ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ

ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт наук о Земле

Кафедра: Страноведение и международный туризм

СТОЛЯРЧУК Татьяна Геннадьевна

Магистерская диссертация

РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Основная образовательная программа магистратуры по направлению 43.04.02 «Туризм» (Менеджмент туристских дестинаций)

Научный руководитель:

к.г.н., доцент кафедры страноведения

и международного туризма

Исаченко Т.Е.

Рецензент:

Руководитель агентства

по туризму Приморского Края

Крепский А.П.

Санкт-Петербург

2024

**АННОТАЦИЯ**

Выпускная квалификационная работа отражает результаты научного исследования, цель которого заключалась в разработке Программы развития круизного туризма на Дальнем Востоке. Проведено исследование мирового круизного рынка. Дана характеристика текущего состояния развития круизного рынка России. Осуществлен анализ особенностей Дальневосточного региона, по результатам которого приведено обоснование приемлемого вида круизного туризма в условиях рассматриваемого региона. Проанализированы особенности организации экспедиционного круизного туризма. Итогом исследования стала разработка Программы развития, в которой определены основные ориентиры по развитию круизного туризма на Дальнем Востоке, а также представлены инструменты и механизмы по реализации Программы и ожидаемые результаты.

**Ключевые слова:** Программа развития круизного туризма, Дальний восток, экспедиционный круизный туризм.

**Abstract**

The graduation thesis reflects the results of a scientific study aimed at developing a Program for the development of cruise tourism in the Far East. A study of the global cruise market has been conducted. The current state of development of the Russian cruise market is described. An analysis of the peculiarities of the Far Eastern region has been carried out, based on which the justification of an appropriate type of cruise tourism in the conditions of the region under consideration is provided. The features of organizing expedition cruise tourism are analyzed. The outcome of the study is the development of a Development Program, which outlines the main guidelines for the development of cruise tourism in the Far East, as well as presents tools and mechanisms for the implementation of the Program and the expected results.

**Keywords:** Cruise tourism development program, Far East, expedition cruise tourism.

ОГЛАВЛЕНИЕ

[ВВЕДЕНИЕ 4](#_Toc165921550)

[ГЛАВА 1. СПЕЦИФИКА КРУИЗНОГО ТУРИЗМА И ОСОБЕННОСТИ ЕГО ОРГАНИЗАЦИИ 6](#_Toc165921551)

[1.1. Определение понятий, подходы к организации круизного туризма 6](#_Toc165921552)

[1.2. Определения и особенности организации экспедиционного круизного туризма 10](#_Toc165921553)

[1.3. Лучшие мировые практики развития круизного туризма 12](#_Toc165921554)

[1.4. Правовые основы регулирующие круизную деятельность в мире 15](#_Toc165921555)

[ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ОПЫТА ОРГАНИЗАЦИИ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В РОССИИ. 18](#_Toc165921556)

[2.1. Анализ особенностей развития круизного туризма в России 18](#_Toc165921557)

[2.2. Сравнительный анализ компаний, занимающихся круизным туризмом в России 21](#_Toc165921558)

[2.3. Российские компании, организующие экспедиционные круизные туры. 23](#_Toc165921559)

[2.4. Правовое поле круизной деятельности в России 26](#_Toc165921560)

[ГЛАВА 3. ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РЕГИОН КАК ТЕРРИТОРИЯ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА 29](#_Toc165921561)

[3.1. Природные и историко-культурные предпосылки развития круизного туризма на Дальнем Востоке 29](#_Toc165921562)

[3.2. Инфраструктурное обеспечение круизного туризма в регионе 36](#_Toc165921563)

[3.3 Инвестиционная привлекательность региона 39](#_Toc165921564)

[3.4 Оценка предпосылок и рисков для развития круизного туризма на Дальнем Востоке 43](#_Toc165921565)

[3.5. Выбор оптимального варианта современного развития круизного туризма на Дальнем Востоке 53](#_Toc165921566)

[ГЛАВА 4 ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ 55](#_Toc165921567)

[4.1 Общая характеристика, нормативные правовые документы, на которых базируется Программа 55](#_Toc165921568)

[4.2 Характеристика текущего состояния круизного туризма на Дальнем Востока 57](#_Toc165921569)

[4.3 Предпосылки для развития круизного туризма на Дальнем Востоке 59](#_Toc165921570)

[4.4 Факторы, сдерживающие развитие круизного туризма на Дальнем Востоке 60](#_Toc165921571)

[4.5 Определение задач, решение которых необходимо для развития круизного туризма на Дальнем Востоке 61](#_Toc165921572)

[4.6 Основные мероприятия, инструменты и механизмы способствующие реализации программы 62](#_Toc165921573)

[4.7 Этапы реализации программы 63](#_Toc165921574)

[4.8 Источники финансирования мероприятий Программы 68](#_Toc165921575)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 69](#_Toc165921576)

[СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ 70](#_Toc165921577)

[ПРИЛОЖЕНИЕ 1 76](#_Toc165921578)

[ПРИЛОЖЕНИЕ 2 82](#_Toc165921579)

[ПРИЛОЖЕНИЕ 3 84](#_Toc165921580)

[ПРИЛОЖЕНИЕ 4 91](#_Toc165921581)

[ПРИЛОЖЕНИЕ 5 92](#_Toc165921582)

[ПРИЛОЖЕНИЕ 6 97](#_Toc165921583)

[ПРИЛОЖЕНИЕ 7 99](#_Toc165921584)

# ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время российский круизный рынок является одним из наиболее перспективных направлений в становлении сферы туризма. В рамках Стратегии развития туризма в РФ на период до 2035 года, правительством утверждена концепция развития круизного туризма. Географическое положение страны, разнообразие водных ресурсов, а также природный и культурно-исторический потенциал являются объективными предпосылками для формирования круизного туризма в России. Первые круизы в стране были организованы в европейской части на реках Москва и Волга, а также на Черном море. На Дальнем Востоке развитие круизного туризма ограничивается суровыми климатическими и морскими условиями, а также отдаленностью от центральной части России. При этом Дальневосточный регион часто попадает под фокус внимания зарубежных и Российских круизных операторов в целях освоения и развития новых круизных направлений. Особое внимание в данной работе будет уделяться изучению особенностей организации и обоснованию реализации экспедиционного круизного туризма на Дальнем Востоке.

*Объектом исследования* в работе является Дальневосточный регион

*Предмет исследования*: развитие круизного туризма в Дальневосточном регионе.

*Целью* данной работы является: разработка программы развития круизного туризма на Дальнем Востоке на основе оценки предпосылок, перспектив и рисков.

Для достижения поставленной цели в работе решены следующие*задачи:*

* Рассмотрены понятия круизного туризма и экспедиционного круизного туризма
* Проанализирован опыт развития мирового рынка круизного туризма;
* Изучен рынок круизного туризма России;
* Выявлены особенности организации круизного туризма;
* Проанализированы природные предпосылки и риски для развития круизного туризма на Дальнем Востоке;
* Выявлены особенности реализации круизного туризма на Дальнем Востоке;
* Разработана программа развития круизного туризма на Дальнем Востоке;

В работе использовались разнообразныеметоды. В рамках исследования были проведены опросы и интервью. Опрос был проведен среди 85-ти человек, половина из которых являются жителями Дальнего Востока, с целью изучения привлекательности круизных туров на Дальнем Востоке, а также выявления общей потребности у жителей страны в круизных турах. Были проведены интервью с директором компании Фрегат Аэро, генеральным директором компании RussiaDiscovery а также с руководителем агентства по туризму Приморского края. Интервью были направлены на изучение особенностей организации круизных туров в частности на территории Дальнего Востока.

Были выполнены: сравнительный анализнаучных статей и картографических материалов, связанных с историей и развитием круизного туризма в России; анализ различных интернет источников: электронных журналов и газет, видеозаписей, сайтов компаний, связанных с развитием круизов на Дальнем Востоке. Были собраны различные статистические данные, позволившие проанализировать рынок круизного туризма в России в целом.

Список литературы содержит 61 источников. Для поиска источников были использованы информационные базы данных Scopus, Google Scholar а также русскоязычная база данных Elibrary. Также в исследовании использовались публикации в интернет источниках, информационные видеоролики, собранная автором данной работы.

Работа состоит из введения, четырех глав и заключения.

Первая глава работы посвящена изучению понятия «круизный туризм», представлены наиболее популярные подходы к организации круизного туризма, а также выявлены особенности организации экспедиционных круизных туров. Проанализирован рынок мирового круизного туризма и представлена правовая база, регулирующая реализацию круизного туризма в мире.

Во второй главе рассматривается российский рынок круизных предложений. Проводится анализ существующих круизных компаний с целью определения основных направлений круизного туризма в стране. Также представлена нормативно-правовая база, регулирующая морские перевозки, в том числе круизный туризм.

Третья глава основана на анализе особенностей Дальневосточного региона, а также на выявлении благоприятных и сдерживающих факторов развития круизного туризма в регионе. Целью анализа является обоснование целесообразности реализации экспедиционного круизного туризма на Дальнем Востоке.

В рамках четвертой главы была разработана программа развития круизного туризма на Дальнем Востоке.

Работа включает 18 рисунков, 11 таблиц, дополнена 7 приложениями.

# ГЛАВА 1. СПЕЦИФИКА КРУИЗНОГО ТУРИЗМА И ОСОБЕННОСТИ ЕГО ОРГАНИЗАЦИИ

## 1.1. Определение понятий, подходы к организации круизного туризма

Развитие круизной отрасли берет начало с организации первых морских перевозок: транспортировки людей и грузов по воде. Кроме этого по рекам и морям с древних времен осуществлялись экспедиции, которые организовывались для открытия новых торговых путей и земель. Со временем некоторые виды водных перевозок начинают подразумевать не просто перемещение людей по воде, а путешествие на водных видах транспорта в экскурсионных и развлекательных целях. Такое путешествие стали называть круизом.

В 1860-е гг., когда в эксплуатацию были введены специализированные комфортабельные суда, круизы выделяются в самостоятельный вид перевозок отдыхающих на туристских и экскурсионно-прогулочных линиях по специальному маршруту, как правило, с оборотом – «туда и обратно».

В первоначальном значении круиз– это морское путешествие, но сегодня это понятие охватывает организацию как морских, так и речных путешествий с посещением портовых городов, на борту специального пассажирского судна. Под специальным пассажирским судном понимается круизный лайнер, который представляет средство перемещения с комфортабельным размещением пассажиров на борту.

Круизный туризм – вид морского и речного туризма, представляющий собой организацию и осуществление туристских путешествий по океанам, морям, озёрам, рекам и каналам. В зависимости от климата в разных круизных регионах, он может иметь сезонный или круглогодичный характер. Круизный туризм является дорогим, но при этом быстро растущим сегментом туристского рынка [1].

Исследования, посвященные круизному туризму, в настоящее время занимают важное место среди публикаций, посвященных развитию туризма. На рисунке 1 продемонстрирована динамика публикаций научных статей в базе данных Scopus, по проблематике круизных туров. Всего по запросу «Cruise» было найдено 83 054 публикаций.

На графике видно, что интерес к теме круизного туризма не только сохраняется на протяжении многих лет, но и увеличивается. С каждым годом появляются новые подходы к организации круизного туризма и определению самого термина «круиз».

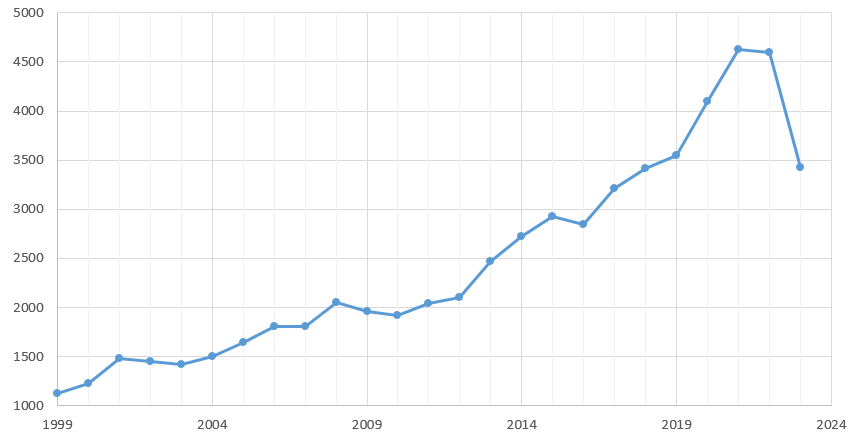


Рис. 1 - количество публикаций в Scopus по запросу «Cruise»

[Источник: составлено автором]

Можно выделить три подхода к определению термина, акцентирующие различные составляющие круизного туризма:

1. Морской или речной круиз - это специально организованное коллективное путешествие по определенной программе с предоставлением его участникам широкого комплекса услуг (бытового и экскурсионного обслуживания, питания, культурно-массовых развлечений, других услуг, предоставляемых в зависимости от целей морского круиза) [2].
2. Круиз - путешествие на водных видах транспорта, включающее береговые экскурсии, осмотр достопримечательностей портовых городов, а также разнообразные развлечения на борту морских и речных лайнеров [3].
3. Круиз - морское туристское путешествие обычно по замкнутому кругу, с радиальными поездками на автобусах из портов во внутренние районы разных стран; также понятие круиз трактуется как речная туристская поездка на теплоходе, используемом как средство перевозки, размещения, питания, развлечений и т.д., включающая в программу береговое обслуживание [1].

Характерной чертой современных круизных туров является высокое качество; и количество услуг на борту судна. Круизы сочетают в себе водный и береговой отдых, в том числе экскурсии, использование наземного и других видов транспорта, а также участие береговых гостиничных комплексов.

В данной работе под круизом будут пониматься морские и речные путешествия в туристических целях на круизных лайнерах или других специализированных судах, которые могут включать в себя разнообразные развлечения на борту, осмотр достопримечательностей в городах-остановочных пунктах, береговые экскурсии.

Во всех представленных определениях говорится о двух вариантах круизов: речные и морские. Морские круизы можно классифицировать по нескольким параметрам. В зависимости от продолжительности маршрута, выделяют [3]:

* краткосрочные (от нескольких часов до нескольких суток),
* среднесрочные (от 5 до 13 суток),
* долгосрочные (до 2 месяцев).

По особенностям организации различают [4]:

* кольцевые маршруты в определенном бассейне, например, Средиземного моря, с заходом в 8-12 портов различных приморских стран и популярных морских курортов;
* маршруты open jaw, например, вокруг Европы, Скандинавии, когда туристы следуют только в один конец маршрута;
* кратковременные выходы в море на 2‑3 дня. Нередко такие рейсы используются для специальных целей, например, для организации игорного бизнеса в соседних странах;
* длительные маршруты и кругосветные путешествия продолжительностью до года.

Речные круизные маршруты в зависимости от условий перевозок, их продолжительности и протяженности, качества предоставляемых услуг подразделяются на:

* транспортные;
* туристские;
* экскурсионно-прогулочные.

Туристские перевозки организуются по традиционным и специальным маршрутам продолжительностью более 24 часов.

Экскурсионно-прогулочные маршруты представляют собой перевозки экскурсантов продолжительностью менее 24 часов, как правило, это внутригородские и пригородные речные маршруты.

Отличительной особенностью речных круизов является прохождение на специально оборудованном речном судне, определенного маршрута по неглубоководным путям (рекам, озерам и прочим водным артериям), находящимся целиком внутри территории государства. В речных круизах целью путешествия являются посещаемые места на берегу, а корабль является комфортабельным отелем, следующим в одном направлении или по кольцу [4].

В зависимости от вида круиза (морского или речного) используются определенные пассажирские суда, которые подразделяются на морской и речной транспорт (Таблица 1).

Таблица 1 – различие морского и речного транспорта.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Вид транспорта** | **Тип судна** | **Вместимость**  **(чел.)** |
| **Речной транспорт** | Лодки  Суда с механическим приводом  Катера | до 12 |
| Речные трамваи | 150-200 |
| Теплоходы | 300–400 |
| Комфортабельные суда на подводных крыльях | 100-250 |
| Яхты | 6-12 |
| Теплоходы | Около 80 |
| Паромы | 30 - 300 |
| Суда на подводных крыльях | 100-250 |
| **Морской транспорт** | Океанские яхты (длина 37-90 м) | До 20 |
| Лайнеры | До 5000 |
| Суперлайнеры | До 8000 |
| Теплоходы ледового класса / атомные ледоколы / научно-исследовательское судно | До 200 |

В речном судоходстве используются как маломерные суда, так и комфортабельные теплоходы класса «Люкс». Все они имеют низкую осадку и это связано с тем, что большинство маршрутов пролегают по узким каналам, и предполагают прохождение под низкими створами мостов и по мелководным рекам. Это также комфортабельные суда с небольшой вместимостью, но с полным набором услуг, необходимых для краткосрочных и длительных путешествий. Речные круизы обычно носят сезонный характер, поскольку могут осуществляться только на воде свободной ото льда, несмотря на это они менее подвержены влиянию погоды нежели морские перевозки.

