

С.Н. Смирнов *

**КРУИЗНЫЙ ТУРИЗМ В СИНЕЙ ЭКОНОМИКЕ:
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Аннотация. Круизный туризм в допандемический период являлся одним из наиболее быстро развивающихся направлений туристской индустрии в мире. Ограничения 2020 г. не изменили этого тренда, свидетельство чему – имеющиеся заказы на строительство новых круизных судов. Новые суда отвечают требованиям синей экономики, предполагающей бережное использование ресурсов океана и водных ресурсов планеты в целом. В России предпосылки для развития круизного туризма существуют, прежде всего, на реках, но возможно освоение круизными маршрутами и внутренних морей – Каспийского, Балтийского и Черного, – а также увеличение числа заходов иностранных круизных судов в порты Дальнего Востока. Определенные перспективы имеются и у круизного туризма в Арктической зоне. В числе основных проблем, которые необходимо решить для расширения в стране масштабов этого вида деятельности, – обновление круизного флота и совершенствование береговой инфраструктуры.

Ключевые слова: круизный туризм; синяя экономика; круизные компании; круизный флот; местные сообщества; Россия.

Для цитирования: Смирнов С.Н. Круизный туризм в синей экономике: проблемы и перспективы // Экономические и социальные проблемы России. – 2022. – № 2. – С. 57–79.

* **Смирнов Сергей Николаевич**, д-р экон. наук, ведущий научный сотрудник Отдела экономики Института научной информации по общественным наукам РАН (ИНИОН РАН); заведующий Центром анализа социальных программ и рисков Института социальной политики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ). E-mail: sernsmirnov@mail.ru

Smirnov Sergey, DSc (Econ. Sci.), Leading Researcher of the Department of Economics, Institute of Scientific Information for Social Sciences, Russian Academy of Sciences; head of the Center for social programs and risks analysis, Institute of social policy of the National Research University Higher school of Economics (Moscow, Russia). E-mail: sernsmirnov@mail.ru

S.N. Smirnov

Cruise tourism in the blue economy: problems and prospects

Abstract. Cruise tourism in the pre-pandemic period was one of the fastest growing areas of the tourism industry in the world. The restrictions of 2020 do not change this trend, as evidenced by the existing orders for the construction of new cruise ships. The new vessels meet the requirements of the “blue economy” associated with the careful use of ocean resources and water resources of the planet as a whole. As for Russia, there are prerequisites for the development of cruise tourism in the country, primarily on its rivers. In addition, it is possible for cruise routes to explore the inland seas – the Caspian, Baltic and Black seas, and to increase in the number of calls of foreign cruise ships to the ports of the Far East. Cruise tourism in the Arctic zone also has certain prospects. Among the main problems that need to be solved are the renewal of the cruise fleet and the improvement of the coastal infrastructure.

Keywords: cruise tourism; blue economy; cruise companies; cruise fleet; local communities; Russia.

For citation: Smirnov S.N. Cruise tourism in the blue economy: problems and prospects // Economic and Social Problems of Russia. – 2022. – N 2. – P. 57–79.

Введение

В последнее время исследования, посвященные круизному туризму, становятся все более актуальными. Объясняется это тем вниманием, которое уделяет международное сообщество реализации концепции так называемой синей экономики, предполагающей использование ресурсов Мирового океана на основе экосистемных принципов. Следование им позволяет сохранить качественные и количественные характеристики водных и биологических ресурсов в долгосрочной перспективе.

Концепция синей экономики является комплексной по своему содержанию. Она ориентирована на принятие экологоориентированных решений не только в отношении ресурсов Мирового океана, но и прибрежных территорий с их инфраструктурой, эксплуатация которых неизбежно оказывает влияние на экосистему океана [Концепция «синей экономики» ... , 2021]. Такие решения должны приниматься с учетом всех существующих связей между антропогенными и природными системами.

Морской туризм является одной из базовых отраслей синей экономики. По оценкам ОЭСР (2016), добавленная стоимость в нем вырастет практически в 2 раза – с почти 400 млрд долл. в 2010 г. до почти 800 млрд долл. в 2030 г., что превышает соответствующий показатель добычи нефти и газа на шельфе, где его значение оценивается соответственно в 500 и 630 млрд долл. [Концепция «синей экономики» ... , 2021]. Расширение масштабов морского туризма сопровождается ужесточением экологических требований к нему, соблюдение которых будет способствовать достижению основной цели синей экономики – сберегающее использо-

вание человеком ресурсов Мирового океана, содействие их сохранению и преумножению.

Круизные компании стремятся соответствовать этим требованиям. Переход к строительству современных, экологически «чистых» морских круизных судов, организация взаимодействия с администрациями прибрежных территорий – наиболее заметные направления происходящих изменений.

Концепция синей экономики формально распространяется только на Мировой океан, его ресурсы и их эксплуатантов. Однако не менее актуально сохранение ресурсов рек, многие из которых впадают в моря и океаны (условно это можно назвать расширением синей экономики). Такая проблема актуальна для многих стран, не исключая и Россию, основная специализация которой в круизном бизнесе – именно речной круизный туризм и круизы по внутренним и сопредельным морям. В его развитии к настоящему времени накопилось немало проблем, от решения которых зависят перспективы этого вида деятельности, равно как и возможность решения задач синей экономики в ее широком понимании.

Истоки и современное состояние круизного туризма в мире

Круизный туризм зародился еще в первой половине XIX в., и некоторые достаточно обеспеченные пассажиры стали совершать поездки на морских судах в целях получения нового опыта и впечатлений, а не просто для перемещения из начальной в конечную точку маршрута. Уже в 1844 г. туристскую поездку на судах британской компании «P&O» совершил английский писатель У. Теккерей, который описал ее в книге «Заметки о путешествии из Корнхилла в Большой Каир». В 1867 г. был организован шестимесячный круиз из Нью-Йорка, во время которого путешественники посетили Египет, Грецию и Святую землю, а один из известных участников круиза, тоже писатель, М. Твен описал его в книге «Простаки за границей, или Путь новых паломников». К началу XX в. практически все крупные судоходные компании мира стали организовывать круизные рейсы, включая кругосветные.

Фактически становление в мире круизного туризма на специализированных судах началось только в 1960-е годы, когда традиционное пассажирское судоходство окончательно проиграло конкурентную борьбу за пассажиров гражданской авиации. Первое специализированное круизное судно «Океаник» было построено для итальянской пассажирской судоходной компании «Home Lines» в 1965 г. Пионерами круизного туризма стали круизные компании «Royal Carribean Line» и «Carnival Lines», созданные соответственно в Норвегии в 1969 г. и в США в 1972 г.

По-иному складывалась ситуация с круизами в России. Во многом это было связано с географическими особенностями страны, а впоследствии – и с политикой советского государства, не поощрявшего массовое

развитие выездного туризма. В период до 1917 г. и в советские годы Россия специализировалась прежде всего на организации речных круизов (в основном по Волге с выходом в отдельных случаях в Каспийское море, а также по крупным рекам Сибири) и небольших морских круизов (между портами Черного моря и по Белому морю с посещением Соловецких островов). Первые специализированные речные круизные суда были построены в 1880-е годы пароходной компанией «Кавказ и Меркурий». В советский период круизные рейсы обслуживались преимущественно судами, которые строились по заказу СССР на судостроительных заводах ГДР, Чехословакии и других стран.

