для туристов и точек общественного питания.
Рекомендуемый вектор развития территории	Увеличение комфортности пребывания для туристов, развитие туристической инфраструктуры: КСР, заведения питания, туалеты. Разработка плана тематических мероприятий на базе дацана, в том числе проведение ярмарок, фестивалей с акцентом на приобщение к буддийской культуре.

Выводы

Иволгинский дацан представляет собой важное место для буддийского паломничества в России. Повышение его популярности и насыщение дополнительными активностями позволит сделать его не только крупнейшим центром паломничества, но и яркой точкой для туристов.

Иволгинский дацан

Неблагоустроенная прилегающая территория, отсутствие безбарьерной среды, неблагоприятный облик окружающей территории.



Храм Донглай, Яньцзи, провинция Цзилинь, Китай

Благоустроенная территория, не противоречащая идентичности места и дополняющая облик объекта.



ЗКТП Тарбагатайский район



Село Десятниково сегодня

Сельское поселение, куда с XVIII в. ссылали русских старообрядцев из Польши. Отсутствуют комфортные пешеходные и автомобильные подступы, а также сопутствующая инфраструктура.



Обустроенная для туристов тропа[1]

Благоустроенная сельская территория с единым стилем застройки, отсутствие заборов и наличим выделенных пешеходных путей.

Наиболее значимые аттракторы территории	Этнокомплекс Тарбагатай, село Десятниково, гора Омулевая (этнокультурный, сельский, природно-экологический).
Потенциалы развития туризма на территории	Уникальная культура старообрядческих сел в сочетании с живописными природными ландшафтами. Принадлежность к нескольким туристическим маршрутам: Улан-Удэ — Монголия, Этнокольцо Бурятии, Великий чайный путь.
Ограничения развития туризма на территории	Неизвестность данного направления для большинства туристов. Отсутствие достаточного числа КСР, необходимость улучшения качества дорог и благоустройства территории в селах.
Рекомендуемый вектор развития территории	Повышение узнаваемости сел, развитие локального бренда старообрядцев, организация экскурсионной программы, развитие транспортной и туристической инфраструктуры, создание дизайн-кода в селах.

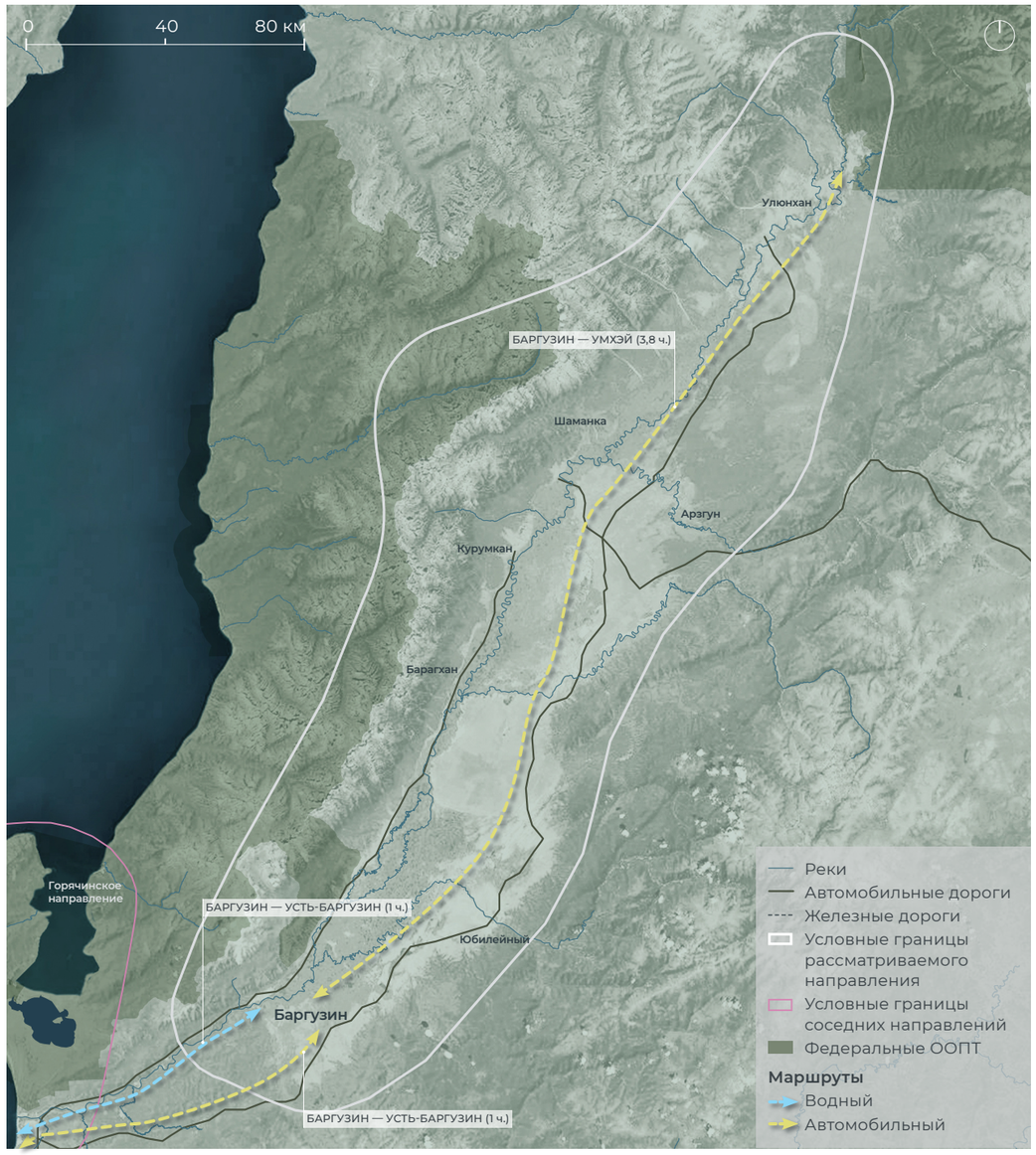
Выводы

Развитие инфраструктуры в сельских поселениях и улучшение их внешнего вида позволит увеличить их узнаваемость и привлечь больше туристов. Тарбагатай популярен среди туристов благодаря своему этнографическому комплексу, но село Десятниково также имеет большой потенциал для развития этнокультурного туризма.

1. Иллюстрация, сгенерированная Midjourney

4.1.10. Баргузинское направление

Существующее положение и перспективы развития направления



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ К 2030 Г.

+36 тыс. туристов

+600 номеров в КСР

+992 % воздушный транспорт

+820 % автобусный транспорт

13-е место по приросту турпотока

2,9 % доля по приросту номеров в КСР на макротерритории

+914 % железнодорожный транспорт

+924 % личный автомобиль

Существующее положение

Баргузинское направление занимает 7-е место в регионе и 13-е место на макротерритории по существующему турпотоку. На 2030 г. прогнозируется прирост 36 тыс. турпоездок (+954%), это обеспечит 7-е место по величине прироста в регионе и 13-е место по величине прироста на макротерритории.

На текущий момент самые обсуждаемые туристами проблемы направления — низкая транспортная доступность точек притяжения, низкое качество мест размещения и отсутствие сопутствующей инфраструктуры около значимых аттракторов, в особенности природных. Прирост будет осуществлен за счет качественного увеличения номерного фонда на 600 номеров, модернизации транспортной инфраструктуры и реализации мероприятий по повышению привлекательности туристических аттракторов, в первую очередь сельских и природных аттракторов. Мероприятия направлены на развитие особо охраняемых природных территорий: обустройство экотроп, зон отдыха, инфраструктуры для маломобильных групп, создание ТИЦ, а также на реализацию других мероприятий по повышению комфортности пребывания туристов и урегулирование антропогенной нагрузки.

Перспективы развития

Ключевой особенностью направления является Баргузинский заповедник и его долина с уникальной нетронутой природой. Вдоль направления расположено много точек, привлекательных для сельского туризма: село Курумкан, улус Барагхан, улус Ярикта, что создает хорошую связку с природными аттракторами. Кроме этого, на территории находится большое разнообразие природных территорий: горы, термальные и минеральные источники, а также Ининский сад камней — уникальное природное явление недалеко от улуса Ярикта.

Модернизация транспортной, сервисной инфраструктуры, а также создание качественного номерного фонда позволит Баргузинскому направлению претендовать на роль центра природного туризма федерального масштаба.

Связность направления

Основными проблемами транспортной доступности Баргузинского направления являются ненормативное состояние автодорог, ведущих на эту территорию из Улан-Удэ, а также низкое качество местных автодорог. Связность общественным транспортом представлена только автобусным сообщением, так как посадочные площадки в Баргузине и Курумкане в настоящее время не функционируют.

Зоны концентрации туристического потенциала

1 ЗКТП Баргузинский заповедник

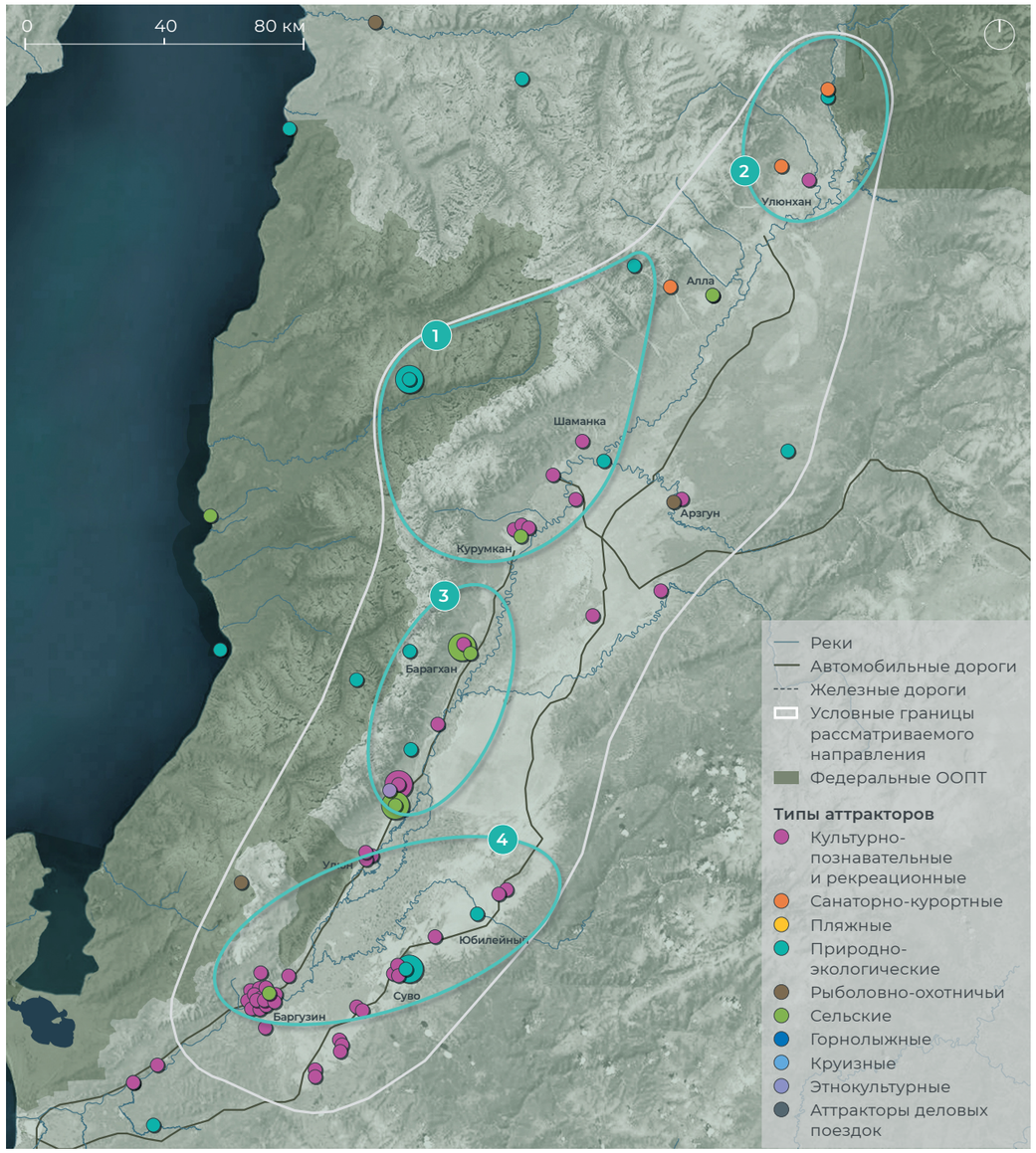
Старейший заповедник России, основанный в 1917 г. для охраны соболя. Интересен своими экотропами и экскурсиями.

2 ЗКТП Умхэй

Зона термальных лечебных источников, находящаяся на самом севере Баргузинского направления.

3 ЗКТП Ярикта — Барагхан

Территория между селами Ярикта и Барагхан, также включающая крупный аттрактор направления — Баргузинский дацан.



4 ЗКТП Баргузин

Окрестности села Баргузин, где расположены природные достопримечательности: Сувинская Саксония, Ининский сад камней.

ЗКТП Баргузинский заповедник

Наиболее значимые аттракторы территории	Баргузинский хребет, озера долины реки Шумилиха, мыс Валукан, экологические тропы и маршруты по заповеднику (природные).
Потенциалы развития туризма на территории	Неплохая автодорога от Улан-Удэ, вдоль трассы есть базы отдыха. Можно добраться по водам озера Байкал или же с помощью малой авиации. Наличие экотроп, визит-центра, вольеров с живыми соболями.
Ограничения развития туризма на территории	Строгий заповедный режим ООПТ, ограниченная рекреационная нагрузка на территорию. Отсутствие комфортной туристической инфраструктуры около границ заповедника, а также плохая транспортная связность с прилегающими территориями.
Рекомендуемый вектор развития территории	Создание некапитальных КСР (глэмпинги). Увеличение числа научно-популярных туров в заповедник, создание туров по наблюдению за животными, поиску растений.

Выводы

Заповедник обладает большим потенциалом для развития в нем экологического туризма. Тем не менее, все развитие должно идти в соответствии с законами и правилами ООПТ, чтобы не нарушить зону обитания диких животных и растений.

Баргузинский заповедник

Природная территория часто посещаемая и разрушаемая дикими туристами.



Бердвотчинг в Гамбии

Пример организации туристической активности без вмешательства в природный покров местности.



ЗКТП Умхэй



Термальные лечебные источники в Умхэй

Устаревшая инфраструктура термального комплекса, отсутствие удобств на территории и сопутствующей инфраструктуры.



Термальные источники, Тюменская область

Обустроенный лечебно-оздоровительный комплекс с комфортной организацией пространства и благоустроенной прилегающей территорией, органично вписанной в природную среду.

Наиболее значимые аттракторы территории	Термальные лечебные источники (лечебно-оздоровительный).
Потенциалы развития туризма на территории	Наличие уникальных минеральных источников. Красивые ландшафты.
Ограничения развития туризма на территории	Очень сложная транспортная доступность, малое количество общественного транспорта из других населенных пунктов. Малое количество КСР. Плохо узнаваемый бренд территории.
Рекомендуемый вектор развития территории	Создание бренда территории для повышения узнаваемости и привлекательности Умхэя. Запуск дополнительных рейсов автобусов для туристов из других населенных пунктов.

Выводы

Умхэй обладает хорошей базой термальных источников, используемых в лечебно-оздоровительных турах. Тем не менее, плохая транспортная доступность и недостаток КСР сильно тормозят развитие данного региона.

ЗКТП Ярикта — Барагхан

Наиболее значимые аттракторы территории	Улусы Ярикта, Барагхан (сельский), Баргузинский дацан (культурно-познавательный).
Потенциалы развития туризма на территории	Улус Барагхан находится в часовой доступности от Баргузинского заповедника и может служить остановочным пунктом для туристов. Поселение расположено в живописной межгорной долине и обладает потенциалом для развития сельского и культурного туризма.
Ограничения развития туризма на территории	Село Барагхан пользуется маленьким спросом среди туристов. Это связано с плохой доступностью всей зоны, и из-за этого же трудно добираться до главного аттрактора направления — Баргузинского заповедника, который мог бы потенциально быть интересен туристам, которые останавливаются в Ярикте и Барагхане.
Рекомендуемый вектор развития территории	Создание бренда на основе аутентичности села, повышение его узнаваемости, создание туристической инфраструктуры. Развитие сельского туризма, организация велопрогулок по окрестностям, развитие горных маршрутов.

Выводы

Ярикта и Барагхан обладают большим потенциалом для развития сельского туризма за счет своей аутентичности и живописных ландшафтов окрестности. Создание узнаваемого бренда и развитие туристической инфраструктуры позволит сделать эти села более привлекательными для туристов.

Улус Ярикита

Временный деревянный настил — отсутствие комфортных пешеходных путей, люди зачастую ходят по траве.



Исторический центр города Плес

Реализованный проект благоустройства, предполагающий комфортные пешеходные пути и ограниченный въезд автомобилей для туристов.



ЗКТП Баргузин



Баргузинская долина

Не достаточное количество организованных троп для перемещения туристов, отсутствие экологичных зон ночлега и туалетов.



Глэмпинг в лесу

Организованная туристическая инфраструктура в природной зоне с местами для ночлега.

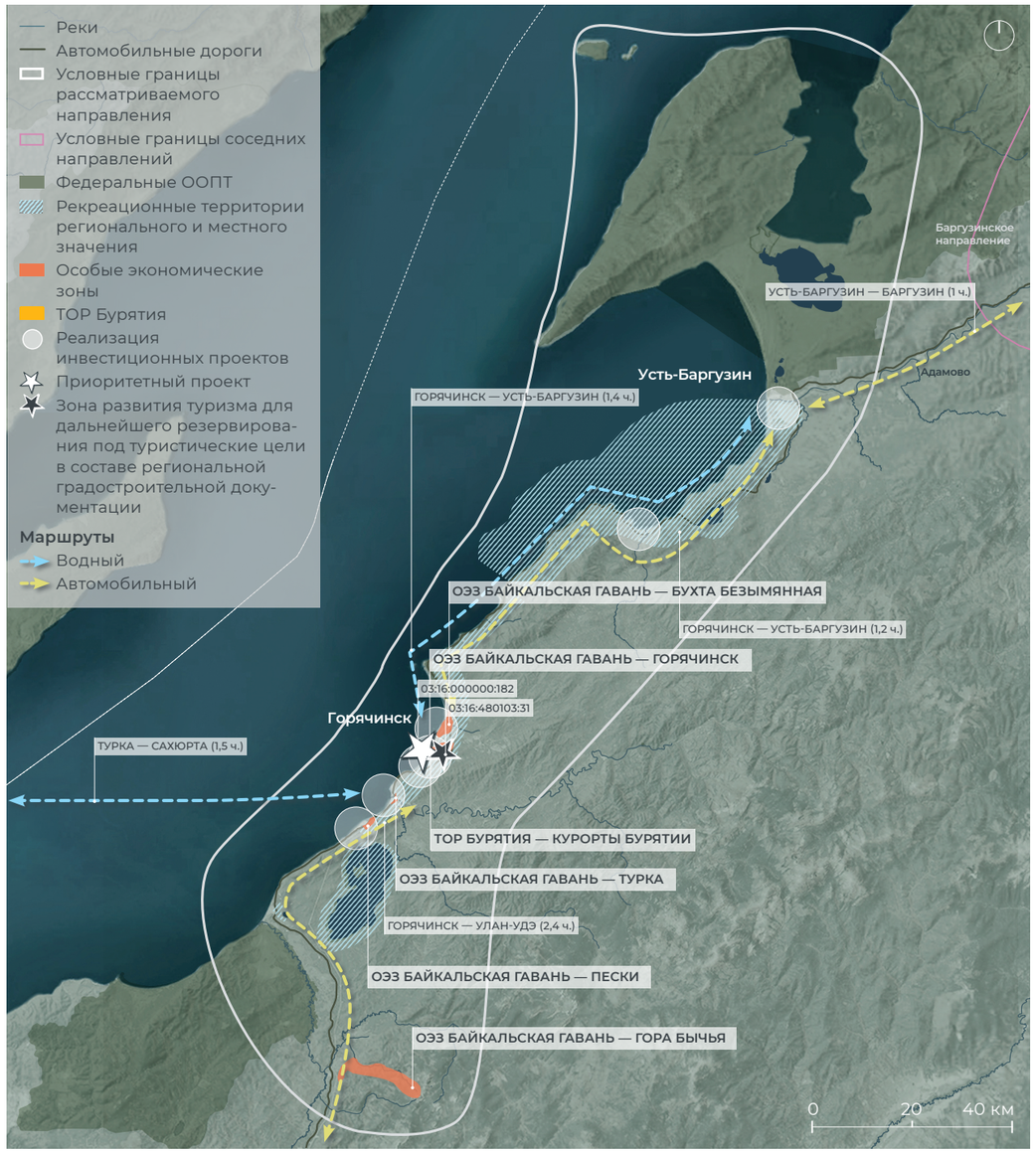
Наиболее значимые аттракторы территории	Село Баргузин (сельский), Ининский сад камней, Скала-крепость Сувинская Саксония (природно-экологический).
Потенциалы развития туризма на территории	Расположение по соседству с Горячинским направлением, откуда туристы приезжают в Баргузинскую долину. Расположение в самой доступной (южной) части направления. Наличие уникального сочетания сельских и культурных аттракторов позволяет создать культурно-познавательный комплекс и заставить туристов задержаться на несколько дней.
Ограничения развития туризма на территории	Общая труднодоступность направления, удаленность интересных точек друг от друга, туристам сложно добираться до ключевых природных аттракторов из-за отсутствия дорог, неразвитость туристической инфраструктуры.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие села Баргузин как отправной точки к природным достопримечательностям Сувинской Саксонии и как места ночевки туристов: создание средств размещения и заведений питания, обеспечение транспортных средств для заброски туристов в труднодоступные локации.

Выводы

Уникальные природные достопримечательности, расположенные в окрестности села Баргузин, представляют значительный потенциал для развития природно-экологического туризма. Необходимо создание туристической инфраструктуры и решение проблемы транспортной доступности при сохранении нетронутости этих природных объектов.

4.1.11. Направление Восточный Байкал — Горячинск

Существующее положение и перспективы развития направления



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ К 2030 Г.

+208 тыс. туристов

+5668 номеров в КСР

+213% воздушный транспорт

+173 % автобусный транспорт

6-е место по приросту турпотока

27,4 % доля по приросту номеров в КСР на макротерритории

+191 % железнодорожный транспорт

+190 % личный автомобиль

Существующее положение

Горячинское направление занимает 3-е место в регионе и 6-еместо на макротерритории по существующему турпотоку. На 2030 г. прогнозируется прирост 208 тыс. турпоездок (+202%), это обеспечит 2-е место по величине прироста в регионе и 6-е место по величине прироста на макротерритории.

На текущий момент самые обсуждаемые туристами проблемы направления — низкая обеспеченность территории объектами сопутствующей инфраструктуры: местами размещения, магазинами, кафе. Прирост будет осуществлен за счет качественного увеличения номерного фонда на 5668 номеров, модернизации транспортной инфраструктуры и реализации мероприятий по повышению привлекательности туристических аттракторов в первую очередь сельских и природных аттракторов. Мероприятия направлены на развитие сельских поселений (Горячинск, Турка, Максимиха и др.) в части создания туристической инфраструктуры: разработку дизайн-кода, реконструкцию фасадов, благоустройство рекреационных территорий, развитие пешеходной и транспортной инфраструктуры.