Морские пассажирские суда проектируются под погодные особенности морей, на которых они будут курсировать. Такое судно, как правило, совершает международные рейсы и является быстроходным комфортабельным судном с полным комплексом предоставляемых услуг: питание, развлечение, проживание на борту [5].

В последнее время, на рынке морского круизного туризма, существует тенденция к строительству больших круизных судов. Средний тоннаж современного судна составляет 57 200 т. Конструкция и инфраструктура на борту могут различаться в зависимости от целей компании. Современный круизный лайнер должен обладать необходимой инфраструктурой для эффективного предоставления услуг проживания, питания и организации досуга его пассажирам. К компонентам такой инфраструктуры можно отнести следующие факторы:

* Номерной (каютный) фонд. Класс и вместимость которых зависит от категории судна, месторасположения каюты на палубе, наличия иллюминатора, балкона и др.
* Кухня и рестораны, которые располагаются обычно, на главной палубе в носовой или кормовой частя судна. Количество мест питания зависит от вместимости пассажиров на борту судна.
* Места общественного пользования и проведения досуга. Так как большую часть времени турист проводит на круизном лайнере практически все суда должны иметь досуговые зоны, которые в зависимости от класса и размеров судна могут включать в себя кинотеатры, бассейны, солярии, бары, ночные клубы, тренажерные залы и другое. Обязательным на борту круизного лайнера является наличие медицинских пунктов.

Помимо всего перечисленного круизные суда классифицируются по системе звезд, как и гостиницы. Присуждение категории лайнеру происходит на основе анализа уровня комфортности, судна. Уровень комфортности круизного лайнера определяют: площадь кают, расположение кают, техническое и санитарно-гигиеническое оснащение кают, меблировка и интерьеры кают, размеры и количество предприятий общественного питания, качество приготовляемой пищи и объем меню, количество предприятий организации досуга и перечень предоставляемых в них услуг, уровень подготовки обслуживающего персонала [6].

Отдельную нишу в морском круизном судоходстве занимают теплоходы ледового класса, атомные ледоколы и научно-исследовательские суда, модернизированные для круизных целей, которые могут ходить там, где не пройдут более крупные суда. Они вмещают ограниченное количество пассажиров, а их ключевой особенностью является способность курсировать практически круглогодично, по замерзающим морям.

## 1.2. Определения и особенности организации экспедиционного круизного туризма

Последние несколько лет на круизном рынке популярность набирает такой вид круизов как экспедиционный. В данной работе особое внимание будет уделяться изучению данного вида круизов.

Экспедиционный круиз представляет собой путешествие в отдаленные и труднодоступные места по рекам и морям на специализированном судне, с целью посещения труднодоступных мест, недоступных для массового туриста, могут включать в себя: изучение и осмотр природных достопримечательностей; наблюдение за животным миром в естественной среде обитания; посещение мест национальных поселений; активный отдых в виде рыбалки, дайвинга, снорклинга, трекинг; посещение термальных источников.

В данной работе под экспедиционным круизным туризмом будет пониматься *перемещение (путешествие) туриста по воде на научно-исследовательских судах, атомных ледоколах и иных круизных судах по обозначенному маршруту в исследовательско-экспедиционных, экскурсионно-познавательных и рекреационных целях*.

Во время путешествия туристам предоставляется возможность изучения дикой природы, отдаленных островов и регионов. Для этих целей на борту присутствуют опытные гиды-историки, культурологи, гляциологи, орнитологи, геологи и другие специалисты в области живой и неживой природы. Маршрут сопровождается лекциями, презентациями, осмотром достопримечательностей, привычная для путешествий на круизных лайнерах анимация во время экспедиционных круизов не проводится.

Для обеспечения комфортного пребывания на борту экспедиционные туры часто проводятся на небольших судах с ограниченным числом пассажиров, это также позволяет избежать перегруженности портов и достопримечательностей.

Судно, на котором производится путешествие, его оснащение, класс и другие особенности, является одним из основных отличий экспедиционного круизного туризма от традиционного. Термин «экспедиционное судно» определен в российском энциклопедическом словаре «Туризм» как «*научно-исследовательский корабль, научные сотрудники и команда которого проводят различные научные исследования. Экспедиционное судно часто используются для туристских путешествий или перевозки туристов, как правило, в одном направлении*». Этот же словарь объясняет термин «круизный корабль» как «*комфортабельное пассажирское судно морского или речного класса, используемое для осуществления многодневных туристских путешествий по морям и океанам, рекам и озёрам, идущее по определённому маршруту*» [1].

В отличие от классических круизов, где основным фокусом является комфорт и развлечения на борту, экспедиционные круизы, помимо предоставления того же комфортного размещения на судне, ориентированы на активное участие пассажиров в научных исследованиях на отдаленных малоизученных территориях. И поскольку тематика и маршруты экспедиционных круизов не позволяют использовать классические круизные корабли, а предполагают использование экспедиционных судов, экспедиционный круиз можно выделить как отдельный вид круизного туризма (Таблица 2).

Таблица 2 - сравнение круизного и экспедиционного круизного туризма

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Особенности** | **Круизный туризм** | **Экспедиционный круизный туризм** |
| ОТЛИЧИЯ | | |
| Цели путешествия | Развлекательные | Научно-познавательные |
| Максимальное кол-во пассажиров | До 7000 чел. | До 200 чел. |
| Класс судна | Стандартное пассажирское судно | Судно ледового класса/ оборудованное научными и исследовательскими приборами |
| Наличие лодок | Тендеры (небольшие лодки) | Лодки Зодиак, способные выдерживать низкие температуры. |
| Персонал | Обслуживающий персонал, персонал из сферы развлечений | Экспедиционная команда (гиды в необходимых областях: лекторы-специалисты по морской биологии, океанологии, орнитологии, гляциологии и др.) |
| Размер судна | Длина – до 360 м  Ширина – до 60 м | Длина – в среднем 70 м  Ширина – в среднем 12 м |
| СХОДСТВА | | |
| Вид размещения | Плавучая гостиница | |
| Уровень сервиса | Высокий уровень сервиса (4-5 звезд) | |
| Качество размещения | Комфортное размещение пассажиров | |

Организацию экспедиционного круизного туризма можно назвать одной из самых сложных в круизной отрасли. Направленные на осмотр природных достопримечательностей, маршруты экспедиционного круиза пролегают в труднодоступных и менее посещаемых районах, что требует особого подхода к их организации, а также использования специализированных судов.

## 1.3. Лучшие мировые практики развития круизного туризма

Для того, чтобы понять, чем представлен и как развивается на сегодняшний день мировой круизный рынок, необходимо рассмотреть и проанализировать деятельность крупнейших круизных компаний.

Для анализа были отобраны крупнейшие круизные компании. Ведущими странами по числу круизных путешествий являются: США, Германия и Великобритания. Наибольшей популярностью водные путешествия пользуются в США и Германии. Крупнейшим рынком-поставщиком круизных туристов также является США.

Сегодня в мире насчитывается более 150 морских круизных компаний - греческих, итальянских, испанских, американских, датских, норвежских и др. Число круизных компаний увеличивается с каждым годом, так как увеличивается число туристов, проявляющих интерес к круизам. Наиболее крупные перевозчики в сфере морских круизов представлены в таблице 3.

Таблица 3 – сравнительная характеристика ведущих мировых круизных компаний

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Название компании** | **Страна** | **Маршруты круизов** | **Минимальная цена и продолжительность круиза** |
| Carnival Cruise Lines (CCL) | США | Тихоокеанские круизы по островам, Азиатско-австралийские круизы  Кругосветные | От 150$  от 2 дней. |
| Norwegian Cruise Line | США | Европейские, Аляска, Средиземное море | От 2000€  от 10 дней |
| Princess Cruises | США | Азиатско-Австралийские, Африканские, Японские. | От 1110$  от 8 дней |
| MSC Cruises | Италии | Европейские, Атлантические, Американские, Южно-Африканские, Средиземное море, Черное море | От 500$  от 7 дней |
| Costa Cruises | Италия | Средиземноморские, Европейские, круизы по Юго-Восточной Азии, Южной Америке | От 1500$  от 9 дней |
| Royal Caribbean International | США | Европейские, Азиатско-Австралийские, Американские. | От 700$  От 7 дней |

Каждая из перечисленных компаний имеет ряд особенностей, которые делают их предложения на рынке круизного туризма отличными от других:

Carnival Cruise Lines (CCL) предлагает концепцию «круизы развлечений». На борту лайнеров представлены такие заведения как: аквапарк, казино, караоке, клубы, бары, рестораны, площадки для выступления музыкальных групп, баскетбольные и волейбольные корты.

Norwegian Cruise Line является новатором в концепции “Круизы в свободном стиле”, направленные на активных, ориентированных на подвижный образ жизни пассажиров. На борту представлены многочисленные тренажерные залы, спортивные площадки, боулинг, дартс, стена для скалолазания и поле для мини-гольфа, аквапарк и веревочный парк.

Компания Princess Cruises ориентируется на любого пассажира, начиная от любителей путешествовать в одиночку и заканчивая семьями с детьми. Предлагает большое количество кают, оборудованных балконами. Инфраструктура лайнеров включает SPA-центры, бары с живой музыкой, театры, детские клубы, кинотеатры под открытым небом.

Каждый лайнер компании MSC Cruises построен в итальянском стиле с соблюдением определённой темы: Armonia – гармония, Sinfonia – симфония, и т.д. На борту лайнеров предлагается широкий выбор развлечений: конкурсы, викторины, мастер-классы по живописи и рукоделию, представления в бродвейском стиле, ночные клубы, дискотеки, концерты классической музыки, шоу акробатов.

Costa Cruises предлагает развлекательные программы для детей разных возрастов. Уроки итальянского языка, кулинарные демонстрации с рецептами итальянской кухни. В 2009 г. компания была занесена в Книгу рекордов Гинесса (Costa Cruises провела инаугурацию двух новых лайнеров Costa Luminosa и Costa Pacifica в один день.)

На борту лайнеров компании Royal Caribbean International расположены: ледовый каток, скалодром, тарзанка Zip Line на высоте более 25 м, сёрф-симулятор, водные горки, симулятор полетов в аэродинамической трубе, капсула North Star, акватеатр зал игровых автоматов и казино.

Лидером в сфере организации круизов является США – в этой стране расположены главные офисы большинства крупных круизных компаний. По количеству лайнеров, показанном на рисунке 2 эти компании также лидируют (Рис 2).

Рис. 2 - количество лайнеров круизных компаний

[составлено автором по сайту cruisegid.ru]

Самым большим круизным лайнером сегодня считается 20-ти палубный «Icon of the Seas», принадлежащий компании Royal Caribbean International и рассчитанный на 7600 пассажиров. Чем больше лайнер, тем больше на нем инфраструктуры, с максимальной комфортабельностью и использованием новейших технологий. На борту могут располагаться кинотеатры, аквапарки и парки аттракционов.

На сегодняшний день круизные компании могут выбирать не только направленность своих круизов, но и собственную принадлежность на рынке. Это означает, что фирма может сконцентрироваться на одном предложении, разрабатывая и улучшая круизные туры только в его рамках. Таким образом происходит деление компаний на массовые, люксовые и экспедиционные.

Мировой экспедиционный круизный туризм сосредоточен в основном в Арктике, Антарктике и берегов Аляски, и реализуется обычно на небольших судах с высокой стоимостью туров. Как описывалось ранее, такие круизы рассчитаны на взыскательных туристов, которым важно получить впечатления, а не комфорт.

## 1.4. Правовые основы регулирующие круизную деятельность в мире

Правовые акты, касающиеся круизного туризма преследуют несколько целей:

* Они направлены на защиту интересов пассажиров и обеспечение безопасности плавания.
* Законодательство регулирует финансовые отношения между круизными компаниями и клиентами, предоставляя им права на возмещение ущерба или компенсацию при возникновении проблем или конфликтных ситуаций. Также оно определяет ответственность круизной компании за качество предоставляемых услуг и выполнение обязательств перед пассажирами.

Для обеспечения прибыльной работы круизных линий компании консолидируют свои ресурсы и создают холдинговые структуры. В 2012 г. была создана Международная ассоциация круизных линий Cruise Linc International Association (CLIA) – организация международного уровня, объединяющая и представляющая интересы компаний, турагентств и ассоциаций. CLIA осуществляет координацию круизного бизнеса в международном плане.

Перевозка туристов морским транспортом регулируется правовыми актами международного и национального законодательства. При международных перевозках действуют договоры и конвенции, распространяющиеся на все страны-участники, в том числе и на Россию.

*Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и багажа.* По состоянию на февраль 2023 г. участниками конвенции являются 37 государств, Россия в том числе. Конвенция применяется к любой международной перевозке, если соблюдается одно из следующих условий:

* судно плавает под флагом государства-участника или зарегистрировано в нём;
* договор перевозки заключён в государстве-участнике;
* в соответствии с договором перевозки место отправления или назначения находится в государстве-участнике.

Афинская конвенция требует от перевозчика обязательного страхования ответственности или иного финансового обеспечения. Судам должно быть выдано свидетельство, подтверждающее страхование или иное финансовое обеспечение [7].

*Международная конвенция об охране человеческой жизни на море (СОЛАС).* Положения этой Конвенции применяются на всех этапах "жизненного" цикла судна: при его проектировании, в период постройки и во время производственной эксплуатации. На первых двух этапах требования безопасности позволяют спроектировать, построить, оборудовать и снабдить всем необходимым судно таким образом, чтобы оно во всех отношениях (прочность, плавучесть, непотопляемость, остойчивость) было пригодным к использованию в соответствии с назначением и способным противостоять действующим агрессивным факторам в обычных условиях морского плавания. В период производственного использования судна как транспортного средства (20-25 лет) практически все стороны деятельности судового экипажа по поддержанию корпуса, механизмов, оборудования в нормальном техническом состоянии и обеспечению безопасности плавания регламентируются соответствующими положениями СОЛАС [8].

*Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем*. Конвенция применяется ко всем международным перевозкам, плавающим под флагом Договаривающегося государства, либо в случае, когда место отправления или место назначения находится в Договаривающемся государстве. В обязанности перевозчика по данной конвенции входят: приведение судна в мореходное состояние, поддержание его в таком состоянии, укомплектование экипажем, снаряжение и снабжение к началу и в течение всей перевозки, а также обеспечение безопасности пассажиров во всех других отношениях [9].

*Международная конвенция о поиске и спасении на море* заключается в том, что независимо от района Мирового океана, в котором происходит авария, действий по поиску и спасанию терпящих бедствие людей координируются между расположенными в этом районе службами спасения [10].

Обобщая основные положения международных документов, отметим самое главное.

1. Организацией морских путешествий и круизов занимаются специализированные компании. Морские круизы осуществляются на местных (между портами одного государства) и международных (между портами различных государств) каботажных линиях.
2. Для обеспечения всех установленных требований круизный тур должен характеризоваться прежде всего высоким уровнем безопасности.
3. Для реализации круиза помимо безопасности необходимо обеспечить высокий сервиса и комфорта, возможность реализации различных целей пассажиров (экскурсионные, развлекательные, деловые и др.), а также полный комплекс жизнеобеспечения на борту судна (питание, досуг, проживание), который входит в стоимость круиза.

# ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ОПЫТА ОРГАНИЗАЦИИ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В РОССИИ.

## 2.1. Анализ особенностей развития круизного туризма в России

Трансформация водных перевозок и путешествий в турпродукт на территории России происходит в 1837 г., когда для туристских и экскурсионных целей, начинают использовать пароходы.

В истории становления и развития речного и морского круизного туризма в России прослеживаются три этапа.

*Первый этап: становление отрасли в царской России (1837-1917 гг.)*Период определяется началом строительства и использования пароходов и теплоходов в туристских целях. В 1837 г. по реке Москве начинают курсировать первые туристские пароходы; в 1848 г. открывается крупнейшее частное общество «Кавказ и Меркурий», занимающееся строительством судов (пароходов), специально предназначенных для речных круизов; в 1870-е гг. появляются первые круизные маршруты по Волге. В 1903 г. в Нижнем Новгороде был построен первый в мире теплоход, что в дальнейшем позволило использовать на круизных маршрутах суда теплоходного класса. За счет развития в 1908-1909 гг. пароходного и теплоходного производства на Сормовском заводе в Нижнем Новгороде, к 1913 г. появляется техническая возможность открытия туристских маршрутов на линии Нижний Новгород – Астрахань [11].