Темпы развития круизного туризма в новейшее время различались между отдельными регионами мира. Особенно быстро этот рынок расширялся в Северной Америке, где спрос на круизные рейсы, составивший в 1983 г. 1,8 млн человек, в 1990 г. возрос до 3,5 млн, в 2000 г. – до 6,5 млн, в 2010 г. – до 10,8 млн и в 2011 г. – до 11,3 млн человек [Pecsvary, 2019]. Напротив, в европейских странах в 1970–1980-е годы круизный туризм развивался медленно, проигрывая по цене отдыха на европейских морских курортах. Он стал активно расширяться с середины 1990-х годов, когда на него вышли крупные операторы круизного туризма США и Канады, а также вновь созданные европейские круизные компании. Например, Mediterranean Shipping Company Cruises, со штаб-квартирой в Женеве, занявшая в 2018 г. четвертое место по числу пассажиров круизов после американских круизных компаний Carnival Corporation & plc, Royal Caribbean Cruises Ltd и Norwegian Cruise Line.

В доковидный период число пассажиров круизных рейсов в мире ежегодно составляло несколько десятков миллионов человек (например, в 2018 г. – 28,5 млн человек). Основными рынками круизов были Северная Америка (49,9% всего потока круизных туристов), Европа (25,1) и Азия (20%). Международная ассоциация круизных линий (CLIA), созданная в 1975 г., отмечает, что хотя круизный туризм занимает в настоящее время всего 2% мирового рынка туризма, он является важным для многих категорий туристов. Средний возраст последних составляет 47 лет, а средняя продолжительность круиза – семь дней. Круизный флот постоянно совершенствуется, обеспечивая все больший комфорт для пассажиров круизных рейсов. Только в 2015 г. судоходные компании мира разместили заказы на постройку 25 круизных судов, 17 из которых были предназначены для совершения трансокеанических рейсов [Pecsvary, 2019].

По данным CLIA¹, в 2019 г., последнем предковидном году, численность туристов в круизах составила в мире около 30 млн человек, которых обслуживали 250 тыс. членов экипажей, а оборот круизного туризма со-

¹ Cruise Lines International Association (CLIA) охватывает 13 тыс. турагентств, 50 тыс. турагентов, 350 ключевых поставщиков продукции и услуг, 57 морских, речных и иных круизных маршрутов (более 95% всех перевозок) [State of the cruise industry ... , 2021].

ставил 134 млрд долл. Пассажировместимость более чем 300 эксплуатирувавшихся в круизных рейсах судов составила 537 тыс. мест [State of the cruise industry ... , 2021].

Характерной особенностью рынка круизного туризма является высокий уровень концентрации (табл. 1).

Таблица 1

**Показатели деятельности основных круизных компаний
в мире в 2019 г.**

Компания	Пассажиروоборот		Денежный оборот	
	Доля, %	Место	Доля, %	Место
Carnival Cruise Line	22,0	1	8,9	3
Royal Caribbean International	19,2	2	14,0	1
Norwegian Cruise Line	8,7	3	8,4	4
MSC Cruises	7,2	4	6,8	5
Princess Cruises	6,4	5	9,1	2
Costa Crociere	6,0	6	4,8	8
AIDA Cruises	4,6	7	4,6	9
Celebrity Cruises	3,5	8	5,3	7
Holland America Line	3,2	9	5,6	6
Disney Cruise Line	2,3	10	н/д	н/д
TUI Cruises	н/д	н/д	2,3	10

Источник: [Круизные компании, 2020].

Морскими портами с наибольшим числом круизных туристов (млн человек) в круизном сезоне 2016/2017 годов были: Майами (США; 4,98); Канаверал (США; 4,24); Эверглейдс (США; 3,82); Косумель (Мексика; 3,63); Нассау (Багамские острова; 3,52); Шанхай (КНР; 2,84); Барселона (Испания; 2,71); Аут Айлендс (Багамские острова; 2,54), Чивитавеккья (Италия; 2,2) и порты Балеарских островов (Испания; 2,11). Туристы, которые прибывают на круизных судах, посещая достопримечательности в окрестностях портов, расходуют средства, значимые для местной экономики. Так, в круизном сезоне 2014/2015 гг. расходы 23,6 млн круизных туристов, а также 4,5 млн членов экипажей круизных судов в портах пребывания составили соответственно 2,45 млрд и 302 млн долл., что позволило создать там 75 тыс. рабочих мест с фондом заработной платы 976,5 млн долл. [Pecsvary, 2019].

Россия на рынке круизного туризма

Туристический поток на круизных линиях России в доковидном 2019 г. оценивался приблизительно в 400 тыс. человек (на 13% больше по сравнению с 2018 г.), 150 тыс. из которых составили въездные туристы

[Комаров, 2020], путешествовавшие в основном по водным путям из Москвы и Санкт-Петербурга. В 2020 г. поток въездных туристов из-за пандемии и закрытых границ сошел на нет. При этом возросший интерес к круизному туризму со стороны россиян в этих условиях не смог компенсировать данного сокращения. Сдерживающим фактором стало снижение доходов населения страны. В результате поток круизных туристов в 2020 г. можно оценить примерно в 200 тыс. человек. В 2021 г. участники круизного рынка ожидали его быстрого восстановления и достижения рекордных показателей потока круизных туристов – россиян. Действительность подтвердила эти прогнозы: на лето 2021 г. в зависимости от рейса к концу мая было распродано уже 75–100% мест на судах, что оказалось на 20–25% больше по сравнению с летом 2019 г. [Платонова, 2021].

Круизы в России организуются специализированными туристскими компаниями. При этом страна не является лидером морского круизного туризма, и до 2017 г. в России вообще отсутствовали морские круизные компании. Только в начале 2017 г. было организовано ООО «Черноморские круизы», являющееся дочерним предприятием ФГУП «Росморпорт». В июне 2017 г. стартовало регулярное круизное сообщение продолжительностью 7 дней / 6 ночей по маршруту Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь – Сочи. Туристы совершают круизы по Черному морю на построенном в 1971 г. и приобретенном у компании Mano Maritime (Израиль) судне «Roy Star» (ранее «Royal Iris» и «The Azur»). Модернизированный в 2017 г. лайнер получил российскую юрисдикцию и был переименован в «Князь Владимир». На судне имеются 330 кают, его максимальная пассажироместимость – 800 человек, а экипаж – 325 человек [Круизное судно ... , 2017; Черноморские ... , 2022].

Гораздо большее развитие в России получили речные круизы. В 2021 г. круизы по внутренним водным путям страны предлагали 18 компаний [Речные круизные ... , 2021]. Основными из них являются «ВодоходЪ», «Мостурфлот» и «Инфофлот», входящие в «Речной альянс».

Развитие круизного туризма невозможно без наличия береговой инфраструктуры – прежде всего, портовых сооружений, которые могут принадлежать различным собственникам. Например, порт в Санкт-Петербурге принадлежит АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург», а его морской «фасад» – субъекту Российской Федерации, г. Санкт-Петербургу. Учредителем АО «Северный порт» (Москва) является Комитет по управлению государственным имуществом г. Москвы. Строительство подобных крупных инфраструктурных объектов осуществляется, как правило, за счет средств государственного бюджета. В частности, именно они используются для строительства международного морского терминала в г. Пионерский Калининградской области.

Однако в ряде случаев, даже в больших городах, лежащих на крупных водных артериях, ситуация не урегулирована, и различные фигуранты процесса обеспечения речных круизов обвиняют друг друга в развале бе-

реговой инфраструктуры и пассажирского судоходства. Такое положение сложилось, в частности, в речном порту Череповца, фактически прекратившем свою деятельность [Богомолов, 2020].

Основные сведения о компаниях, предлагавших речные круизы в 2021 г., представлены в таблице 2.