Также мероприятия направлены на формирование комфортной среды в особо охраняемых природных территориях: на полуострове Святой нос заложено создание экотроп, обустройство зон отдыха, создание ТИЦ и другие мероприятия, позволяющие снизить антропогенную нагрузку в природной территории и сделать ее посещение комфортным для туристов.

Перспективы развития

Ключевой особенностью направления являются горячие минеральные источники, на которых уже реализованы и планируются к реализации санаторно-курортные комплексы. Все лечебно-оздоровительные предложения сформированы рядом с п. Горячинск, вдоль пляжной территории о. Байкал, что создает хорошую связку с рекреационными аттракторами: пляжами сел Горячинск и Максимиха. Кроме этого, рядом находятся особо охраняемые природные территории: полуостров Святой нос, Забайкальский нацпарк, озеро Котокель, культурно-развлекательные объекты особой экономической зоны, а наличие развитой круизной сети позволяет внутри дня возить туристов на Ольхон.

Модернизация сервисной инфраструктуры и качества санаторно-курортных услуг позволит Горячинскому направлению претендовать на статус лечебно-оздоровительного курорта федерального масштаба.

Связность направления

Основными проблемами транспортной доступности Горячинского направления являются отсутствие современной причальной инфраструктуры и регулярных маршрутов водного сообщения, недостаток терминалов для обслуживания пассажиров автобусного транспорта, который является ключевым среди видов общественного транспорта для этого направления. Воздушное сообщение с направлением отсутствует, однако существующие планы и мероприятия включают строительство посадочной площадки в Горячинске.

Зоны концентрации туристического потенциала

1 ЗКТП Гремячинск — Котокель[2]

Поселок Гремячинск и озеро Котокель, не входящие в ОЭЗ, но представляющие собой связующее звено между прибрежными участками ОЭЗ и горой Бычьей.

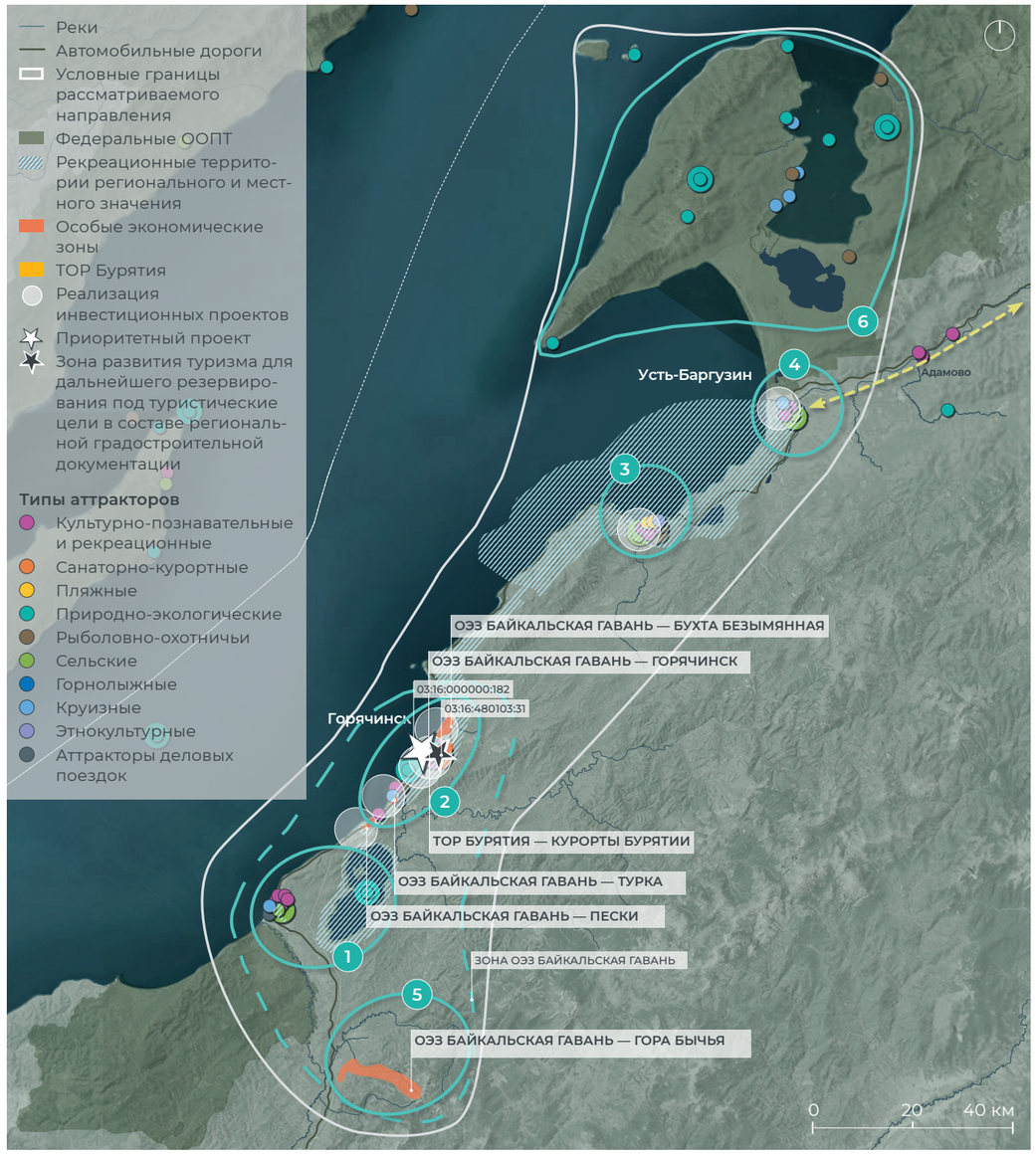
2 ЗКТП Горячинск — Турка[1]

Прибрежная зона ОЭЗ, включающая четыре участка: Горячинск, Турка, Пески, Бухта Безымянная. Из основных аттракторов, помимо ОЭЗ, выделяются многочисленные пляжи, рыболовные базы и скала Черепаха.

Кадастровые номера участков, выделенных под резервирование в составе граддокументации: 03:16:000000:182; 03:16:480103:31.

3 ЗКТП Максимиха[2]

Пляжные территории, выходящие к Баргузинскому заливу. Село находится в районе с одним из самых приятных климатов в районе озера — жаркое лето и мягкая зима. Исторический купально-пляжный район на Байкале, в котором существуют базы отдыха.



4 ЗКТП Усть-Баргузин[2]

Поселок Усть-Баргузин с круизным портом, представляющий собой точку входа в Забайкальский национальный парк и Баргузинское направление.

5 ЗКТП Гора Бычья

Большой участок ОЭЗ на склоне, где планируется разместить горнолыжный курорт, — находится на стадии проектирования и поиска резидентов.

6 ЗКТП Забайкальский национальный парк[2]

Территория ООПТ — Забайкальского национального парка. В парке реализуются походы туристов по экотропам, а также наблюдение за Байкальской нерпой на Ушканьих островах.

1. В рассматриваемой ЗКТП предполагается реализация проекта согласно поручению Президента РФ о создании круглогодичных морских курортов «5 морей и озеро Байкал» (инвестпроекты резидентов ОЭЗ «Байкальская гавань»)
2. В рассматриваемой ЗКТП рекомендуется реализация проектов согласно поручению Президента РФ о создании круглогодичных морских курортов «5 морей и озеро Байкал»

ЗКТП Гремячинск — Котокель

Наиболее значимые аттракторы территории	Село Гремячинск (сельский), озеро Котокель (природный).
Потенциалы развития туризма на территории	Гремячинск служит воротами для всего направления, поскольку через него проходит дорога из Улан-Удэ и Иркутска в сторону Горячинска и Забайкальского национального парка.
Ограничения развития туризма на территории	Отсутствие достаточно крупных туристических аттракторов в самом Гремячинске, недостаточно развития туристическая инфраструктура в окрестности озера Котокель.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие Гремячинска как транзитной точки притяжения и самодостаточного курорта, а также отправной базы для отдыха и маршрутов на оз. Котокель, а также создание инфраструктуры вдоль озера, в том числе кемпингов, туалетов, заведений питания.

Выводы

Расположение в непосредственной близости от ОЭЗ «Байкальская Гавань» дает возможность территории развиваться в связке с приоритетной зоной развития, поскольку Гремячинск представляет собой первый крупный населенный пункт на въезде в Горячинское направление и служит отправной точкой для отдыха на озере Котокель, которое благодаря развитию необходимой инфраструктуры для природно-экологического туризма может стать еще одним мощным аттрактором.

Озеро Котокель

Рекреационная зона на восточном побережье Байкала пользуется спросом как у местных жителей, так и у туристов, однако не обеспечена пешеходными и транспортными связями, не благоустроена и не оснащена туристической инфраструктурой.

СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ



Туристический комплекс на берегу озера Кезеной-Ам на Свереном Кавказе

Благоустроенное для рекреационных целей озеро с обустройством прилегающих территорий в едином стиле. Современных подход к благоусторйству предполагает отсутствие заборов и наличие пешеходных путей, единый архитектурный код.

ВЕКТОР РАЗВИТИЯ



ЗКТП Горячинск — Турка



Набережная озера Байкал на участке села Турка

Несмотря на благоустройство, потенциал территории не раскрыт: присутствует большое количество неосвоенных территорий, не смотря на недостаточное функциональной и инфраструктурное наполнение.



Проект МФК на территории участка «Турка»[1]

Проект по строительству на территории участка «Турка» многофункционального культурно-делового центра под брендом «Эрмитаж» и благоустройством пляжной территории.

Наиболее значимые аттракторы территории	Курорт «Горячинск» (лечебно-оздоровительный), село Турка (сельский), рыболовные базы (рыболовно-охотничий).
Потенциалы развития туризма на территории	Расположение участков Особой экономической зоны «Байкальская Гавань» (Горячинск, Турка, Пески, Бухта Безымянная), благодаря чему здесь есть пространство для строительства новых объектов в непосредственной близости от озера Байкал с послаблениями природоохранных ограничений.
Ограничения развития туризма на территории	Недостаточная эстетическая привлекательность населенных пунктов на побережье, прежде всего Турки, вследствие наличия пустырей и хаотичной застройки.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие сети курортов в рамках ОЭЗ «Байкальская Гавань»: благоустройство курортных населенных пунктов, разработка дизайна-кода для улучшения их внешнего облика, застройка пустырей и создание плотной мультифункциональной среды.

Выводы

Территория является приоритетной частью ОЭЗ «Байкальская Гавань», что дает значительные преимущества. В настоящий момент населенные пункты в пределах этой зоны выглядят недостаточно привлекательно для туристов, но с учетом планов по дальнейшему развитию зона Горячинск — Турка может стать одним из главных курортных центров на Байкале.

1. Иллюстрация взята с официального сайта ОЭЗ Байкальская Гавань

ЗКТП Максимиха

Наиболее значимые аттракторы территории	Село Максимиха (сельский), турбаза «Радуга» (рыболовно-охотничий), пляжи на берегу Баргузинского залива (пляжный).
Потенциалы развития туризма на территории	Существующая популярность пляжного отдыха позволит обеспечить территорию устойчивым турпотоком после реализации мероприятий.
Ограничения развития туризма на территории	Несмотря на благоприятные условия для пляжного отдыха, это направление слабо известно среди туристов. В большей степени здесь отдыхают местные жители, туристическая инфраструктура не развита.
Рекомендуемый вектор развития территории	Тихое место для пляжного отдыха и рыболовства с сельской аутентичностью. Возможно развитие других видов туризма, таких как культурно-познавательный, природный, активный.

Выводы

Территория находится в зоне благоприятного климата и обладает красивыми мелкопесчаными пляжами, что делает ее подходящей для развития купально-пляжного туризма. Тем не менее, многие имеющиеся турбазы являются достаточно устаревшими. Также для устойчивого развития туризма на территории необходимо развивать и другие виды отдыха: рыболовно-охотничий, природный.

Пляж в окрестности поселка Максимиха

Живописная природная локация, обладающая потенциалом для развития купально-пляжного и рыболовно-охотничьего туризма в настоящий момент попадает в зону риска из-за большого количества неорганизованных туристов, создающих повышенную нагрузку на местность.



СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Базы отдыха на побережье реки Шуи, Карелия

Организация мест размещения туристов в непосредственной близости к воде с сохранением естественного состояния природы.



ВЕКТОР РАЗВИТИЯ

ЗКТП Усть-Баргузин



Порт на берегу в поселке Усть-Баргузин

Неблагоустроенная прибрежная территория с отсутствием качественной причальной инфраструктуры. Отсутствие комфортных пешеходных и автомобильных подступов к местности.



Благоустроенная причальная инфраструктура

Рыбацкая гавань в старой части города Несебр, Болгария — иллюстрация гармонично вписанной туристической инфраструктуры и реализованной причальной инфраструктуры на местности.

Наиболее значимые аттракторы территории	Поселок Усть-Баргузин (сельский), порт Усть-Баргузин (круизный), визит-центр «Заповедное Подлеморье» (природно-экологический).
Потенциалы развития туризма на территории	Расположение в устье реки Баргузин и наличие порта, принимающего круизы, что делает поселок Усть-Баргузин точкой входа и связующим звеном с Баргузинским направлением.
Ограничения развития туризма на территории	Неизвестность Усть-Баргузина в качестве туристического направления, устаревшая портовая инфраструктура.
Рекомендуемый вектор развития территории	Позиционирование поселка Усть-Баргузин как отправной точки в Забайкальский национальный парк и Баргузинское направление за счет развития порта и улучшения транспортной инфраструктуры.

Выводы

Несмотря на относительную удаленность от Горячинска и крупнейших аттракторов направления, поселок Усть-Баргузин обладает собственным потенциалом для развития в качестве опорного пункта в северной части направления. Связь с Забайкальским национальным парком и Баргузинским направлением может быть организована путем развития автобусных экскурсионных туров, а также через повышение транспортной связности существующих аттракторов.

ЗКТП Гора Бычья

Наиболее значимые аттракторы территории	Гора Бычья (горнолыжный).
Потенциалы развития туризма на территории	Является частью ОЭЗ «Байкальская Гавань». Участок планируется застроить круглогодичным курортом, зимой использующимся как горнолыжные трассы разной степени сложности, а летом — как площадка для хайкинга.
Ограничения развития туризма на территории	Высокие затраты на реализацию, сложности с поиском инвесторов.
Рекомендуемый вектор развития территории	Создание горнолыжного курорта для туристов с разной степенью подготовки. Создание необходимой инфраструктуры: КСР, ресторанов, кафе.

Выводы

Территория обладает выгодным географическим положением для создания горнолыжного курорта — близость Улан-Удэ, откуда преимущественно приезжают туристы, и расположение недалеко от курорта Горячинск, — что позволит совместить горнолыжный отдых с лечебно-оздоровительным.

Один из участков ОЭЗ Байкальская гавань, Гора Бычья[1]

Территория, пользующаяся спросом среди фрирайдеров, однако небезопасная для горнолыжного туризма. Отсутствие сопутствующей туристической инфраструктуры для продолжительного пребывания на курорте.



Горнолыжный курорт Шерегеш

Центр притяжения для горнолыжных туристов с организованным туристическим городком и реализованной горнолыжной инфраструктурой.



1. Иллюстрация взята с официального сайта ОЭЗ Байкальская Гавань

ЗКТП Забайкальский нацпарк



Полуостров Святой Нос

Пользуется популярностью среди туристов, однако требует большей организации туристических потоков для регулирования антропогенной нагрузки.



Экотропа на особо охраняемой природной территории

Тропа в лесу, ведущая к озеру - пример реализации благоустройства на природной территории.

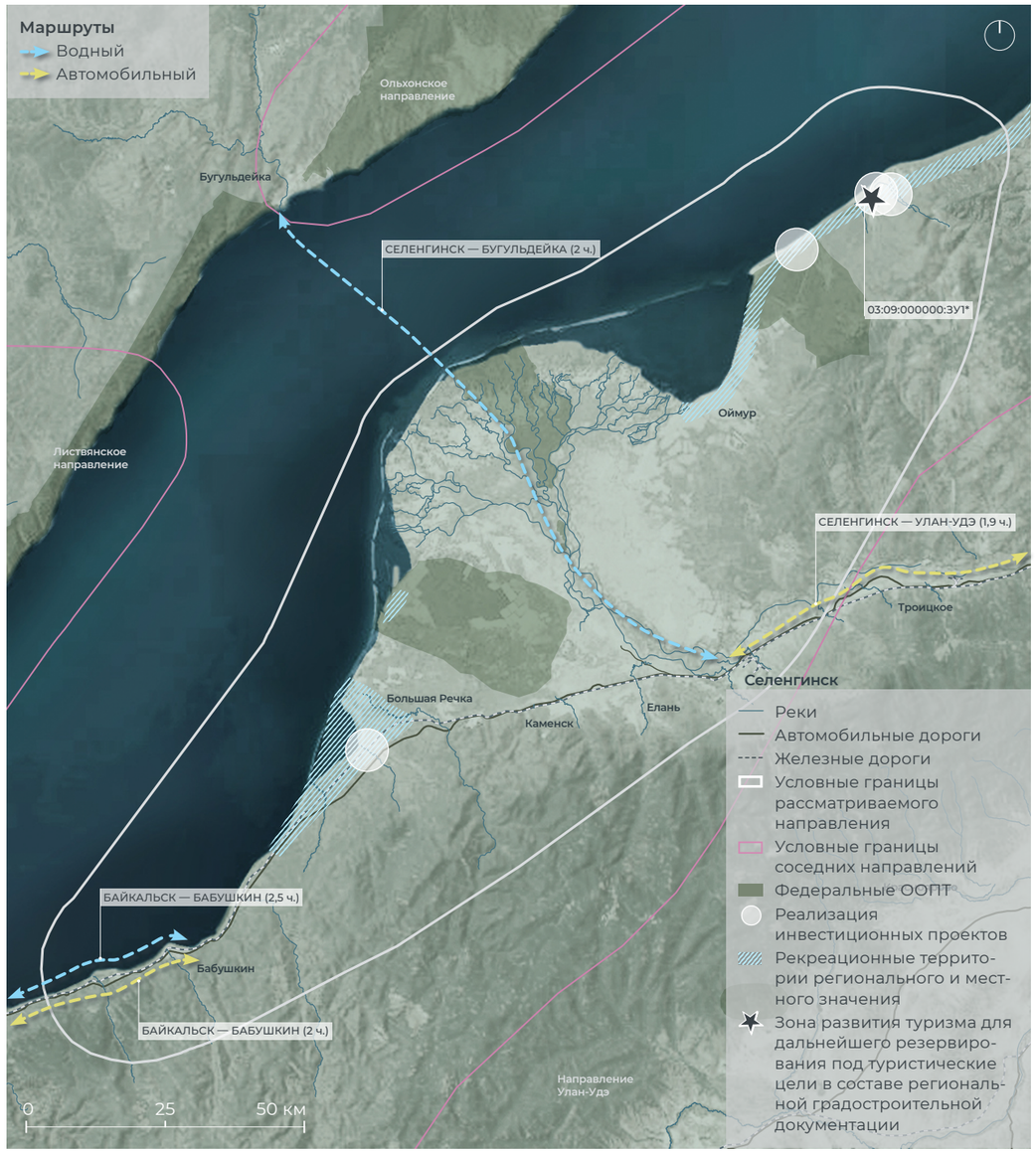
Наиболее значимые аттракторы территории	Забайкальский национальный парк, Ушканьи острова, полуостров Святой Нос (природно-экологический).
Потенциалы развития туризма на территории	Наличие уникальных природных аттракторов, в частности Ушканьи острова, где обитает популярный у туристов эндемик Байкала — байкальская нерпа. На территории национального парка разработаны экотропы разной степени сложности.
Ограничения развития туризма на территории	Плохая транспортная доступность. Строгий режим ООПТ, ограничивающий строительство туристских объектов. Отсутствие комфортной туристической инфраструктуры около границ заповедника, а также плохая транспортная связность с прилегающими территориями.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие природно-экологического туризма: наблюдение за птицами и животными, фотоохота, научно-познавательный туризм для детей и взрослых. Регулирование антропогенной нагрузки. Создание новых мест для размещения туристов и обновление КСР в окрестных населенных пунктах.

Выводы

Уникальная охраняемая природная территория, предлагающая посетителям знакомство с нерпами — одним из главных символов Байкала, а также различные пешеходные тропы по национальному парку. Особый режим территории не дает возможностей для капитального строительства, однако существующие технологии и современные подходы к проектированию позволяют организовать территорию без возведения капитальных объектов.

4.1.12. Направление Восточный Байкал — Кабанское

Существующее положение и перспективы развития направления



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ К 2030 Г.

+37 тыс. туристов

+450 номеров в КСР

12-е место по приросту турпотока

2,2 % доля по приросту номеров в КСР на макротерритории

+69 % воздушный транспорт

+74 % автобусный транспорт

+70 % железнодорожный транспорт

+34 % личный автомобиль

Существующее положение

Кабанское направление занимает 4-е место в регионе и 9-е место на макротерритории по существующему турпотоку. На 2030 г. прогнозируется прирост 37 тыс. турпоездок (+63%), это обеспечит 6-е место по величине прироста в регионе и 12-е место по величине прироста на макротерритории.

На текущий момент самые обсуждаемые туристами проблемы направления — неудовлетворительное качество мест размещения и отсутствие мест питания. Прирост будет осуществлен за счет качественного увеличения номерного фонда на 450 номеров, модернизации транспортной инфраструктуры и реализации мероприятий по повышению привлекательности туристических аттракторов, в первую очередь природных и сельских аттракторов. Мероприятия направлены на развитие сельских поселений, в частности села Посольское: разработка дизайн-кода, благоустройство территорий, создание транспортной и пешеходной инфраструктуры, создание номерного фонда и сопутствующей инфраструктуры. Мероприятия также нацелены на обустройство особо охраняемых природных территорий, в частности Кабанского заказника: обустройство экотроп, смотровых площадок, площадок для кемпинга, создание инфраструктуры для маломобильных групп, создание ТИЦ и реализация других мероприятий по повышению комфортности пребывания туристов и урегулирование антропогенной нагрузки.

Перспективы развития

Ключевой особенностью направления является Кабанский заказник, расположенный в устье Селенги, — единственная в мире пресноводная дельта классического типа внутри континента. Вдоль направления расположено несколько точек, привлекательных для сельского туризма: село Посольское, поселок Новый Энхэлук, село Сухая, что создает хорошую связку с природными аттракторами для их обеспечения необходимой сопутствующей туристической инфраструктурой.

Модернизация транспортной, сервисной инфраструктуры, а также создание качественного номерного фонда позволит Кабанскому направлению претендовать на роль центра природного туризма федерального масштаба.

Связность направления

Основными проблемами транспортной доступности Кабанского направления являются низкая обеспеченность современной причальной инфраструктуры, отсутствие регулярного водного сообщения (в том числе связывающих это направление с другими туристическими направлениями макрорегиона). Кроме того, недостаточно раскрыт потенциал железнодорожного сообщения для обеспечения связности Кабанского туристического направления.

Зоны концентрации туристического потенциала

1 ЗКТП Кабанский заказник[1]

Территория ООПТ, включающая дельту реки Селенги и местообитания редких птиц.