*Второй этап: упадок и расцвет круизного туризма в СССР (1917– 1990-ые гг.).*Данный периодхарактеризуется строгим контролем государства за отраслью: от обеспечения судами до обеспечения туристами. События начала ХХ в.: революции 1917 г., а затем Великая Отечественная война 1941-1945 гг., не благоприятствовали развитию круизного туризма. До второй половины 1950-х гг. отрасль пребывала в полном упадке. Поворотным моментом стал 1959 г., когда Центральный совет по туризму и экскурсиям ВЦСПС организовал первый речной послевоенный маршрут по Волге, в рамках которого за год около 12 тыс. чел. совершили путешествия различной длительности на 10 различных круизных судах [12].

К началу 1960-х гг. появляются два направления международных морских круизов: 1) из Ленинграда в столицы стран, выходящих к побережьям Балтийского и Северного морей; 2) из Одессы по Чёрному и Средиземному морям с заходом в порты Турции, Египта, Сирии, Ливии, Греции, Италии и Франции. В это же время происходит расцвет Крымско-Кавказской круизной линии на Черном море, на которой осуществлялся маршрут: Одесса – Севастополь – Ялта – Новороссийск – Сочи – Сухуми – Батуми – Одесса. На этом направлении начинается эксплуатация комфортабельных четырёхпалубных теплоходов, заказанных в Германии, Чехословакии и Австрии [13].

Отличительная черта этого периода – организация в 1962 г. первых круизных маршрутов по морям Дальнего Востока (Владивосток - Находка - Сахалин - Петропавловск-Камчатский), а также в 1966 г. первого круиза по арктическому маршруту Мурманск – Архангельск. В 1970-е гг. на территории Дальнего Востока появляется экспедиционный круизный тур, который осуществлялся на шести пассажирских судах, построенных в ГДР. Каждое судно вмещало до 340 пассажиров, эти суда осуществляли как перевозку пассажиров, так и круизные маршруты. Маршруты охватывали посещение Приморского побережья (бухта Сидими, остров Петрова, Находка), острова Сахалин, полуострова Камчатка и островов Курильской гряды. На побережьях проводились экскурсии, включавшие даже восхождения на вулкан Эбеко на острове Парамушир. Высадка производилась с плашкоутов, на которые туристы пересаживались с теплоходов. В случае плохой погоды высадка на острова отменялась [14].

В этот период заполняемость круизных туров во многом определялась распределением путевок через профсоюзные организации, что практически исключало конкуренцию за потребителя.

*Третий этап: переход круизных компаний в частные владения, развитие современного круизного туризма (1990-ые гг. – настоящее время)*

С началом приватизационных реформ 1990-х гг. компании, занимающиеся организацией круизного туризма, переходят в частные владения и ориентируются на получение прибыли. В этот период такие факторы как открытость границ, широкий спектр зарубежных туристических предложений, развитие новых технологий и другие, порождают высокий уровень конкуренции. Это способствует процессу модернизации материально-технической базы (флота, причальных сооружений), появлению новых повышенных требований к кадрам, разработок концепций и «миссий» круизных компаний, а также созданию каждой компанией своего имиджа и репутации.

В 2000-е гг. на теплоходах увеличивается площадь кают, повышается качество питания и обслуживания, увеличивается разнообразие экскурсионных и развлекательных программ. Приобретают популярность многодневные маршруты по Волге, Оке, Каме, Неве, Свири, Ладожскому и Онежскому озёрам, Волго-Донскому, Волго-Балтийскому, Беломорско-Балтийскому каналам. На круизных маршрутах начинают работать суда класса «река-море», так с 2012 г. по Беломорско-Балтийскому каналу курсирует новый круизный трёхпалубный теплоход «Русь Великая», способный выходить в Белое море и швартоваться непосредственно на Соловецких островах [15].

Для последнего десятилетие характерна заинтересованность руководящих органов Российской Федерации в развитии круизного туризма как внутреннего, так и международного. В январе 2017 г. во исполнение поручения президента России о восстановлении регулярного круизного сообщения в Черноморском регионе от 13.10.2016 ФГУП, «Росморпорт» учредило ООО «Черноморские круизы», которое с 2017 г. и по сей день выступает оператором круизного сообщения Сочи–Сухум–Сочи на круизном теплоходе «Князь Владимир».

На сегодняшний день в России, большее развитие получили речные круизы. В таблице 4 и в Приложении 1 представлены основные реки и каналы страны, по которым проходят наиболее популярные круизные маршруты.

Таблица 4 – структура единой глубоководной системы Европейской части России

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Название** | **Протяженность** | **Период навигации** | **Круизные маршруты** |
| Беломорско-Балтийский канал | 227 км | С 20 мая по 31 октября | Москва - Соловецкие острова и Архангельск |
| Волго-Балтийский канал | 367 км | С 30 апреля по 15 ноября | Санкт – Петербург, Ярославль |
| Волго-Донской канал | 101 км. | С 1 апреля по 27 ноября | Ростов-на-Дону в/из Москвы, Нижнего Новгорода, Самары, Волгограда и Перми. |
| Канал имени Москвы | 128 км | С 24 апреля по 17 ноября. | По каналу совершаются до 95% круизов из/в Москву |
| **Реки** | | | |
| Белая | 1430 км | Вторая половина апреля - начало ноября. | Уфа, Москва, Нижний Новгород, Казань Самара |
| Волга | 3530 км | С апреля по октябрь. | Москва, Санкт-Петербург, Крупные города Поволжья |
| Вытегра | 64 км | С апреля по ноябрь. | Ярославль, Кижи, Мандроги, Сортавала, Санкт-Петербург |
| Дон | 1870 км | С 1 апреля по 27 ноября | Ростов-на-Дону, Самара, Нижний Новгород, Пермь, Таганрог, Азов |
| Кама | 1805 км. | С конца апреля до середины ноября. | Пермь, Нижнекамск, Елабуга, Березники |
| Ока | 1498,6 км | с конца апреля до начала октября | Коломна – Нижний Новгород |
| Нева | 74 км, | с конца апреля до середины ноября | Санкт-Петербург, Ладожское, Онежское озера, Валаам |
| Свирь | 224 км | с 30 апреля по 15 ноября. | Ростов-на-Дону, Волгоград, Саратов, Самара, Казань, Нижний Новгород, Кижи, Мандроги, Валаам |

Продолжение таблицы 4

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Название** | **Протяженность** | **Период навигации** | **Круизные маршруты** |
| **Реки Сибири и Дальнего Востока (Крупнейшие)** | | | |
| Енисей | 3487км | с начала июня по начало октября | Красноярск, Енисейск, Норильск |
| Лена | 4400 км | С начала июня до конца августа | Якутск, Ленские столбы, Буотама, Тикси, Полярный круг (или Утиный остров) |
| Обь | 5569 км | С конца апреля по конец октября | Сургут, Березово, Мужи, Салехард и др. |
| Амур | 2824 км | С середины апреля до середины ноября | Не реализуются |

Основное сосредоточение речных круизных маршрутов приходится на европейскую часть России, по другим крупным рекам страны круизы реализуются в меньшей степени. Каждый из маршрутов, реализуемых по рекам европейской части страны представляет собой прогулочные и экскурсионные маршруты. По данным АТОР, в 2024 году спрос на отечественные речные круизы увеличился на 20%.

Для данной работы также был проведен анализ развития морских круизов в РФ. Россия имеет самую протяженную морскую береговую линию в мире – 38 808км. Страну омывают моря трех океанов: на западе – моря Атлантического, на востоке – Тихого, на севере – Северного Ледовитого океанов, на юге – Каспийское море и моря Атлантического океана.

Несмотря на высокий потенциал для развития круизных туров по морским акваториям, морские круизы развиты в основном на Азовском и Черном морях на юге России.

Ориентация на развитие круизных маршрутов по южным морям обусловлена тем, что моря на Дальнем Востоке России сильно отличаются природно-климатическими показателями. Основная сложность при развитии круизных маршрутов связана с замерзанием морей, ледовый покров препятствует судоходству или требует специальных судов для его осуществления.

## 2.2. Сравнительный анализ компаний, занимающихся круизным туризмом в России

Для данной работы особенно важно проанализировать Российский рынок круизного туризма.

Российский круизный рынок является одним из наиболее перспективных направлений развития сферы туризма. С ростом популярности внутреннего туризма, увеличивается спрос на круизные туры по России. В настоящее время морское круизное судоходство с использованием судов отечественных судов ограничено практически полным отсутствием круизного флота, но в то же время происходит увеличение флота речных отечественных круизных компаний на 30% в 2023 г., число круизных судов, курсирующих по российским рекам, выросло с 86 до 103.

Ведущими компаниями, реализующими круизный туризм в России являются «ВодоходЪ», «Инфофлот», «Мостурфлот» и «Донинтурфлот»

Основные сведения о компаниях, предлагавших речные круизы на территории России представлены в таблице 6. В списке представлены компании, предлагающие наибольшее количество круизов, а также компании, имеющие собственный флот.

Таблица 5 - ведущие круизные компании России.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Название компании** | **Число круизных судов** | **Круизы** |
| Водоход (судоходная компания и туристический оператор России) | 18 | Морские круизы: Черное и Азовское моря  Экспедиционные круизы по Байкалу и по Енисею  Сотрудничает с компанией Swan Hellenic, которая предлагает более 70 экспедиционных маршрутов по направлениям: Красное море, Европа, побережье Африки, Южная и Северная Америка, Карибы. |
| «Мостурфлот»  (крупный оператор на речном круизном рынке) | 10 | Организует круизные маршруты по рекам страны, Черному и Средиземному морям на Люксовых, Премиальных и Винтажных теплоходах. |
| Круизный центр «Инфофлот» (Генеральный агент ведущих российских и международных круизных компаний) | 8 | Речные круизы по России, Беларуси, Германии, Румынии, Венгрии, Хорватии  Морские круизы на иностранном лайнере Astoria Grande из Сочи в Турцию, по Персидскому заливу. |
| «Донинтурфлот» | 9 | Круизы по всем судоходным линиям Европейской части России |
| «Русич» (Официальный представитель туристической компании ООО "Экспресс-тур") | 2 | Круизы по рекам России и Белому морю, через Беломоро-Балтийский канал на собственных теплоходах «Родная Русь» и «Русь Великая» (класс «река-море») |
| «ГАМА» (Российский круизный туроператор) | 7 | Речные круизы, прогулки и экскурсии.  Строительство новых теплоходов по инновационным проектам |
| «Волга Wolga» | 3 | Круизы по европейской части территории России: по **Каме , Волге, Дону, Белой, Оке, Волго-Балтийскому** и **Беломоро-Балтийскому** каналам в южном направлении, 2-, 3-, 4-дневные круизы выходного дня. |

Продолжение таблицы 5

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Название компании** | **Число круизных судов** | **Круизы** |
| «Ленатурфлот» (Российский туроператор, организующий круизы по реке Лене в Якутии) | 2 | Круизные программы по Якутии до 14 дней с посещением Якутска, Тикси, Ленских столбов. |
| «Байкал Норд» (Туроператор, организующий круизные туры по Байкалу) | Аэролодка (хивус) в зимнее время  Теплоход «Александр Великий» в летнее время | Классические и экспедиционные круизные туры по Байкалу |

Для сравнения стоимости круизных маршрутов были отобраны туры, реализуемые на самых популярных круизных теплоходах и лайнерах как по рекам, так и по морям России (Приложение 2).

По рекам центральной части России на данный момент можно приобрести достаточно бюджетные туры. Это короткие маршруты, а также маршруты «выходного дня», которые проводятся в экскурсионных целях с пятницы по воскресенье. По мере удаленности рек к Сибири и Дальнему Востоку, стоимость круизов увеличивается. Маршруты становятся протяжённее и продолжительнее по времени, так как объекты показа расположены не так густо, как в центральной части страны. Стоимость морских круизов значительно выше стоимости речных, помимо больших расстояний, которые преодолевает круизное судно, на стоимость также влияет класс, размер и инфраструктура морского лайнера.

## 2.3. Российские компании, организующие экспедиционные круизные туры.

Исходя из определения, представленного в первой главе, экспедиционными круизами можно называть те круизы, которые реализуются с целью изучения дикой природы в труднодоступных и отдаленных местах. Такие круизы являются относительно новым предложением на Российском рынке, которое позволяет повысить привлекательность тех регионов, которые до этого не пользовались большой популярностью среди туристов.

Среди круизных компаний все большую популярность с каждым годом набирают экспедиционные круизные туры по рекам России. Отмечается существование и создание новых турфирм, которые специализируются на круизах только по конкретным рекам. Экспедиционные круизные туры по рекам России представлены по крупнейшим рекам Сибири и Дальнего Востока (Таблица 6).

Представленные в таблице туры отличает от классических маршрутов продолжительность, определенный класс судна, а также объекты показа, недоступные массовому туристу и находящихся в отдалении друг от друга, основу которых составляют природные объекты.

Таблица 6 – компании, реализующие речные экспедиционные круизы по России

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Компания** | **Река/озеро** | **Судно** | **Особенности** |
| «Ленатурфлот» | Лена | Теплоходы «Демьян Бедный», «Михаил Светлов» | Посещение: Ленские столбы, Ленские Щёки, город Мирный. Полярный круг (или Утиный остров)  Рыбалка, восхождение на вершину скал на панорамную площадку.  Эвенкийский ритуал на берегу.  Пешая прогулка до бизонария.  Лекции и фильмы о Якутии, мастер-классы. Дегустация рыбы шоковой заморозки. |
| «ИНФОФЛОТ»\* | Енисей | Пассажирский теплоход "В. Чкалов" | **г. Норильск, Талнах**  Туруханск.  Водопад "Красные камни"  Плато Путорана.  водопады на реках Оран или Канда  Переход Полярного круга.  Правый приток Енисея – Нижняя Тунгуска  Осиновские щеки  Енисейск. |
| «ВодоходЪ»\* | Енисей | Экспедиционное судно: Теплоход Максим Горький класса Wild Life | Красноярск, Галанино, Енисейск, Ярцев, Бахта, Канготов, Туруханск, Ермаков, Игарка, Тыях, Дудинка,  природный комплекс плато Путорана  Музей вечной мерзлоты в Игарке  Знакомство с бытом коренных этносов Таймыра  мастер-классы по народным ремеслам |
| Байкал Норд | Байкал | Теплоход «Александр Великий» | Остров Ольхон,  Скала Шаманка  ходульные деревья  бухта Заворотная  остров Огой,  Ауддийская Ступа Просветеления  Самое большое лежбище байкальской нерпы – Ушканьи острова, возможность увидеть нерпу в естественной среде обитания |

\* - данный вид круизов позиционируются компанией как экспедиционные.

В настоящее время перечисленные экспедиционные маршруты по рекам России и озеру Байкал являются самыми популярными среди туристов, активно рекламируются и продаются.

Самыми популярными являются экспедиции по Байкалу, как летние так и зимние. Цены круизов таких круизов начинаются от 69 100 руб. и зависят от протяженности маршрута, класса выбранного теплохода, количества дней и экскурсионной программы. Самый дорогой 1 194 200р.

Кроме предложенных круизными компаниями речных экспедиционных маршрутов, на территории России также реализуется морской экспедиционный круизный туризм. На данный момент он представлен на территории морей Дальнего Востока и представлен тремя отечественными компаниями (Таблица 7).

Таблица 7 – компании, предлагающие морские экспедиционные круизы на территории России

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **RussiaDiscovery** | **Vasta Expeditions**  **(проект арктического туроператора компании «Панарктик Стар»)** | **Клуб полярных путешествий** |
| Дата основания | 2006 г. | 2019 г. – начало работы проекта  2022 г – запуск экспедиционных круизов | 1999 |
| Главный офис | Москва | Москва | Москва |
| Направления круизов | Северный полюс  Острова Курильской гряды, острова Врангеля и Геральд  Шпицберген  Чукотка и Командорские острова  Владивосток - Сахалин  Нарьян-Мар - Земля Франца-Иосифа | Круизы по Дальнему Востоку:  Владивосток, Сахалин, Итуруп, Петропавловск-Камчатский, северные Курилы, Командоры, о. Врангеля, Анадырь | Антарктика: Южный полярный круг, Южная Георгия и Фолклендские острова.  Арктика: Британские острова, остров Шпицберген, Гренландия, Исландия.  Круизы из Мурманска на Северный полюс |
| Экспедиционное судно (флот) | «SH Vega» – судно премиум-класса  «Омега» - малое экспедиционное судно  «50 лет Победы» - атомный ледокол  «Sea Spirit» –небольшое судно ледового класса | «Профессор Хромов – научно-исследовательское судно, имеющее ледовый класс UL | «50 лет Победы» - атомный ледокол  «Капитан Хлебников» - ледокол, построенный для работы в экстремальных ледовых условиях при температурах до -50 °С.  Ледокол «Капитан Драницын» |

Компании ориентируются на морской экспедиционный круизный туризм в основу которого закладывается посещение полярных районов Земли. Основная цель таких маршрутов – показать туристам отдаленные и труднодоступные места планеты в комфортных и безопасных условиях. Цена за такой экспедиционный тур в представленных компаниях начинается от 300 тыс. руб. с человека. Далее сумма увеличивается в зависимости от продолжительности путешествия (от 7 до 14 дней), категории каюты и дополнительных трат во время тура и может достигать стоимости в 4 млн. руб.