Таблица 2

**Компании речных круизов в Российской Федерации
(на 1 августа 2021 г.)**

Компания	Число судов на круизных маршрутах		Общее число мест на судах круизных маршрутов	
	ед.	% к общему числу судов	ед.	% к общему числу мест
«ВодоходЪ»	18 ¹⁾	26,1	4938	31,8
«Мостурфлот»	10 ²⁾	14,5	2420	15,6
Круизный центр «Инфофлот» (генеральный партнер – круизная компания «Созвездие Инфофлота»)	8	11,6	1583	10,2
«ГАМА» ³⁾	6	8,7	1293	8,3
«Спутник-Гермес»	4	5,8	786	5,1
«Волга Wolga»	3	4,3	771	5,0
«Волга-Плѣс»	4	5,8	762	4,9
«Полония»	2	2,9	520	3,3
«Кама-Трэвэл»	2	2,9	485	3,1
«Русич» ⁴⁾	2	2,9	431	2,8
«Цезарь Трэвел»	2	2,9	298	1,9
«Белый лебедь»	1	1,4	226	1,5
«Ленатурфлот»	1 ⁵⁾	1,4	210	1,4
«Круиз»	1	1,4	196	1,3
«Волга Лайн»	1	1,4	184	1,2
«Речфлот»	1	1,4	179	1,2
«Донинтурфлот»	1 ⁶⁾	1,4	145	0,9
Volga Dream	1	1,4	100	0,6
<i>Всего</i>	<i>69</i>	<i>100</i>	<i>15 527</i>	<i>100</i>

¹⁾ В компании также имеются девять скоростных пассажирских судов типа «Метеор» и девять плавсредств для коротких речных туров. На семи принадлежащих компании судах в 2021 г. круизные рейсы не выполнялись.

²⁾ На трех судах в 2021 г. круизные рейсы не выполнялись.

³⁾ В компании также имеются три банкетных теплохода.

⁴⁾ Находится в стадии ликвидации.

⁵⁾ На теплоходе «Демьян Бедный» в 2021 г. круизные рейсы не выполнялись.

⁶⁾ На трех судах в 2021 г. круизные рейсы не выполнялись.

Источник: [Речные круизные ... , 2021].

Из 18 компаний, предлагавших в 2021 г. услуги круизного туризма в России, на три крупнейших из них («ВодоходЪ», «Мостурфлот» и «Инфофлот») приходилось в совокупности 52% эксплуатирувавшихся речных круизных судов и 58% мест на них (табл. 2). Эти компании, как правило, используют относительно современные и / или прошедшие модернизацию круизные суда и располагают возможностями для модернизации своего флота.

Большинство остальных компаний (11 из 15) эксплуатировали в основном одно-два круизных судна, не составляя серьезной конкуренции лидерам российского рынка круизного туризма. Определенными исключениями являются круизные компании «Ленатурфлот» и «Полония», имеющие четкую региональную специализацию и выполняющие круизные рейсы по рекам Сибири – соответственно Лене и Енисею.

Круизные теплоходы могут быть как собственными, так и арендованными у судоходных компаний. Так, практически все круизные корабли, а именно 25 из 26 в крупнейшей в круизном бизнесе компании «ВодоходЪ» в 2021 г. являлись собственностью этого туроператора. Единственное исключение составляет построенный в 2020 г. современный теплоход «Мустай Карим», который находится в собственности АО «Машпромлизинг». В компании «ГАМА» все эксплуатируемые на круизах суда (шесть из шести) находятся в ее собственности. Собственностью «Мостурфлота» являются девять из 14 круизных судов, в «Инфофлоте-Созвездии» – пять из десяти.

Стратегические интересы определяют нахождение круизных судов на Енисее в государственной собственности. Интересы государства в данном случае представляет Территориальное управление федерального агентства по управлению государственным имуществом по Красноярскому краю.

Отечественные круизные маршруты насыщены туристскими объектами как природного, так и антропогенного происхождения, которые расположены в непосредственной близости от мест стоянок круизных судов. Экскурсионная деятельность во время круизов отличается высокой интенсивностью. Например, в типовом семидневном круизном плавании по маршруту Москва – Кострома – Москва на теплоходе «Александр Пушкин» туристам предлагается 14 вариантов экскурсий в городах стоянки теплохода. Во время плавания теплохода «Северная сказка» по маршруту Санкт-Петербург – Валаам – Свирьстрой – Кижы – Повенец – Сосновец (Соловецкие острова, Беломорск) – Петрозаводск – Вытегра – Горицы – Кузино – Мышкин – Углич – Москва туристам на круизе предлагаются 23 варианта основных (включенных в стоимость круиза) и 13 вариантов дополнительных (за отдельную плату) экскурсионных маршрутов.

В допандемический 2019 г. объем рынка речного круизного туризма в России может быть оценен приблизительно в 10,5 млрд руб. Быстрое развитие круизного туризма в стране обусловило существенное увеличение

доходов его организаторов. В крупнейших компаниях, организовывавших круизы по внутренним водным путям России, за период 2011–2019 гг. выручка возросла приблизительно в 3–4 раза. Однако в 2020 г. в условиях эпидемии отечественный рынок речного круизного туризма сократился практически в три раза (ориентировочно до 3 млрд. руб.), как и выручка российских компаний (табл. 3). Некоторые из них в апреле 2020 г. были включены в перечень системообразующих организаций транспортного комплекса, нуждающихся в поддержке в период пандемии.

Таблица 3

**Выручка компаний в сфере круизного туризма
в Российской Федерации**

№ пп	Компания	Выручка, млн руб.			Изменение выручки	
		2020	2019	2011	2019/2011	2020/2019
1	«ВодоходЪ»	1447,3	4714,2	1748,1	2,70	0,31
2	«Мостурфлот»	506,2	2462,1	641,3	3,84	0,21
3	«Инфофлот»	89,1	344,8	40,8 ¹⁾	8,45 ²⁾	0,26
4	СК «Созвездие»	392,7	669,8	179,3 ³⁾	3,78	0,59
5	«ГАМА»	37,2	75,4	56,2 ¹⁾	1,34 ²⁾	0,49
6	«Донинтурфлот»	0,9	781,3	175,1	4,46	0,001
7	«Спутник-Гермес»	196,4	315,4	202,6 ³⁾	1,56 ⁴⁾	0,62
8	«Волга-Плёс»	132,6	215,4	н/д	н/д	0,62
9	«Полония»	8,7	8,3	4,7 ⁵⁾	1,77 ⁶⁾	1,05
10	«Кама-Трэвел»	16,4	69,5	39,2 ⁷⁾	1,77 ⁸⁾	0,24
11	«Русич»	23,4	36,2	0,9 ¹⁾	40,2 ²⁾	0,65
12	«Цезарь Трэвел»	н/д	56,3	91,9 ⁵⁾	0,61 ⁶⁾	н/д
13	«Ленатурфлот»	89,1	218,8	57,2	3,83	0,41
14	«Белый лебедь»	78,5	92,9	88,8 ³⁾	1,05 ⁴⁾	0,84
15	«Речфлот»	19,1	21,0	8,3 ¹⁾	2,53 ²⁾	0,91
16	Volga Dream	н/д	99,7	1,5 ⁹⁾	66,5 ¹⁰⁾	н/д

¹⁾ 2014; ²⁾ 2019/2014; ³⁾ 2017; ⁴⁾ 2019/2017; ⁵⁾ 2012; ⁶⁾ 2019/2012; ⁷⁾ 2013; ⁸⁾ 2019/2013; ⁹⁾ 2011; ¹⁰⁾ 2019/2015.

Источник: составлено по данным бухгалтерской отчетности круизных компаний на сайте Audit-it.ru Финансовая отчетность (дата обращения: 01.02.2022).