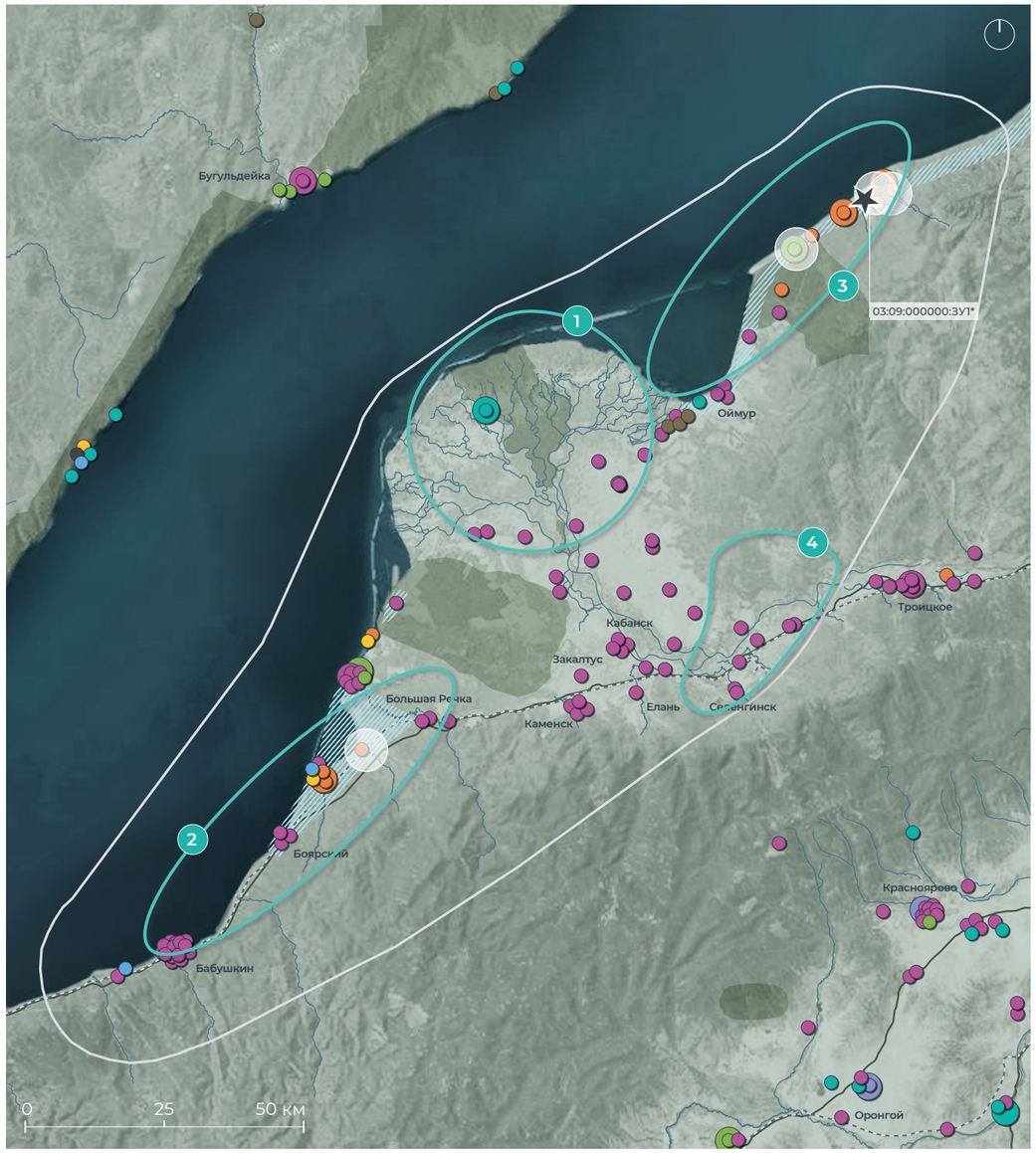
2 ЗКТП Посольское — Бабушкин[1]

Южная часть направления от села Посольское до города Бабушкин, включающая рекреационные местности Байкальский Прибой — Култушная, Лемасово.

3 ЗКТП Новый Энхэлук — Сухая[1]

Прибрежная зона от пос. Новый Энхэлук до с. Сухая с наличием горячих источников и формирующейся инфраструктурой для делового туризма — парк Сагаан Морин.

Кадастровые номера участков, выделенных под резервирование в составе градостроительной документации: 03:09:000000:ЗУ1.



4 ЗКТП Селенгинск

Поселок городского типа Селенгинск и Свято-Троицкий Селенгинский мужской монастырь на въезде в данное направление по дороге из Улан-Удэ.

- Реки
- Автомобильные дороги
- Железные дороги
- Условные границы рассматриваемого направления
- Федеральные ООПТ
- Рекреационные территории регионального и местного значения
- Реализация инвестиционных проектов
- Зона развития туризма для дальнейшего резервирования под туристические цели в составе региональной градостроительной документации

Типы аттракторов

- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничьи
- Сельские
- Горнолыжные
- Круизные
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

1. В рассматриваемой ЗКТП рекомендуется реализация проектов согласно поручению Президента РФ о создании круглогодичных морских курортов «5 морей и озеро Байкал»

ЗКТП Посольское — Бабушкин

Наиболее значимые аттракторы территории	Село Посольское (сельский), Посольский Спасо-Преображенский монастырь (культурно-познавательный), рекреационная местность Байкальский Прибой — Култушная (пляжный).
Потенциалы развития туризма на территории	Существующий поток туристов с религиозными и культурно-познавательными целями. Протяженная береговая линия, близость к Кабанскому заказнику и дельте реки Селенги. Наличие рекреационных местностей на побережье залива Посольский Сор, где более теплая вода для купания, чем в самом Байкале.
Ограничения развития туризма на территории	Недостаточная известность села Посольское и города Бабушкин у туристов, устаревшее оснащение баз отдыха на территории Байкальский Прибой — Култушная.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие курортного сервиса в рекреационной местности Байкальский Прибой — Култушная, реконструкция баз отдыха, повышение уровня комфорта для отдыхающих. Разработка туристического бренда села Посольское и города Бабушкин.

Выводы

Территория отличается очень удачным расположением по отношению к существующим туристическим аттракторам территории, позволяющим развивать разные направления туризма. Развитие курортной инфраструктуры на побережье залива Посольский Сор позволит создать еще один крупный центр пляжного отдыха на Байкале с возможностью разнообразия досуга туристов за счет посещения Кабанского заказника, а также культурно-познавательного туризма в селе Посольское и городе Бабушкин.

Населенный пункт Бабушкин

Отсутствие транспортной и пешеходной инфраструктуры внутри поселения, неблагоустроенные общественные зоны, непривлекательный туристический облик.



Дома в традиционном венгерском стиле в деревне Холлоке, Венгрия

Благоустроенная туристическая деревня: единый стиль застройки, низкие заборы, наличие пешеходных дорожек и организованные пути для транспорта.



1. Иллюстрация, сгенерированная Midjourney

ЗКТП Новый Энхэлук — Сухая



Новый Энхэлук

Необустроенная прибрежная территория, часто посещаемая и разрушаемая дикими туристами.



Термальные источники Бенье в Албании

Благоустройство природной территории для организации лечебно-оздоровительного отдыха. Пример интеграции термального курорта в природную территорию.

Наиболее значимые аттракторы территории	Поселок Новый Энхэлук (сельский), горячие источники Загза, парк Сагаан Морин (лечебно-оздоровительный).
Потенциалы развития туризма на территории	Базы отдыха на побережье Байкала, наличие горячих источников. Близость Ольхонского направления по водным путям, возможность организации круизных маршрутов.
Ограничения развития туризма на территории	Относительная удаленность локации, устаревшее оснащение санаториев, сложности освоения новых территорий для строительства из-за ограничений на вырубку лесов.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие санаторно-курортного туризма: разработка оздоровительного комплекса на горячих источниках с. Сухая. Развитие причальной инфраструктуры и усиление круизной связности с Ольхонским направлением.

Выводы

Территория обладает потенциалом для развития санаторно-курортного отдыха, чему способствует наличие горячих источников и формирующаяся инфраструктура для интенсивного туризма — парк Сагаан Морин, село Сухая. Необходимо обеспечение условий, позволяющих удовлетворить туристов, привыкших к высокому уровню комфорта, развитие инфраструктуры в пос. Новый Энхэлук. Организация круизной связности с Ольхонским направлением обеспечит дополнительный приток туристов.

ЗКТП Кабанский заказник

Наиболее значимые аттракторы территории	Дельта реки Селенга (природный, активный).
Потенциалы развития туризма на территории	Наличие дельты Селенги — самой крупной материковой пресной дельты в мире. Наличие уже созданных научно-популярных экскурсий и экотроп.
Ограничения развития туризма на территории	Режим ООПТ, ограничивающий возможности для стройки и проведения инфраструктуры. Отсутствие комфортной туристической инфраструктуры около границ заповедника, а также плохая транспортная связность с прилегающими территориями.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие природного, экологического туризма. Создание новых экотроп, некапитальных построек.

Выводы

Дельта Селенги — это уникальное место на планете. Необходимо развивать систему экотроп для повышения привлекательности и разнообразия имеющихся маршрутов.

Устье реки Селенга

Необустроенная водная территория, часто посещаемая и разрушаемая дикими туристами.

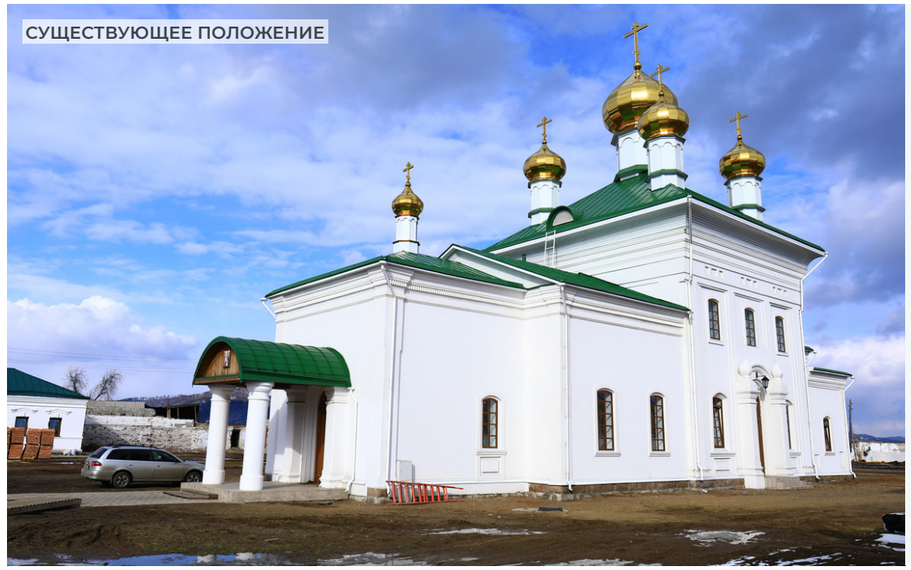


Экологическая тропа в природном заказнике «Сестрорецкое болото», Поселок Белоостров, Курортный район

Реализованное благоустройство в виде деревянных мостков на территории государственного природного заказника регионального значения.



ЗКТП Селенгинск



Свято-Троицкий Селенгинский мужской монастырь

Отсутствие благоустройства на прилегающих территориях, хаотичная парковка, нехватка пешеходных путей.



Село Ширяево

Пример облагороженной улицы у дома-музея И. Е Репина в Самарской области: аутентичные фасады, пешеходные тропы, уличное освещение.

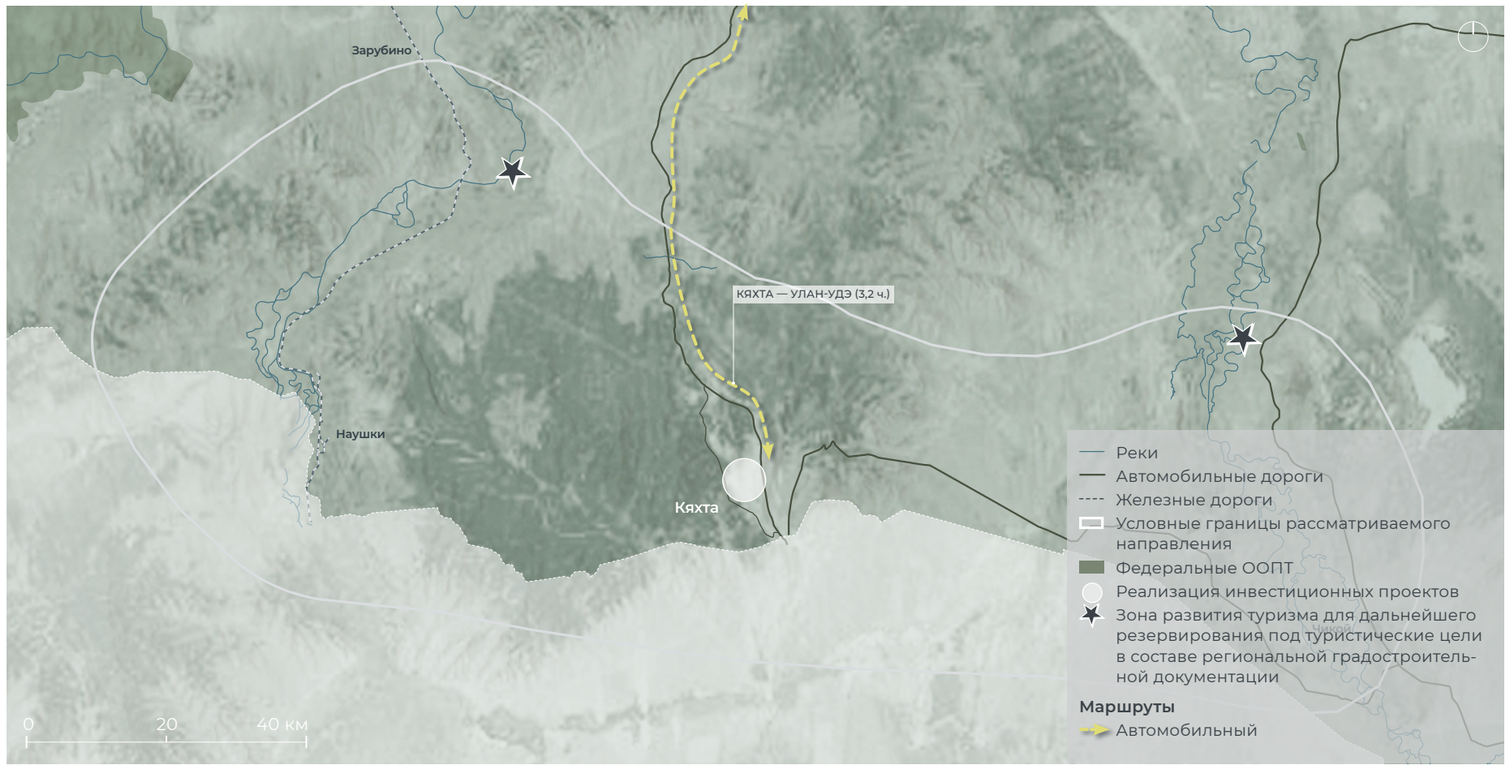
Наиболее значимые аттракторы территории	Поселок городского типа Селенгинск, Свято-Троицкий Селенгинский мужской монастырь (культурно-познавательный).
Потенциалы развития туризма на территории	Расположение на въезде в Кабанское направление по дороге из Улан-Удэ, близость к Кабанскому заказнику и дельте реки Селенги.
Ограничения развития туризма на территории	Отсутствие достаточно крупных туристических аттракторов в самом Селенгинске и недостаточно развитая туристическая инфраструктура, чтобы выполнять функцию опорного пункта для посещения достопримечательностей в окрестности.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие Селенгинска в качестве транзитного пункта и туристической базы для посещения Кабанского заказника, дельты Селенги, Селенгинского монастыря.

Выводы

Благодаря своему расположению Селенгинск может развиваться в связке туристических аттракторов Свято-Троицкого Селенгинского монастыря и Кабанского заказника. Для этого необходимо развитие туристической инфраструктуры, создание комфортных мест размещения и заведений питания для туристов.

4.1.13. Кяхтинское направление

Существующее положение и перспективы развития направления



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ К 2030 Г.

+52 тыс. туристов

+310 номеров в КСР

9-е место по приросту турпотока

1,5 % доля по приросту номеров в КСР на макротерритории

+377 % воздушный транспорт

+371 % автобусный транспорт

+349 % железнодорожный транспорт

+344 % личный автомобиль

Существующее положение

Кяхтинское направление занимает 6 место в регионе и 12 место на макротерритории по существующему турпотоку. На 2030 г. прогнозируется прирост 52 тыс. турпоездок (+363%), это 4-е место по величине прироста в регионе и 9-е место по величине прироста на макротерритории.

Для развития туризма на территории необходимо упростить пропускную систему, которая на данный момент является одним из препятствующих факторов для путешественников. Еще одной проблемой направления является отсутствие сопутствующей туристической инфраструктуры — на территории практически отсутствуют коллективные места размещения, большинство точек общественного питания низкого качества. Прирост будет осуществлен за счет качественного увеличения номерного фонда на 310 номеров, модернизации транспортной инфраструктуры и реализации мероприятий по повышению привлекательности туристических аттракторов, в первую очередь культурно-познавательных. Мероприятия направлены на развитие туристического центра города Кяхты: реконструкцию культурного наследия, благоустройство рекреационных территорий, разработку дизайн-кода, а также создание комфортных пешеходных связей.

Перспективы развития

Ключевой особенностью направления является его географическое расположение — на границе с Монголией. Через территорию проходит вылетная магистраль, соединяющая Улан-Удэ и Монголию. За счет этого направление обладает перспективой для развития международного туризма. В направлении расположено несколько точек, привлекательных для культурно-познавательного туризма: Собор Троицы Живоначальной, Ильмовая падь, здание бывшего гостиного двора, священное место А. Арьяа Баала.

Модернизация сервисной инфраструктуры, а также создание качественного номерного фонда позволит сформировать образ Кяхтинского направления как отправной точки для международного туризма.

Связность направления

Основными проблемами транспортной доступности Кяхтинского направления являются ненормативное состояние некоторых участков автодороги А-340, являющейся ключевым элементом транспортного каркаса для совершения поездок по этому направлению, а также низкое качество автодорог в пределах городского поселения Кяхта.

Зоны концентрации туристического потенциала

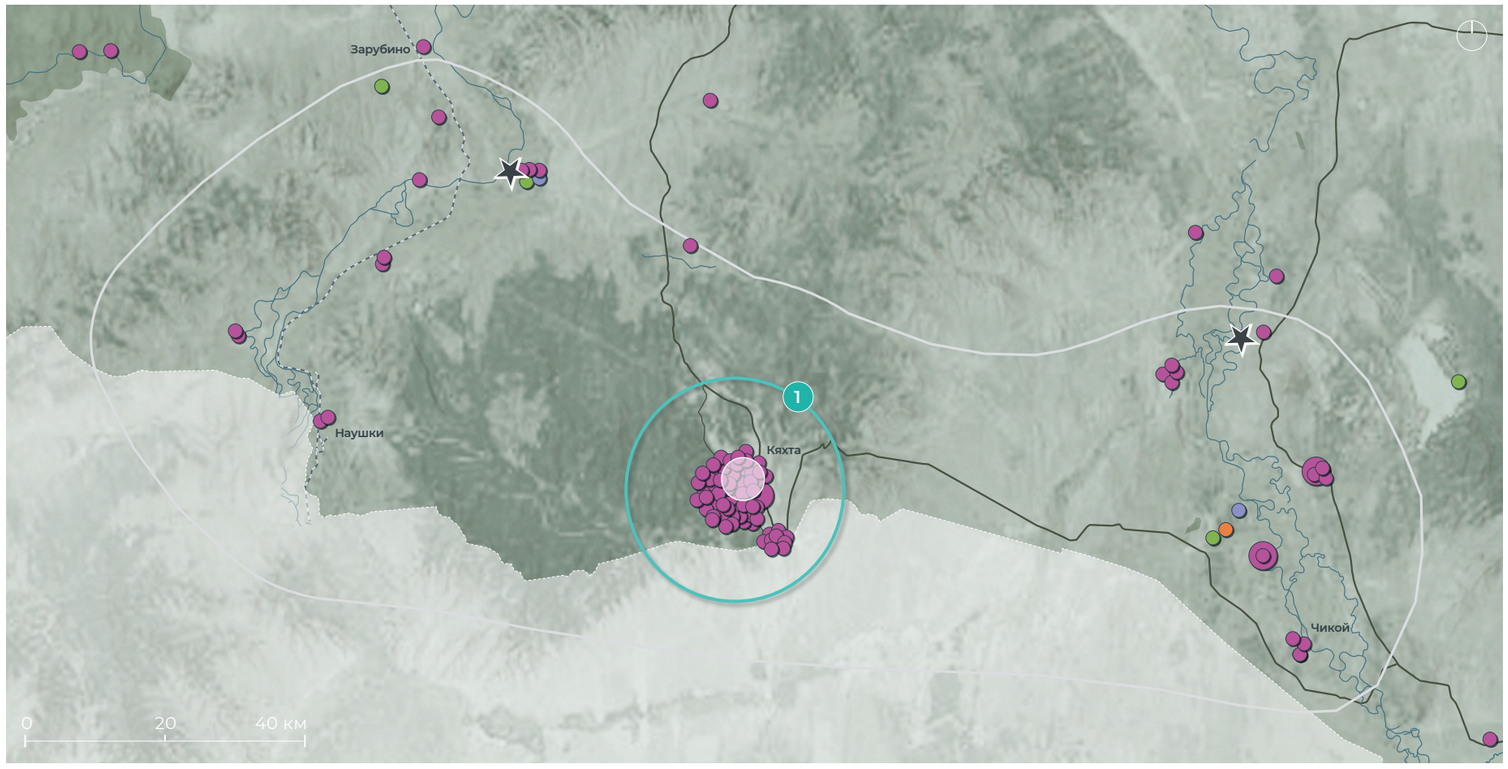
1 ЗКТП Кяхта

Уникальный город, входящий в список исторических поселений России. Имеет большой туристический потенциал за счет богатой истории. Может развиваться как центр трансграничного туризма, так как находится на границе с Монголией.

- Реки
- Автомобильные дороги
- Железные дороги
- Условные границы рассматриваемого направления
- Федеральные ООПТ
- Рекреационные территории регионального и местного значения
- Реализация инвестиционных проектов
- Зона развития туризма для дальнейшего резервирования под туристические цели в составе региональной градостроительной документации

Типы аттракторов

- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничьи
- Сельские
- Горнолыжные
- Круизные
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок



ЗКТП Кяхта

Наиболее значимые аттракторы территории	Гостиные ряды, Троицкий собор, Воскресенская церковь (культурно-познавательный).
Потенциалы развития туризма на территории	Уникальный исторический город, связанный с Великим чайным путем, сохранивший богатое архитектурное наследие и обладающий потенциалом для развития международного туризма с Монголией.
Ограничения развития туризма на территории	На данный момент добраться до Кяхты достаточно сложно. Низкий уровень транспортной доступности тормозит развитие культурно-познавательного туризма в Кяхте.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие международного туризма за счет развития маршрута «Великий чайный путь». Реставрация культурно-исторического наследия города.

Выводы

Кяхта — это зона с большим потенциалом для развития культурно-познавательного туризма. На данный момент увеличению туристского потока в городе мешают плохая транспортная доступность и недостаток программ по реставрации исторических зданий.