В настоящее время российские круизные операторы организуют экспедиционные круизы на российских научно-исследовательских судах, атомных ледоколах и зафрахтованных иностранных судах, в акваториях морей Северного Ледовитого океана и Тихого океана.

На территории России одним из перспективных регионов для реализации экспедиционных круизных туров является Дальний Восток.

В России достаточно малое количество компаний занимаются организацией экспедиционного круизного тура. Существующие предложения речных экспедиционных круизов с трудом можно назвать круизами, так как большая часть маршрута проходит к тем местам, куда добираться необходимо по суше пешком и с использованием других средств передвижения, машины, автобусы, вертолеты, лодки, вездеходы. В полной мере экспедиционные круизные туры реализуются в настоящее время только по морям Дальнего Востока.

## 2.4. Правовое поле круизной деятельности в России

Регулирование круизной деятельности происходит с помощью одной из разновидностей договоров водной перевозки пассажиров - договоры круиза. В системе действующих в РФ нормативных актов отсутствует определение этого понятия и не учитывается специфика круизного туризма.

В существующей нормативно-правовой базе отсутствуют документы, регулирующие деятельность круизного туризма, в частности морского и экспедиционного в РФ.

К нормативным правовым документам, имеющим косвенное отношение к организации круизного туризма в Российской Федерации можно отнести следующие акты:

1. Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ (ред. от 09.03.2021)*«Об основах туристской деятельности в Российской Федерации»,* который регулирует нормативно-правовые основы деятельности предприятий туриндустрии.
2. Федеральный закон от 19.12.2023 N 604-ФЗ *О внесении изменений в статью 16 Закона Российской Федерации О Государственной границе Российской Федерации»* и статья 14.2 Федерального закона *«О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»* от 26.07.2019 N 244-ФЗ (последняя редакция), которые упрощают круизный туризм в Арктической зоне РФ и на Дальнем Востоке. Согласно закону, правила пограничного режима не применяются к круизному судну под государственным флагом России в случаях заходов в пункты и порты, прилегающие к территориям Арктической зоны и Дальневосточного федерального округа.
3. Распоряжение Правительства РФ от 28.01.2022 N 117-р (ред. от 13.10.2022) *Об утверждении Концепции развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года*во исполнение положений Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 г [16].
4. Постановление Правительства РФ от 21.12.2023 N 2230 *«Об утверждении Типовых правил организации и осуществления туризма, в том числе обеспечения безопасности туризма на особо охраняемых природных территориях регионального и местного значения»*которое устанавливает порядок организации и осуществления туризма, в том числе обеспечения безопасности туризма на особо охраняемых природных территориях регионального и местного значения.
5. Распоряжение Правительства РФ от 20.09.2019 N 2129-р (ред. от 23.11.2020) *«Об утверждении Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года»* является основным документом стратегического планирования в сфере туризма.
6. *Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ*регулирующий отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта Российской Федерации при осуществлении судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации, и определяет их права, обязанности и ответственность.
7. *Закон Сахалинской области «О туризме и туристической деятельности» от 19.03.2009 № 23-30,*которыйустанавливает правовые основы и принципы регулирования отношений в сфере туризма и туристской деятельности Сахалинской области.
8. *Закон Приморского края от 10.02.2014 N 355-КЗ «О туризме и туристской деятельности на территории Приморского края»*устанавливает правовые основы и принципы регулирования отношений в сфере туризма и туристской деятельности, приоритетные направления развития рынка туристских услуг в целях создания благоприятных условий для развития туризма и туристской деятельности на территории Приморского края.
9. *Постановление Администрации Приморского края от 29.12.2019 года №903-па «Об утверждении государственной программы Приморского края «Развитие туризма в Приморском крае».*

Перечисленные правовые документы имеют незначительное отношение к круизному туризму. Для данного исследования особо важным документом служит «Концепция развития круизного туризма в РФ» от 2022г., которая является документом планирования, определяющим цели и приоритетные направления развития круизного туризма в соответствии с законодательством Российской Федерации, а также с учетом потребностей населения России, экономических условий, международных норм, стандартов и сложившейся практики.

В данной концепции определены перспективные направления для развития морских круизов - Арктическая зона Российской Федерации, в том числе Северный морской путь, и Дальний Восток.

# ГЛАВА 3. ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РЕГИОН КАК ТЕРРИТОРИЯ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА

## 3.1. Природные и историко-культурные предпосылки развития круизного туризма на Дальнем Востоке

Дальневосточный регион крупнейший по размерам федеральный округ. Его площадь составляет 6 952 555 км², это около 41% площади всей страны. Дальний Восток – самая восточная часть территории России, которая включает в себя 11 субъектов: Амурская область, Еврейская автономная область, Камчатский край, Магаданская область, Приморский край, Республика Саха (Якутия), Сахалинская область, Хабаровский край, Чукотский автономный округ, Республика Бурятия, Забайкальский край.

Географическое положение Дальнего Востока предоставляет ему доступ к двум океанам: Тихому и Северному Ледовитому. Регион омывается тремя морями, относящимися к бассейну Северного Ледовитого океана: море Лаптевых, омывающее берега Якутии; Восточно-Сибирское море, омывающее берега Республики Саха и Чукотского АО и Чукотское море, расположенное между Чукоткой и Аляской. Еще три моря, омывающие берега Дальневосточного региона относятся к Тихому океану. Самое северное из них – Берингово море. Оно омывает берега Чукотского АО и Камчатского края. Между Камчаткой, Сахалином и Курильскими островами расположено Охотское море. К его берегам выходят территории Магаданской и Сахалинской областей, Камчатского и Хабаровского краев. Самым южным является Японское море, которое находится у берегов Приморского и Хабаровского краев, омывает остров Сахалин (Сахалинская обл.). Суммарная площадь морей Дальнего Востока составляет 4,9 млн. кв. км, что почти вдвое больше общей площади всех европейских морей России. Амурская область, Еврейская автономная область, Республика Бурятия и Забайкальский край не имеют выходов к морям и океанам [17].

Для исследования Дальневосточного региона как территории перспективной для развития морского круизного туризма был проведен анализ только тех регионов, которые имеют протяженную морскую береговую линию. Это Приморский, Хабаровский и Камчатский края; Магаданская и Сахалинская области; Чукотский автономный округ и Республика Саха (Якутия).

Регион имеет самую большую в России протяженность морского побережья. На территории Дальнего Востока расположены самый крупный в России полуостров - Камчатка (350 тыс. км2), крупнейший остров страны - Сахалин (76,4 тыс. км2), архипелаг с наибольшим числом островов – Курилы. Регион находится в области Тихоокеанского огненного пояса с повышенной сейсмической активностью, опасностью извержения вулканов, землетрясений и возможностью появления цунами.

Более 80% территории округа, относится к зоне с преобладанием отрицательных температур, с вечной мерзлотой и суровыми условиями жизни.

В результате большой протяженности с севера на юг природные зоны региона отличаются большим разнообразием и контрастностью, здесь представлены широтные зоны: арктические пустыни, тундры, лесотундры, лесная (тайга, смешанные и широколиственные леса) (Таблица 8).

Таблица 8 – природные зоны «приморских» регионов Дальнего Востока

| **Субъекты** | **Столица** | **Природная зона** |
| --- | --- | --- |
| Камчатский край | Петропавловск - Камчатский | тундра, лесотундра, тайга и смешанные леса (встречается высокотравье) |
| Магаданская область | Магадан | лесотундра, тундра и тайга |
| Приморский край | Владивосток | широколиственные леса, |
| Республика Саха (Якутия) | Якутск | тундра, лесотундра, северная тайга |
| Сахалинская область | Южно-Сахалинск | тайга, в поймах рек – смешанные леса и высокотравье |
| Хабаровский край | Хабаровск | тайга (лиственничная) |
| Чукотский автономный округ | Анадырь | арктические пустыни, тундра, лесотундра лесотундра |

Поскольку часть территории расположена в горной местности, для региона характерно наличие высотной поясности. Самая высокая точка Дальневосточного региона – вулкан Ключевская сопка (4850 м над уровнем моря). Крупные горные системы: Сихотэ – Алинь, высота которой составлфяет 2090 м. Сунтар – Хаята самая высокая точка составляет 2959 м, Верхоянский хребет – горная цепь в Якутии максимальная высота 2389 м. Джугджур – хребет в Хабаровском крае, высота 1906 м. Гора Аник в Приморском крае - высота составляет 1933 м. Вулкан Алаид на Курильских островах – 2339 м. Гора Лопатина – высочайшая точка острова Сахалин высотой 1609 м.

На территории Дальнего Востока расположены 68 особо охраняемых природных территорий федерального значения общей площадью свыше 34 млн. га, что составляет 46% от общей площади ООПТ России (75 млн га). На официальном сайте полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе размещена информация о развитии особо охраняемых природных территорий (ООПТ) федерального значения, экологического туризма, и предоставления жителям Дальнего Востока и других регионов возможности посетить в комфортных условиях национальные парки Дальневосточного федерального округа. Особо охраняемые природные территории представлены в регионе заповедниками, природными заказниками, национальными парками и биосферными ООПТ.

22 ООПТ Дальневосточного региона выходят к морскому побережью или находятся в непосредственной близости от него (рис. 3). Среди них 13 заповедников, 4 заказника, 5 биосферных ООПТ. [18]

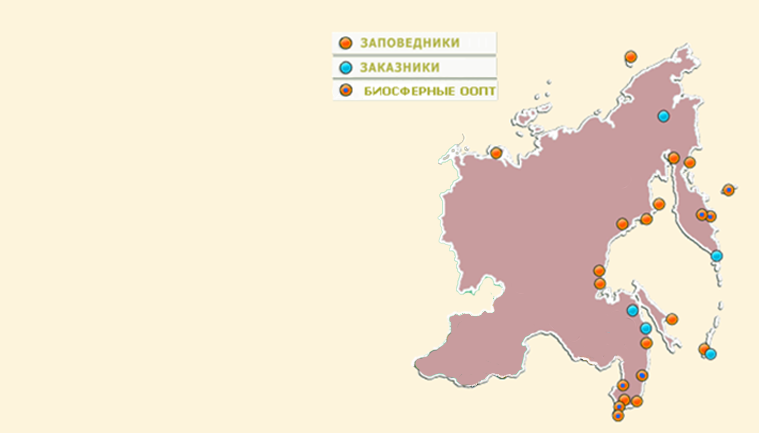


Рис. 3 – расположение особо охраняемых природных территорий Дальнего Востока

[Составлено автором по сайту oopt.info]

Наиболее перспективны для вовлечения в экспедиционный круизный туризм территории пяти заповедников и одного государственного заказника.

*Командорский морской биосферный заповедник* расположен на Командорских островах и прилегающей акватории, в северной части Тихого океана, между Евразией и Северной Америкой. Цель его создания – охрана скоплений морских млекопитающих и их местообитаний (северный морской котик, сивуч, антур, калан, зубатые и усатые киты и др., общая численность которых достигает 300 000 особей), высоко продуктивных северотихоокеанских морских экосистем, уникальных подвидов песца, многотысячных колоний морских птиц, эндемичных животных и растений, а также видов, имеющих здесь западный предел распространения (алеутская крачка, берингийский песочник и др.). Особая задача заповедника – охрана историко-археологических памятников XVIII-XIX вв. (место кораблекрушения и зимовки экспедиции В. Беринга и др.).

*Кроноцкий государственный природный заповедник* расположен в восточной части полуострова Камчатка, на территории Елизовского района Камчатской края. Целью его создания является охрана уникальных вулканических ландшафтов Камчатки во всем их разнообразии, а также охрана лежбищ морских млекопитающих и птичьих базаров Тихоокеанского побережья.

*Курильский государственный природный заповедник* расположен на южных Курильских островах, на территории Южно-Курильского района Сахалинской обл. Целью создания заповедника является охрана уникальных вулканических ландшафтов Южных Курил, весьма своеобразной флоры и фауны района, а также морских и прибрежных экосистем.

*Дальневосточный государственный морской заповедник* расположен на территории Приморского края в акватории залива Петра Великого Японского моря, включает 12 небольших островов, а также участок материкового побережья. Цель создания заповедника - сохранение наиболее богатой по составу прибрежной фауны, флоры и их природной среды, а также островной фауны и флоры залива Петра Великого.

*Государственный природный заповедник "Остров Врангеля"* самый северный из заповедников Дальнего Востока занимает два острова Чукотского моря - Врангеля и Геральд, а также прилегающую акваторию, и располагается на территории Шмидтовского района. Целью создания заповедника является сохранение и изучение типичных и уникальных экосистем островной части Арктики, а также таких видов как белый медведь (остров - главный "родильный дом" белых медведей в Российской Арктике), морж, единственная в России гнездовая популяция белого гуся, и других видов Берингийской флоры и фауны с высоким уровнем эндемизма. В 1974 г. на острове акклиматизирован овцебык.

*Государственный заказник федерального значения "Малые Курилы"* включает частично или полностью острова Малой Курильской гряды (часть острова Шикотан, остров Зеленый и др.) и прилегающую акваторию Тихого океана (одна морская миля от побережья островов). Административно эта территория относится к Южно-Курильскому району Сахалинской обл. Заказник включает в себя места зимовок, гнездования и концентраций многочисленных видов, мигрирующих водоплавающих и морских птиц и создан для охраны гнездящихся, мигрирующих и зимующих птиц и обитающих в этом районе морских млекопитающих, в том числе видов, занесенных в Международную Красную книгу и Красную книгу РФ. Одной из задач заказника является охрана наиболее ценных в хозяйственном отношении мест нереста и нагула молоди рыб и морских беспозвоночных.

В 2021 г. доходы от туризма на особо охраняемых природных территориях (ООПТ) Дальневосточного федерального округа превысили 154,7 млн руб. (информация приведена на XIII Дальневосточной конференции по заповедному делу в Хабаровске), что не позволяет говорить об эффективном использовании ООПТ в туристской отрасли. Помимо больших расстояний между расположением особо охраняемых природных территорий на Дальнем Востоке их доступность ограничивается низким уровнем развития дорожной сети на прилегающих к ООПТ территориях. Отсутствие наземной дорожной инфраструктуры сильно сокращают возможный поток туристов. Особенно это касается приморских ООПТ, добраться до которых по суше практически невозможно.

Помимо перечисленных особо охраняемых природных территорий, на Дальнем Востоке находятся природные объекты, имеющие статус всемирного наследия ЮНЕСКО: Центральный Сихотэ-Алинь, вулканы Камчатки, остров Врангеля и Ленские столбы.

Кроме природных объектов также стоит отметить объекты историко-культурного наследия, посещение и осмотр которых доступен с морского побережья, либо с высадкой на берег:

Пегтымельские петроглифы, считаются наследием коренных народов Арктики (чукотских эскимосских племен). Возраст наскальных рисунков составляет около 2000 лет. Расположены в Чукотском АО в низовьях реки Пегтымель, недалеко от берегов Восточно-Сибирского моря.

Мемориал «Маска скорби» в Магадане – комплекс, посвященный жертвам политических репрессий, созданный в 1996 г. Внутри монумента есть небольшой исторический музей.

Маяк Анива, высотой 31 м, построенный в 1939 г японским архитектором. Расположен в Сахалинской области на скале Сивучья.

На побережье Дальнего Востока встречаются объекты военной архитектуры – крепости, форты, батареи, маяки, кладбища кораблей. Основной достопримечательностью является город Владивосток и близлежащие к нему острова и бухты. Так как в начале 20 века город являлся основным торговым портом Дальнего Востока и основной военно-морской базой Тихого океана, большинство объектов исторического наследия сосредоточены в нем.

Владивостокская крепость – является крупнейшим, сохранившимся комплексом оборонительных объектов России.

Токаревский маяк (маяк Эгершельд), построен в 1876 г на искусственно насыпанной дамбе в южной части побережья Владивостока.