Речной круизный туризм развит прежде всего на реках Европейской части России. Пассажировместимость круизных судов, плавающих по таким рекам, как Дон, Волга, Кама, Москва-река (с каналом им. Москвы), Нева, Ока, Ладожское и Онежское озера, превышает пассажировместимость круизных судов, которые эксплуатируются на реках Енисее и Лене, более чем в 20 раз.

Тем не менее рынок круизного туризма на сибирском направлении имеет определенные перспективы. Так, «Инфофлот-Созвездие» анонсировал запуск с 23 мая 2023 г. 11-дневного круизного маршрута «От тайги до Полярного круга» (Сургут – Березово – Мужы – Салехард – Октябрьское –

Ханты-Мансийск – Уват – Тобольск). Всего в 2023 г. предполагается выполнить 10 круизов, продажа билетов на которые уже открыта [Премьера от «Созвездия» ... , 2022]. Круизы будет выполнять теплоход «Северная сказка», в 2021 г. эксплуатировавшийся на круизной линии Москва – Санкт-Петербург.

Круизные маршруты по озеру Байкал выполнялись в 2021 г. на реконструированном в 2004–2007 гг. теплоходе «Империя» («Инфофлот-Созвездие») пассажироместимостью всего 45 человек.

Привлекательным для круизных туристов является Черное море, на котором в настоящее время действует уже упоминавшийся единственный полностью морской круизный маршрут на теплоходе «Князь Владимир». Однако существует также еще комбинированный речной и морской круиз «Мелодия двух морей», осуществлявшийся до сентября 2021 г. компанией «ВодоходЪ» на современном теплоходе «Мустай Карим» по маршруту Ростов-на-Дону – Ейск – порт Кавказ – Крымский мост – Новороссийск – Анапа.

Комбинированными речными и морскими могут быть условно названы круизы с посещением Соловецкого архипелага в Белом море. Основная часть таких круизов из Москвы проходит по рекам Волге, Шексне, Ковже, Вытегре и Неве, Белому, Ладожскому и Онежскому озерам, каналам имени Москвы, Волго-Балтийскому и Беломорско-Балтийскому, а из Санкт-Петербурга – по рекам Нева и Свирь, Ладожскому и Онежскому озерам и Беломорско-Балтийскому каналу. Однако если речное круизное судно не имеет необходимого класса речного регистра для плавания в Белом море, то оно швартуется в поселке Сосновец. После чего туристов либо пересаживают на местное судно, либо перевозят на автобусах до Рабочеостровска, где они пересаживаются на морские теплоходы, которые доставляют их на Большой Соловецкий остров.

В качестве перспективной дестинации¹ для морских круизов может рассматриваться Владивосток (Приморский край). Пока вклад круизного туризма в его экономику незначителен из-за недостаточных инвестиций для перехода индустрии гостеприимства на новый качественный уровень. Однако уже в 2019 г. в город прибыло рекордное количество круизных судов (10, совершивших 17 заходов, что в три раза превысило количество судозаходов в 2018 г.). Количество туристов, прибывших на круизных судах, составило 28 тыс. – тогда как в 2018 г. их было 13 тыс. (5% от общего объема турпотока в крае). Для расширения масштабов круизного туризма предусматривается проведение дноуглубительных работ, а в перспективе – строительство нового пассажирского терминала на острове Русский для круизных лайнеров. Рассматривается также возможность расширения функций Владивостока как порта, не только принимающего

¹ Территория, привлекательная для туристов.

круизные суда, но и как отправного пункта морских круизов [Соломонюк, Сытник, 2020].

В числе перспективных круизных маршрутов предполагается разработка 10-дневного круизного маршрута по Каспийскому морю / озеру с посещением городов-портов России и четырех зарубежных стран, в том числе: Астрахани и Махачкалы (Россия), Баку (Азербайджан), Бендер-Энзели и Ноушехр (Иран), Туркменбаши (Туркменистан) и Актау (Казахстан). В круизах по Каспию могут использоваться современные комфортабельные теплоходы «Мустай Карим» и достраиваемый в настоящее время «Петр Великий» [Боринских, Воронова, 2020].

Арктические круизы в обозримой перспективе в силу их дороговизны, по-видимому, останутся элитарной разновидностью морских круизов с небольшим потоком туристов. Поэтому предположения о способности морских круизов способствовать устойчивому социально-экономическому развитию русской Арктики пока не обоснованы [Ростуризм займется ... , 2019].

Будущее круизного туризма в России

В «Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года» круизный туризм определен как «путешествие на круизном судне по обозначенному маршруту в культурно-познавательных, досугово-рекреационных, оздоровительных, профессионально-деловых и других целях» и включен в состав видов туризма, «развитие которых требует формирования специальных мер государственной поддержки, снятия административных и социально-экономических ограничений развития» [Распоряжение ... , 2019]. 28 января 2022 г. Правительством Российской Федерации распоряжением № 117-р была утверждена Концепция развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года, которая, однако, не содержит четких количественных показателей объема туристского потока на круизных рейсах [Концепция развития ... , 2022].

Реализация принятых решений требует серьезных вложений в инфраструктуру круизных маршрутов и, прежде всего, в обновление круизного флота, который сильно уступает мировому уровню. Если речные круизы в мире обслуживают 379 судов пассажироместимостью 52 тыс. человек, то в России – всего 124 судна пассажироместимостью 24,6 тыс. мест. При этом доля современных судов в российском речном круизном флоте составляла 21%, в то время как в мире – 74% [Круизные лайнеры, б/г].

Еще более катастрофичным является отставание России в морском круизном флоте. В стране к моменту разработки Концепции имелись всего восемь круизных судов (среди них ни одного современного) с числом мест 1,8 тыс., в то время как в мире – 423 судна пассажироместимостью 638,2 тыс. мест, причем 2/3 этих судов являются современными [Круизные лайнеры, б/г]. Проблема состоит в том, что при низкой рентабельности

судоходных компаний – туроператоров (в 2018 г. она составила 2,4%) [Трубилина, 2021] и, соответственно, низком уровне текущего заказа невозможно организовать масштабное производство и снизить стоимость современных круизных судов.

Не менее важно обновление портовой инфраструктуры и инфраструктуры наземного транспорта, обеспечивающего круизный туризм, что требует дополнительных инвестиций. Однако в данном случае партнером круизных фирм могут выступить органы территориального управления и местного самоуправления, которые заинтересованы в увеличении турпотока и, соответственно, туристских расходов на подведомственных им территориях.

Уже в настоящее время в регионах России, наиболее привлекательных для развития круизного туризма, как региональные, так и федеральные власти в той или иной степени стараются создать благоприятные условия для его развития. Например, заместителем Председателя Правительства России была утверждена Программа развития круизного туризма в Азово-Черноморском регионе (документ от 27.03.2019 № 2709 п-П44) на условиях государственно-частного партнерства. К выполнению Программы были привлечены восемь федеральных органов исполнительной власти (МИД России, Минпромторг России, Минэкономразвития России, Минфин России, Минтранс России, Минприроды России, Минкомсвязи России и Ростуризм) и органы управления четырех субъектов Российской Федерации (Администрация Краснодарского края, Правительство Ростовской области, Совет министров Республики Крым и Правительство г. Севастополя) [Программа ... , 2019].