Гостиные ряды в исторической части Кяхты

Неблагоприятный облик фасадов, требующих реставрации, хаотичная парковка, отсутствие пешеходных связей, небезопасная среда.



Гостиный двор в Серпухове

Пример реставрации с благоустройством прилегающей территории.

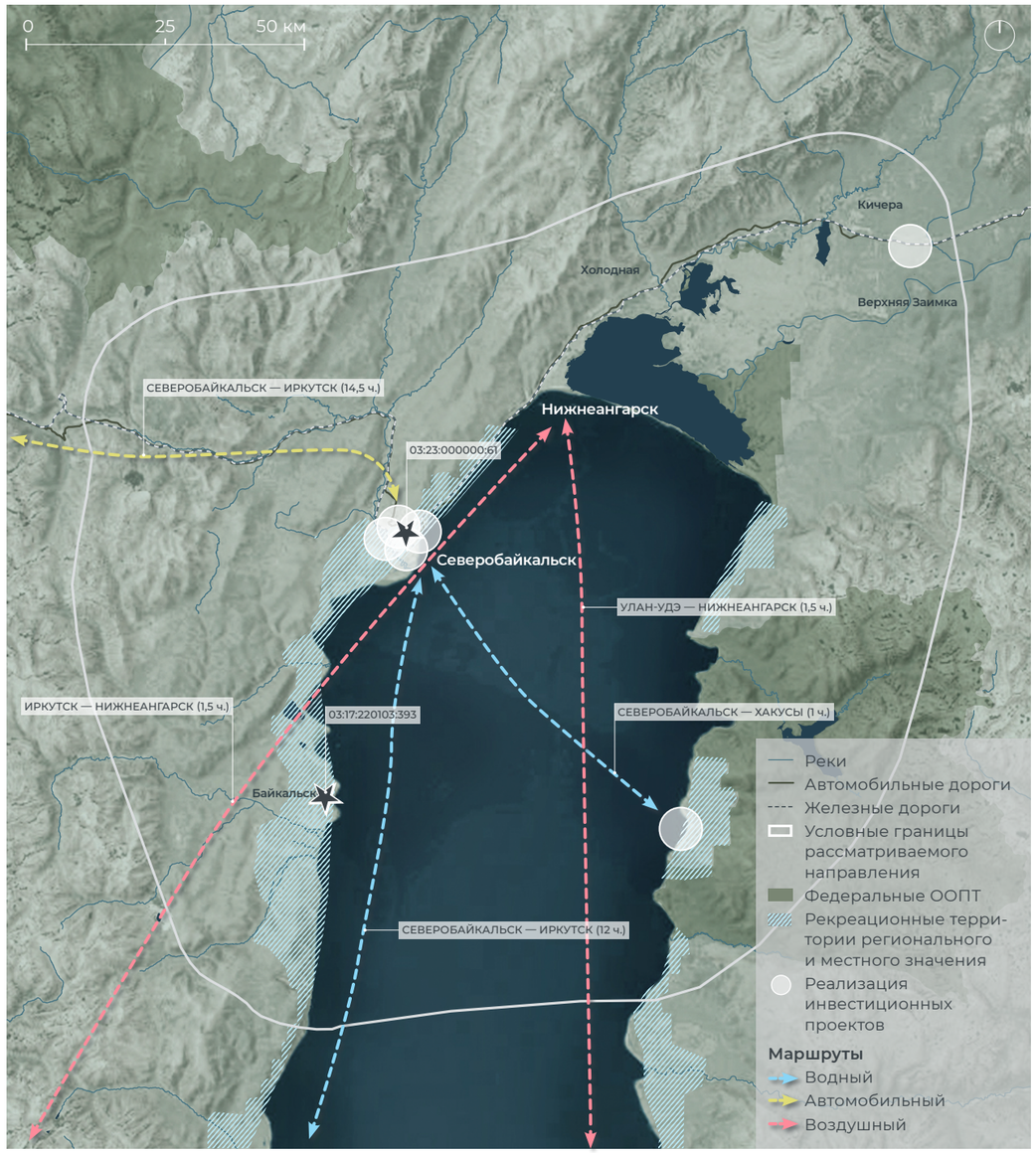


4. Приоритетные проекты

4.1. Обоснование выбора приоритетных проектов

4.1.14. Направление Северный Байкал

Существующее положение и перспективы развития направления



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ К 2030 Г.

+37 тыс. туристов

+800 номеров в КСР

11-е место по приросту турпотока

3,9 % доля по приросту номеров в КСР на макротерритории

+517% воздушный транспорт

~+350 чел.[1] автобусный транспорт

+80 % железнодорожный транспорт

+50 % личный автомобиль

Существующее положение

Северный Байкал занимает 5-е место в регионе и 11-е место на макротерритории по существующему турпотоку. На 2030 г. прогнозируется прирост 37 тыс. турпоездок (+123%), это обеспечит 5-е место по величине прироста в регионе и 1-е место по величине прироста на макротерритории.

На текущий момент самые обсуждаемые туристами проблемы направления — нехватка и низкое качество существующих мест размещения и мест питания. Прирост будет осуществлен за счет качественного увеличения номерного фонда на 800 номеров, модернизации транспортной инфраструктуры и реализации мероприятий по повышению привлекательности туристических аттракторов, в первую очередь культурно-познавательных и природных аттракторов. Мероприятия направлены на формирование благоприятного облика населенных пунктов и обустройство пляжной береговой линии: создание ТИЦ, расширение номерного фонда, обустройство среды для маломобильных групп населения. Мероприятия также включают модернизацию существующих лечебно-оздоровительных учреждений с целью повышения комфорта отдыхающих туристов и формирования привлекательного облика прилегающих территорий.

Перспективы развития

Ключевой особенностью направления являются горячий минеральный источник в поселке Гоуджекит, а также географическое расположение территории — в самой северной точке Байкала. Территория, за счет своего расположения в северной части Байкала, богата природными объектами и видовыми точками, позволяющими увидеть озеро с разных сторон. Кроме того, в направлении находится особо охраняемая природная территория Фролихинский заказник, расположенная в одной из самых труднодоступных частей территории.

Модернизация транспортной инфраструктуры позволит повысить посещаемость направления как со стороны Республики Бурятия, так и со стороны Иркутской области.

Связность направления

Основными проблемами транспортной доступности Северного Байкала являются ненормативное состояние большинства автомобильных дорог межмуниципального значения, отсутствие современной причальной инфраструктуры, высокая стоимость сообщения (в особенности на воздушном транспорте), низкая связность со многими крупными городами России.

1. Показатель прироста отражен в абсолютном выражении, поскольку туристический поток, использующий автобусы как основной способ передвижения, в 2022 г. был нулевым.

Зоны концентрации туристического потенциала

1 ЗКТП Нижнеангарск[1]

Поселок городского типа Нижнеангарск, выступающий точкой входа в направление благодаря наличию аэропорта и круизного причала.

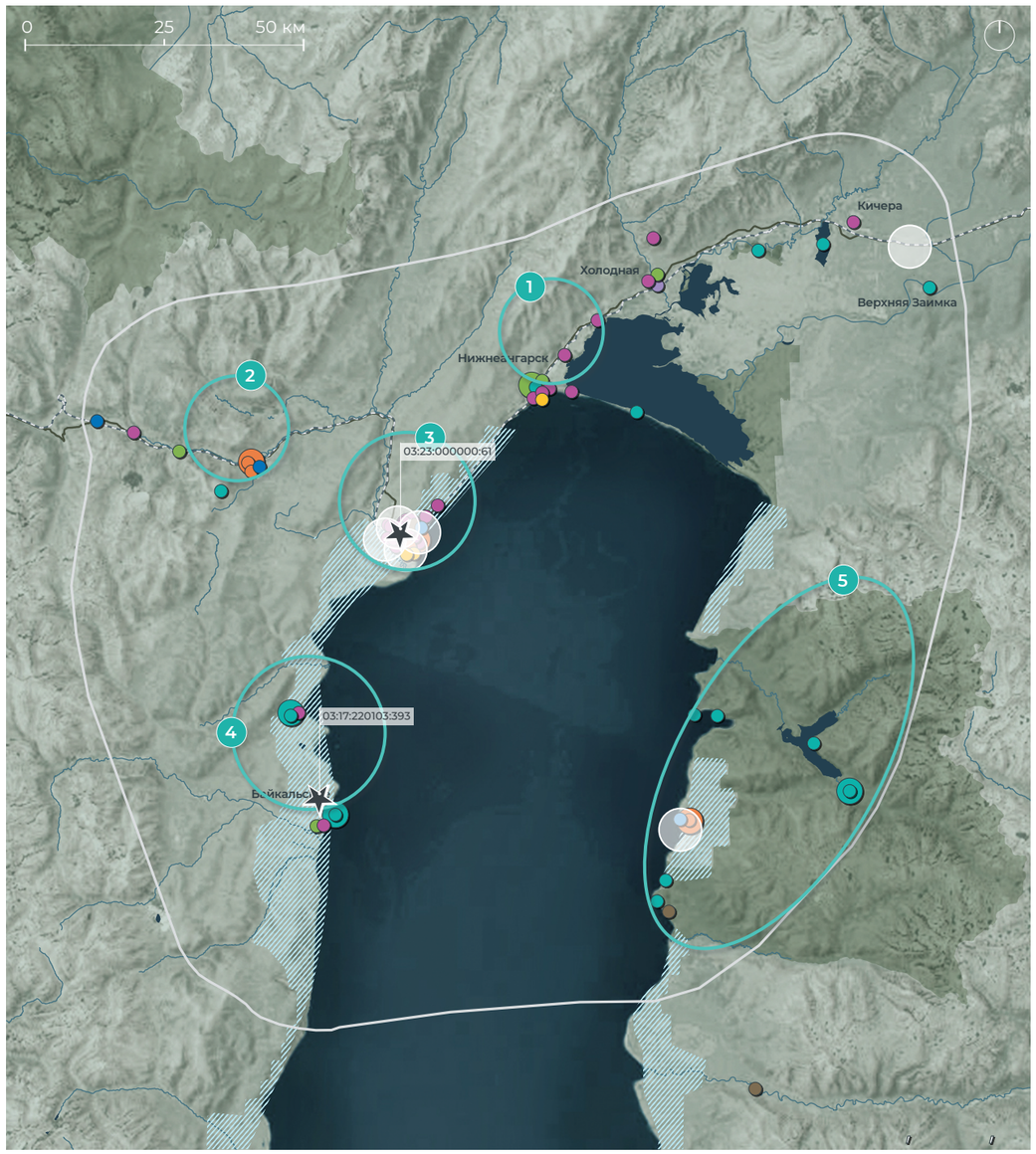
2 ЗКТП Гоуджекит

Поселок Гоуджекит в живописной горной местности с горячим источниками и горнолыжной базой в 40 км от Северобайкальска.

3 ЗКТП Северобайкальск[1]

Крупнейший населенный пункт данного направления с аттракторами культурно-познавательного туризма и санаториями на побережье Байкала.

Кадастровые номера участков, выделенных под резервирование в составе градодокументации: 03:23:000000:61.



4 ЗКТП Слюдянские озера[1]

Популярное место отдыха у жителей северной части Байкала, хорошие пляжи для купания и рыбалки.

Кадастровые номера участков, выделенных под резервирование в составе градодокументации: 03:17:220103:393.

5 ЗКТП Фролихинский заказник[1]

Территория ООПТ, предлагающая экологический отдых: походы по экотропам и отдых на озере. Недалеко от озера расположены горячие источники Хакусы, использующиеся для лечебно-оздоровительного отдыха.

- Реки
- Автомобильные дороги
- Железные дороги
- Условные границы рассматриваемого направления
- Федеральные ООПТ
- Рекреационные территории регионального и местного значения
- Реализация инвестиционных проектов
- Зона развития туризма для дальнейшего резервирования под туристические цели в составе региональной градостроительной документации

Типы аттракторов

- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничьи
- Сельские
- Горнолыжные
- Круизные
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

1. В рассматриваемой ЗКТП рекомендуется реализация проектов согласно поручению Президента РФ о создании круглогодичных морских курортов «5 морей и озеро Байкал»

ЗКТП Нижнеангарск

Наиболее значимые аттракторы территории	Поселок городского типа Нижнеангарск (культурно-познавательный).
Потенциалы развития туризма на территории	В Нижнеангарске расположен аэропорт, что делает его точкой входа в данное направление. Дополнительным преимуществом выступает расположение на берегу Байкала и наличие пристани.
Ограничения развития туризма на территории	Отсутствие значимых точек притяжения: большинство туристов, прилетающих в Нижнеангарск, отправляются сразу в Северобайкальск.
Рекомендуемый вектор развития территории	Повышение узнаваемости аттракторов в Нижнеангарске: краеведческого музея, аллеи «Легенды Северного Байкала». Создание дополнительных точек притяжения и развитие туристической инфраструктуры, чтобы туристам было комфортно останавливаться в Нижнеангарске.

Выводы

Через Нижнеангарск проходит значительный туристический поток благодаря наличию аэропорта и круизного причала, однако из-за отсутствия крупных аттракторов в самом Нижнеангарске в настоящее время он выступает скорее транзитным пунктом. Повышение узнаваемости существующих точек притяжения и создание новых аттракторов будет способствовать более длительной остановке туристов в Нижнеангарске, а развитие туристической инфраструктуры сделает пребывание туристов более комфортным.

Поселок Нижнеангарск

Неосвоенная прибрежная территория, находящаяся под риском из-за наличия неорганизованного туристического потока.



Берег озера Сайма, Пуумала

Организация прибрежной территории небольшого города, стоящего на озере в Финляндии.

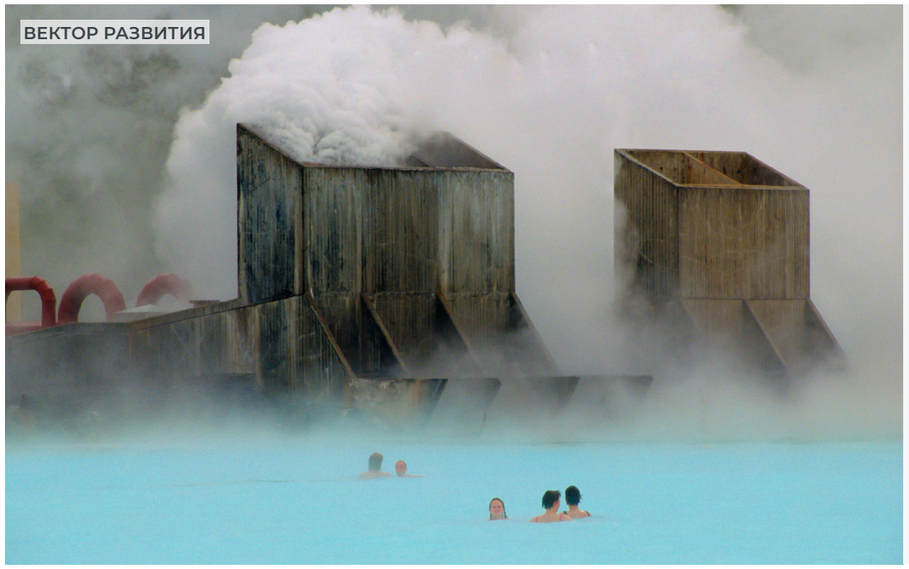


ЗКТП Гоуджекит



Курорт с термальными источниками

Устаревшая инфраструктура термального комплекса, отсутствие удобств на территории и сопутствующей инфраструктуры.



Термальные источники «Голубая Лагуна», Исландия

Обустроенный лечебно-оздоровительный комплекс с комфортной организацией пространства и благоустроенной прилегающей территорией и современными фасадами.

Наиболее значимые аттракторы территории	Курорт Гоуджекит с термальными источниками и горнолыжной базой (лечебно-оздоровительный, горнолыжный).
Потенциалы развития туризма на территории	Близость к Северобайкальску и Нижнеангарску (аэропорт), промежуточный пункт по дороге Иркутск — Северобайкальск. Живописная горная местность, наличие термальных источников и горнолыжной базы, всесезонность.
Ограничения развития туризма на территории	Недостаточная раскрученность бренда курорта, большинству туристов он неизвестен. Отсутствие магазинов поблизости, перебои с мобильной связью.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие санаторной базы и создание комфортабельных условий для отдыхающих на горячих источниках, развитие сопутствующей инфраструктуры, повышение узнаваемости курорта.

Выводы

Гоуджекит обладает потенциалом для развития всесезонного курорта с горячими источниками и горнолыжной базой. Развитие сопутствующей инфраструктуры и повышение узнаваемости курорта позволит сделать Гоуджекит крупнейшим центром лечебно-оздоровительного туризма на Северном Байкале.

ЗКТП Северобайкальск

Наиболее значимые аттракторы территории	Город Северобайкальск (культурно-познавательный), санаторий «Подлеморье» (лечебно-оздоровительный).
Потенциалы развития туризма на территории	Крупнейший населенный пункт на Северном Байкале, интересный для культурно-познавательного туризма и служащий базой для санаторно-курортного отдыха.
Ограничения развития туризма на территории	Плохая транспортная доступность: из Улан-Удэ приходится добираться через Иркутск, а из Иркутска быстрее всего добраться воздушным транспортом, автомобильный и водный маршруты менее удобны в силу затрачиваемого времени. Кроме того, автомобильный маршрут проходит через участок трассы, не оборудованный придорожной инфраструктурой.
Рекомендуемый вектор развития территории	Создание всероссийского детского центра, чему благоприятствует невысокая загруженность туристами данного направления. От аэропорта возможна организация трансфертов для массовой перевозки детей.

Выводы

Северобайкальск — крупнейшая точка притяжения на Северном Байкале. В силу труднодоступности данного направления увеличение туристического потока возможно за счет организации массовых поездок, в том числе детского отдыха. Северобайкальск обладает необходимой инфраструктурой и земельными ресурсами для создания крупного детского центра с организацией отдыха и оздоровления юных туристов на Байкале.

Вокзал Северобайкальска

Спроектирован в форме волны, архитектура выражает близость к Байкалу. Однако прилегающая территория не благоустроена: отсутствие пешеходных зон, хаотичная парковка и отсутствие дополнительного функционального наполнения.



Школа «Летово»

Реализация благоустройства и создание общественного пространства около социально значимого объекта.



ЗКТП Слюдянские озера



Слюдянские озера

Неосвоенная прибрежная территория, находящаяся под риском из-за наличия неорганизованного туристического потока.



Пляжная инфраструктура на природном пляже в Беларуси

Оборудованная пляжная зона в Беларуси, органично вписанная в окружающую среду.

Наиболее значимые аттракторы территории	Слюдянские озера (природный, пляжный, рыболовно-охотничий), мыс Лударь (природный).
Потенциалы развития туризма на территории	Популярное место для отдыха, теплая вода в летнее время года, наличие веревочного парка. Удобное место для рыбалки.
Ограничения развития туризма на территории	Повышенная антропогенная нагрузка в теплое время года: пляжи переполнены людьми и палатками, нет организованных мест для отдыха и сопутствующей инфраструктуры.
Рекомендуемый вектор развития территории	Создание новых и современных баз отдыха, мест для аренды спортивного оборудования.

Выводы

На данный момент зона используется в основном для «дикого» отдыха. Имеющиеся базы отдыха довольно устаревшие. Необходимо создание новых КСР, в том числе и некапитальных.

ЗКТП Фролихинский заказник

Наиболее значимые аттракторы территории	Фролихинский заказник (природно-экологический), источники Хакусы (лечебно-оздоровительный).
Потенциалы развития туризма на территории	Наличие существующих экотроп по тайге и вокруг озера Фролиха.
Ограничения развития туризма на территории	Сложная транспортная доступность, а также наличие ограничений, связанных со статусом ООПТ. Территории в окрестности заказника недостаточно обеспечены магазинами, туалетами и заведениями питания для туристов.
Рекомендуемый вектор развития территории	Строительство некапитальных КСР (глэмпинги, кемпинги). Развитие устойчивого научно-популярного туризма на базе заказника.

Выводы

В данной зоне развития существуют интересные аттракторы природного туризма, но из-за особого статуса заказника развивать туризм здесь нужно осторожно и в соответствии с нормами, часть из них прописана в следующих нормативно-правовые актах: федеральный закон от 14 марта 1995 года N 33-ФЗ «Об особо охраняемых природных территориях», а также приказ Минприроды России от 19 августа 2009 г. N 255 «Об утверждении Положения о государственном природном заказнике федерального значения «Фролихинский».

Горное озеро Фролиха

Неосвоенная природная территория, находящаяся под риском из-за наличия неорганизованного туристического потока.



Глэмпинг на берегу Тихого океана, Камчатка

Некапитальные сооружения для организации размещения туристов в нетронутых природных локациях.

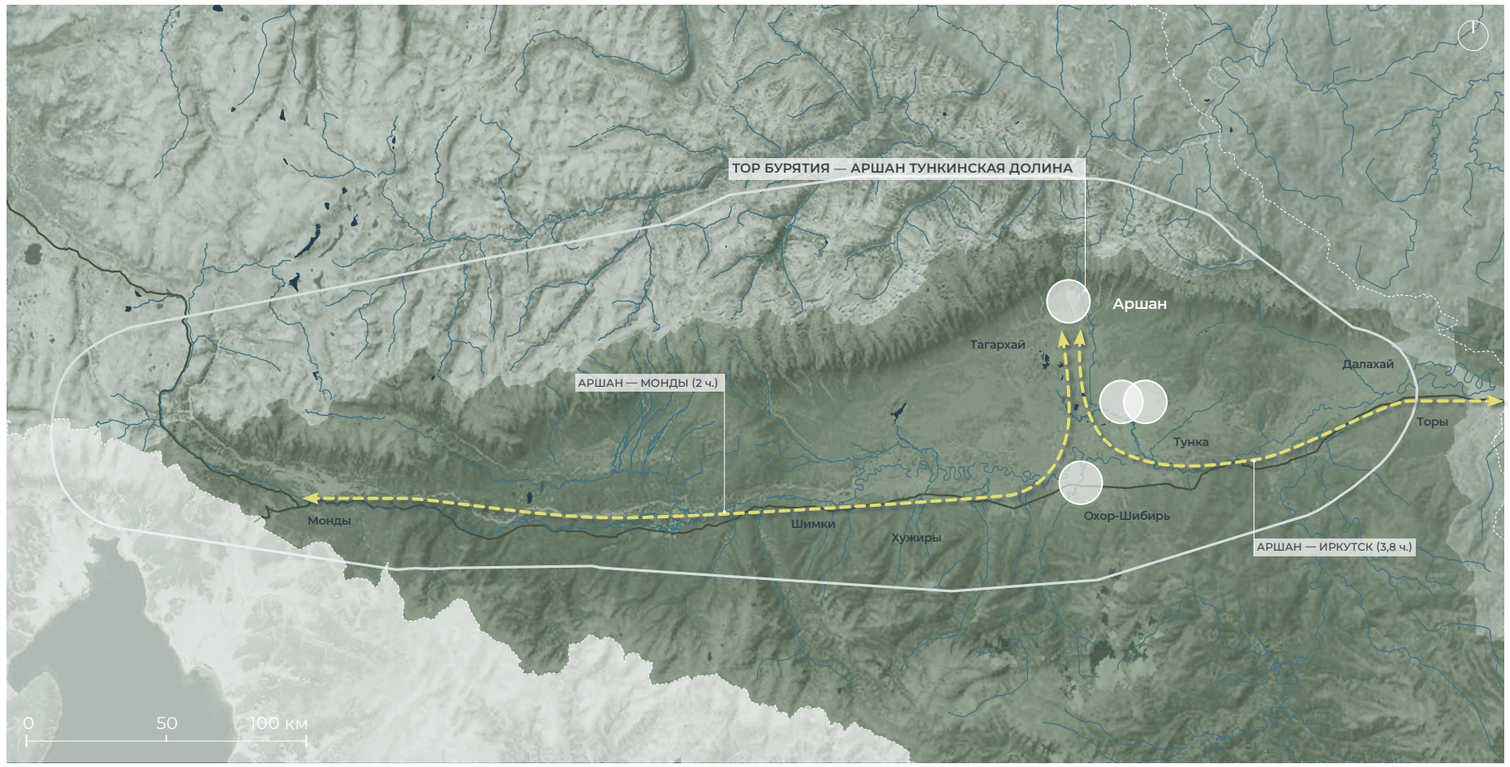


4. Приоритетные проекты

4.1. Обоснование выбора приоритетных проектов

4.1.15. Направление Восточный Саян

Существующее положение и перспективы развития направления



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ К 2030 Г.