Ворошиловская батарея, расположена на острове Русский, построена в 1931 г, ее особенность заключается в подземных трёхэтажных башнях, которые содержали большой запас боеприпасов.

В крупных городах расположены природные и исторические музеи: **Вулканариум – Петропавловск-Камчатский;** Государственный объединённый музей-заповедник истории Дальнего Востока имени В. К. Арсеньева – Владивосток; Музей истории ГУЛАГа – Магадан.

Также на территории Дальнего Востока расположены поселения малочисленных народов севера: Коряки, Ительмены, Эвены, Чукчи, Эскимосы, Эвенки.

Несмотря на существующие историко-культурные объекты, большее внимание в развитии туризма и круизного туризма в частности на Дальнем Востоке уделяется природным достопримечательностям. Их количество значительно превосходит число историко-культурных объектов и значительная их часть расположена у побережья региона.

Так как регионы Дальнего Востока располагаются на больших расстояниях друг от друга, имеют разные природно-климатические условия анализировать их в совокупности целесообразнее после отдельного изучения каждого региона. На основе анализа регионов, имеющих протяженную морскую береговую линию были выявлены особенности рельефа, разнообразие природных комплексов, климатические особенности, гидрологические ресурсы, морская флора и фауна (Приложение 3).

Природные условия этих регионов отличаются резкой контрастностью, что обусловлено огромной протяженностью территории как с севера на юг, так и с востока на запад. Одним из важнейших природных факторов является рельеф. Большая часть территории занята горами и высокими нагорьями. Высота гор в среднем 1000 - 1500 м. Низменности располагаются лишь на сравнительно небольших площадях по речным долинам, а многие равнинные территории представляют собой заболоченную местность.

Одной из особенностей исследуемых территорий является то, что они находится на границе суша-океан, этим фактором обусловлено распределение тепла и влаги, различие в перепадах температуры от более высоких к более низким, повышенной влажности воздуха и его прозрачности.

Представленные в таблице регионы обладают различными климатическими особенностями, которые в значительной степени отличаются от климатических особенностей в других регионах страны. Таким отличием является прохладное лето, дождливое и туманное в южной части региона, а также достаточно мягкая зима. Стоит отметить характерную особенность для Приморского края, Хабаровского края и Сахалинской области - это наступление жаркого сезона на побережье в сентябре.

Моря, омывающие Дальний Восток, представлены большим количеством и разнообразием морских обитателей. Здесь встречаются киты, касатки, дельфины и другие морские млекопитающие, кроме этого на скалистых прибрежных территориях собираются птичьи базары, Многие из представителей животного мира этих мест занесены в Красную книгу.

Дальний Восток имеет самую большую в России протяженность морского побережья. Он включает в себя более 9000 км морской границы страны. Из них 5400 км приходится на северные моря и 3500 км на тихоокеанский участок, что обуславливает внушительные расстояния между регионами. Так, длительность перехода судна из Владивостока в порт Сахалина составляет 2 суток. Продолжительность рейса между портами Ванино (Хабаровский край) и Холмск (Сахалин) в зависимости от погодных условий – 18 - 20 часов. По метеоусловиям переход судна от Владивостока до Магадана займет 6 суток и 5-6 суток до Петропавловска-Камчатского. К длительности перехода также добавляется ограниченный навигационный период северных морей из-за становления льда.

Таблица 9 - моря Северного Ледовитого океана омывающие Дальний Восток

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Название моря** | **Навигационный период** | **Особенности** |
| **Моря Северного Ледовитого океана омывающие Дальний Восток** | | |
| Море Лаптевых (672 000 км 2) | С октября по май покрыто льдами. Льдообразование начинается в конце сентября и проходит одновременно по всему пространству моря. | В августе – сентябре отмечается перемещение айсбергов. Преобладающей формой айсбергов являются обломки и куски - более 90% общего количества. Средняя длина айсбергов - 600 м, ширина - 200 м. Высота айсбергов достигает 20 - 25 м. |
| Восточно-сибирское море (944 600 км 2) | Устойчивое ледообразование начинается на севере моря в конце августа. С октября - ноября по июнь - июль полностью покрыто льдом. На самом севере моря встречается многолетний арктический лед. | При тяжелом типе ледовых условий льды могут занимать до 4/5 акватории всего моря.  Ширина неподвижных 250-500 км. В западной части моря распространено образование айсбергов. |
| Чукотское море (595 000 км 2) | Зимой с ноября - декабря по май - июнь море полностью покрыто льдом - неподвижным у самого берега и плавучим вдали от него. | Толщина неподвижного льда достигает 170 см. Дрейфующие льды - большей частью это одно- и двухлетние образования толщиной 150 - 180 см. На севере моря встречаются многолетние тяжелые льды. Летом кромка льда отступает на север |

Продолжение таблицы 9

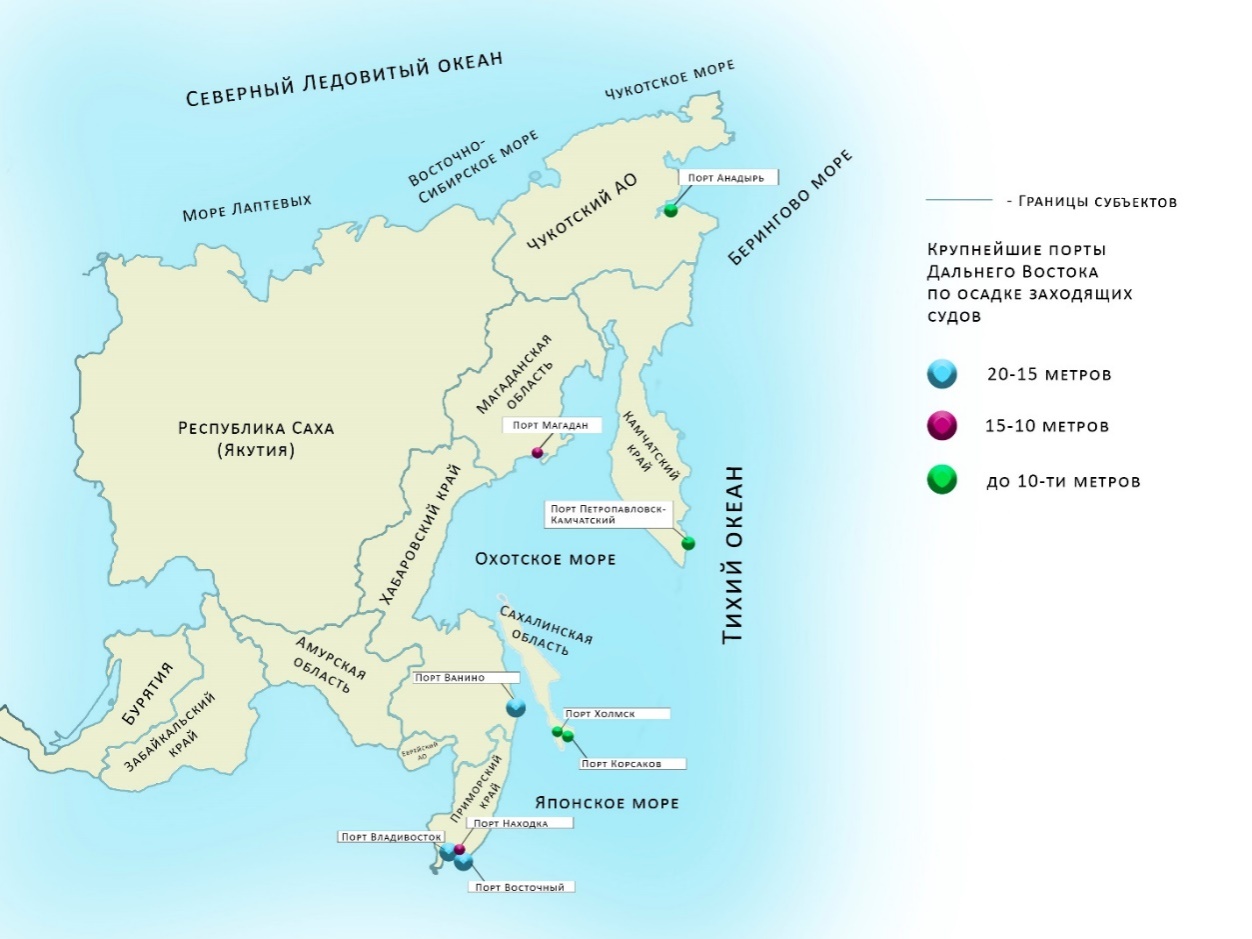
|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Название моря** | **Навигационный период** | **Особенности** |
| **Моря Тихого океана Дальнего Востока** | | |
| Японское море | Полностью свободно ото льда в июле, августе и сентябре. Северная и северо-западная части моря, прилегающие к материковому берегу, ежегодно на 4 - 5 мес. покрываются льдом | Появление льда в закрытых бухтах и заливах материкового берега в Японском море возможно уже в октябре, с конца ноября. Последний лед задерживается на севере иногда до середины июня. |
| Охотское море | Ледяной покров держится с октября по июнь. Летом все море очищается от льдов.  Крайняя южная часть моря никогда не замерзает. В северной части моря ледовый период - 280 дней в году. | Продолжительные зимы с сильными северо-западными ветрами способствуют развитию больших масс льда, которые встречаются во всех районах моря. Плавучим льдом покрыто более 75% поверхности моря. |
| Берингово море | Свободно ото льда в июле, августе. Возможно образование льда в Беринговом проливе. Процесс льдообразования раньше всего начинается в северо-западной части в октябре. | Разрушению ледяного покрова и очищению моря от льда летом способствуют сильные ветра. У берегов Камчатки и Командорских островов плавучий лед обычно появляется в декабре иногда в ноябре. |

Моря Северного Ледовитого океана большую часть года находятся подо льдом. Исключение составляет только юго-западная часть Баренцева моря, которая не замерзает под влиянием теплого течения Гольфстрим. Моря Тихого океана, Охотское и Берингово, замерзают на 8 месяцев, за исключением южной части Берингова моря, которая свободная ото льда круглый год. Японское море замерзает только в северо-западной части и перевозки в зимний период здесь выполняются с помощью ледоколов. Но даже такие особенности Дальневосточных морей создают условия для устойчивого развития морского круизного туризма на территории региона.

## 3.2. Инфраструктурное обеспечение круизного туризма в регионе

Навигационный период морей оказывает прямое влияние на функционирование портов в регионе. Изучение особенностей портов Дальнего Востока и их инфраструктуры является не менее важным для данной работы, так как развитие круизного туризма напрямую связано с портовой составляющей региона.

Основная часть портов Дальнего Востока обеспечивает торговые и грузовые сообщения, для круизных целей задействованы только 2 крупных порта Владивосток, Находка и 3 порта Хабаровск, Камчатка, Сахалин, которые в меньшей степени оборудованы для принятия круизных судов. Основные порты Дальнего востока, которые осуществляют свою деятельность в сфере грузовых перевозок, но имеют перспективы для принятия пассажирских судов, отмечены на рисунке 4.

  
Рис. 4 – Крупнейшие порты Дальнего Востока

[Составлено автором]

*Порт Владивосток* находится на Северо-западном побережье Японского моря, на берегу бухты Золотой Рог, акватория порта также включает в себя бухты Диомид, Улисс, Новик и пролив Босфор Восточный. Владивосток — это важный грузовой и пассажирский порт, поскольку является связующим звеном между Транссибирской железнодорожной магистралью и тихоокеанскими морскими путями. Порт имеет 65 причалов, и площадь акватории 131,06 км2. Способен принимать суда водоизмещением почти 168,9 тыс.т. Максимальные габариты судов, заходящих в морской порт: осадка - 18 м; длина - 400 м; ширина - 48,2 м. Период навигации – круглогодично.

*Порт Восточный* расположен в бухте Врангеля залива Находка Японского моря и входит в крупнейший транспортный узел России на Тихом океане. Порт является единственным глубоководным портом на Дальнем Востоке. Это позволяет ему принимать суда с водоизмещением до 170 тысяч тон. Имеет 32 причала и площадь акватории 66,37 км2. Максимальные габариты судов, заходящих в морской порт: осадка -17 м длина - 400 м; ширина - 59 м. Период навигации – круглогодично.

*Порт Находка* — крупный тихоокеанский порт России, расположенный на северо-западном побережье Японского моря в заливе Находка. Имеет 133 причала и площадь акватории 127,44 кв км. Максимальные габариты судов, заходящих в морской порт: осадка 11,5 м; длина - 250 м; ширина: 44 м. Период навигации – круглогодично.

*Морской порт Корсаков* расположен на южном побережье острова Сахалин в заливе Анива, севернее мыса Томари-Анива. Включает в себя морские терминалы Озерский и Пограничное. Акватория порта, площадью 113,26 кв. км., подвержена частому возникновению штормов, которые связаны с прохождением циклонов и тайфунов на Охотском и Японском морях. Порт включает в себя 30 причалов. максимальные габариты судов, заходящих в морской порт: по осадке - 7,5 м; по длине - 150 м; по ширине - 40 м. Период навигации – круглогодично.

*Порт Холмск* находится на юго-западном побережье острова Сахалин на берегу Татарского пролива Японского моря. Максимальное водоизмещение принимаемых судов 7000 тонн. Акватория порта - 15,62 кв. км, включает 27 причалов. Максимальные габариты судов, заходящих в морской порт: по осадке - 8 м; по длине - 130 м; по ширине - 22 м. Период навигации – круглогодично.

*Морской порт Ванино* находится на западном побережье Татарского пролива в Хабаровском крае. Глубина у причалов и технические средства позволяют принимать и обрабатывать суда водоизмещением до 4,5 тыс. т. Всего порт включает 22 причала, а площадь акватории составляет 16 кв. км. Пропускная способность пассажирских терминалов - 70 000 пассажиров в год. Максимальные габариты судов, заходящих в морской порт: по осадке – 18,5 м; по длине - 292 м; по ширине - 45 м. Период навигации – круглогодично.

*Морской порт Магадан* расположен в Магаданской области в Северо-Восточной части Охотского моря в пределах бухты Нагаева и бухты Веселая. Основное назначение порта – грузовые перевозки. Количество причалов – 10, площадь акватории - 17,38 кв. км. Максимальные габариты судов, заходящих в морской порт: по осадке – 11,0 м; по длине - 199,8 м; по ширине - 24,55 м. Период навигации – круглогодично, в период ледообразования (декабрь-май) в порту и на подходах к нему осуществляется ледокольная проводка судов.

*Порт Петропавловск-Камчатский* расположен на восточном побережье полуострова Камчатка в глубоководной незамерзающей Авачинской бухте. Имеет 56 причалов и площадь акватории 1 792,16 км2. Пропускная способность пассажирских терминалов 16 тыс. пассажиров в год. Максимальные габариты судов, заходящих в морской порт: по осадке – 9 м; по длине - 200 м; по ширине - 25 м. Период навигации – круглогодично.

*Анадырский морской порт* расположен в городе Анадырь на Чукотском полуострове в северной части Берингова моря на северо-западном побережье Анадырского залива. Площадь акватории 45,33 кв.км. Количество причалов – 6. Порт открыт для захода российских судов с осадкой, не превышающей 7,5 метров. Максимальные габариты судов, заходящих в морской порт: по длине - 177 м; по ширине - 25 м. Период навигации – с 1 июля по 1 октября.

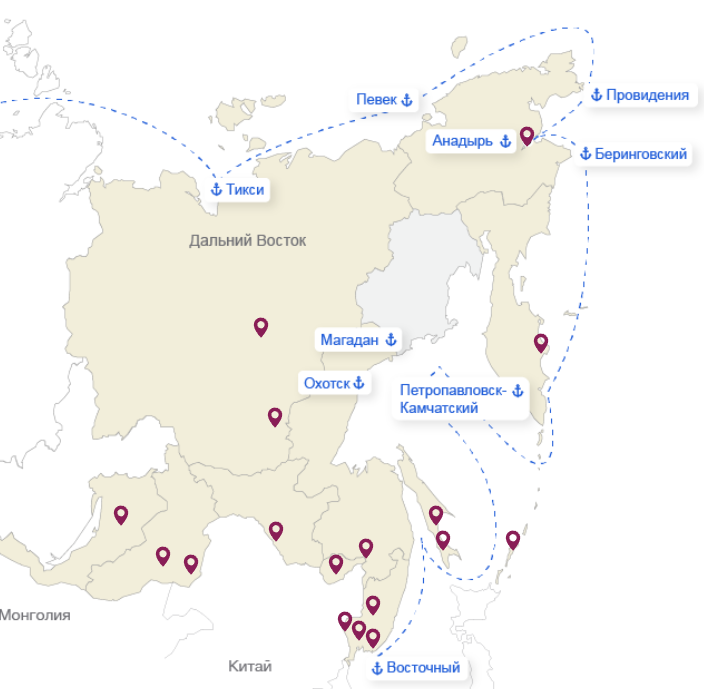
Характеристики современных круизных лайнеров различаются в зависимости от класса судна. Их осадка в среднем около 8 м, при этом длина может доходить до 360 м, а ширина до 60,5 м. Сопоставляя средние значения габаритов судов с техническими возможностями портов Дальнего Востока можно сделать вывод о том, что в настоящее время принимать круизные суда имеют возможность только порты Приморского края: Владивосток, Восточный и порт Ванино Хабаровского края. Порты Сахалина и Камчатки не обладают необходимыми условиями для принятия круизных судов – максимальные габариты судов, способных заходить в эти порты меньше чем габариты современных круизных лайнеров. Порт Магадана специализируется на грузовых судах и в настоящее время не оборудован для принятия даже подходящих по габаритам круизных лайнеров.