Заместителем главы администрации (губернатора) Краснодарского края А.А. Руппелем 24 июня 2021 г. была утверждена Концепция развития инфраструктуры яхтенного туризма на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края. Ее реализация рассчитана на период до 2030 г. и предполагает создание сети марин¹, что позволит обеспечить комплексное развитие рекреационного потенциала прибрежных районов Краснодарского края и создать предпосылки для снижения роли фактора сезонности. В том числе предполагается повысить доступность и комфорт каботажного морского пассажирского сообщения, инвестиционную привлекательность сферы яхтенного туризма и сопутствующих видов деятельности, уровень жизни населения, интегрированного в обслуживание марин, а также социальное обустройство прилегающих территорий и т.п. [Захарова, 2021].

В Калининградской области в настоящее время ведется строительство нового порта в Пионерске, который, согласно данным Ассоциации туроператоров России (АТОР), должен быть введен в эксплуатацию в

¹ Огороженный с суши достаточно обширный участок земли с благоустроенным пирсом, к которому швартуются яхты.

2023 г. Сообщается, что порт сможет принимать паромы и круизные лайнеры, на которых будут прибывать 180 тыс. круизных туристов. Одна из паромных линий свяжет Калининград с Санкт-Петербургом, в то время как все остальные линии могут быть международными. В частности, предусматривалась возможность захода лайнеров компании MOBY SPL в Пионерск в семидневных круизах по Балтике. Кроме этого, Приозерск можно будет связать круизными маршрутами с портами Германии, Литвы, Польши, Финляндии, Швеции, Эстонии. Как и в Краснодарском крае, в Калининградской области, которая включена в три международных водных маршрута (Е-70, Е-60 и Е-41), внимание уделяется развитию причальной яхтенной инфраструктуры. Кроме того, здесь имеется первый речной пункт пропуска через государственную границу (Рыбачий – Нида). Ожидалось, что могут появиться трех-четырёхдневные яхтенные круизы до Клайпеды, Каунаса, Гдыни, Гданьска и других зарубежных портов [К 2023 году ... , 2021].

В краткосрочной перспективе, а именно, уже в мае 2022 г. предполагалось запустить морские круизы из свободного порта Владивосток на Камчатку, Сахалин и Курильские острова. Инвестиции составляли 1,77 млрд руб. и предназначались для приобретения в Чили и оборудования современного круизного теплохода вместимостью 198 пассажиров компанией «Круизный флот». Планировалось, что судно под названием «Родина» будет оснащено экспедиционным оборудованием и для высадки на берег не потребуются специальных портовых сооружений, поскольку туристы будут использовать в этих целях надувные лодки (например, компании «Зодиак») [Круизный флот ... , 2021].

В российский круизный туризм вообще активно внедряются современные технологии. Например, в 2019 г. «Мостурфлотом» был запущен сайт «Речной конструктор», который в 2021 г. предлагал на выбор для «конструирования» девять маршрутов продолжительностью от трех до 13 дней на теплоходах «А.С. Пушкин», «Княжна Анастасия» и «Леонид Красин». Самостоятельно конструируя круиз, турист может выбрать любой из маршрутов указанной продолжительности (3, 7 и 13 дней соответственно в Углич, Нижний Новгород и Кижы); определить свое размещение (в каютах «Стандарт» или «Люкс») и тип питания («завтрак», «полупансион», включающий завтраки и ужины, и «полный пансион»); экскурсии, желательные для посещения из более чем 30 предложенных; наконец, развлечения на борту теплохода. В результате трехдневный круиз при максимальном наборе услуг обходился в 2021 г. в 37,8 тыс. руб., а при минимальном – всего в 7,5 тыс. руб. Круиз продолжительностью 13 дней при самом дорогом варианте стоил 163,8 тыс. руб., а «экономкласса» – 32,5 тыс. руб. Таким образом, для одного и того же круиза его минимальная цена составляла около 1/5 максимальной [Круизный лоукостер ... , 2022].

Круизная повестка России

Проблемы развития круизного туризма в России могут быть разделены на три группы – техногенные, природные и экономические.

К *техногенным* проблемам относится прежде всего медленное обновление устаревшего в большинстве своем круизного флота, и эта проблема была подробно рассмотрена выше. Обновление российского флота круизных судов в рамках существующих механизмов может быть обеспечено только в отдаленной перспективе. Стоимость современных судов велика, и их приобретение – трудно решаемая задача даже для компаний – лидеров рынка круизного туризма. Например, строительство теплохода «Мустай Карим» обошлось в 3,2 млрд руб. [Репин, Викулова, 2020], и он находится не в собственности эксплуатирующей его круизной компании, а в лизинге. Два новых круизных теплохода проекта А45-90.2 «Андрей Дубенский» и «Виктор Астафьев», которыми предполагается заменить совершающие круизные рейсы по Енисею теплоходы «А. Матросов» и «В. Чкалов» постройки 1954 г., обойдутся приблизительно в 5 млрд руб. [Стоимость ... , 2021]. При этом выручка самой крупной круизной компании «ВодоходЪ» в доковидном 2019 г. составила 4,7 млрд руб., «Мостурфлота» – 2,5 млрд руб., а «Интурфлота – Созвездия» – немногим более 1 млрд руб., т.е. доходы компаний не позволяют им самостоятельно финансировать строительство и приобретение современных крупных круизных судов.

С учетом такой ситуации в «Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года», которая была утверждена распоряжением Правительства страны от 29.02.2016 № 327-р, предусматривается строительство 55 судов для использования на туристских маршрутах. Отмечена также необходимость оказания «мер государственной поддержки приобретения новых судов, используемых на туристских маршрутах... в условиях длительных сроков окупаемости строительства новых судов» [Стратегия ... , 2016]. Однако вплоть до настоящего времени предоставление таких мер не алгоритмизировано в части их условий (источники финансирования, размеры процентных ставок за пользование заемными ресурсами, условия возврата полученных средств и т.п.). Пока же, согласно данным Минпромторга России, в стране в различной степени строительства находятся 39 пассажирских судов, причем только шесть собственно круизных (включая проходящий модернизацию теплоход «Александр Пушкин», построенный в Австрии в 1974 г.), в то время как остальные являются прогулочными и скоростными судами [В России строят ... , 2020].

Помимо этой, имеются и другие техногенные проблемы, например отставание в развитии прибрежной инфраструктуры для обслуживания речных круизных рейсов. Отдельные примеры положительного решения вопроса (например, реконструкция Северного речного порта и Южного

речного вокзала в Москве [Где в Москве ... , 2022], предполагаемая сдача в эксплуатацию речного порта в Особой экономической зоне (ОЭЗ) «Завидово» Тверской области) являются скорее точечным, а не повсеместным явлением.

Упомянутой Стратегией предусматривается строительство и реконструкция с участием региональных бюджетов и средств частных инвесторов речных пассажирских вокзалов, причалов, развитие инфраструктуры для обслуживания пассажиров. Как свидетельствует опыт Плёса и Кинешмы, здесь важны решения вопросов, связанных с урегулированием отношений собственности в части объектов портовой и береговой инфраструктуры.

Наконец, среди техногенных причин следует упомянуть и неудовлетворительное состояние в ряде случаев судоходных путей, отсутствие круизного судоходства на реках, где в прошлом осуществлялись пассажирские перевозки и которые могли бы быть интересны для круизных туристов. В качестве примеров можно привести реки Клязьму (пассажирский рейс Нижний Новгород – Муром протяженностью 216 км), Вятку (Вятка – Казань, 1045 км), Суру (Васильсурск – Курмыш, 107 км), Унжу (Юрьевец – Кологрив, 330 км) и др. [Поволжье ... , 1925]. Эти реки в настоящее время доступны для передвижения только на моторных лодках местных жителей.