+132 тыс. туристов

+835 номеров в КСР

7-е место по приросту турпотока

4,0 % доля по приросту номеров в КСР на макро-территории

+105 % воздушный транспорт

+105 % автобусный транспорт

+106 % железнодорожный транспорт

+90 % личный автомобиль

Существующее положение

Направление Восточный Саян занимает 2-е место в регионе и 4-е место на макротерритории по существующему турпотоку. На 2030 г. прогнозируется прирост 132 тыс. турпоездок (+102%), это обеспечит 3-е место по величине прироста в регионе и 7-е место по величине прироста на макротерритории.

На текущий момент самые обсуждаемые туристами проблемы направления — плохое состояние и недостаточная обеспеченность объектами сопутствующей туристической инфраструктуры: низкое качество средств размещения, нехватка магазинов и мест питания. Прирост будет осуществлен за счет качественного увеличения номерного фонда на 835 номеров, модернизации транспортной инфраструктуры и реализации мероприятий по повышению привлекательности туристических аттракторов, в первую очередь лечебно-оздоровительных и природных аттракторов. Мероприятия направлены на развитие лечебно-оздоровительных курортов и сопутствующей инфраструктуры, благоустройство среды и транспортно-пешеходной инфраструктуры. Также мероприятия направлены на формирование комфортной среды в особо охраняемых природных территориях: в Тункинском национальном парке заложено создание экотроп, обустройство зон отдыха, создание ТИЦ и другие мероприятия, позволяющие снизить антропогенную нагрузку в природной территории и сделать ее посещение комфортным для туристов.

Перспективы развития

Ключевой особенностью направления являются горячие минеральные источники, на которых уже реализованы и планируются к реализации санаторно-курортные комплексы. Восточный Саян — второе направление на макротерритории по привлекательности лечебного вида отдыха. Все лечебно-оздоровительные предложения сформированы рядом с поселками Аршан и Вышка. Кроме этого, рядом находятся особо охраняемые природные территории: достопримечательности Тункинского национального парка, долина Саянских гор, вулканы, расположенные в комфортной доступности от существующих санаториев.

Модернизация сервисной инфраструктуры и качества санаторно-курортных услуг позволит Восточному Саяну претендовать на статус лечебно-оздоровительного курорта федерального масштаба.

Связность направления

Основными проблемами транспортной доступности направления Восточный Саян являются отсутствие воздушного и железнодорожного сообщения, удаленность туристических аттракторов от объектов транспортной инфраструктуры, низкая обеспеченность местным (локальным) автобусным сообщением.

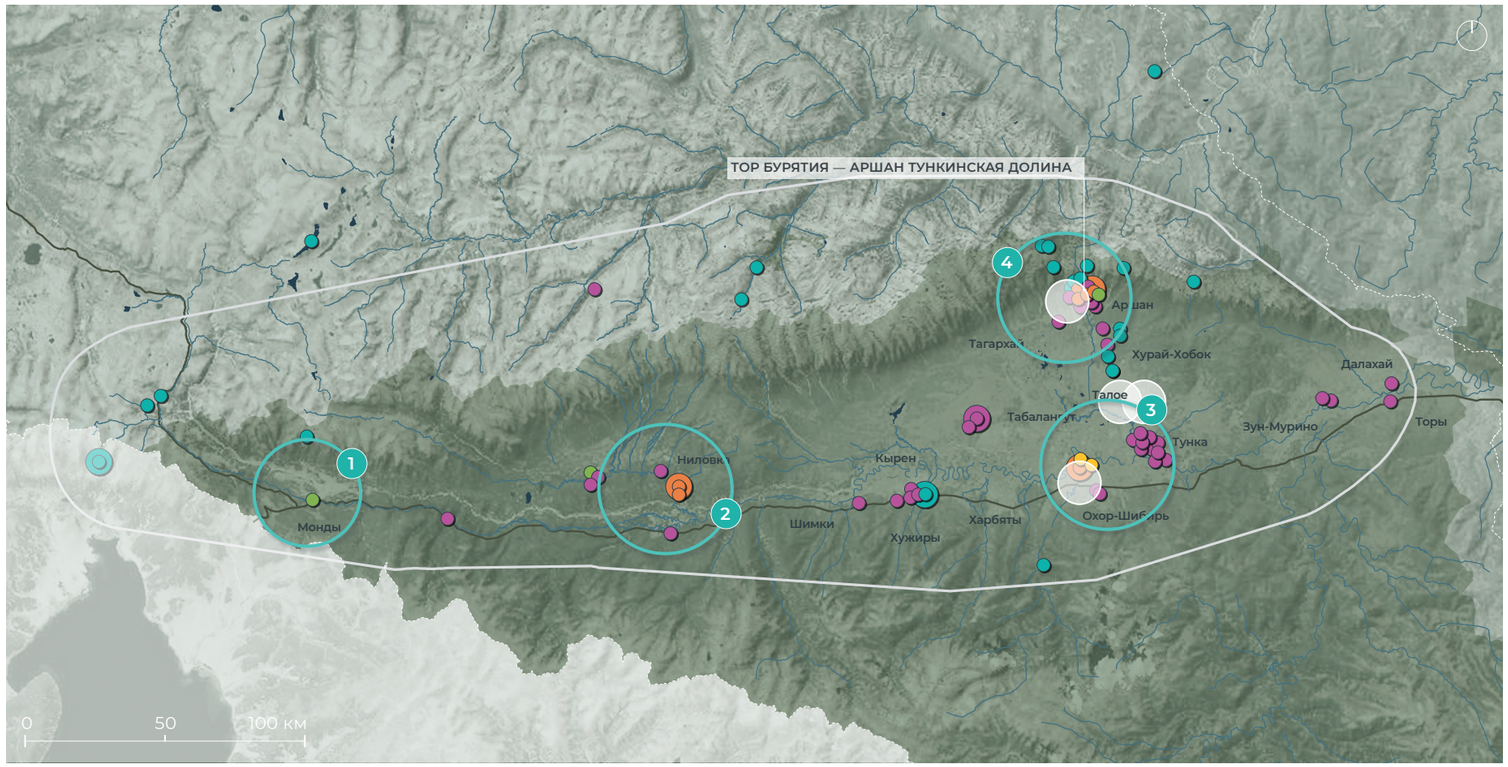
Зоны концентрации туристического потенциала

1 ЗКТП Монды

Небольшое красивое село на границе с Монголией. От села можно добраться до одной из главных природных достопримечательностей района — горы Мунку-Сардык, высочайшей точки Саян.

2 ЗКТП Ниловка

Бальнеологический курорт «Нилова Пустынь» с радоновым источником, вода из которого непригодна для питья, но полезна для лечения суставов и кожных заболеваний.



3 ЗКТП Вышка

Курортная местность Вышка с лечебными метановыми и углекислыми водами в живописной локации на берегу реки Иркут.

4 ЗКТП Аршан

Участок, богатый бальнеологическими ресурсами, необходимыми для развития лечебно-оздоровительного и велнес-туризма. Главная природная достопримечательность — Пик Любви.

- Реки
- Автомобильные дороги
- Железные дороги
- Условные границы рассматриваемого направления
- Федеральные ООПТ
- Реализация инвестиционных проектов

Типы аттракторов

- Культурно-познавательные и рекреационные
- Санаторно-курортные
- Пляжные
- Природно-экологические
- Рыболовно-охотничьи
- Сельские
- Горнолыжные
- Круизные
- Этнокультурные
- Аттракторы деловых поездок

ЗКТП Монды

Наиболее значимые аттракторы территории	Поселок Монды (сельский), вершины Восточного Саяна: Мунку-Сардык, пик Хулугайша (природно-экологический).
Потенциалы развития туризма на территории	Выгодное географическое положение на самой границе с Монголией. Красивые ландшафты долины Верхнего Иркута.
Ограничения развития туризма на территории	Отдаленность от крупных населенных пунктов и транспортных узлов, сложность добраться без личного авто. Отсутствие туристической инфраструктуры и благоустройства в поселке. Наличие ограничений, связанных со статусом ООПТ.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие трансграничного туризма с Монголией. Организация активного отдыха в окрестности поселения: сплавы по рекам, хайкинг. Создание центров проката оборудования, альпинистского центра. Организация конных маршрутов и развитие экотроп.

Выводы

На данный момент поселок Монды остается в стороне от основного потока отдыхающих, но имеет очень большой потенциал для развития туризма благодаря расположению на границе с Монголией и наличию разнообразных природных аттракторов, привлекательных для любителей активного отдыха.

Поселок Монды

Отсутствие транспортной и пешеходной инфраструктуры внутри поселения, неблагоустроенные общественные зоны, непривлекательный туристический облик.



База отдыха в русском стиле

Благоустроенная сельская территория с единым стилем застройки, отсутствие заборов и наличим выделенных пешеходных путей.



ЗКТП Ниловка



Курортная бальнеологическая лечебница «Нилова-Пустынь»

Популярная локация среди туристов, которая не обеспечена комфортными транспортными и пешеходными связями, а также не вписывается в окружающую природную территорию.



Обустроенная туристическая разнорельефная местность[1]

Пример реализации бальнеологического курорта с его органичной интеграцией в прилегающую природную территорию.

Наиболее значимые аттракторы территории	«Нилова Пустынь» (лечебно-оздоровительный).
Потенциалы развития туризма на территории	Уникальная курортная местность с радоновыми источниками, предлагающая лечение от самых разных заболеваний. Локация расположена на территории с красивыми ландшафтами и чистым воздухом (курорт расположен на высоте 915 м).
Ограничения развития туризма на территории	Устаревшее оснащение санаториев и пансионатов, многие из которых были построены еще в советское время и с тех пор не реконструировались. Наличие ограничений, связанных со статусом ООПТ.
Рекомендуемый вектор развития территории	Обновление существующей инфраструктуры и создание современного курорта с разнообразными досуговыми активностями, в том числе создание конного центра и организация конных прогулок, развитие экотропы на Шумакские источники, организация экскурсий в соседний улус Хойто-Гол.

Выводы

Курорт «Нилова Пустынь» расположен в живописной горной локации с множеством природных достопримечательностей. Обновление оснащения санаториев, развитие инфраструктуры экотроп и продвижение этнотуризма в Хойто-Гол позволит усилить туристическую привлекательность данной территории за счет повышения качества лечебно-оздоровительных услуг и разнообразия досуга.

1. Иллюстрация, сгенерированная Midjourney

ЗКТП Аршан

Наиболее значимые аттракторы территории	Курорты и санатории Аршана (природный, лечебно-оздоровительный), Пик Любви, водопад Кынгырга (активный).
Потенциалы развития туризма на территории	Наличие бальнеологических источников. Близость к границе с Монголией открывает возможности для развития въездного лечебно-оздоровительного туризма. Мощная научная база курортологии. Наличие природных аттракторов, самым значимым из которых является Пик Любви.
Ограничения развития туризма на территории	Устаревшее оснащение санаториев и пансионатов, многие из которых были построены еще в советское время и с тех пор не реконструировались. Плохая доступность некоторых значимых природных аттракторов. Наличие ограничений, связанных со статусом ООПТ.
Рекомендуемый вектор развития территории	Реконструкция существующих пансионатов в более современные объекты, в которых будут сочетаться как лечебные услуги, так и спа-услуги. Развитие альпинистского клуба для организации подъемов на Пик Любви.

Выводы

Аршан выступает узловой точкой направления, где можно остановиться и откуда удобно добираться до многих природных аттракторов. Для более массового привлечения туристов необходимо обновление пансионатов и санаториев, переоборудование их под более современные виды лечения. При грамотном планировании Аршан может составить конкуренцию таким популярным направлениям, как Кавказские Минеральные Воды или санатории Алтая.

Санаторий Саяны

Популярная локация среди туристов, которая не обеспечена комфортными транспортными и пешеходными связями, а также не вписывается в окружающую природную территорию.



Санаторно-курортный комплекс[1]

Пример реализации курорта, органично вписанного в природную территорию.



1. Иллюстрация, сгенерированная Midjourney

ЗКТП Вышка



«Хонгор Уул»

Почечный целебный источник, популярный среди местных жителей и туристов. Не обеспечен инфраструктурой: отсутствуют пешеходные связи, небезопасные маршруты по территории.



Термальные источники в Налычево, Камчатка

Обустроенный лечебно-оздоровительный комплекс с комфортной организацией пространства и благоустроенной территорией.

Наиболее значимые аттракторы территории	Курортная местность Вышка (лечебно-оздоровительные).
Потенциалы развития туризма на территории	Уже популярная точка притяжения благодаря наличию санаторно-курортных организаций, специализирующихся на лечении опорно-двигательной системы и гинекологических заболеваний.
Ограничения развития туризма на территории	Отсутствие крупных аттракторов поблизости и мало мест для досуга, туристам нечем заняться в свободное время от оздоровительных процедур. Плохое качество подъездной дороги, устаревший номерной фонд. Наличие ограничений, связанных со статусом ООПТ.
Рекомендуемый вектор развития территории	Развитие лечебно-оздоровительных функций, возможно создание центра восточной медицины на базе курорта, расширение возможностей для досуга, возможна организация маршрутов в сторону Хонгор-Уула.

Выводы

Поселок Жемчуг и местность Вышка обладают уникальными бальнеологическими ресурсами, привлекающими туристов из разных регионов. Создание досугового центра, кинотеатра или музея, а также развитие экотроп поможет разнообразить отдых туристов и решит проблему отсутствия мест для проведения свободного времени туристам после оздоровительных процедур.



5. Оценка прямых и косвенных эффектов от реализации схемы

5.	**ОЦЕНКА ПРЯМЫХ И КОСВЕННЫХ ЭФФЕКТОВ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ СХЕМЫ**	**228**
5.1.	**Прямые эффекты**	**230**
5.1.1.	Прямые эффекты (2022–2030 гг)	230
5.2.	**Косвенные эффекты**	**231**
5.2.1.	Косвенные эффекты	231



5.1.1. Прямые эффекты (2022–2030 гг.)

	ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА БУРЯТИЯ	МАКРОТЕРРИТОРИЯ
РОСТ ТУРПОТОКА	**3 143 380 чел.** +98,0% к 2022 году	**2 020 182 чел.** +113,9% к 2022 году	**5 163 563 чел.** +104,0% к 2022 году
ВНУТРЕННИЙ ТУРПОТОК	**2 905 080 чел.** +86,2% к 2022 году	**1 932 511 чел.** +108,3% к 2022 году	**4 837 592 чел.** +94,4% к 2022 году
ВЪЕЗДНОЙ ТУРПОТОК	**238 300 чел.** Рост в 8,7 раз по сравнению с 2022 годом	**87 671 чел.** Рост в 5,3 раза по сравнению с 2022 годом	**325 971 чел.** Рост в 6,5 раза по сравнению с 2022 годом
НОВЫЕ РАБОЧИЕ МЕСТА В СФЕРЕ ТУРИЗМА	**41 258 мест**	**18 213 мест**	**59 471 место**
НОМЕРНОЙ ФОНД КСР	**+9 947 номеров** В 2030 году, в т.ч. номерной фонд приоритетных проектов (1 350 номеров)	**+10 727 номеров** В 2030 году, в т.ч. номерной фонд приоритетных проектов (790 номеров)	**+20 674 номеров** В 2030 году, в т.ч. номерной фонд приоритетных проектов (2 140 номеров)

Расчет прямых и косвенных эффектов от реализации турсхемы представлен в рабочем файле «Расчет эффектов.xlsx»

5.2.1. Косвенные эффекты (2022–2030 гг.)

МАКРОТЕРРИТОРИЯ		
ДОЛЯ СЕРОГО РЫНКА	**~3-5%** От общего числа номеров в КСР Макротерритории[1]	Сокращение доли «серого» рынка за счет появления качественных средств размещения и ожидаемых законодательных изменений в части регулирования деятельности сервисов бронирования. Ожидается, что в «серой зоне» к 2030 году останется до 3–5% рынка за счет сохранения практики сдачи номеров в небольших средствах размещения через чаты в мессенджерах и социальных сетях, а также посредством «сарафанного радио».
СРЕДНЯЯ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ПОЕЗДКИ	**4 дня** Для обоих регионов Макротерритории[2] Рост на 60% для показателя Республики Бурятия в 2022 году (2,5 дня в 2022 году[3]) и на 18% для показателя Иркутской области (3,4 дня в 2022 году[3])	Расширение географии объектов показа и развитие туристской инфраструктуры позволят привлечь новый спрос на посещение: новые услуги, комплексный туристский продукт, обширная экскурсионная программа и новые возможности для отдыха, оздоровления, развлечений и деловых мероприятий в течение всего года.
ЗАГРУЗКА КСР	**53–55%** Годовая загрузка КСР к 2030 году для Республики Бурятия и Иркутской области соответственно[2]	Рост среднегодовой загрузки средств размещения макротерритории обусловлен вводом в эксплуатацию крупных туристских кластеров, в состав которых войдут объекты для оздоровления, отдыха и развлечений и проведения деловых мероприятий в течение всего года. Такие объекты будут рассчитаны не только на вновь создаваемый номерной фонд, но и на существующие средства размещения в непосредственном окружении. Повышению средней по году загрузки будет способствовать повышение транспортной доступности ключевых объектов показа и развитие сети туристских маршрутов.
ЧАСТОТА ТУРИСТСКИХ ПОЕЗДОК	**40%** Возвратный спрос для обоих регионов Макротерритории[2]	Рост числа поездок по территории обусловлен открытием всесезонной инфраструктуры и увеличением возможностей разнообразного отдыха в течение всего года.

[1] Для Иркутской области и Республики Бурятия доля «серого» рынка по состоянию на 2030 год оценивается на одном уровне.

[2] Экспертная оценка показателя на основании информации о состоянии рынка туризма Макротерритории, собранной и проанализированной на Этапе №1 разработки Турсхемы (данные ЕМИСС, данные регионов, анализ CMWP, результаты количественного исследования портрета потребителя) и с учетом всех мер по его развитию до 2030 года (в т.ч. предусмотренных Турсхемой).

[3] Данные ЕМИСС.

6. Приложения

6.	**ПРИЛОЖЕНИЯ**	**232**
6.1.	**Расшифровка групп целевой аудитории**	**234**
6.1.1.	Расшифровка групп целевой аудитории	234
6.2.	**Предлагаемые варианты мониторинга туристского потока**	**236**
6.2.1.	Предлагаемые варианты мониторинга туристского потока	236
6.3.	**Источники фотографий**	**238**
6.3.1.	Источники фотографий	238
6.4.	**Матрица инструментов финансирования**	**240**
6.4.1.	Матрица инструментов финансирования	240

6.1.1. Расшифровка групп целевой аудитории

Под целевой аудиторией (далее — ЦА) понимается множество лиц, объединенных общими признаками, интересных Макротерритории в качестве туристов (гостей).

Основной акцент при написании портретов ЦА сделан исходя из будущего прогнозного преобразования Макротерритории, в том числе учитывая появление приоритетных проектов.

Мы выделяем 5 основных групп ЦА >>>

Группа 1.

Исследователи

Представители этой группы ЦА имеют мотивацию к познанию мира посредством перемещения себя в новую и неизведанную среду. Основной проявляющийся архетип по Юнгу – Искатель (странник). Для таких людей важно ощущение самостоятельности, свободы, вариативности, полноты жизни. Привлекает все загадочное и «закрытое». В балансе по Данну преобладает интеллект и профессионализм, в потребностях – саморазвитие и познание. Большинство даже ведя размеренный или городской образ жизни имеют с собой «походные» аксессуары: провода прикуривателя, компрессор или буксировочный трос в автомобиле, влажные и антибактериальные салфетки и гели, многофункциональные ножи и тому подобное «на всякий случай».

Существующий паттерн потребления

Как правило, самостоятельное планирование поездки и экскурсий, с желанием посетить максимальное количество интересующих объектов. Места посещения могут выбираться как самые популярные, так и труднодоступные. При выборе гидов и туристических компаний для помощи в организации (если поездка к тому или иному объекту невозможна/слишком затратна самостоятельно) ориентируются на отзывы и рекомендации из доверенных источников.

Будут интересны:

- экскурсии,
- экспедиции,
- активный отдых,
- природные, исторические и культурные объекты,
- национальные парки,
- оздоровляющие процедуры,
- этника,
- гастрономия.

Группа 2.

Экстремалы

Представителями этой группы ЦА движет мотивация оставить след в истории. Наиболее близкий архетип по Юнгу – Бунтарь. Им важно быть не такими как все, выделиться, сделать что-то наперекор, неожиданное, яркое и безумное. В балансе по Данну преобладает интеллект и эмоциональность, в потребностях – уважение и признание. Свойственны эклектика в одежде, яркие и броские аксессуары или прически, наличие тату и пирсинга, принадлежность к субкультурам, использование профессиональной экипировки и аксессуаров, причем нередко и в «обычном» обществе.

Существующий паттерн потребления

Может быть как самостоятельное планирование поездки и экскурсий, так и в составе заранее собранной и организованной группы с желанием посетить определенные, «знаковые» для субкультуры объекты. Места посещения могут выбираться как самые популярные, так и труднодоступные. При выборе гидов и туристических компаний для помощи в организации (если поездка к тому или иному объекту невозможна/слишком затратна самостоятельно) ориентируются на отзывы и рекомендации из доверенных источников.

Будут интересны:

- экспедиции,
- активный отдых,
- природные и исторические объекты,
- национальные парки,
- оздоровляющие и медицинские процедуры,
- гастрономия,
- спортивные школы и лагеря,
- спортивные мероприятия.

Группа 3.

Эстеты

Представителями этой группы ЦА движет мотивация получать наслаждение от окружающего мира. Наиболее близкий архетип по Юнгу – Любовник, гедонист. Им важно получать и дарить удовольствие, быть в центре внимания, восхищаться и восхищать, постоянно развиваясь в этом. В балансе по Данну преобладает социализация и эстетика (духовность), в потребностях – любовь и саморазвитие. Свойственно демонстративное потребление, броские аксессуары. Особенное внимание уделяют как своему внешнему виду, так и окружению. Импульсивны.

Существующий паттерн потребления

При прочих равных отдаст предпочтение готовому «пакету», чем самостоятельному планированию, большой группе предпочтет малую. Места посещения заинтересуют самые популярные и известные, но с элементом эксклюзива в экскурсии или поездке (например, «все смотрят отсюда, а мы посмотрим с другого ракурса», «все добираются на джипе, а мы на треколе/вертолете» и тд). При выборе гидов и туристических компаний ориентируются на отзывы и рекомендации из известных и популярных источников.