## 3.3 Инвестиционная привлекательность региона

Не менее важным факторов в развитии круизного туризма на Дальнем Востоке является инвестиционная привлекательность региона. Для увеличения инвестиционного потенциала необходимо расширять существующие и вырабатывать новые меры поддержки, так как кроме сферы туризма инвестиционная активность также помогает улучшать качество жизни людей в регионах Дальневосточного федерального округа.

Темп прироста инвестиций в регионах Дальнего Востока превышает среднероссийские показатели: за десять лет темп прироста инвестиций в основной капитал в три раза выше, чем в среднем по России — 39% на Дальнем Востоке против 13% в РФ. Главным магистральным направлением инвестиционных проектов сейчас являются города. Происходит увеличение числа инвесторов из других регионов России, а также из других стран. На это влияют существующие программы поддержки инвесторов на территории Дальнего Востока [19].

На территории 10-ти из 11 субъектов Дальнего Востока расположены территории опережающего развития (ТОР) (Рис. 5). Причем важно отметить, что 6 ТОР находятся в прибрежных регионах: Чукотском АО, Камчатском крае, Сахалинской области, Курильских островах и Приморском крае.

  
Рис. 5 – территории опережающего развития в ДФО

[Источник erdc.ru]

На этих территориях установлен особый правовой режим осуществления предпринимательской деятельности. Внутри ТОР действуют налоговые льготы и административные преференции для его резидентов, которые получают: налоговые льготы (Приложение 4), льготы по страховым взносам, землю и инфраструктуру для реализации проекта, возможность выкупа земельного участка, субсидирование процентной ставки по кредиту, право использования товарного знака «Сделано в ТОР и СПВ Дальний Восток», маркетинговую поддержку деловой репутации и товаров/услуг резидентов.

Помимо ТОР, которая существует не только на территории ДФО, но и в других регионах России, на Дальнем Востоке реализуется еще одна программа поддержки бизнеса и привлечения инвестиций.

Для формирования глобально конкурентоспособных условий развития морских портов в ДФО 13 июля 2015 г. был принят Федеральный закон № 212-ФЗ «О Свободном порте Владивосток» (СПВ).

Свободный порт Владивосток (СПВ) — это территория, на которой инвесторы пользуются особыми режимами таможенного, налогового и административного регулирования.

На Дальнем Востоке режим СПВ распространяется на 22 муниципальных образования в 5-ти регионах (Рис. 6).

Рис. 6 – размещение объектов, входящих в «Территорию свободного порта»

[Источник erdc.ru]

Внутри СПВ действуют налоговые льготы (Приложение 4) и административные преференции для его резидентов, однако в отличии от ТОР, резиденты «территории свободного порта» самостоятельно подключают необходимую им инфраструктуру для реализации проектов.

Основным отличием ТОР от СПВ является, что, что резиденты ТОР ориентирован на создание промышленных производств, транспортно-логистических предприятий, предприятий по переработке древесины, пищевой промышленности, а резиденты СПВ могут применить любой вид деятельности, кроме добычи нефти и газа, административной деятельности и производства подакцизных товаров.

Одной из главных причин, которые замедляют исполнение масштабных инвестиционных проектов в ДФО, является неустойчивое развитие инфраструктуры в области энергетики и транспорта. В связи с этим была создана адресная инфраструктурная поддержка дальневосточных инвесторов, в рамках которой из федерального бюджета государства выделяются средства на безвозвратной и безвозмездной основе (в виде субсидии) на формирование объектов инфраструктуры, необходимых для создания новых производственных комплексов в ДФО. Инвестор, получивший такую поддержку от государства, обязан построить инфраструктурные объекты и открыть новое производство с определенной мощностью и в установленные заранее сроки. При этом объект, построенный инвестором, остается в его собственности, что не приводит к дополнительным расходам федерального бюджета на его эксплуатацию.

Так, на конец 2018 г. государственную адресную инфраструктурную поддержку получили 14 инвестиционных проектов с общим объемом инвестиций 234 млрд рублей, из которых 32,49 млрд рублей предоставили из федерального бюджета в рамках механизма поддержки на формирование объектов инфраструктуры. С помощью адресной инвестиционной поддержки уже 10 объектов инфраструктуры были введены в эксплуатацию, начата работа на 5 новых производственных предприятиях, для которых формируется инфраструктура благодаря государственной поддержке.

На сегодняшний день на территории Дальнего Востока с государственной поддержкой реализуется 2 283 инвестиционных проекта, а совокупный объем уже состоявшихся инвестиций достиг планки 1,16 трлн рублей. В области влияния инвестиционных проектов ДФО на социально-экономическое развитие территорий можно отметить вклад в формирование инфраструктуры региона и предполагаемое количество новых рабочих мест, которые можно охарактеризовать, как явные эффекты инвестиционной деятельности в экономике региона. Так, уже введено в эксплуатацию около 300 предприятий и создано около 40,5 тыс. новых рабочих мест. При этом частными инвесторами планируется ещё вложить в экономику региона более 4,1 трлн рублей и создать 165 тыс. рабочих мест. На территории ДФО действует множество новых механизмов для поддержки инвесторов, что с каждым годом улучшает инвестиционный климат Дальнего Востока.

Одной из главных целей к 2025 г. является запуск на Дальнем Востоке не менее 1 200 новых предприятий, вклад в экономику ДФО не менее 3,1 трлн рублей частных инвестиций, создание не менее 103 тыс. новых рабочих мест [20].

## 3.4 Оценка предпосылок и рисков для развития круизного туризма на Дальнем Востоке

С целью выявления перспектив и сдерживающих факторов развития был проведен анализ динамики турпотока в регион. Для проведения анализа индексным методом данные были взяты на сайте Федеральной службы государственной статистики [21] (Таблица 10).

Таблица 10 - оценка туристского потока по числу поездок на период 2022–2023 гг.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2022 г.** | **2023 г.** | **Индекс** |
| **Дальневосточный федеральный округ** | **4 833 876** | **6 254 784** | **1,29** |
| Республика Бурятия | 673 938 | 834 702 | 1,24 |
| Республика Саха (Якутия) | 237 467 | 238 325 | 1,00 |
| Забайкальский край | 433 914 | 381 684 | 0,88 |
| *Камчатский край* | *618 342* | *402 539* | *0,65* |
| *Приморский край* | *1 421 914* | *2 008 024* | *1,41* |
| *Хабаровский край* | *578 821* | *1 269 576* | *2,19* |
| Амурская область | 446 955 | 422 839 | 0,95 |
| *Магаданская область* | *54 132* | *80 200* | *1,48* |
| *Сахалинская область* | *302 739* | *514 905* | *1,70* |
| Еврейская автономная область | 35 586 | 64 155 | 1,80 |
| *Чукотский автономный округ* | *30 068* | *37 835* | *1,26* |

Исходя из получившихся показателей можно выделить приморские области с наибольшим ростом турпотока в 2023 г.: Хабаровский край, Приморский край, Сахалинская обл., Магаданская обл. – в этих регионах относительный показатель роста турпотока больше 1,4. Незначительный рост турпотока наблюдается в Чукотском автономном округе. В отношении Магаданской обл. и Чукотского автономного округа есть смысл делать вывод по абсолютному показателю, так как турпоток в этих регионах вырос незначительно, но за счет низких показателей как за 2022 г. так и за 2023 г. относительный показатель оказался достаточно высоким.

Уменьшение турпотока наблюдается в Камчатском крае -относительный показатель турпотока меньше 1.

Индексный метод показывает растущий интерес к субъектам Дальнего Востока, которые имеют выход к морю.

На фоне развития внутреннего туризма Дальневосточный регион становится привлекательным направлением для отечественных туристов. Круизный туризм способен значительно повлиять на увеличение турпотоков в субъекты региона и, как следствие, на их экономическое развитие.

По утвержденной концепции развития круизного туризма в РФ, основными факторами, влияющими на развитие круизного туризма, являются:

наличие физико-географических условий (морской акватории, внутренних водных путей, климатических условий) способствующих развитию этого вида туризма;

наличие природных и иных туристских ресурсов, которые можно использовать для создания круизных программ;

наличие нормативной правовой базы, способствующей развитию круизного туризма в регионе, развитой системы экологического менеджмента;

использование административных и финансовых механизмов, поддерживающих развитие круизного туризма (налоговые и неналоговые льготы, субсидии и субвенции, система грантов, льготное кредитование, лизинг и др.);

наличие круизного флота у региональных круизных операторов (компаний), судовладельцев или возможность использования круизного флота под флагом иностранных государств в морской акватории или на внутренних водных путях региона (наличие соответствующей нормативной правовой базы, заинтересованности администрации региона в развитии этого вида туризма и др.);

наличие развитой береговой инфраструктуры для приема круизных судов разного класса (морские и (или) речные порты, пассажирские терминалы, в том числе с обустроенными пунктами пограничного пропуска через государственную границу Российской Федерации, причальные стенки и др.), оборудованной береговыми и плавучими навигационными средствами;

наличие диспетчерских и гидрометеорологических служб, разработанного плана проведения дноуглубительных работ, служб экстренного реагирования в чрезвычайных ситуациях и др.;

налаженная система продвижения и реализации круизного туристского продукта; наличие развитой системы подготовки (переподготовки) кадров для круизного туризма (экипаж и береговые службы, круизный отельный и ресторанный менеджмент, экскурсоводы и гиды-сопровождающие, транспорт и связь на берегу, экспедиционные лидеры);

наличие в местах туристского показа инфраструктуры и подготовленных кадров для организации экскурсионных программ, включая использование экскурсионных автобусов, и активных береговых программ;

реализация мероприятий по повышению устойчивости территорий туристского показа к рекреационной нагрузке.

Среди основных факторов, препятствующих успешному развитию отрасли, правительством Дальнего Востока выделяются: физический износ и моральное устаревание речного и морского круизного флота, дефицит качественной туристической инфраструктуры, отсутствие стимулирующих мер к использованию маломерного и прогулочного флота для коммерческих туристско-экскурсионных перевозок, обмеление рек и заиливание дна водоемов, отсутствие гарантированных глубин судового хода, высокая стоимость круизов [16].

К слабой стороне круизного туризма в условиях Дальнего Востока также следует отнести значительную степень зависимости периода навигации от климатических условий. Судоходство имеет ярко выраженный сезонный характер, при этом в различных регионах круизная навигация составляет от 3 до 6 месяцев. Также велико влияние гидрометеорологических факторов (маловодность, сгонно-нагонные и штормовые явления, ветер, туман, осадки, становление льда). Помимо этого, стоит отметить и большие расстояния между портами. Построение круизных маршрутов в условиях региона не должно включать 6-ти дневное проведение времени пассажиров на борту судна (в случае маршрута Владивосток - Петропавловск-Камчатский).

Неблагоприятные условия необходимо сглаживать путем использования положительных факторов, свойственными Дальнему Востоку: выстраивание маршрутов таким образом, чтобы за время в пути для туриста были доступны те объекты показа, которые невозможно увидеть с помощью наземных маршрутов. В основном это объекты природного характера: острова, водопады, лежбища морских животных, птичьи базары, и др. Также такие маршруты могут включать в себя активный отдых, например, рыбалку.

В рамках проведения исследования была составлена анкета с помощью сервиса Google Forms (Приложение 5), которая была предложена для прохождения жителям Дальнего Востока и Центральной части России. Целью данного опроса является изучение привлекательности круизных туров на Дальнем Востоке, а также выявление общей потребности у жителей страны в круизных турах.

В данном опросе приняло участие 85 человек. Большинство опрошенных – это жители Дальнего Востока от 20 до 40 лет, потенциально заинтересованные в круизном путешествии (Рис. 7-8).

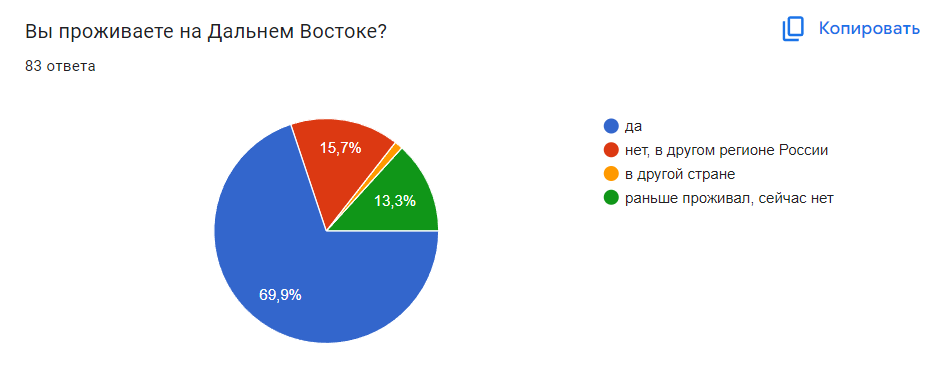


Рис. 7 – диаграмма, отражающая процентное соотношение ответов респондентов

[составлено автором с использованием Google Forms]

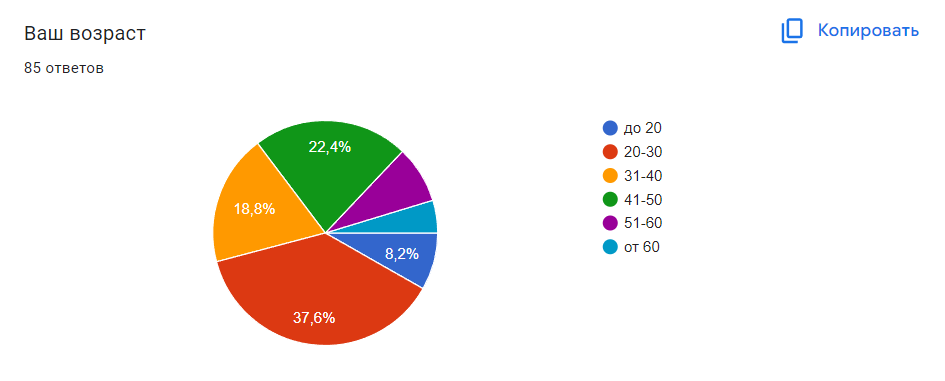


Рис. 8 – диаграмма, отражающая процентное соотношение возраст респондентов

[составлено автором с использованием Google Forms]

Чуть меньше половины респондентов (48,2%) никогда не слышали о предложениях отправиться в круизный тур по Дальнему Востоку. И всего 2,4% опрашиваемых часто встречали такие предложения (Рис 9).



Рис. 9 – диаграмма, отражающая процентное соотношение ответов респондентов

[составлено автором с использованием Google Forms]

Подавляющему большинству опрошенных (83,5%) было бы интересно отправиться в круизное путешествие по Дальнему Востоку (Рис 10).

Рис. 10 – диаграмма, отражающая процентное соотношение ответов респондентов

[составлено автором с использованием Google Forms]

Большинство (62,4%) респондентов не информированы об особенностях круизных туров по Дальнему Востоку. Знают о доступных предложениях, маршрутах и компаниях только 8,2% опрошенных, а почти 30 % знают о существовании круизов по Дальнему Востоку, но не информированы об их особенностях (Рис 11)



Рис. 11 – диаграмма, отражающая процентное соотношение ответов респондентов

[составлено автором с использованием Google Forms]

Также для выявления сдерживающих факторов спроса на круизы по Дальнему Востоку в анкету был включен вопрос о причинах, по которым человек не отправился бы в круизный тур по региону. Данный вопрос предполагал выбор нескольких вариантов ответа и давал возможность добавления своего: большинство опрашиваемых (39 человек) уверены, что круизные туры по Дальнему Востоку — это дорого; 25 человек не информированы о продукте; а 21 человек из 85 опрашиваемых в любом случае отправились бы в круизный тур по Дальнему Востоку. Остальные ответы основаны на личных причинах, которые оказывают сдерживающее действие на спрос респондентов на любой круизный тур (Рис 12).