Однако и на тех реках, по которым проходят современные маршруты круизных рейсов, иногда дноуглубительные работы проводятся несвоевременно. Это связано в том числе и с недостаточным техническим обеспечением дноуглубительных работ. Так, в 2000–2015 гг. количество дноуглубительных снарядов на внутренних водных путях сократилось с 210 до 168, а в 2020 г. у 156 судов был превышен нормативный срок службы (73% земснарядов, годных к эксплуатации, имели возраст более 30 лет, а 22% – свыше 40 лет). Эта проблема, пусть медленно, но решается. К настоящему времени построены два новых судна для проведения дноуглубительных работ и подписаны контракты еще на шесть новых судов, часть из которых уже заложены [Вопросы дноуглубления ... , 2020].

Природные проблемы связаны с рисками обмеления водных артерий в условиях малоснежных зим и значительного водоотведения. На внутренних водоемах России активизируется разрастание водорослей, которые могут образовывать плавающие острова и тем самым препятствовать судоходству. Кроме того, в процессе гниения водная флора выделяет опасный для речной фауны сероводород [Макаров, Косолапов, 2018].

Экономические проблемы обусловлены неблагоприятной динамикой доходов населения России. Например, в 2020 г. реальные располагаемые денежные доходы населения снизились по сравнению с 2019 г. на 2%, а их восстановление в 2021 г. шло медленно. Данные Росстата свидетельствуют, что в 2021 г. они выросли на 3,1%, причем в IV квартале их рост

снизился до 0,5% в годовом выражении [Реальные доходы ... , 2022]. Таким образом, в 2021 г. они составили всего 101% по отношению к 2019 г.

Ценовой фактор ограничивает спрос на круизы, расходы на которые не относятся к первоочередным тратам домохозяйства. Кроме того, в современных условиях продаж и дефицита предложения деньги, которыми оплачиваются круизы, омертвляются иногда на период до года (так называемая глубина покупки). Морские и речные круизы в России, как и рассмотренный выше яхтинг, доступны только незначительной части населения, и вопросы их развития не относятся к приоритетным для законодательной и исполнительной власти как на федеральном, так и на региональном уровнях.

Зарубежный опыт поддержки круизного туризма

Быстрое развитие круизного туризма в мире обусловило появление многочисленных проблем, в том числе:

– рост нагрузки на морские ресурсы и ресурсы прибрежных территорий в портах захода круизных судов;

– развитие инфраструктуры туризма, под влиянием которой нарушается естественный ход природных процессов;

– несогласованное с интересами круизного туризма развитие неэкологичных отраслей экономики на прибрежных территориях, загрязнение которых снижает их привлекательность для туристов;

– нехватка квалифицированных кадров для обслуживания туристов, особенно в малом бизнесе;

– неудовлетворительное состояние транспортной инфраструктуры (в частности, ограничения по водоизмещению в ряде портов швартующихся круизных судов);

– недостаточность кредитных ресурсов для поддержки развития прибрежных территорий и круизного туризма в условиях слабой государственной поддержки;

– отсутствие единой информационной базы о прибрежных территориях, примыкающих к портам захода круизных судов;

– отсутствие должного внимания в стратегиях развития круизного и прибрежного туризма к слабо развитым в экономическом отношении районам, представляющим интерес для посещения, – малым островам и архипелагам;

– моноспециализация многих прибрежных территорий на туризме, что имеет негативные последствия в контексте сезонных колебаний потока туристов;

– отсутствие адекватного учета долгосрочных тенденций климатических изменений при разработке стратегий развития прибрежных территорий;

– несправедливое распределение доходов от круизного и морского туризма, когда в депривированном положении оказываются местные сообщества;

– неудовлетворительное качество управления использованием ресурсов прибрежных территорий.

В связи с этим делается вывод о необходимости перехода к устойчивому развитию круизного туризма и туризма в целом на прибрежных территориях, который возможен только при условии комплексного взаимодействия всех заинтересованных сторон, а именно: органов государственного управления, муниципалитетов и частных инвесторов. Несмотря на определенные сдвиги в налаживании сотрудничества в данной области, в полной мере эта проблема до сих пор не решена [Dwyer, Alison, 2019].

Интересен зарубежный опыт интеграции круизного туризма в местные сообщества. Уже в первой половине 2010-х годов страны, экономики которых нельзя отнести к высокоразвитым (в частности, такие государства Центральной Америки, как Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа, Панама, Эль-Сальвадор), стали предпринимать шаги по развитию круизного туризма, способного обеспечить дополнительные доходы их бюджетов и населения. Основные усилия туристских администраций этих стран были сосредоточены на улучшении береговой и транспортной инфраструктуры, организации взаимодействия с круизными компаниями с целью увеличения числа заходов круизных лайнеров в порты этих стран и, соответственно, числа круизных пассажиров, расходующих часть своих средств на прибрежных территориях [Страны Центральной Америки ... , 2013].

Однако не во всех случаях взаимоотношения между круизными компаниями и местными сообществами складываются благоприятно. Практически удвоение числа круизных туристов (с 17,8 млн в 2009 г. до 30 млн в 2019 г.) значительно повышает нагрузку на порты и обуславливает загрязнение припортовых территорий, особенно в популярных дестинациях (Барселона, Венеция, Дубровник и др.). Это неизбежно вызывает негативное отношение местного населения к круизному бизнесу. Однако в некоторых случаях оценки даются эмоционально без учета реально существующей статистической базы о туристских потоках. Например, в указанных городах доля круизных туристов в общем числе посетителей не превышает 5%. Проблема здесь носит более общий характер и связана с туризмом в целом, а именно с неравномерным распределением туристских потоков между дестинациями. По данным Всемирного Совета по туризму и путешествиям, из 1,5 млрд туристских поездок в 2018 г. 0,5 млрд были совершены в 300 наиболее популярных из них [Street, 2019].

У круизного туризма есть своя специфика. Во-первых, прибытие круизного судна сопровождается одномоментным увеличением туристского потока на прибрежной территории (в отличие от более равномерного распределения туристов, которые прибывают иными видами транс-

порта). Во-вторых, круизные суда действительно оказывают серьезное негативное влияние на окружающую среду. Так эмиссия окислов серы (SOx) 47 судами круизной компании Carnival Corporation в 2017 г. приблизительно в 10 раз превысила их эмиссию 260 млн легковых автомобилей в Европе [One corporation ... , 2019].

Выводы очевидны. В первом случае – это расширение возможностей приема круизных лайнеров в альтернативных дестинациях. Проблема, однако, состоит в том, что подобного рода решения капиталоемки, и круизные компании, как правило, вынуждены прибегать к кредитным ресурсам.

Негативное воздействие на окружающую среду снижается в результате использования новых технологий. Так, 49% двигателей (по мощности) вновь заказанных круизных судов в качестве топлива будут использовать сжиженный природный газ. Более чем на 69% судов (по мощности двигателей) уже в настоящее время используются системы очистки выхлопных газов. Новые круизные суда оснащаются современными системами очистки воды, и общая доля таких судов в обозримой перспективе будет доведена до 78,5% [State of the cruise industry ... , 2021].

Зарубежный опыт свидетельствует, что прибыль, которую получают организаторы круизов в расчете на одного туриста, относительно невелика. Так, в 2018 г. семидневный морской круиз обходился туристу в 1710 долл., из которых 1060 долл., или 62%, составляла цена билета, а еще 650 долл., или 38%, представляли расходы туриста на борту судна во время круиза. Расходы круизной компании на обслуживание одного туриста составляли 1419 долл. Таким образом, чистая прибыль равнялась 291 долл./человек, или 17% [Crockett, 2020]. В этих условиях круизные компании пытаются найти легальные схемы минимизации налогообложения и экономии на затратах. Для этого есть несколько вариантов действий.