Будут интересны:

- экскурсии,
- природные,
- исторические и культурные объекты,
- национальные парки,
- оздоровляющие процедуры,
- гастрономия,
- этника,
- культурные мероприятия.

6. Приложения

6.1. Расшифровка групп целевой аудитории

Группа 4.

Романтики

Представители этой группы ЦА имеют мотивацию к познанию себя через создание картины идеального мира. Наиболее близкий архетип по Юнгу – Ребенок (наивный, простодушный). Для Романтиков важно ощущение веры и поддержки, привлекательным кажется то, что где-то когда-то они обретут счастье, надо лишь приложить к этому определенные усилия. В балансе по Данну преобладает эмоциональность и духовность, в потребностях – принадлежность и любовь. Склонны идеализировать все вокруг, в том числе и свои ожидания.

Существующий паттерн потребления

При прочих равных отдаст предпочтение готовому «пакету», чем самостоятельному планированию, малой группе предпочтет большую. Места посещения скорее привлекут популярные и известные, но с желанием побывать там более обычного с целью осмыслить и сделать свои выводы. При выборе гидов и туристических компаний для помощи в организации будет ориентироваться на отзывы и рекомендации из близкого окружения или из популярных источников.

Будут интересны:

- экскурсии,
- исторические и культурные объекты,
- национальные парки,
- оздоровляющие процедуры,
- гастрономия,
- этника,
- культурные мероприятия.

Группа 5.

Коллекционеры

Представители этой группы ЦА мотивированы жить в моменте и брать от жизни все. Наиболее близкий архетип по Юнгу – Шут, балагур. Они живут настоящим, главное – хорошо провести время, повеселиться, радовать себя и окружающих, не останавливаться на чем-то одном, побывать везде и всюду. В балансе по Данну преобладает социализация и эмоциональность, в потребностях – принадлежность и признание. Имеют большой круг общения и большое количество интересов, но, как правило, все поверхностно и безответственно. Быстро очаровываются, но также быстро остывают.

Существующий паттерн потребления

При планировании поездки будут принимать решение исходя из стоимости (при выборе между планировать самостоятельно или приобрести готовый пакет). Важно побывать и посетить те объекты, где «были все» (популярные и известные), при этом количество посещенных объектов преобладает над «качеством» посещения: лучше больше и быстро, чем мало и осознанно. При выборе гидов и туристических компаний для помощи в организации ориентируются на отзывы и рекомендации из популярных и известных источников.

Будут интересны:

- экскурсии,
- природные, исторические и культурные объекты,
- национальные парки,
- оздоровляющие процедуры,
- гастрономия,
- этника,
- любые популярные мероприятия .

Группа 6.

Дополнительные (нишевые) аудитории

Данная группа аудиторий дополняет основные группы, при этом некоторые представители нишевых аудиторий могут как попасть в описание основных, так и быть вне их.

6.1. VIP и VVIP

Основная характеристика – высокий и очень высокий уровень дохода (или родственные связи с таким лицом), как правило, сопряжен с высоким социальным статусом и положением в обществе, может также сопровождаться известностью и популярностью.

6.2. Номады

Номады – это современные кочевники, люди, чья деятельность не привязана к определенной территории и позволяет полноценно работать удаленно. Территории из всех разнообразных сегментов номадов интересны, в первую очередь, «хайшифтеры» и «цифровые удаленщики».

6.3. Событийные и деловые

Событийные туристы приезжают на Макротерриторию ради уникальных событий: фестивалей, концертов, спортивных мероприятий и даже природных явлений, включая проявления флоры и фауны (цветение определенных растений или деревьев, наблюдение за нерпами, перелетными птицами).

Деловые туристы – это организаторы, участники и гости деловых мероприятий Территории: выставки, саммиты, конференции, ярмарки, выступления спикеров. В свободное от работы или деловой цели поездки время ищут возможности для неформального нетворкинга, досуга и знакомства с основными достопримечательностями Макротерритории.

6.4. Лечебно-оздоровительные

Эта подгруппа характеризуется неравнодушием к себе и к своему физическому и/или психологическому здоровью. Это могут быть как люди в поисках уединения, спокойствия, умиротворения и «замедления» ритма жизни, так и люди, имеющие вполне конкретную цель – получить определенные медицинские или оздоравливающие процедуры, как правило, с заболеваниями или реабилитацией после перенесенного заболевания опорно-двигательного аппарата, кожи, дыхательной системы, желудочно-кишечного тракта, неврологией.

6.5. Спортивные

К этой подгруппе относятся профессиональные спортсмены (спорт достижений) и юниоры, этим они выделяются из группы Экстремалы. Для них важен уровень спортивной и около спортивной инфраструктуры: трассы, оборудование, инвентарь, медицина.

6.6. «Серебряные»

К этой подгруппе нишевых аудиторий относятся представители серебряного возраста (60+), предпочитающие тихий, пассивный отдых, спокойный и размеренный досуг.

6.7. Без определенной цели

Как правило, это семьи с детьми 3+, прибывшие на Макротерриторию в силу определенных обстоятельств (выгодное ценовое предложение, совпадение отпусков, случайный выбор и т.д.), но могут быть и бездетные пары и даже одиночки.

6.8. Не туристы

К этой подгруппе относятся местные жители, использующие туристическую инфраструктуру Макротерритории.

6.2.1. Предлагаемые варианты мониторинга туристского потока

Вариант оценки турпотока регионом	Результат	Риски	Возможности
Вариант №1			
Проведение оценки величины туристического потока по методике, разработанной в рамках Турсхемы и утвержденной Минэкономразвития в 2023 году. Методика представлена на стр. 46 Отчета №1. Это уточненная и скорректированная методика, применяемая Росстатом при «досчетах» турпотока по итогам года или по оценочным показателям на помесячной основе.	Расчетный показатель турпотока по данным региона будет сопоставлен с прогнозируемым показателем турпотока по данным Турсхемы. Различия между показателями будут обусловлены изменениями на рынке туризма и изменениями структуры рынка КСР. Такой подход позволит отслеживать не только количественные, но и качественные изменения на рынке туризма региона.	Требуется применение не только данных официальных органов статистики, но и экспертные оценки ряда величин, в т.ч. доли т.н. «серого рынка» КСР, рынка ИСР, доли «дикого туризма» и т.п.	Для получения такого рода данных, в том числе, проводятся опросы целевых аудиторий и мониторинг рынка коллективных и индивидуальных средств размещения региона. Это позволяет произвести комплексную оценку рынка средств размещения.
Вариант №2			
Проведение оценки величины туристского потока при использовании показателя «численность размещенных лиц в коллективных средствах размещения» по данным ЕМИСС (т.н. «официальные» КСР) в качестве базы для оценки. Регион может применять или не применять к базовому показателю досчёт (по любой методике).	Для проведения сопоставления двух показателей величины турпотока (по данным региона и по данным Турсхемы) потребуется применение Коэффициента приведения №1. Коэффициент приведения №1 может быть определен как частное от деления величины турпотока по данным Турсхемы на 2022 год на базовый показатель, т.е. на показатель «численность размещенных лиц в коллективных средствах размещения» по данным ЕМИСС. Коэффициент приведения №1 будет отражать долю базового показателя в расчетном значении турпотока по данным Турсхемы. См. Пример 1. Применение Коэффициента приведения №1 в последующие годы (2023-2030) к актуализированному (т.е. фактическому, а не прогнозируемому в рамках Турсхемы) базовому показателю каждого года позволит получить расчетное значение величины турпотока для соответствующего года. См. Пример 1. Различия между показателями по данным Турсхемы и региона могут быть обусловлены как изменениями рынка, так и погрешностями в расчетах (см. Риски). При этом они могут непропорционально изменяться в разные годы.	При изменении методики расчета базового показателя органами государственной статистики, или любых изменениях на рынке, которые приведут к обелению «серого рынка» КСР иными темпами, чем это прогнозируется в рамках Турсхемы, точность расчетов будет нарушена без возможности оценить величину погрешности. Пример: предполагается, что на долю «официальных» КСР в 2022 году приходится 50% всего турпотока. Еще 50% приходится на долю «серого» рынка КСР, рынок ИСР, «дикий туризм» и туристов, которые размещаются у друзей и родственников. При сохранении такой пропорции и коррекции базы (числа размещенных лиц в КСР или официального рынка КСР), умножение базового показателя на Коэффициент приведения будет относительно верно показывать изменения на рынке и давать относительно справедливую оценку турпотока в период 2023-2030 годов. Если же баланс на рынке изменится, и на долю «официального» рынка КСР будет приходится уже (к примеру) 70% турпотока, то применение коэффициента перехода приведет к завышению величины турпотока, так как часть турпотока, которая ранее учитывалась в «серой зоне», будет учтена дважды.	Подход не требует дополнительных досчетов.

6.2. Предлагаемые варианты мониторинга туристского потока

Вариант оценки турпотока регионом	Результат	Риски	Возможности
Вариант №3			
Проведение оценки величины туристского потока при использовании показателя «численность размещенных лиц в коллективных средствах размещения» по данным ЕМИСС (т.н. «официальные» КСР) в качестве базы для оценки. Регион может применять или не применять к базовому показателю досчёт (по любой методике).	Для проведения сопоставления двух показателей величины турпотока (по данным региона и по данным Турсхемы) потребуется применение Коэффициента приведения №2. Коэффициент приведения №2 может быть рассчитан для каждого года прогноза до 2030 года как частное от деления величины турпотока по данным Турсхемы на каждый год прогноза к базовому показателю 2022 года (темп роста турпотока). Умножение Коэффициента приведения №2 на актуализированный, (т.е. фактический, а не прогнозируемый в рамках Турсхемы) базовый показатель каждого года позволит получить расчетное значение величины турпотока для соответствующего года, исходя из предположения, что темпы развития рынка для обоих вариантов прогноза одинаковы. См. Пример 2. Различия между показателями по данным Турсхемы и региона могут быть обусловлены как изменениями рынка, так и погрешностями в расчетах (см. Риски).	Аналогично рискам Варианта №2.	Подход не требует дополнительных досчетов.

Пример 1

		2022	2023	2024	n
Численность размещенных лиц в КСР (по данным ЕМИСС)	A	A	A1	A2	An
Турпоток, (по данным Турсхемы)	B	B	B1	B2	Bn
К-т приведения №1	C	C=B/A			
Турпоток, (расчеты региона)	D		D1 = A1*B	D2 = A2*B	Dn = An*B
Показатели для сопоставления			B1 и D1	B2 и D2	Bn и Dn

Пример 2

		2022	2023	2024	n
Численность размещенных лиц в КСР (по данным ЕМИСС)	A	A	A1	A2	An
Турпоток, (по данным Турсхемы)	B	B	B1	B2	Bn
К-т приведения №2	C		C1 = B1/A	C1 = B2/A	C1 = B3/A
Турпоток, (расчеты региона)	D		D1 = A1*C1	D2 = A2*C2	Dn = An*Cn
Показатели для сопоставления			B1 и D1	B2 и D2	Bn и Dn

6.3.1. **Источники фотографий**

Титульный лист

Резюме Этапа 2: комплексный анализ развития сферы туризма макротерритории

© Государственное автономное учреждение Республики Бурятия «Туристский информационный центр “Байкал”»

© «Агентство по туризму Иркутской области»

© Envato Elements

Рекомендации по повышению туристической привлекательности приоритетных аттракторов

Перспективные туристические маршруты и рекомендации по их развитию

© Фотобанк Лори

Обоснование выбора приоритетных проектов

© Фотобанк Лори

© Проект «Иркутские кварталы» / irkkvartal.ru

© Стратегический мастер-план комплексного развития Байкальска до 2040 года

© Стратегический мастер-план агломерации Улан-Удэ

© ОЭЗ «Байкальская гавань» / baikalharbor.com

6.4.1. Матрица инструментов финансирования

30+

мер государственной поддержки, предоставляемых федеральными органами исполнительной власти и государственными корпорациями

8 федеральных проектов,

инструменты которых могут быть использованы при реализации проектов по строительству / реконструкции объектов транспортной, инженерной и туристской инфраструктуры

4 меры поддержки

при реализации туристских инфраструктурных проектов в Иркутской области

11 мер поддержки

при реализации туристских инфраструктурных проектов в Республике Бурятия

23 программных документа

в Иркутской области и Республике Бурятия для возможного включения в их состав мероприятий Схемы по строительству/реконструкции объектов транспортной, инженерной и туристкой инфраструктуры и выделения финансирования из федерального и регионального/ республиканского бюджетов

В Приложении 7.3. представлен перечень (матрица) возможных и релевантных на 2023 год инструментов финансирования мероприятий Турсхемы и мер поддержки инвестиционных проектов, осуществляемых федеральными и региональными органами исполнительной власти и корпорациями развития. Информация о каждом инструменте включает в себя:

- Название ведомства, курирующего инструмент/ меру поддержки;
- Указание нормативного акта, на основании которого реализуется инструмент/мера поддержки;
- Возможную область применения (например, строительство туристической и иной сопутствующей / обеспечивающей инфраструктуры);
- Указание адресатов инструмента финансирования/меры поддержки;
- Основные условия использования.

В таблице также приведена кодировка каждого инструмента/меры поддержки, которая используется в дорожной карте реализации мероприятий.

Матрицу рекомендуется использовать как руководство для выбора источников финансирования для реализации мероприятий схемы. Итоговый выбор инструмента/меры поддержки осуществляется куратором мероприятия самостоятельно в зависимости от уточненных ТЭП и объемов необходимых инвестиций.

6. Приложения

6.4 Матрица инструментов финансирования

№ п/п	Ведомства/организации, реализующие меры поддержки/инструменты финансирования мероприятий	Наименование меры поддержки/инструмента финансирования	Область/объект применения меры поддержки/инструмента финансирования	Виды категорий мероприятий, для которых применима мера поддержки/инструмент финансирования	Адресат меры поддержки / инструмента финансирования	Основные условия предоставления меры поддержки/инструмента финансирования	Кодовое обозначение в дорожной карте Схемы
	Федеральные меры поддержки / инструменты финансирования.						
1	Минэкономразвития России	Единая субсидия (проект).	Реализация проектов: (1) По развитию (оборудование и благоустройство) пляжей; (2) По развитию (оборудование, благоустройство, навигация, безбарьерная среда) туристских маршрутов, в том числе Национальных туристских маршрутов; (3) По формированию туркода центра города.	Туристская инфраструктура Благоустройство территории Прочее	Субъект РФ.	Параметры предоставления субсидии: 30% от общего объема распределяется в зависимости количества КСР в регионе согласно данным Росстата; 30% распределяется в зависимости от заявленных регионом целей прироста по основным показателям «количество КСР» и «количество турпоездок» согласно информации, предоставляемой субъектом РФ; 30% распределяется в зависимости от объема дополнительного софинансирования из бюджета субъекта РФ согласно информации, предоставляемой субъектом РФ; 10% распределяется равными долями между субъектами РФ, по территории которых пролегают Национальные туристские маршруты.	МЭР_С
2	Минэкономразвития России.	Льготные кредиты на реализацию проектов в сфере туризма.	Реализация проектов по строительству гостиниц и многофункциональных комплексов.	Туристская инфраструктура	Инвестор.	Льготный кредит предоставляется в целях строительства, реконструкции, в том числе с элементами реставрации, объектов капитального строительства, в которых проектной документацией предусмотрено размещение: а) объектов крупных инвестиционных проектов с количеством посетителей в год не менее (в расчете на год, следующий через 2 года после ввода в эксплуатацию): 1 млн. посетителей - в отношении круглогодичных парков развлечений и аквапарков; 0,45 млн. посетителей - в отношении инфраструктуры горнолыжных курортов; б) гостиниц (категория не менее «три звезды») площадью не менее 5000 кв. метров или с номерным фондом от 120 номеров; в) многофункциональных комплексов, предусматривающих от 120 номеров номерного фонда санаторно-курортных организаций и (или) гостиниц категории не менее «три звезды», общая площадь которого составляет не менее 10 % общей площади многофункционального комплекса, а также спортивно-оздоровительного комплекса, и (или) конгресс-центра, за исключением объектов крупных инвестиционных проектов. Льготные кредиты предоставляются на срок до 12 лет включительно. Процентная ставка на период предоставления уполномоченному банку субсидии по кредитному договору не может превышать сумму 3 % годовых и 30 % ключевой ставки Центрального банка РФ.	МЭР_141
3	Минэкономразвития России.	Участие АО «Корпорация Туризм.РФ» в капитале СПК.	Реализация инфраструктурных проектов в области туристской и обеспечивающей инфраструктуры.	Туристская инфраструктура	Инвестор.	Участие в инвестиционном проекте (в зависимости от финансовой модели проекта): 25% + 1 акция - 49% – АО «Корпорация Туризм.РФ», 51% - 75% - 1 акция – инициатор. Объем акционерного финансирования - 30% от стоимости проекта. Долговое финансирование - 70% от стоимости проекта. Не требуется обеспечительных залогов, у инвестора нет обязательств по выкупу доли, в том числе по соглашению об опционе «put» после ввода объекта в эксплуатацию. Инвестор имеет право выкупа доли по соглашению об опционе «call» в период 2-3 года после ввода объекта в эксплуатацию.	Туризм.РФ_СПК
4	Минэкономразвития России.	Механизм реструктуризации бюджетных кредитов (1704).	Реализация инфраструктурных проектов в области туризма, строительства или реконструкции автомобильных дорог (концессия), дорожного хозяйства (ГЧП).	Туристская инфраструктура Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Возмещение затрат (в форме субсидий) на: (1) выполнение инженерных изысканий, проектирование, (2) экспертизу проектной документации и (или) результатов инженерных изысканий, (3) строительство, реконструкцию и ввод в эксплуатацию объектов инфраструктуры, (4) подключение (технологическое присоединение) объектов капитального строительства к сетям инженерно-технического обеспечения. При выходе проектов на производственные мощности у регионов есть возможность списать свою задолженность перед федеральным бюджетом за счет налоговых доходов от таких проектов.	МЭР_1704
5	Минэкономразвития России.	Соглашение о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК).	Реализация инфраструктурных проектов в области туризма.	Туристская инфраструктура	Инвестор.	1) Возмещение затрат в форме субсидии или налогового вычета на: а) Создание инфраструктуры: - на обеспечивающую инфраструктуру - до 50% (в течение 5 лет) - на сопутствующую инфраструктуру - до 100% (в течение 10 лет) б) уплату процентов по кредитам; 2) Заявительный порядок без проведения конкурсного отбора при соответствии критерию по объему капиталовложений - 1,5 млрд рублей для проектов по туризму) 3) Гарантия неизменности отдельных законодательных актов (стабилизационная оговорка).	МЭР_СЗПК
6	Минстрой России / ДОМ.РФ.	Инфраструктурные облигации.	Реализация проектов по строительству социальной, инженерной, транспортной и иной инфраструктуры, в том числе туристской инфраструктуры. Механизм используется для финансирования концессионных и ГЧП-проектов.	Туристская инфраструктура Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ / Инвестор.	1) Срок реализации концессионного проекта или проекта ГЧП составляет не менее 3 и не более 49 лет. 2) Доля собственных средств 10% от полной стоимости проекта, без учета объема расходов по заключенному соглашению.	Дом.РФ_ИО
7	ВЭБ.РФ.	Фабрика проектного финансирования.	Реализация инфраструктурных проектов в рамках проектного финансирования, включая ГЧП-проекты.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ / Инвестор.	Предоставление денежных средств заемщикам на основании договоров синдицированного кредита (займа) на срок до 20 лет для финансирования инвестиционных проектов стоимостью от 3 млрд рублей. Использование фабрики проектного финансирования позволяет зафиксировать процентные расходы за счет предоставления компенсации в случае превышения ключевой ставки, указанной в кредитном соглашении.	ВЭБ_Фабрика

6. Приложения

6.4. Матрица инструментов финансирования

№ п/п	Ведомства/организации, реализующие меры поддержки/инструменты финансирования мероприятий	Наименование меры поддержки/инструмента финансирования	Область/объект применения меры поддержки/инструмента финансирования	Виды категорий мероприятий, для которых применима мера поддержки/инструмент финансирования	Адресат меры поддержки / инструмента финансирования	Основные условия предоставления меры поддержки/инструмента финансирования	Кодовое обозначение в дорожной карте Схемы
8	Минэкономразвития России, АО «Корпорация МСП».	Программа стимулирования кредитования субъектов МСП. АО «Корпорация МСП» (льготные кредиты).	Реализация инфраструктурных проектов по строительству объектов капитального строительства, в том числе выполнение инженерных изысканий, а также на развитие бизнеса, пополнение оборотных средств, рефинансирование кредитов, ранее предоставленных им на инвестиционные или	Туристская инфраструктура	Инвестор (МСП).	Объем кредитования - от 50 млн до 2 млрд руб. Срок кредитования - до 10 лет, льготный период - 3 года. Ставка 7,5–9%.	МСП_ПСК (МСП_Программа субсидирования кредитов)
9	Минэкономразвития России, АО «Корпорация МСП».	Льготные кредиты для МСП по программе «1764».	Реализация инфраструктурных проектов по строительству объектов капитального строительства, в том числе выполнение инженерных изысканий, а также на развитие бизнеса, пополнение оборотных средств, рефинансирование кредитов, ранее предоставленных им на инвестиционные или	Туристская инфраструктура	Инвестор (МСП).	Объем кредитования — от 500 млн до 2 млрд руб. Срок кредитования — от 3 до 6 лет. Максимальная ставка рассчитывается по формуле «ключевая ставка ЦБ РФ + не более 2,75%».	МСП_ПСК+1764
10	Минстрой России.	Всероссийский конкурс лучших проектов создания комфортной городской среды в малых городах и исторических поселениях.	Реализация комплекса мероприятий по благоустройству в малых городах и исторических поселениях, направленных на улучшение архитектурного облика поселений, в том числе мероприятий по созданию и восстановлению дорожных покрытий.	Благоустройство Туристская инфраструктура	Субъект РФ .	В конкурсе могут участвовать поселения, имеющие статус федеральных, региональных исторических поселений, а также города с численностью населения до 100 тысяч человек.	Минстрой_МГИП (Малые города и исторические поселения)
11	Минприроды России.	Создание туристской инфраструктуры на ООПТ федерального значения.	Реализация проектов по созданию (модернизации) объектов туристской инфраструктуры на ООПТ федерального значения.	Туристская инраструктура Прочее	ФГБУ, осуществляющие управление ООПТ.	Подготовка заявок в установленной форме. Выделение финансирования осуществляется по итогам отбора заявок от ФГБУ, осуществляющих управление ООПТ.	Минприроды_463
12	Минприроды России.	Повышение инвестиционной привлекательности ООПТ федерального значения.	Реализация проектов по осуществлению рекреационной деятельности в национальных парках.	Прочее	Национальные парки, Инвесторы.	Планирование рекреационных зон для инвестиционной деятельности на 10-летний период. Подготовка планов рекреационной деятельности национальных парков, проведение торгов на реплизацию мероприятий, предусмотренных планом рекреационной деятельности национального парка.	Минприроды_РЗ (рекреационные зоны)
13	Минприроды России.	Установление единых основ правового регулирования организации туризма и осуществления рекреационной деятельности в границах особо охраняемых природных территорий, а также на усиление защиты государственных природных заповедников.	Организация и осуществление туризма на ООПТ.	Прочее	ООПТ федерального, регионального, местного значения.	Расчет предельно допустимой рекреационной емкости ООПТ, разработка правил организации и осуществления туризма, в том числе обеспечения безопасности туризма на особо охраняемых природных территориях, разработка и утверждение правил посещения ООПТ.	Минприроды_РЕ (рекреационная емкость)
14	Минприроды России.	Создание туристкой инфраструктуры на ООПТ федерального значения в рамках государственной программы Российской Федерации «Охрана окружающей среды»	Организация и осуществление туризма на ООПТ, создание и обустройство экологических троп и туристских маршрутов	Туристская инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в федеральный проект и выделение финансирования на его реализацию	ГП_Охрана окружающей среды
15	Минсельхоз России.	Субсидии из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ на развитие сельского туризма.	Реализация проектов развития сельского туризма сельскохозяйственными товаропроизводителями, в том числе организация мест размещения, объектов питания туристов, благоустройство территории, оборудование объекта сельского туризма техникой, оборудованием и транспортом.	Туристская инфраструктура	Инвестор.	Размер гранта зависит от процента собственных средств инвестора: 3 млн рублей (софинансирование 10% стоимости проекта); 5 млн рублей (софинансирование15% стоимости проекта); 8 млн рублей (софинансирование 20% стоимости проекта); 10 млн рублей (софинансирование25% стоимости проекта).	Минсельхоз_717