Рис. 12 – диаграмма, отражающая процентное соотношение ответов респондентов

[составлено автором с использованием Google Forms]

Кроме представленных выше вопросов, также были предложены вопросы, касающиеся круизных путешествий по России, а также вопросы, направленные на выявление уровни дохода и возможности отправиться в круизный тур в ближайшее время.

Исходя из данной анкеты, можно сделать вывод о том, что при разработке проекта необходимо обращать внимание на информированность потребителей об особенностях круизных туров на Дальнем Востоке. Также опрос показал заинтересованность в круизных турах по региону, не только среди жителей ДФО, но и среди населений Центральной части России.

Во время исследования возможности реализации круизных туров на Дальнем Востоке была выявлена перспектива создания и развития такого продукта как – экспедиционный круизный тур.

Разработка и развитие любых программ и проектов неразрывно связана с заинтересованными лицами – стейкхолдерами.

Для определения и анализа всех заинтересованных сторон проекта будет использован визуальный инструмент – карта стейкхолдеров. На карте определены и зафиксированы позиции стейкхолдеров, которые могут оказать влияние на проект, а также тех, кто заинтересован в разработке круизных туров по Дальнему Востоку, чтобы во время исследования учесть интересы и уровень влияния каждой из сторон (Рис. 13).

В центре карты указано название продукта, который предполагает разработка программы развития круизного туризма на Дальнем Востоке.

Второй круг от центра – основные заинтересованные лица и потребители: Обеспеченные категории граждан, заинтересованные в круизных турах по ДФО, Агентство по туризму Приморского края.

Третий круг – стейкхолдеры оказывающие прямое влияние и заинтересованность от реализации проекта: Морские порты, Судостроительные заводы, Регионы ДФО с выходом в море.

Четвертый круг – косвенные стейкхолдеры, которые не имеют прямого воздействия на реализацию проекта, но могут оказать существенное влияние на его развитие, как положительное, так и отрицательное: Частные компании турагенства/туроператоры, конкуренты, высшие учебные заведения.

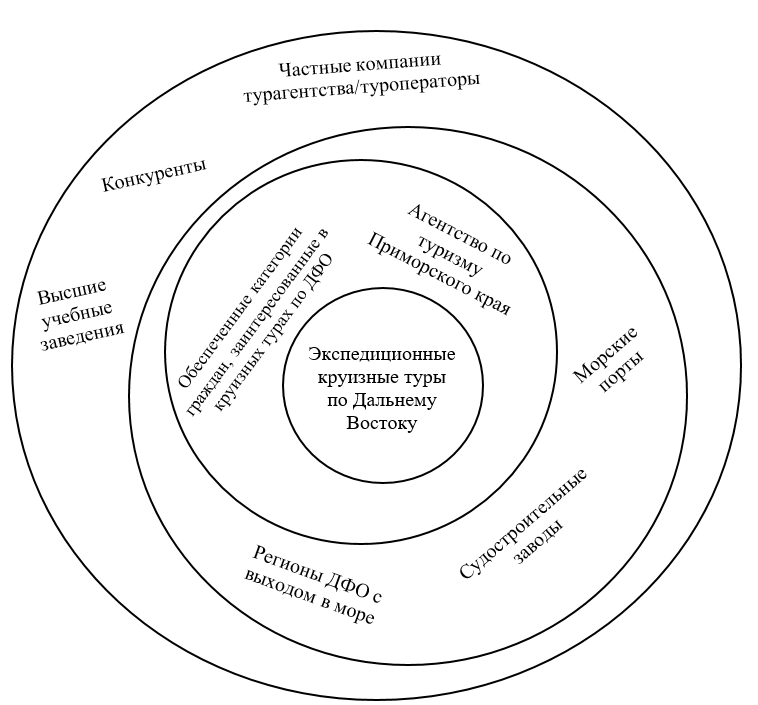


Рис. 13 – карта стейкхолдеров

[Составлено автором]

Рассмотрим подробнее отдельного стейкхолдера, для того, чтобы понимать, какое именно влияние он может оказать на проект и как с ним связан.

Агентство по туризму Приморского края. В рамках исследования было проведено интервью с Руководителем агентства по туризму Приморского края (Приложение 7). В ходе проведения интервью была выявлена заинтересованность стороны в реализации экспедиционного круизного туризма на территории Дальнего Востока. Данный продукт поспособствует развитию экономики региона, а при открытых границах с соседними странами, сотрудничеству со странами АТР.

Обеспеченные категории граждан, заинтересованные в круизных турах по ДФО. Данный сегмент влияет на спрос и заинтересован в том, какой продукт производится на рынке круизных туров. Исходя из проведенных интервью (Приложения 6,7) основной упор в вопросе реализации круизных туров на Дальнем Востоке стоит делать на предложение, а не на спрос. Так как реализуемые уже сейчас немногочисленные маршруты экспедиционных круизных туров пользуются высоким спросом, при увеличении и продвижении продукта спрос также будет увеличиваться, так как заинтересованность в продукте на рынке есть. Стоит также отметить, что стоимость на экспедиционные круизные туры начинается от 250 000 р, именно поэтому ориентация данного вида туризма направлена на обеспеченные категории граждан. Это люди, искушенные путешествиями, им интересен содержательный характер: лекции, исторические и географические справки, новые знания о животном мире. Образованные люди, интересующиеся не столько картинкой, сколько информационной составляющей тура.

Морские порты. Благодаря развитию проекта морские порты, способные уже сейчас принимать круизные суда по технических характеристикам, смогут получить инвестиции для создания необходимой инфраструктуры для круизных судов. Другие порты смогут получить инвестирование для создания пассажирских морских вокзалов и инфраструктуры для возможности посадки туристов на экспедиционные суда.

Судостроительные заводы. Для реализации проекта необходимо создание круизного флота. На данный момент верфи Дальнего Востока не имеют возможности производить экспедиционные круизные суда. Развитие проекта предполагает инвестирование в судостроительные верфи для реализации производственного процесса соответствующих необходимым характеристикам экспедиционных судов.

Регионы ДФО с выходом в море. Регионы, которые будут задействованы в реализации проекта смогут получать дополнительный экономический стимул для развития, так как в местах остановок тура туристы смогут спускаться на берег с судна и приобретать интересующие товары местного производства, экскурсии, другие развлечения.

Частные компании турагенства/туроператоры. Реализация экспедиционных круизных туров по Дальнему Востоку предполагает осуществление продаж через турфирмы. Это способствует продвижению продукта на рынке.

Конкуренты. На данный момент основными конкурентами проекта могут являться компании уже реализующие экспедиционные круизные туры на Дальнем Востоке, а также иностранные компании, которые на данный момент реализуют круизные туры за пределами России, но пользуются значительным спросов среди жителей как Дальнего Востока так и России в целом.

Высшие учебные заведения. Для получения квалифицированных кадров, способных обслуживать круизные суда, а также пассажиров на борту необходимо создание образовательных программ в высших учебных заведениях.

Для определения уровня вовлеченности каждого стейкхолдера в проект необходимо составить карту стейкхолдеров по «интересам и влиянию» (Рис. 14).

|  |
| --- |
| Низкое  Высокое  Регионы ДФО с выходом в море  Обеспеченные категории граждан, заинтересованные в круизных турах по ДФО  Агентство по туризму Приморского края  Частные компании турагенства/туроператоры  Судостроительные заводы  Высшие учебные заведения  Морские порты  Конкуренты  Интерес  Низкий  Высокий  Влияние |

Рис. 14 – карта стейкхолдеров «Интерес и влияние»

[Составлено автором]

Обоснование: интерес в реализации и продвижении экспедиционных круизных маршрутов исходит от Агентства по туризму Приморского края. Правительственные органы оказывают основное влияние на разработку и продвижение различных программ, создаваемых в регионе. Они могут быть основным источником инвестирования и тд.

Обеспеченные категории граждан, заинтересованные в круизных турах по ДФО являются основным сегментом потребителей на данный момент. Оказывает значительное влияние на развитие и реализацию продукта. Он заинтересован в создании продукта, удовлетворяющего потребность новых впечатлений.

Регионы ДФО с выходом в море заинтересованы в создании проекта благодаря положительному экономическому эффекту, который наблюдается при реализации круизного туризма – поток денежных средств в места остановок круизных судов с целью высадки туристов для покупки сувенирной продукции, экскурсионных услуг и др. В свою очередь регионы, благодаря природным объектам показа на своей территории способствуют продвижению новых предложений на рынке круизного туризма, в частности экспедиционного.

Морские порты не оказывают на развитие проекта прямого влияния так как на данный момент многие из них не способны принимать круизные и экспедиционные суда и высадка в такие порты осуществляется посредством лодок. Это является сдерживающим фактором развития не только экспедиционных круизных туров, но и пассажирских перевозок. Морские порты могут быть заинтересованы в инвестировании в их инфраструктурную составляющую, создание пассажирских терминалов, условий для захода круизных и экспедиционных судов и др.

Судостроительные заводы являются основной составляющей проекта, так как именно от них зависит снабжение отечественного флота экспедиционными судами. На данный момент Верфи Дальнего Востока занимаются производством кораблей для рыболовного, танкерного грузового флота. Их заинтересованность в реализации проекта не является прямой.

Частные компании турагенства/туроператоры смогут оказать значительное влияние на продвижение продукта на туристическом рынке. Они заинтересованы в реализации продукта на рынке, но не в его разработке и развитии.

Конкуренты на данный момент никак не влияют на развитие и реализацию проекта.

Высшие учебные заведения могут как принимать участие в развитие проекта в части подготовки квалифицированных кадров, так и полностью отсутствовать.

## 3.5. Выбор оптимального варианта современного развития круизного туризма на Дальнем Востоке

По утвержденной концепции развития круизного туризма в Российской Федерации Дальневосточный регион назван одним из перспективных направлений для развития морских экспедиционных круизных маршрутов. Это обусловлено разнообразием и труднодоступностью природных ресурсов региона, что определяет повышенный интерес со стороны потребителей и предполагает разработку программ по развитию именно этого вида круизного туризма в регионе.

Помимо существующего интереса к данному виду круизов со стороны потребителей стоит также отметить другие факторы, которые обуславливают принятие решения о развитии экспедиционных круизов на Дальнем Востоке.

* Неустойчивые климатические особенности: продолжительная, но мягкая зима, прохладное штормовое лето, продолжительная туманность вдоль побережья.
* Короткий навигационный период северных морей из-за образования ледяного покрова, из-за чего возможность реализации туров представляется только на судах с ледовым классом, ледоколах: плавучий лед присутствует на северных морях даже в летний период.
* Отдаленность приморских районов и природных объектов друг от друга, протяженные наземные и водные расстояния: морская граница - более 9000 км, большая часть которой приходится на северные моря. Длительность перехода судов от одного региона Дальнего Востока в другой может достигать 6 и более суток.
* Технические ограничения портов: портовая составляющая региона развита в основном в части торговых и грузовых сообщений, для круизных целей задействованы только 2 крупных порта Владивосток, Находка и 3 порта Хабаровск, Камчатка, Сахалин
* Ограничения по количеству высаженных пассажиров на территории ООПТ: при высадке пассажиров на берег необходимо учитывать антропогенную нагрузку, которую может оказать высокий турпоток на природную составляющую региона.

Наличие этих факторов делает невозможным реализацию круизного туризма в регионе в том виде, в котором он представлен на рынке зарубежных круизных компаний. В условиях перечисленных особенностей региона целесообразно дальнейшее развитие экспедиционного направления круизных туров.

Современные экспедиционные круизы требуют использования на территории Дальнего Востока судов с определенными характеристиками. Это должно быть судно:

1) с ледовым классом (для возможности заходить в плавучий лед);

2) имеющее комфортабельность (4-5 звезды сервис);

3) берущее не более 200 пассажиров (одноместные/индивидуальные и двухместные каюты). Судно должно быть оснащено двадцатью лодками Зодиак (для возможности высадки пассажиров на необорудованное побережье).

Суда с похожими характеристиками представлены в зарубежных и Российских компаниях. На них реализуются туры не только по Дальнему Востоку, но и в регионы, схожие по природным особенностям, такие как Арктика и Антарктида.

# ГЛАВА 4 ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

## 4.1 Общая характеристика, нормативные правовые документы, на которых базируется Программа

Предлагаемая «Программа развития круизного туризма на Дальнем Востоке» (далее Программа) ориентирована на развитие круизного туризма с учетом достижения региональных и федеральных целей по развитию туризма на территории региона и России в целом. Основными нормативными правовыми документами, на которых базируется Программа стали:

* Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года
* Концепция развития круизного туризма в Российской Федерации от 28.01.2022.

Актуальность Программы и ее задачи вытекают из концепции развития круизного туризма в РФ, в которой определены приоритетные регионы для развития круизного туризма. Согласно данной концепции в качестве перспективного направления развития круизного туризма на территории России правительством РФ рассматривается Дальний восток. В рамках этого региона считается наилучшим решением развитие морских экспедиционных круизных маршрутов.

Основными задачами Концепции развития круизного туризма в РФ от 28.01.2022 являются [16]:

* совершенствование правового регулирования в сфере круизного туризма с учетом международного права и лучших мировых практик;
* совершенствование круизного туризма в РФ;
* обеспечение доступности круизного туризма для граждан РФ;
* разработка предложений по привлечению иностранных туристов;
* совершенствование направлений системы государственной поддержки предприятий, участвующих в создании инфраструктуры круизного туризма и круизных туристских продуктов;
* интеграция проектов развития круизного туризма, включая экспедиционный круизный туризм, в федеральные и региональные программы;
* создание современной комфортной среды береговой линии и развитие инфраструктуры круизного туризма на территории субъектов РФ;
* кадровое обеспечение круизного туризма;
* разработка программы продвижения круизного туризма.

Тот факт, что в данной концепции отмечается развитие на территориях Дальнего Востока и в Арктической зоне России экспедиционного круизного туризма, стал определяющим условием при разработке Программы развития круизного туризма на Дальнем Востоке.

В Программе определены ключевые ориентиры для органов региональной, муниципальной власти и туристских организаций Дальнего Востока.

Основной целью Программы развития круизного туризма на Дальнем Востоке стало создание условий для устойчивого развития и продвижения круизного турпродукта региона, расширения возможностей и повышения качественного уровня круизного туризма, рост внутреннего и въездного туризма на территории региона.

Целевой аудиторией (заинтересованные лица) круизного туризма на Дальнем Востоке являются обеспеченные категории граждан, заинтересованные в активном отдыхе отечественные и зарубежные туристы, средний возраст – 46 лет; ученые, заинтересованные в исследованиях отдаленных территорий; туроператоры; субъекты Дальнего Востока.

В рамках Программы определены основные тренды развития круизного туризма на Дальнем Востоке.

1. Тематическая направленность круизов

Экспедиционные круизы непосредственно относятся к данному тренду, так как в их основу закладывается тематическое путешествие в определенные районы, с целью изучения дикой природы.

1. Сокращение числа пассажиров (более персонализированный подход к обслуживанию) при повышении качества сервиса.

Одной из основных тенденций последних лет в круизном судостроении стал переход к более просторным и комфортным каютам с меньшим количеством пассажиров на борту.

1. Забота об окружающей среде и экотуризм

Экспедиционные круизные туры ограничивают число туристов на борту (в среднем не более 200 чел.) не только для комфортного пребывания пассажиров на борту и персонализированного подхода к обслуживанию, но также для сбережения природных объектов показа от высокой нагрузки при высадке туристов на берег.

Развитие круизной отрасли на Дальнем Востоке осуществляется в рамках существующих трендов. Тенденция к развитию экспедиционного круизного туризма в регионе связана с заинтересованностью людей в активном отдыхе и путешествиях к отдаленным, малопосещаемым или диким местам, которые недоступны массовому туристу.

Предлагаемая «Программа развития круизного туризма на Дальнем Востоке» включает в себя:

1) Характеристику текущего состояния круизного туризма на Дальнем Востока;

2) Анализ благоприятных факторов для развития круизного туризма на Дальнем Востоке;

3) Анализ факторов, сдерживающих развитие круизного туризма на Дальнем Востоке;

4) Определение задач, решение которых необходимо для развития круизного туризма на Дальнем Востоке;

5) Инструменты и механизмы, способствующие реализации программы.