Головные офисы крупнейших круизных компаний – Carnival Cruise Line, Royal Caribbean International и Norwegian Cruise Line, – находятся в Майами (США, штат Флорида). За этим городом закрепилось название «Круизная столица мира». Однако Налоговый кодекс США позволяет этим американским компаниям платить налоги не в США, а в странах по месту регистрации судов, где эти налоги ниже. Так, круизные лайнеры Carnival Cruise Line плавают под флагами Панамы и Багамских островов, Norwegian Cruise Line – Багамских островов, Royal Caribbean International – Багамских островов и Мальты. В результате вместо налогов, уплачиваемых по ставке 21% в США, основные круизные компании платят их по ставке 0,8%. Кроме того, перечисленные страны предоставляют более дешевые услуги по обслуживанию круизных судов, оплата которых часто не превышает портовые сборы (4–15 долл. за пассажира круизного судна). Наконец, в перечисленных странах по сравнению с США ниже уровень социальных гарантий в сфере занятости. Круизные компании нанимают в команду круизного судна выходцев из Юго-Восточной Азии и Восточной

Европы на низкую заработную плату. Например, оплата уборщика или посудомойки при занятости 308 часов в месяц (7 дней в неделю без выходных) в течение 8–10 месяцев оплачивается в размере 400–700 долл. в месяц. Страхование от несчастных случаев при этом отсутствует [State of the cruise industry ... , 2021].

Все это вызывает неоднозначное отношение к круизным компаниям, которые одновременно тратят большие средства на лоббирование своих интересов и пользуются средствами американских налогоплательщиков при необходимости компенсации ущерба, нанесенного туристу в круизном рейсе (например, при падении его за борт – всего зафиксирован 361 подобный случай). Бюджетные средства расходуются и на ликвидацию последствий аварий с круизными судами.

С учетом данных обстоятельств круизные компании в период пандемии не получили финансовой поддержки из бюджета США. В связи с чем они были вынуждены обратиться к кредитным ресурсам с тем, чтобы преодолеть период приостановки круизов (их задолженность по сравнению с началом 2020 г. увеличилась более чем вдвое). Тем не менее, по мнению некоторых экспертов, после пандемии мировые лидеры круизного туризма повысят эффективность своего бизнеса. Отмечается, что компании сократили свои издержки, прибегнув к продаже менее прибыльных (неэффективных) кораблей. При этом в условиях сокращения предложения ожидается рост цен на круизы, особенно по новым маршрутам [Перспективы ... , 2021].

Имеют место случаи, когда местные сообщества оказываются расколотыми по отношению к круизному туризму. Например, так произошло в Венеции, когда 31 марта 2021 г. правительство Италии объявило тендер на строительство нового порта для круизных судов за пределами Венецианской лагуны. Его сооружение позволит избежать заходов крупных круизных лайнеров в историческую часть Венеции. Присутствие круизных судов изменяет экосистему лагуны, а волны, образующиеся при проходе лайнеров, наносят ущерб зданиям. Однако вице-мэр Венеции А. Томаелло отметил, что в настоящее время круизная индустрия обеспечивает 4200 рабочих мест в городе, включая более 1700, непосредственно обслуживающих пассажиров на круизных лайнерах. В 2018 г. 1,8 млн круизных туристов потратили в Венеции 55 млн евро. При строительстве нового порта сокращение рабочих мест и доходов неизбежны [Buckley, 2021].

Заключение

Круизный туризм является одним из наиболее быстро развивающихся видов туризма, причем как в контексте наращивания туристского потока, так и во внедрении новых технологий, включая цифровые. Использование технологических новаций позволяет снизить нагрузку круизных судов на окружающую среду, что особенно важно для решения

задач, стоящих перед человечеством в рамках реализации концепции синей экономики.

Россия имеет благоприятные предпосылки для развития круизного туризма, в первую очередь благодаря разнообразию водных ресурсов страны – речных и морских (на Черноморском, Каспийском и Балтийском морях). Имеются также возможности развития в относительно небольших объемах круизного туризма в Арктической зоне. Хотя, ввиду дороговизны туров, в ближайшее время он, скорее всего, будет носить элитарный характер. Возможности же выхода на мировой круизный рынок и конкуренции с крупнейшими мировыми круизными компаниями не следует переоценивать. В данном случае речь может идти прежде всего о расширении возможностей дестинаций по обслуживанию пассажиров иностранных круизных судов.

Перспективы развития российского круизного туризма зависят от того, насколько успешно будут решены многочисленные проблемы – обновление флота круизных судов, улучшение береговой инфраструктуры, повышение туристской привлекательности территорий, сопредельных с местами швартовки круизных судов. Причем все эти вопросы необходимо решать с учетом требований синей экономики. Это предполагает организацию взаимодействия всех участников круизного процесса – круизных компаний, владельцев круизных судов, федеральных и региональных органов исполнительной власти, местных администраций.

Очевидной предпосылкой роста спроса на круизный отдых является также увеличение доходов населения России и повышение ценовой доступности круизов для большего числа россиян.

Список литературы

1. Богомолов А. Вслед за дебаркадером : во что превратился речной пассажирский флот Череповца // Seldon.News. – 2020. – 02.06. – URL: <https://news.myseldon.com/ru/news/index/231169949> (дата обращения: 02.02.2022).
2. Боринских Л.А., Воронова О.В. Перспективы развития круизного туризма по Каспийскому озеру // Актуальные исследования. – 2020. – № 22(25). – С. 131–134. – URL: <https://apni.ru/article/1495-perspektivi-razvitiya-kruiznogo-turizma> (дата обращения: 03.02.2022).
3. В России строят 39 пассажирских судов, но мы нашли только 33 из них // Яндекс.Дзен. – 2020. – 25.08. – URL: <https://zen.yandex.ru/media/mvf/v-rossii-stroiat-39-passajirskih-sudov-no-my-nashli-tolko-33-iz-nih-5f4424f622d9812809d8aa01> (дата обращения: 10.02.2022).
4. Вопросы дноуглубления. Экспертное мнение Николая Тыртышного // Корабел. – 2020. – 30.11. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/voprosy_dnouglubleniya_ekspertnoe_mnenie_nikolaya_tyrtyshnogo.html (дата обращения: 08.02.2022).
5. Где в Москве Южный речной вокзал и зачем его ремонтируют // Яндекс.Дзен. – 2022. – 02.02. – URL: https://zen.yandex.ru/media/pro_moi_raion/gde-v-moskve-ujnyi-rechnoi-vokzal-izachem-ego-remontiruiut-61f8f3ac16ca3f127acffb77?& (дата обращения: 11.02.2022).