6. Приложения

6.4. Матрица инструментов финансирования

№ п/п	Ведомства/организации, реализующие меры поддержки/инструменты финансирования мероприятий	Наименование меры поддержки/инструмента финансирования	Область/объект применения меры поддержки/инструмента финансирования	Виды категорий мероприятий, для которых применима мера поддержки/инструмент финансирования	Адресат меры поддержки / инструмента финансирования	Основные условия предоставления меры поддержки/инструмента финансирования	Кодовое обозначение в дорожной карте Схемы
16	Минсельхоз России.	Комплексное развитие сельских территорий (ПП РФ 696).	Реализация мероприятий по благоустройству сельских территорий, реализация мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры.	Благоустройство Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	1) Наличие нормативного правового акта субъекта РФ, утверждающего государственную программу субъекта РФ, в составе которой предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры / благоустройству. 2) Наличие бюджетных ассигнований на софинансирование мероприятий. 3) Заключение соглашения между Федеральным дорожным агентством / Министерством сельского хозяйства. Субсидия на благоустройство предоставляются в размере не более 2 млн. рублей и составляет не более 70 % общего объема финансового обеспечения реализации проекта. При этом не менее 30% объема финансирования реализации проекта должно быть обеспечено за счет средств местного бюджета, а также за счет обязательного вклада граждан и (или) юридических лиц. С 2025 года расходование средств только в опорных населенных пунктах (РП РФ № 4132-р).	Минсельхоз_696
17	ВЭБ.РФ.	Безвозвратное финансирование ВЭБ.РФ для моногородов.	Реализация инфраструктурных проектов развития монопрофильных муниципальных образований.	Туристская инфраструктура	Субъект РФ.	Безвозвратное финансирование расходов на капитальные вложения в рамках реализации проекта в рамках реализации концессионных соглашений, соглашений о ГЧП и МЧП. Подрядчик для выполнения работ выбирается в рамках контрактной системы (44-ФЗ), но привлечение финансирования таким способом возможно для исполнения обязательств публичной стороны по развитию обеспечивающей и/или сопутствующей инфраструктуры в рамках концессионных соглашений или соглашений о ГЧП / МЧП.	ВЭБ_Моногорода
18	Минэкономразвития России.	Особые экономические зоны (ОЭЗ).	Реализация инфраструктурных проектов по развитию ТРК и портов.	Туристская инфраструктура	Инвестор.	Предоставляются налоговые льготы по ставке 0% на: - налог на имущество (сроком на 10 лет). - налог на землю (сроком на 5 лет). - транспортный налог (сроком на 10 лет). - НДС в рамках портовых ОЭЗ. - 2-13,5% - налог на прибыль.	ОЭЗ
19	Минэкономразвития России.	Государственно-частное партнерство / СГЧП (224-ФЗ).	Реализация инфраструктурных проектов по созданию или реконструкция объектов инфраструктуры туризма, транспортной инфраструктуры (морские, речные, воздушные суда), благоустройство.	Транспортная инфраструктура (автомобильный, воздушный, речной / морской транспорт) Туристская инфраструктура Инженерная инфраструктура	Субъект РФ / Инвестор / муниципальное образование.	1) Строительство и (или) реконструкция объекта соглашения частным партнером; 2) Осуществление частным партнером полного или частичного финансирования создания объекта соглашения; 3) Осуществление частным партнером эксплуатации и (или) технического обслуживания объекта соглашения; 4) Возникновение у частного партнера права собственности на объект соглашения при условии обременения объекта соглашения в соответствии с Федеральным законом. Частный партнер обязан исполнять обязательства по соглашению своими силами. Привлечение частным партнером третьих лиц в целях исполнения его обязательств по соглашению допускается	СГЧП
20	Минспорт России.	Субсидии на софинансирование строительства (реконструкции) спортивных объектов, которые создаются с привлечением частных инвестиций, в рамках федерального проекта «Бизнес-спринт (Я выбираю спорт)».	Реализация инфраструктурных проектов по созданию (реконструкции) объектов спортивной инфраструктуры массового спорта на основании соглашений о ГЧП / МЧП или концессионных соглашений.	Прочее	Субъект РФ / Инвестор.	К проекту прилагаются следующие документы: 1) решение высшего должностного лица субъекта РФ или решение главы муниципального образования о возможности (целесообразности) реализации проекта; 2) архитектурные решения проекта (при наличии); 3) финансово-экономическое обоснование проекта; 4) положительное заключение государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий, выполненных для подготовки такой проектной документации; 5) финансовая модель проекта.	Минспорт_БС
21	Минспорт России.	Льготные кредиты на реализацию проектов в сфере физкультуры и спорта.	Реализация проектов в сфере физкультуры и спорта.	Прочее	Субъект РФ / Инвестор.	К заявке прилагается финансово-экономическое обоснование инвестиционного проекта, соответствующее требованиям, утверждаемым Министерством спорта РФ.	Минспорт_ЛК
22	Минэкономразвития России.	Субсидия регионам на строительство модульных гостиниц.	Реализация проектов по созданию модульных некапитальных средств размещения.	Туристская инфраструктура	Субъект РФ/ Инвестор.	Конкурсный отбор субъектов Российской Федерации, на территории которых предполагается реализация инвестиционных проектов по созданию модульных некапитальных средств размещения, подлежащих реализации в 2023 - 2024 годах. Размер субсидии: не более 1,5 млн на один номер (одна или несколько жилых комнат и (или) помещений, соединенных между собой и оснащенных индивидуальным туалетом, умывальником и душем) в модульном некапитальном средстве размещения и не более 50% от стоимости инвестпроекта. Предельный размер субсидии одному субъекту РФ - не более 12% от общего объема бюджетных ассигнований федерального бюджета. Результат использования субсидии - количество номеров во введенных в эксплуатацию модульных некапитальных средств размещения.	МЭР_605

6. Приложения

6.4. Матрица инструментов финансирования

№ п/п	Ведомства/организации, реализующие меры поддержки/инструменты финансирования мероприятий	Наименование меры поддержки/инструмента финансирования	Область/объект применения меры поддержки/инструмента финансирования	Виды категорий мероприятий, для которых применима мера поддержки/инструмент финансирования	Адресат меры поддержки / инструмента финансирования	Основные условия предоставления меры поддержки/инструмента финансирования	Кодовое обозначение в дорожной карте Схемы
23	Федеральная налоговая служба.	Обнуление ставки НДС для гостиничного бизнеса.	Оказание услуг по предоставлению в аренду или пользование на ином праве объектов туристской индустрии, оказание услуг по предоставлению мест для временного проживания в гостиницах и иных средствах размещения.	Туристская инфраструктура	Инвестор.	Налоговая ставка 0 % установлена на 5 лет при условии предоставления документов, подтверждающих обоснованность применения налоговой ставки 0%. При оказании услуг по предоставлению в аренду или пользование тур. объектов: 1) документ, подтверждающий ввод объекта туристской индустрии в эксплуатацию; 2) договор на оказание услуг по предоставлению в аренду или пользование на ином праве объекта туристской индустрии. При оказании услуг по предоставлению мест для временного проживания в гостиницах и иных средствах размещения - отчет о доходах от оказания услуг по предоставлению мест для временного проживания.	МЭР_НДС
24	Минтранс России.	Межбюджетный трансферт на региональные концессионные автомобильные дороги.	Реализация проектов по строительству (реконструкции) автодорог, их участков, искусственных сооружений, реализующихся на условиях концессионных концессионных соглашений, эксплуатирующихся на платной основе.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Стоимость проекта более 1 млрд руб. Проект включен в региональную программу субъекта РФ в сфере дорожного хозяйства. Результаты реализации проекта соответствуют определенным результатам вышеуказанной региональной программы. Проект включен в соответствующие документы территориального планирования. Предельная доля софинансировавания общей стоимости проектов из федерального бюджета составляет 50% общих инвестиций автодорог и 75% для искусственных сооружений (где стоимость строительства искусственного сооружения не меньше 65% стоимости проекта). Минимальная доля внебюджетного финансирования – 15%.	Минтранс_МТ (межбюджетные трансферты)
25	Федеральное дорожное агентство. Министерство транспорта России.	Субсидии с 2024 года на развитие инфраструктуры дорожного хозяйства (Государственная программа развития транспортной системы).	Осуществление мероприятий по строительству или реконструкции автомобильных дорог, участков автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, подлежащих эксплуатации на платной основе, в рамках концессионных соглашений.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Условия предоставления субсидии: 1) Наличие нормативного правового акта субъекта РФ, утверждающего государственную программу субъекта РФ, в составе которой предусмотрены мероприятия; 2) Наличие бюджетных ассигнований на софинансирование мероприятий; 3) Заключение соглашения о предоставлении субсидии. Критерием отбора субъектов Российской Федерации является участие субъекта Российской Федерации в реализации федерального проекта в соответствии с паспортом федерального проекта "Региональная и местная дорожная сеть". Результатом использования субсидии является протяженность построенных и реконструированных автомобильных дорог регионального или межмуниципального, местного значения.	Минтранс_ФДА
26	Минприроды России.	Улучшение транспортной доступности ООПТ федерального значения.	Обеспечение транспортной доступности ООПТ федерального значения.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	ООПТ федерального значения.	Наличие положений по обеспечению безопасного доступа к особо охраняемым природным территориям федерального значения и повышение их транспортной доступности в актах, направленных на планирование и выполнение работ по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения.	Минприроды_463
27	Минстрой России / Министерство финансов России / Минэкономразвития России.	Инфраструктурные бюджетные кредиты (ИБК).	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной, коммунальной, туристской инфраструтуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт) Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	1) Льготная процентная ставка - 3% годовых. 2) Минимальный срок кредитования - 15 лет. 3) Начало выплат по кредиты - с 3-го года реализации.	ИБК
28	Минэкономразвития России / Министерство финансов России.	Инвестирование средств Фонда национального благосостояния (ФНБ).	Реализация проектов по созданию и (или) модернизации объектов инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт) Инженерная инфраструктура	Инвестор.	Наличие стратегического и комплексного обоснования инвестиционного проекта. Проект должен отвечать признаку стратегической значимости. Отсутствуют ограничения на предельный объем инвестирования средств ФНБ. Возможность размещения средств ФНБ на депозитах в ВЭБ.РФ в целях финансирования проектов в реальном секторе экономики, реализуемом российскими организациями. Длительный срок финансирования: максимальный срок до погашения долговых обязательств российских эмитентов, связанных с реализацией проектов, составляет 25 лет. Срок депозитного финансирования до 30 лет.	ФНБ
29	Минсельхоз России.	Развитие инженерной и транспортной инфраструктуры, строительство жилых зданий по льготной ставке на сельских территорий ПП РФ 1804.	Реализация инфраструктурных проектов по созданию объектов инженерной, транспортной инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт) Инженерная инфраструктура	Инвестор.	1) Кредит предоставляется по льготной ставке (до 5%) на проект, который предусматривает создание новых постоянных рабочих мест на сельской территории (сельской агломерации); 2) Регистрация заемщика либо его обособленного подразделения на сельской территории (сельской агломерации) в период срока действия кредитного договора.	Минсельхоз_1804

6.4. Матрица инструментов финансирования

№ п/п	Ведомства/организации, реализующие меры поддержки/инструменты финансирования мероприятий	Наименование меры поддержки/инструмента финансирования	Область/объект применения меры поддержки/инструмента финансирования	Виды категорий мероприятий, для которых применима мера поддержки/инструмент финансирования	Адресат меры поддержки / инструмента финансирования	Основные условия предоставления меры поддержки/инструмента финансирования	Кодовое обозначение в дорожной карте Схемы
30	Минстрой России.	Субсидии на обеспечение инженерной и транспортной инфраструктуры туристических кластеров.	Транспортная и инженерная инфраструктура.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт) Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Субсидии предоставляются при соблюдении следующих условий: а) Наличие правовых актов субъекта РФ, утверждающих перечни мероприятий, на которые предоставляется субсидия; б) Наличие в бюджете субъекта РФ бюджетных ассигнований софинансирование; в) Заключение между Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ и высшим исполнительным органом государственной власти субъекта РФ соглашения о предоставлении субсидии. Направления расходов: 1) Строительство / реконструкция объектов капитального строительства, проведении инженерных изысканий и подготовке (корректировке) проектной документации в целях реализации инвестиционных проектов организациями с участием АО «Корпорация Туризм.РФ" в их уставных (складочных) капиталах; 2) Возмещении затрат на подключение (технологическое присоединение) объектов капитального строительства; 3) Возмещении затрат, принимаемых на себя концедентом в целях софинансирования расходов концессионера на строительство и (или) реконструкцию объектов капитального строительства.	Минстрой_ТРК
31	Минвостокразвития РФ.	«Дальневосточная» и «Арктическая» концессии.	Реализация мероприятий планов социального развития центров экономического роста субъектов РФ, входящих в состав ДФО и Арктической зоны РФ.	Благоустройство Туристская инфраструктура	Субъект РФ.	Формой поддержки проектов является предоставление межбюджетного трансферта субъекту РФ - концеденту для обеспечения обязательств по плате концедента для компенсации капитальных затрат на строительство и проектирование на этапе эксплуатации в объеме до 100% сметной стоимости объекта инфраструктуры (без процентных платежей и затрат на эксплуатацию – эти затраты ложатся на выгодоприобретателя инфраструктуры).	Минвосток_115-ФЗ
32	Минвостокразвития РФ.	ПП РФ 2129.	Реализация проектов в АЗ РФ по созданию объектов транспортной, энергетической и инженерной инфраструктуры, включая системы газоснабжения, водоснабжения, трубопроводного транспорта и связи, необходимые для реализации инвестиционного проекта; технологическое присоединение по энергетике и газоснабжению.	Благоустройство Туристская инфраструктура Инженерная инфраструктура Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Инвестор.	Инвестор, прошедший отбор, представляет в управляющую компанию документы: (1) Банковская гарантия; (2) Копия соглашения об осуществлении инвестиционной деятельности в АЗ РФ (в случае наличия у инвестора статуса резидента АЗРФ) или копия соглашения об осуществлении деятельности на ТОР (в случае наличия у инвестора статуса резидента ТОР); (3) План-график реализации инвестиционного проекта.	Минвосток_2129
33	Минтранс РФ / Минэнерго РФ / Минэкономразвития РФ.	Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Национальный проект «Безопасные качественные автомобильные дороги».	Транспорт: морские порты; северный морской путь, внутренние водные пути; железнодорожный транспорт; логистические центры; транспорт; коммуникации между центрами экономического роста; развитие региональных аэропортов; высокоскоростное Ж/Д сообщение. Энергетика: обеспечение доступной электроэнергией.	Транспортная инфраструктура	Субъект РФ.	1) Государственная поддержка инвестора: Возможность участия частного инвестора как в рамках ГЧП, так и через государственный заказ, инвестору могут быть предоставлены дополнительные субсидии, утверждаемые в рабочем порядке. 2) Распределение рисков между государством и инвестором: часть рисков по реализации инвестпроекта принимает на себя государство, совершая централизованное планирование комплекса мероприятий. Обязательства инвестора фиксируются в рамках декларации, которая подразумевает гибкие условия для инвестора.	Минтранс_БКАД
34	Минфин РФ / Минстрой РФ / Федеральное казначейство.	Специальные казначейские кредиты (СКК). СКК — продолжение инструмента ИБК.	Реализация инфраструктурных проектов по строительству объектов коммунальной, транспортной, технологическое присоединение к сетям инженерно-технического обеспечения. Реализация туристских инфраструктурных проектов, наряду с инженерными и транспортными проектами, предусмотрена для административных центров субъектов РФ, входящих в состав ДФО, городов с населением свыше 50 тыс. человек по состоянию на 1 января 2021 г., расположенных на территории ДФО, а также г. Тынды и г. Северобайкальска и иных населенных пунктов, включенных в мастер-планы указанных городов.	Туристская инфраструктура Инженерная инфраструктура Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт) Благоустройство территории	Субъект РФ.	Кредит до 15 лет под инфраструктурные проекты по ставке 3%.	Минфин_СКК

6.4. Матрица инструментов финансирования

№ п/п	Ведомства/организации, реализующие меры поддержки/инструменты финансирования мероприятий	Наименование меры поддержки/инструмента финансирования	Область/объект применения меры поддержки/инструмента финансирования	Виды категорий мероприятий, для которых применима мера поддержки/инструмент финансирования	Адресат меры поддержки / инструмента финансирования	Основные условия предоставления меры поддержки/инструмента финансирования	Кодовое обозначение в дорожной карте Схемы
35	Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики.	Субсидии из федерального бюджета в целях развития инфраструктуры на территории Дальнего Востока.	Реализация инфраструктурных проектов по созданию реконструкции капитальному ремонту объектов инфраструктуры на территории Дальнего Востока.	Инженерная инфраструктура Туристская инфраструктура	1) Управляющая компания, осуществляющая функции по управлению Арктической зоной Российской Федерации, а также территориями опережающего развития в субъектах Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа, Арктической зоне Российской Федерации и свободным портом Владивосток. 2) инвестор,реализующий инвестиционный проект на территории Дальнего Востока.	Соглашение о предоставлении субсидии заключается при наличии мероприятий, в целях реализации которых предоставляется субсидия, в плане-графике реализации мероприятий по развитию инфраструктуры территории опережающего развития. Субсидия инвестору предоставляется в целях финансового обеспечения затрат: (1) на технологическое присоединение к сетям инженерно-технического обеспечения объектов транспортной, энергетической, коммунальной, инженерной, социальной, инновационной и иной инфраструктуры, создаваемых в рамках реализации инвестиционных проектов; (2) на создание, реконструкцию, капитальный ремонт объектов инфраструктуры на территории Дальнего Востока, включая осуществление строительного и авторского надзора.	Минвосток_ ПП_2226
36	Министерство транспорта России.	Включение мероприятия в Федеральный проект Федеральный проект «Дорожная сеть» Национального проекта «Безопасные и качественные	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в федеральный проект и выделение финансирования на его реализацию.	ФП_Дорожная сеть
37	Министерство транспорта России.	Включение мероприятия в Федеральный проект Федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» Национального проекта «Безопасные и качественные	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в федеральный проект и выделение финансирования на его реализацию.	ФП_Общесистемные меры развития дорожного хозяйства
38	Министерство транспорта России.	Включение мероприятия в Федеральный проект Федеральный проект «Безопасность дорожного движения» Национального проекта «Безопасные и качественные дороги».	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в федеральный проект и выделение финансирования на его реализацию.	ФП_Безопасность дорожного движения
39	Правительство Иркутской области, Минстрой России, ОАО "Российские железные дороги", Минтранс России, Росавтодор.	Включение мероприятия в Программу социально-экономического развития Байкальского муниципального образования до 2040 года.	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной, инженерной инфраструктуры, благоустройства территории.	Транспортная инфраструктура (автомобильные дороги) Инженерная инфраструктура Благоустройство территории	Муниципальное образование.	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию.	ПСЭР_БМО_4344-р
40	Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации.	Включение мероприятия в Федеральный проект «Чистая вода».	Обеспечение качественной питьевой водой из систем централизованного водоснабжения.	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в федеральный проект и выделение финансирования на его реализацию.	ФП_Чистая вода
41	Министерство природных ресурсов и экологии РФ.	Включение мероприятия в Федеральный проект «Сохранение озера Байкал» Национального проекта «Экология».	Сохранение и восстановление биоресурсного потенциала и биологического разнообразия водных объектов Байкальской природной территории, снижение антропогенной нагрузки на экосистему озера Байкал	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в федеральный проект и выделение финансирования на его реализацию.	ФП_Сохранение озера Байкал
42	Министерство природных ресурсов и экологии РФ.	Включение мероприятия в Федеральный проект «Комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами» Национального проекта «Экология».	Создание условий для утилизации запрещенных к захоронению отходов.	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в федеральный проект и выделение финансирования на его реализацию.	ФП_ТКО