6. Захарова Н. Концепция развития инфраструктуры яхтенного туризма на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края // АРХ-СОЧИ. – 2021. – 14.07. – URL: <https://arch-sochi.ru/2021/07/konceptciya-razvitiya-infrastruktury-yahtennogo-turizma-na-azovo-chernomorskom-poberezhe-krasnodarskogo-kraya/> (дата обращения: 08.02.2022).
7. «Известия»: круизные компании ожидают рекордного за 15 лет пассажиропотока // Рамблер. – 2021. – 29.05. – URL: https://news.rambler.ru/community/46516028/?utm_content=news_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения: 02.02.2022).
8. К 2023 году в Калининграде появится собственная круизная линия // АТОР. – 2021. – 15.07. – URL: <https://www.atorus.ru/news/press-centre/new/56048.html> (дата обращения: 08.02.2022).
9. Комаров К. Без иностранцев и шведского стола. Как проходят речные круизы в России в 2020 году и почему этот рынок растет в пандемию // Forbes. – 2020. – 23.09. – URL: <https://www.forbes.ru/forbeslife/409527-bez-inostrancev-i-shvedskogo-stola-kak-prohodyat-rechnye-kruizy-v-rossii-v-2020-i> (дата обращения: 02.02.2022).
10. Концепция развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года // Правительство Российской Федерации. – 2022. – 28.01. – URL: <http://static.government.ru/media/files/uXXZ3AvF4jE0Zq3f7xBCP9gL9RjBfaRH.pdf> (дата обращения: 20.02.2022).
11. Концепция «синей экономики». Обзор международных практик устойчивого управления / Министерство экономического развития РФ. – 2021. – 19.08. – URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/4f3bdf9df55157624f13ff2440275880/130821.pdf> (дата обращения: 18.02.2022).
12. Круизные компании // Круиз Гид. – 2020. – URL: <https://www.cruisegid.ru/cruise-companies.html> (дата обращения: 02.02.2022).
13. Круизные лайнеры – полный список // Круиз Гид. – Б/г. – URL: <https://www.cruisegid.ru/cruise-liners.html> (дата обращения: 08.02.2022).
14. Круизное судно «Князь Владимир» // Круиз Гид. – 2017. – 15.07. – URL: <https://www.cruisegid.ru/Князь-Vladimir.html> (дата обращения: 02.02.2022).
15. Круизный лоукостер. Новый взгляд на речные круизы // Мостурфлот. – 2022. – URL: <https://lowcoster.mosturflot.ru/> (дата обращения: 08.02.2022).
16. Круизный флот «Русич» вложит около 2 млрд руб. в покупку лайнера почти на 200 пассажиров // Интерфакс. – 2021. – 10.08. – URL: <https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/80946/> (дата обращения: 08.02.2022).
17. Макаров И.Б., Косолапов А.Б. Современные проблемы и перспективы развития речного круизного туризма в России // Проблемы устойчивого развития туризма : электронный научный журнал. – 2018. – № 2. – URL: <http://tourism.esrae.ru/pdf/2018/2/129.pdf> (дата обращения: 08.02.2022).
18. Перспективы восстановления круизов из портов США // CruiseProducer. – 2021. – 12.04. – URL: <https://cruiseproducer.com/news/perspektivy-vozobnovleniya-kruizov-iz-portov-usa/> (дата обращения: 15.02.2022).
19. Платонова А. Всех на борт : летние речные круизы в России распроданы на 75–100% // Известия. – 2021. – 29.05. – URL: <https://iz.ru/1169752/anastasiia-platonova/vsekh-na-bort-letnie-rechnye-kruizy-po-rossii-rasprodany-na-75-100> (дата обращения: 20.02.2022).

20. Поволжье. Природа, быт, хозяйство. Путеводитель по Волге, Оке, Каме, Вятке и Белой / под ред. В.П. Семенова-Тян-Шанского. – Ленинград : Издание Волжского государственного пароходства и транспечати НКПС, 1925. – 636 с.
21. Премьера от «Созвездия» : круизы-2023 по Оби и Иртышу // ИНФОФЛОТ. – 2022. – URL: https://www.infoflot.com/news/new5434/?_ga=2.19774896.925979252.1627382815-1280026565.162584973 (дата обращения: 20.02.2022).
22. Программа развития круизного туризма в Азово-Черноморском регионе на условиях государственно-частного партнерства // КонсультантПлюс. – 2019. – 27.03. – URL: <https://rulaws.ru/acts/Programma-razvitiya-kruiznogo-turizma-v-Azovo-Chernomorskom-regione-na-usloviyah-gosudarstvenno-chastnog/> (дата обращения: 08.02.2022).
23. Распоряжение Правительства РФ от 20.09.2019 № 2129-р «О Стратегии развития туризма в РФ на период до 2035 г.» // ГАРАНТ. РУ. – 2019. – 27.09. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72661648/> (дата обращения: 10.02.2022).
24. Реальные доходы россиян выросли максимально за 8 лет // РБК. – 2022. – 09.02. – URL: https://www.rbc.ru/economics/09/02/2022/6203d6ea9a794707737026bc?utm_source=yhnews&utm_medium=desktop (дата обращения: 10.02.2022).
25. Репин А., Викулова А. «Мустай Карим» отправился на север // Коммерсант (Н. Новгород). – 2020. – 04.08. – № 137.
26. Речные круизные компании // 1001 ТУР. – 2021. – URL: <https://kruiz.1001tur.ru/river/companies/#:~:text=%D0%A0%D0%B5%D1%87%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20%D0%BA%D1%80%D1%83%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B8.%20%D0%92%20%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8,4%2D%D1%85%20%D0%B8%20%2D%D1%82%D0%B8%20%D0%BF%D0%B0%D0%BB> (дата обращения: 02.02.2022).
27. Ростуризм займется развитием арктических круизов // АТОР. – 2019. – 09.04. – URL: <https://www.atorus.ru/news/press-centre/new/46613.html> (дата обращения: 03.02.2022).
28. Соломонюк Д.В., Сытник Т.В. Проблемы и перспективы развития морского круизного туризма в Приморском крае // Саратовский государственный университет им. Н.Г. Чернышевского. – 2020. – URL: https://www.sgu.ru/sites/default/files/conf/files/2020-10/solomonjuk_d.v._sytnik_t.v.pdf (дата обращения: 03.02.2022).
29. Стоимость контракта на строительство двух пассажирских судов для Енисея составит 5 млрд рублей // Media Палуба. – 2021. – 14.04. – URL: <https://paluba.media/news/5907> (дата обращения: 03.02.2022).
30. Страны Центральной Америки обогащаются за счет круизного туризма // Турпром. – 2013. – 26.06. – URL: <https://www.tourprom.ru/news/21471/> (дата обращения: 10.02.2022).
31. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года // ГАРАНТ. РУ. – 2016. – 02.03. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71240936/> (дата обращения: 10.02.2022).
32. Трубилина М. Определена самая перспективная акватория России для круизного туризма // Российская газета. – 2021. – 30.10.
33. Черноморские круизы // bsccruises. – 2022. – URL: <http://bsccruises.ru/> (дата обращения: 02.02.2022).

34. Buckley J. The truth about cruise ships in Venice // CNN travel. – 2021. – 05.06. – URL: <https://edition.cnn.com/travel/article/venice-cruise-ships-ban-2021/index.html> (дата обращения: 15.02.2022).
35. Crockett Z. The economics of cruise ships // Hustle. – 2020. – 15.03. – URL: <https://thehustle.co/the-economics-of-cruise-ships/> (дата обращения: 11.02.2022).
36. Dwyer L., Alison G. Obalni i pomorski turizam: o ozbiljnim problemima // Acta Turistica. – 2019. – Vol. 31(2). – P. 213–242.
37. One corporation to pollute them all. Luxury cruise air emissions in Europe // Transport & Environment. – 2019. – June. – URL: https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All_English.pdf (дата обращения: 11.02.2022).
38. Pecsvary I. Industrija kružnih putovanja – nagli uspon, gospodarski značaj i profit // Acta Economica Et Turistica. – 2019. – Vol. 5(2). – P. 185–205.
39. State of the cruise industry outlook // cruising.org. – 2021. – URL: https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx (дата обращения: 11.02.2022).
40. Street F. Is the cruise industry responsible for overtourism? // CNN. – 2019. – 16.08. – URL: <https://edition.cnn.com/travel/article/overtourism-cruise-industry/index.html> (дата обращения: 11.02.2022).

Статья получена: 16.02.2022

Одобрена к публикации: 18.04.2022