6. Приложения

6.4. Матрица инструментов финансирования

№ п/п	Ведомства/организации, реализующие меры поддержки/инструменты финансирования мероприятий	Наименование меры поддержки/инструмента финансирования	Область/объект применения меры поддержки/инструмента финансирования	Виды категорий мероприятий, для которых применима мера поддержки/инструмент финансирования	Адресат меры поддержки / инструмента финансирования	Основные условия предоставления меры поддержки/инструмента финансирования	Кодовое обозначение в дорожной карте Схемы
43	Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации.	Включение мероприятия в Федеральный проект «Инфраструктурное меню».	Реализация проектов по строительству, модернизации, реконструкции объектов инфраструтуры.	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в федеральный проект и выделение финансирования на его реализацию.	ФП_Инфраструктурное меню
44	Министерство природных ресурсов и экологии РФ.	Включение мероприятия в Федеральный проект «Сохранение биологического разнообразия и развитие экологического туризма» Национального проекта «Экология».	Создание условий устойчивого развития особо охраняемых природных территорий и экологического туризма	Туристская инфраструктура	Федеральные ООПТ.	Согласование включения мероприятия в федеральный проект и выделение финансирования на его реализацию.	ФП_Сохранение биологического разнообразия и развитие экологического туризма
45	Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации	Включение мероприятия в Федеральный проект «Формирование комфортной городской среды» Национального проекта «Жилье и городская среда»	Создание нового облика городов, обновление общественных пространств	Благоустройство территории	Муниципальное образование	Согласование включения мероприятия в федеральный проект и выделение финансирования на его реализацию.	ФП_Формирование комфортной городской среды
46	Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации	Включение мероприятия в федеральный проект «Развитие туристической инфраструктуры» Нацильнального проекта «Туризм и индустрия	Реализация проектов по развитию туристской инфраструктуры	Туристская инфраструктура	Субъект РФ	Согласование включения мероприятия в федеральный проект и выделение финансирования на его реализацию.	ФП_Развитие туристической инфраструктуры
	Региональные меры поддержки / инструменты финансирования.						
47	Министерство экономического развития и промышленности Иркутской области.	Предоставление субсидии местным бюджетам на государственную поддержку региональных программ по проектированию туристского кода центра города.	Реализация проектов по проектированию туристского кода центра города.	Туристская инфраструктура	Муниципальное образование.	Реализация проекта - комплекса мероприятий по реализации туристкого центра города оформленный, в альбом-презентацию в электронном виде, содержащий описание в текстовой и графической формах туристских функций и комплекса запланированных мероприятий по обустройству туристского центра города на территории муниципального образования, а также описание прогнозируемой туристской привлекательности через развитие общественной территории муниципального образования.	Туристский код_МО_ИО
48	Министерство жилищной политики и энергетики Иркутской области.	Субсидии юридическим лицам в целях возмещения затрат на создание объектов инфраструктуры для реализации новых инвестиционных проектов.	Введение в эксплуатацию объектов инженерной, энергетической и коммунальной инфраструктуры, необходимых для реализации новых инвестиционных проектов в области туризма.	Инженерная инфраструктура Туристская инфраструктура	Инвестор.	Объем инвестиций – от 50 млн руб. Туристская деятельность определена одним из направлений для Российской Федерации, в целом. Направления для Иркутской области: деятельность в области здравоохранения и социальных услуг (деятельность санаторно-курортных организаций), деятельность гостиниц и предприятий общественного питания, деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги (деятельность туристических агентств и прочих организаций, предоставляющих услуги в сфере туризма). Бюджетные инвестиции в объекты инфраструктуры (транспортная, инженерная, энергетическая, коммунальная), в том числе на проведение проектно-изыскательских работ и работ по разработке проектно-сметной документации, а технологическое присоединение к сетям инженерно-технического обеспечения.	НИП_ИО_828 - пп
49	Министерство экономического развития и промышленности Иркутской области.	Предоставление земельных участков без торгов.	Реализация инфраструктурных проектов по созданию объектов туристской индустрии.	Туристская инфраструктура	Организации, реализующие масштабный инвестиционный проект в целях развития объектов туристкой индустрии / в целях реализации проекта в рамках соглашения об осуществлении деятельности на ТОР. Резиденты ОЭЗ.	Для организаций, реализующих масштабный инвестиционный проект по созданию объектов туристской индустрии с общим объемом капиталовложений не менее 500 млн рублей либо в случае реализации проекта в рамках соглашения об осуществлении деятельности на ТОР.	ЗУ_99-оз
50	Агенство по туризму Иркутской области.	Предоставление субсидий юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям на создание модульных некапитальных средств размещения при реализации инвестиционных проектов.	Реализация проектов по созданию модульных некапитальных средств размещения.	Туристская инфраструктура	Юридические лица (за исключением государственных (муниципальных) учреждений) и индивидуальные предприниматели.	Субсидии предоставляются в целях финансового обеспечения затрат при реализации инвестиционных проектов по созданию модульных некапитальных средств размещения на территории Иркутской области по следующим направлениям: (1) приобретение модульных некапитальных средств размещения; (2) монтаж модульных некапитальных средств размещения.	Некапитальные СР_ИО_819 - пп

6. Приложения

6.4. Матрица инструментов финансирования

№ п/п	Ведомства/организации, реализующие меры поддержки/инструменты финансирования мероприятий	Наименование меры поддержки/инструмента финансирования	Область/объект применения меры поддержки/инструмента финансирования	Виды категорий мероприятий, для которых применима мера поддержки/инструмент финансирования	Адресат меры поддержки / инструмента финансирования	Основные условия предоставления меры поддержки/инструмента финансирования	Кодовое обозначение в дорожной карте Схемы
51	Совет при Главе Республики Бурятия. Министерство имущественных и земельных отношений Республики Бурятия. Управление земельных и имущественных отношений муниципального образования по месту нахождения имущественного объекта.	Предоставление земельного участка, находящегося в государственной или муниципальной собственности в аренду без проведения торгов в целях реализации масштабного инвестиционного проекта.	Реализация инфраструктурных проектов по созданию объектов туристской индустрии.	Туристская инфраструктура	Инвестор, реализующий масштабный инвестиционный проект.	Критериями отнесения инвестиционного проекта к масштабным инвестиционным проектам являются: (1) инвестиционный проект, который признан приоритетным инвестиционным проектом Республики Бурятия; (2) инвестиционный проект, который признан приоритетным инвестиционным проектом Республики Бурятия; (3) инвестиционный проект реализуется в рамках созданных туристско-рекреационных кластеров или автотуристских кластеров, включенных в федеральные целевые программы.	ЗУ_МАИП_РБ
52	Министерство экономики Республики Бурятия.	Инвестиционный налоговый вычет.	Реализация инфраструктурных проектов по созданию объектов туристской индустрии.	Туристская инфраструктура	Инвестор, реализующий приоритетный инвестиционный проект.	Реализация приоритетного инвестиционного проекта. Основанием для предоставления инвестиционного налогового вычета является инвестиционное соглашение о реализации приоритетного инвестиционного проекта с Правительством Республики Бурятия. Минимальные вложения - 50 млн руб. Сумму вычета можно переносить на следующие годы. Возмещение до 90% затрат на создание (реконструкцию) объектов основных средств. Строителям можно снизить налог до 100% понесенных затрат на коммунальную и транспортную инфраструктуру и до 80% на строительство социальных объектов в рамках комплексного развития территории.	ИНВ_РБ
53	Министерство туризма Республики Бурятия.	Субсидии бюджетам муниципальных образований на благоустройство территорий, прилегающих к местам туристского показа в муниципальных образованиях в Республике Бурятия.	Реализация проектов по благоустройству территорий муниципальных образований.	Туристская инфраструктура	Муниципальное образование.	Наличие средств в бюджете муниципального образования на софинансирование в объеме 10% от стоимости работ по благоустройству, определенных сметной документацией; Наличие мероприятий по благоустройству территорий, прилегающих к местам туристского показа, в утвержденной муниципальной программе. Заключение соглашения с Министерством туризма Республики Бурятия и администрацией муниципального района (городского округа) о предоставлении субсидии.	Благоустройство_МО_РБ
54	Министерство экономического развития РФ. Министерство туризма Республики Бурятия.	Субсидия на осуществление государственной поддержки региональных программ по проектированию туристского кода центра города.	Реализация проектов по проектированию туристского кода центра города.	Туристская инфраструктура	Муниципальное образование.	1) Наличие проекта муниципального образования по проектированию туристского кода центра города, прошедшего отбор в рамках конкурса субъектов Российской Федерации на осуществление государственной поддержки региональных программ по проектированию туристского кода центра города; 2) наличие правового акта (муниципальной программы) муниципального образования, утверждающего мероприятия, на софинансирование которых предоставляется субсидия; 3) заключение соглашения о предоставлении субсидии с Министерством туризма Республики Бурятия.	Туристский код_МО_РБ
55	Министерство туризма Республики Бурятия.	Субсидии субъектам малого предпринимательства в сфере туризма Республики Бурятия.	Реализация инфраструктурных проектов по созданию объектов туристской индустрии.	Туристская инфраструктура	Субъект МСП.	Соответствие осуществляемой деятельности одному из направлений предоставления субсидии с предоставлением подтверждающих документов по затратам.	Субсидии_РБ_453 - пп
56	Министерство туризма Республики Бурятия.	Грант на осуществление поддержки общественных инициатив на создание и (или) развитие национальных туристских маршрутов в Республике Бурятия.	Реализация инфраструктурных проектов по созданию объектов туристской индустрии.	Туристская инфраструктура	Субъект МСП.	Гранты предоставляются при условии софинансирования получателя в размере не менее 30 % от размера запрашиваемого гранта. Гранты предоставляются на поддержку общественных инициатив в рамках которых реализуются следующие мероприятия: (1) обустройство и модернизация туристских ресурсов (некапитальное строительство), включая их адаптацию к потребностям лиц с ограниченными возможностями здоровья; (2) изготовление и установка элементов системы навигации; (3) установка (формы некапитального строительства) или обустройство туристских информационных центров. (4) приобретение и установка санитарных модулей.	Турмаршруты_РБ_139 - пп
57	Министерство туризма Республики Бурятия.	Грант на осуществление поддержки общественных инициатив на создание модульных некапитальных средств размещения (кемпингов и автокемпингов) в Республике Бурятия.	Реализация проектов по созданию модульных некапитальных средств размещения.	Туристская инфраструктура	Субъект МСП.	Гранты предоставляются при условии софинансирования получателя в размере не менее 30 % от размера запрашиваемого гранта. Гранты предоставляются на финансовое обеспечение затрат, связанных с реализацией мероприятий Порядка предоставления субсидий, в том числе: (1) оплата работ, услуг, уплата арендной платы за пользование имуществом (за исключением земельных участков и других обособленных природных обхектов) и иные расходы, соответствующие цели предоставления гранта; (2) приобретение нефинансовых активов, в т.ч. в целях улучшения земель (заключением ЦЭЗ БПТ),приобретение объектов интеллектуальной собственности, информационного и компьютерного телекоммуникационного оборудования и прочего оборудования, включая хоз.инвентарь, используемого для достижения цели предоставления гранта.	Некапитальные СР_РБ_139 - пп

6. Приложения

6.4. Матрица инструментов финансирования

№ п/п	Ведомства/организации, реализующие меры поддержки/инструменты финансирования мероприятий	Наименование меры поддержки/инструмента финансирования	Область/объект применения меры поддержки/инструмента финансирования	Виды категорий мероприятий, для которых применима мера поддержки/инструмент финансирования	Адресат меры поддержки / инструмента финансирования	Основные условия предоставления меры поддержки/инструмента финансирования	Кодовое обозначение в дорожной карте Схемы
58	Министерство туризма Республики Бурятия.	Грант на осуществление государственной поддержки развития инфраструктуры туризма в Республике Бурятия.	Реализация инфраструктурных проектов по созданию объектов туристской индустрии.	Туристская инфраструктура	Субъект МСП.	Гранты предоставляются при условии софинансирования получателя в размере не менее 30 % от размера запрашиваемого гранта. Максимальная сумма 3 061 224,4 руб. на один из следующих проектов: (1) приобретение туристского оборудования; (2) разработка новых туристских маршрутов; (3) создание электронных путеводителей по туристским маршрутам; (4) реализация проектов, направленных на создание и развитие доступной туристской среды для лиц с ограниченными возможностями здоровья, стимулирование развития инклюзивного туризма. Максимальная сумма 5 612 244,8 руб. на организацию круглогодичного функционирования и расширение доступности плавательных бассейнов.	Инфраструктура туризма_РБ_139 - пп
59	Министерство туризма Республики Бурятия.	Субсидии на осуществление поддержки реализации общественных инициатив, направленных на создание и (или) развитие пляжей на берегах рек, озер или иных водных объектов на территории Республики Бурятия в 2023 году.	Реализация инфраструктурных проектов по созданию / развитию пляжей.	Туристская инфраструктура	Субъект МСП.	Максимальная сумма 10 204 081,6 руб. на один из следующих проектов: (1) обустройство пляжа, за исключением берегозащитных, противооползневых и других защитных мероприятий, а также мероприятий по очистке дна акватории; (2) приобретение оборудования, в том числе снаряжения, инвентаря, экипировки, товаров для отдыха, предназначенного для обеспечения туристской деятельности и расширения доступности для лиц с ограниченными возможностями здоровья. Максимальная сумма 7 704 081,6 руб. на один из следующих проектов: (1) обустройство детских и спортивных зон отдыха; (2) создание пунктов общественного питания (некапитальное строительство). Субсидии предоставляются при условии софинансирования получателя в размере не менее 30 % от размера запрашиваемой субсидии и наличии бизнес - плана проекта.	Пляжи_РБ_72 - пп
60	Министерство туризма Республики Бурятия.	Гранты в форме субсидий в целях поддержки проектов развития сельского туризма, предоставляемые на конкурсной основе ежегодно.	Реализация проектов, направленных на развитие сельского туризма.	Туристская инфраструктура	Субъект МСП.	Направление затрат, на финансовое обеспечение которых предоставляется грант: (1) Приобретение оборудования для организации досуга, экскурсионных и иных услуг для туристов и экскурсантов в сельской местности (конная упряжь, музыкальные инструменты, луки для стрельбы и пр.); (2) приобретение, строительство, установка юрт, чумов и иных традиционных жилищ, используемых при обслуживании туристов и экскурсантов в сельской местности; (3) приобретение и изготовление выставочного оборудования для экспозиций, используемых при обслуживании туристов и экскурсантов в сельской местности. Размер одного гранта составляет не более 250 тыс. руб.	Сельский туризм_РБ_206 - пп
61	Министерство туризма Республики Бурятия.	Гранты в форме субсидий в целях поддержки проектов развития экологического туризма, предоставляемые на конкурсной основе ежегодно.	Реализация проектов, направленных на развитие экологического туризма.	Туристская инфраструктура	Субъект МСП.	Направление затрат, на финансовое обеспечение которых предоставляется грант: (1) Приобретение инвентаря, оборудования, знаков навигации, аншлагов и т.п. для создания, обустройства и интерпретации экологических троп. (2) Приобретение строительного материала для оборудования, навигации, обустройства и интерпретации экологических троп. (3) Оплата работ и услуг сотрудников, связанных с реализацией проектов, но не более 10% от суммы гранта. (4) Питание участников проекта. (5) другое. Размер одного гранта составляет не более 1 млн рублей.	Экотуризм_РБ_206 - пп
62	Министерство по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия.	Включение мероприятия в региональный проект «Дорожная сеть».	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в региональный проект и выделение финансирования на его реализацию.	РП_РБ_Дорожная сеть
63	Министерство по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия.	Включение мероприятия в региональный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства».	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в региональный проект и выделение финансирования на его реализацию.	РП_РБ_Общесистемные меры развития дорожного хозяйства
64	Министерство по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия.	Включение мероприятия в государственную программу Республики Бурятия «Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства».	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной и инженерной инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в региональный проект и выделение финансирования на его реализацию.	ГП_РБ_179 - пп
65	Министерство по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия.	Включение мероприятия в программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Республики Бурятия.	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию.	ПКРТИ_РБ_702 - пп

6.4. Матрица инструментов финансирования

№ п/п	Ведомства/организации, реализующие меры поддержки/инструменты финансирования мероприятий	Наименование меры поддержки/инструмента финансирования	Область/объект применения меры поддержки/инструмента финансирования	Виды категорий мероприятий, для которых применима мера поддержки/инструмент финансирования	Адресат меры поддержки / инструмента финансирования	Основные условия предоставления меры поддержки/инструмента финансирования	Кодовое обозначение в дорожной карте Схемы
66	Министерство сельского хозяйства и продовольствия Республики Бурятия в соисполнительстве с Министерством по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства	Включение мероприятия в государственную программу Республики Бурятия «Комплексное развитие сельских территорий Республики Бурятия».	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной, инженерной, туристской инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт) Туристская инфраструктура Инженерная инфраструктура	Сельские территории.	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию.	ГП_РБ_158 - пп
67	Министерство природных ресурсов и экологии Республики Бурятия.	Включение мероприятия в государственную программу Республики Бурятия «Охрана окружающей среды и рациональное использование природных ресурсов».	Реализация инфраструктурных проектов в области инженерной инфраструктуры и очистке воды.	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию.	ГП_РБ_261 - пп
68	Министерство природных ресурсов и экологии Республики Бурятия.	Включение мероприятия в региональный проект «Чистая страна (Республика Бурятия)».	Реализация инфраструктурных проектов в области инженерной инфраструктуры и очистке воды.	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в региональный проект и выделение финансирования на его реализацию.	РП_РБ_Чистая страна
69	Министерство природных ресурсов и экологии Республики Бурятия.	Включение мероприятия в региональный проект «Сохранение озера Байкал (Республика Бурятия)».	Сохранение и восстановление биоресурсного потенциала и биологического разнообразия водных объектов Байкальской природной территории, снижение антропогенной нагрузки на экосистему озера Байкал.	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в региональный проект и выделение финансирования на его реализацию.	РП_РБ_Сохранение озера Байкал
70	Министерство природных ресурсов и экологии Республики Бурятия.	Включение мероприятия в региональный проект «Комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами (Республика Бурятия)».	Создание условий для утилизации запрещенных к захоронению отходов.	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в региональный проект и выделение финансирования на его реализацию.	РП_РБ_ТКО
71	Министерство туризма Республики Бурятия.	Включение мероприятия в государственную программу Республики Бурятия «Развитие внутреннего и въездного туризма в Республике Бурятия».	Реализация проектов в области туризма.	Туристская инфраструктура	Субъект РФ / инвестор.	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию.	ГП_РБ_524 - пп
72	Министерство строительства и модернизации жилищно-коммунального комплекса Республики Бурятия	Включение мероприятия в государственную программу Республики Бурятия «Формирование комфортной городской среды».	Реализация проектов по благоустройству дворовых и общественных территорий, мест массового отдыха населения (городских парков) в Республике Бурятия.	Благоустройство территории	Муниципальное образование.	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию	ГП_РБ_516 - пп
73	Министерство строительства и модернизации жилищно-коммунального комплекса Республики Бурятия	Включение мероприятия в государственную программу Республики Бурятия «Развитие строительного и жилищно-коммунального комплексов Республики Бурятия».	Повышение качества водоснабжения, реализация мероприятий в области инженерной инфраструктуры	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию	ГП_РБ_424 - пп
74	Правительство Республики Бурятия	Включение мероприятия в долгосрочный план комплексного социально-экономического развития Улан-Удэнской городской	Социально-экономическое развитие региона, в том числе реализация мероприятий по развитию туризма	Туристская инфрструктура Социально-экономическое развитие	Муниципальное образование.	Согласование включения мероприятия в долгосрочный план (дополнение существующего мероприятия) и выделение финансирования на его реализацию	ПКСЭР_УУГА_2058-р
75	Правительство Республики Бурятия	Включение мероприятия в долгосрочный план комплексного социально-экономического развития городского округа «Город Северобайкальск».	Социально-экономическое развитие региона, в том числе реализация мероприятий по развитию туризма	Туристская инфрструктура Социально-экономическое развитие	Муниципальное образование.	Согласование включения мероприятия в долгосрочный план (дополнение существующего мероприятия) и выделение финансирования на его реализацию	ПКСЭР_ГО_Северобайкальск_2058-р

6. Приложения

6.4. Матрица инструментов финансирования

№ п/п	Ведомства/организации, реализующие меры поддержки/инструменты финансирования мероприятий	Наименование меры поддержки/инструмента финансирования	Область/объект применения меры поддержки/инструмента финансирования	Виды категорий мероприятий, для которых применима мера поддержки/инструмент финансирования	Адресат меры поддержки / инструмента финансирования	Основные условия предоставления меры поддержки/инструмента финансирования	Кодовое обозначение в дорожной карте Схемы
76	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области.	Включение мероприятия в региональный проект «Дорожная сеть».	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в региональный проект и выделение финансирования на его реализацию.	РП_ИО_Дорожная сеть
77	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области.	Включение мероприятия в региональный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства».	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в региональный проект и выделение финансирования на его реализацию.	РП_ИО_Общесистемные меры развития дорожного хозяйства
78	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области.	Включение мероприятия в региональный проект «Безопасность дорожного движения».	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в региональный проект и выделение финансирования на его реализацию.	РП_ИО_Безопасность дорожного движения
79	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области с участием Министерства имущественных отношений Иркутской области.	Включение мероприятия в региональный проект «Безопасность дорожного движения».	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию.	ГП_ИО_771 - пп
80	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области.	Включение мероприятия в государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области».	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию.	ГП_ИО_768 - пп
81	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области. Министерство строительства Иркутской области.	Включение мероприятия в государственную региональную программу Иркутской области «Развитие автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и местного значения в Иркутской области на 2015 - 2025 годы».	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной инфраструктуры.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт)	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию.	ГП_ИО_241 - пп
82	Министерство сельского хозяйства Иркутской области с участием Министерства строительства Иркутской области, Министерства жилищной политики и энергетики Иркутской области, Министерства транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области.	Включение мероприятия в государственную программу Иркутской области «Комплексное развитие сельских территорий» на 2023 - 2028 годы.	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной, инженерной, туристской инфраструктуры, благоустройства.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт) Туристская инфраструктура Инженерная инфраструктура Благоустройство	Сельские территории.	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию.	ГП_ИО_882 - пп
83	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области.	Включение мероприятия в государственную программу Иркутской области «Экономическое развитие и инновационная экономика».	Реализация инфраструктурных проектов в области транспортной, туристской инфраструктуры, благоустройства.	Транспортная инфраструктура (автомобильный транспорт) Туристская инфраструктура Благоустройство	Субъект РФ / инвестор.	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию.	ГП_ИО_828 - пп
84	Министерство природных ресурсов и экологии Иркутской области.	Включение мероприятия в региональный проект «Комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами (Иркутская область)».	Создание условий для утилизации запрещенных к захоронению отходов.	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в региональный проект и выделение финансирования на его реализацию.	РП_ИО_ТКО

6. Приложения

6.4. Матрица инструментов финансирования

№ п/п	Ведомства/организации, реализующие меры поддержки/инструменты финансирования мероприятий	Наименование меры поддержки/инструмента финансирования	Область/объект применения меры поддержки/инструмента финансирования	Виды категорий мероприятий, для которых применима мера поддержки/инструмент финансирования	Адресат меры поддержки / инструмента финансирования	Основные условия предоставления меры поддержки/инструмента финансирования	Кодовое обозначение в дорожной карте Схемы
85	Министерство природных ресурсов и экологии Иркутской области.	Включение мероприятия в региональный проект «Сохранение озера Байкал (Иркутская область)».	Сохранение и восстановление биоресурсного потенциала и биологического разнообразия водных объектов Байкальской природной территории, снижение антропогенной нагрузки на экосистему озера Байкал.	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в региональный проект и выделение финансирования на его реализацию.	РП_ИО_Сохранение озера Байкал
86	Министерство природных ресурсов и экологии Иркутской области.	Включение мероприятия в региональный проект «Чистый воздух (Иркутская область)».	Улучшение экологической обстановки и снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух.	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в региональный проект и выделение финансирования на его реализацию.	РП_ИО_Чистый воздух
87	Министерство жилищной политики, энергетики Иркутской области.	Включение мероприятия в региональный проект «Чистая вода (Иркутская область)».	Обеспечение качественной питьевой водой из систем централизованного водоснабжения.	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в региональный проект и выделение финансирования на его реализацию.	РП_ИО_Чистая вода
88	Министерство жилищной политики и энергетики Иркутской области.	Включение мероприятия в государственную программу Иркутской области «Развитие жилищно-коммунального хозяйства и повышение энергоэффективности Иркутской области».	Реализация инфраструктурных мероприятий по созданию / реконструкции объектов инженерной инфраструктуры.	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ.	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию.	ГП_ИО_915 - пп
89	Министерство жилищной политики и энергетики Иркутской области	Включение мероприятия в государственную программу Иркутской области «Формирование современной городской среды».	Реализация проектов по развитию благоустройства территорий муниципальных образований Иркутской области, по бустройству мест массового отдыха населения	Благоустройство территории	Муниципальное образование	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию.	ГП_ИО_568 - пп
90	Министерство природных ресурсов и экологии Иркутской области	Включение мероприятия в государственную программу Иркутской области «Охрана окружающей среды» на 2019 - 2025 годы.	Сохранение и защита окружающей среды, в том числе система обраения с отходами, берегоукрепление, развитие минеральных источников	Инженерная инфраструктура	Субъект РФ	Согласование включения мероприятия в программу и выделение финансирования на его реализацию.	ГП_ИО_776 - пп