6) Этапы реализации программы

## 4.2 Характеристика текущего состояния круизного туризма на Дальнем Востока

На территории Дальнего Востока круизные туры до 2019 г осуществлялись зарубежными круизными компаниями, такими как Princess Cruises, Royal Caribbean, Costa Cruises. Порт Владивосток ежегодно принимал около 10 круизный лайнеров, которые прокладывали свои маршруты через территорию региона. Уход в 2019 г. зарубежных круизных компаний с рынка России открыла возможность реализации и дальнейшего развития отечественного круизного продукта в Дальневосточном регионе.

В настоящее время круизные маршруты по территори региона реализуются такими компаниями как: RussiaDiscovery и Vasta Expeditions (проект арктического туроператора компании «Панарктик Стар») на специализированных научно-исследовательских судах ледового класса. Основные маршруты этих компаний проходят на Сахалине, вдоль Курильских островов и Камчатки. В меньшей степени в маршрутах задействованы Чукотский АО, Магаданский край, Хабаровский край, Республика Саха (Якутия) и Арктическая зона.

Так как в северные регионы возможно добраться только на самолете, отправной и завершающей точками маршрутов являются города, в которых есть аэропорт, Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский, Анадырь. Посадка на круизное судно может производиться как с причала оборудованных портов, так и с использованием лодок. При высадке на берег и необходимостью посещения достопримечательностей, находящихся на труднодоступных территориях, допускается использование вездеходов, снегоходов, вертолетов. На данный момент максимальное время существующих маршрутов составляет 14 дней. На рисунках 15 и 16 представлены маршруты существующих круизных компаний.



Рис. 15 – маршрут, предлагаемый компанией Russia Discovery (11 дней)

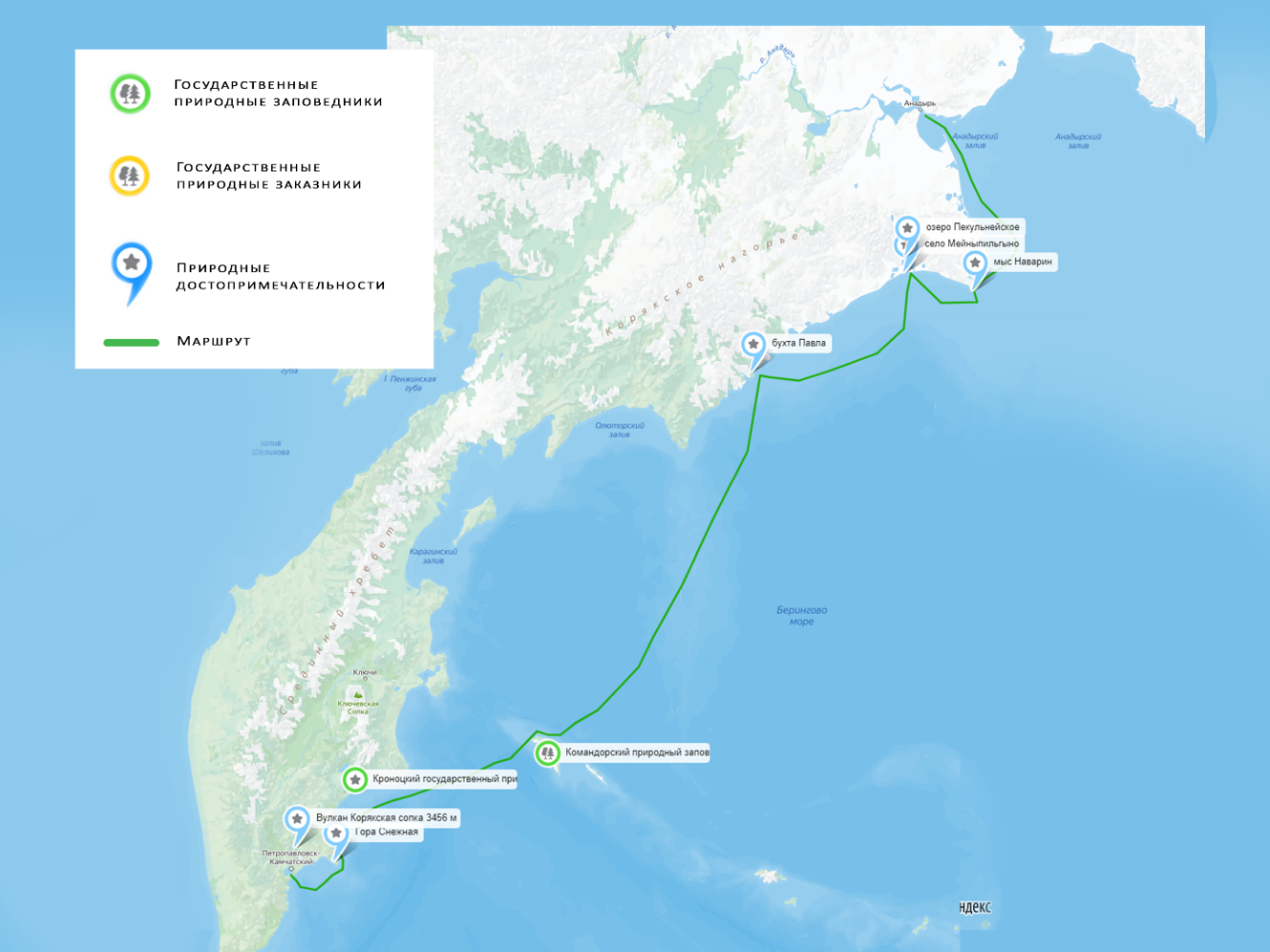


Рис. 16 – маршрут, предлагаемый компанией Vasta Expeditions (7 дней)

В рамках программы предусмотрено увеличение и совершенствование существующих предложений на рынке круизов Дальнего Востока.

## 4.3 Предпосылки для развития круизного туризма на Дальнем Востоке

Основные предпосылки, обуславливающими развитие круизного туризма на Дальнем Востоке, являются следующие.

*Природно-географические:*

* наличие самой протяженной морской границы в стране - более 9000 км;
* наличие природных ресурсов, сосредоточенных в пределах морской акватории: 14 заповедников, 7 биосферных ООПТ, 5 природных заказников;
* более 100 отдельных объектов природы, находящихся на побережьях, островах и в бухтах;
* разнообразие и контрастность природных зон: арктические пустыни, тундры, лесотундры, лесная (тайга, смешанные и широколиственные леса);
* преобладание горного рельефа: Большая часть территории занята горами и высокими нагорьями. Высота гор в среднем 1000 - 1500 м. Крупными горными системами являются: Вулкан Алаид на Курильских островах – 2339 м. Гора Лопатина – высочайшая точка острова Сахалин высотой 1609 м. Самый высокий действующий вулкан Евразии, а также Дальнего Востока расположен на полуострове Камчатка – вулкан Ключевская сопка 4850 м над уровнем моря;
* наличие самого крупного в России полуострова - Камчатка (350 тыс. км2), крупнейшего острова - Сахалин (76,4 тыс. км2), архипелага с наибольшим числом островов – Курилы;
* возможность посещения горячих источников на Камчатке, Итурупе;
* возможность наблюдения за птичьими базарами, лежбищами и миграцией морских млекопитающих.

*Историко-культурные:*

* наличие историко-культурных, туристских ресурсов, сосредоточенных в пределах морской акватории: крупных портовых городов – Владивосток, Находка, Южно-Сахалинск, Магадан, Петропавловск-Камчатский, Анадырь;
* природные и исторические музеи, сосредоточенные в крупных городах;
* памятники военной архитектуры;
* поселения малочисленных народов севера.

*Экономические и социальные:*

* наличие зон на которых устанавливаются меры государственной поддержки предпринимательской деятельности;
* территории с особым правовым режимом ведения бизнеса и льготными налоговыми условиями – ТОР, СПВ;
* наличие большого числа смежных видов туризма (рыбалка, дайвинг, трекинг и т.д.), позволяющих разрабатывать и комбинировать различные маршруты;
* наличие морской границы со странами АТР.

*Инфраструктурные:*

* наличие портов, способных принимать международные круизные лайнеры, прежде всего порта Владивосток, который до 2019 г. являлся основной точной для захода на территорию региона круизных судов иностранных компаний;
* ограниченность дорожной инфраструктуры региона, из-за чего добраться до большинства объектов показа наземным транспортном невозможно (данный фактор является отрицательным для региона в целом, но благоприятствует развитию морских видов туризма, благодаря которым природные объекты показа становятся доступнее).

## 4.4 Факторы, сдерживающие развитие круизного туризма на Дальнем Востоке

В настоящее время существует ряд общих проблем, сдерживающих развитие отрасли круизного туризма в регионе:

1. *Отсутствие достаточного количества судов.* На данный момент на постоянной основе круизные маршруты по Дальнему Востоку реализуются на судне ледового класса «Профессор Хромов» и на атомном ледоколе «50 лет Победы». Маршруты на данной судне представляют собой экспедиционные круизные маршруты и доступны для обеспеченных категорий граждан. В то время как для массового туриста маршруты не реализуются, а также отсутствуют круизные лайнеры, способные принимать на борт более 1000 пассажиров.
2. *Нехватка квалифицированных кадров.* Увеличение флота и создание новых маршрутов предполагает обучение квалифицированных кадров, для обслуживания новых судов и увеличенного потока туристов.
3. *Нехватка объектов портовой**инфраструктуры.* В настоящее время обеспечение портовой инфраструктурой не требуется в срочном порядке, однако с увеличением числа круизных судов, потребуется техническое оснащение существующих портов для возможности принятия экспедиционных судов, круизных лайнеров и туристов. Данный фактор сглаживается наличием на круизных судах небольших лодок, на которых туристов могут высадить на необорудованный берег или в неглубоководном порту.
4. *Недостаток развития транспортной инфраструктуры.* Железнодорожных путей на всей территории Дальнего Востока в 3,6 раза меньше, чем в среднем по России. В Чукотском автономном округе, Камчатском крае и в Магаданской области железные дороги отсутствуют. Основные транспортные артерии региона это - Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали, которые проходят по южной части региона. Добраться на машине на Камчатку и Чукотку невозможно.

Так как в рамках круизных туров предполагается проживание туристов на борту на всем протяжении маршрута, число коллективных средств размещения для данного фактора не учитывается.

1. *Отдаленность региона от центральной части страны.* Данный фактор оказывает влияние на высокую стоимость авиа и Ж/Д билетов из других регионов страны. Для многих жителей России Дальний Восток является недоступным регионом также из-за большого количества времени, требующегося на дорогу.

## 4.5 Определение задач, решение которых необходимо для развития круизного туризма на Дальнем Востоке

Для развития круизного туризма на Дальнем Востоке должен быть решен ряд задач, каждая из которых решается на федеральном или региональном уровнях.

*Задачи, решаемые на федеральном уровне:*

1. Разработка и создание нормативно-правовых документов, регулирующих реализацию круизной отрасли на Дальнем Востоке. Создание нормативной базы, способной регулировать организацию круизного туризма на Дальнем Востоке, в частности экспедиционного.
2. Возобновление международных круизов. Создание привлекательных условий для иностранных круизных компаний.
3. Развитие портовой инфраструктуры региона в части строительства международных терминалов.
4. Разработка программ субсидирования авиа и Ж/Д билетов, для привлечения внутреннего туриста в регион.
5. Разработка учебных программ в Высших учебных заведениях для подготовки специализированных кадров, способных обслуживать круизные суда и пассажиров на борту.

*Задачи, решаемые на региональном уровне:*

1. Улучшение имиджа региона на отечественном и зарубежном туристских рынках при помощи территориального маркетинга.
2. Разработка и реализация программ по продвижению круизного продукта Дальнего Востока с целью информированности туристов о его существовании и особенностях.
3. Увеличение отечественного круизного флота, способного реализовывать круизные туры по Дальнему Востоку с задействованием существующих судов и с перспективой строительства новых.
4. Разработка программ повышения квалификации и образовательных курсов на базе университетов, колледжей, частных компаний.

## 4.6 Основные мероприятия, инструменты и механизмы способствующие реализации программы

Для достижения цели Программы намечены основные мероприятия с характерными инструментами и механизмами реализации обозначенных выше задач Программы (Таблица 11).

Таблица 11 - Мероприятия реализации программы развития круизного туризма на Дальнем Востоке.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Мероприятие** | **Механизмы реализации** |
| 1) | **Обеспечение круизным флотом** | * Задействование иностранных круизных судов * Более интенсивное использование имеющихся отечественных круизных судов * Переоборудование научно-экспедиционных судов под комфортабельные размещения * Использование экспедиционных судов, которые не переоборудованы под комфортабельное размещение, суда «эконом класса» * В перспективе строительство собственного круизного флота на отечественных верфях. |
| 2) | **Обеспечение портовой инфраструктурой** | * Создание международных терминалов (пунктов пропуска) в портах северных городов (Петропавловск-Камчатский, Анадырь, Магадан) * Создание условий для возможности принимать круизные лайнеры в неглубоководных северных портах для захода круизных лайнеров. |
| 3) | **Обеспечение круизного флота квалифицированными кадрами** | * Создание учебных программ по подготовке гидов в областях биологии и географии на базе высших учебных заведений Владивостока: ДВФУ, ВВГУ. * Разработка курсов по профессиональной подготовке гидов в необходимых для круизных маршрутов областях на базе компаний, реализующих круизные туры по Дальнему Востоку. * В перспективе реализация учебных программ на базе других университетов Дальнего Востока. |

Продолжение таблицы 11

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Мероприятие** | **Механизмы реализации** |
| 4) | **Разработка новых круизных маршрутов** | * Включение в маршруты малозадействованных/не задействованных в круизном туризме регионов (Хабаровский край, Магаданская область). * Задействование в круизных маршрутах других видов туризма, с целью продвижения и популяризации таких как рыбалка, дайвинг, гастрономический, этнический туризм, |
| 5) | **Повышение привлекательности Дальнего Востока для отечественного туриста** | * Разработка программ субсидирования авиа и Ж/Д билетов. * Увеличение туристических предложений на Дальнем Востоке для отечественных туроператоров * Диверсификация туристских продуктов региона |
| 6) | **Разработка имиджевых и маркетинговых стратегии, способствующих информированности туристов о круизном предложении Дальнего Востока** | * Организация и проведение выставок, событийных, презентационных и маркетинговых мероприятий, продвигающий круизный туризм на Дальнем Востоке. * Продвижение бренда Дальнего Востока на Российском и международном рынке при помощи создания тематических площадок в рамках выставочных мероприятий, таких как «Восточно экономический форум», «Международный экономический форум». * В перспективе создание отдельного узнаваемого бренда для круизных туров на Дальнем Востоке |

Исходя из перечисленных мероприятий выделены этапы реализации программы.

## 4.7 Этапы реализации программы

В рамках мероприятий программы предусмотрены следующие этапы ее реализации: прописать задачи круизный флот и описание

*На первом этапе* предлагается:

Использование переоборудованных под круизные цели научных судов меньших по размеру и способных заходить в неглубоководные бухты. А также судов ледового класса, для возможности курсирования по северной части региона с ограниченным навигационным периодом из-за становления льдов. Такие суда вмещают в себя небольшое количество туристов, что минимизирует антропогенную нагрузку на окружающую среду при высадке на берег. Для тех мест, где нет обустроенных причалов или подход судна близко к берегу невозможен, будут использоваться специализированные лодки Зодиак.

Реализация экспедиционных круизных маршрутов на судах с низкой комфортабельностью и меньшим по протяженности маршрутом. Такие круизы могут являться эконом-вариантом с меньшей стоимостью.

Создание условий по возобновлению сотрудничества с иностранными круизными компаниями, а также привлечением на территорию Дальнего Востока иностранных туристов. В первую очередь предполагается задействование портов Владивосток и Восточный, для включения Дальнего Востока в международные круизные маршруты.

Организация тематических площадок, посвященных круизному туризму на Дальнем Востоке, в рамках проведения мероприятий «Восточно экономического форума», «Международного экономического форума», с целью информирования о данном продукте отечественных и зарубежных туристов. Одним из основных направлений предложенных мероприятий должно являться информирование потребителей о специфике круизных туристских продуктов, а также популяризацией круизного туризма и экспедиционного круизного туризма.

Увеличение количества профессиональных кадров с помощью разработки курсов по профессиональной подготовке гидов в необходимых для круизных маршрутов областях на базе высших учебных заведений и компаний, реализующих круизные туры по Дальнему Востоку.

Привлечение, в рамках реализации экспедиционных круизных маршрутов, исследователей и ученых, которые также могут приобрести тур и проводить исследования на том же судне, на тех же территориях, что предоставляются туристам в круизе. Привлеченные ученые, научные деятели, помимо собственных исследований могут выступать в роли гидов, проводя лекции и посвящая туристов в подробности проводимого исследования. В этом случае для ученых тур может быть бесплатным или субсидированным.

Разработка новых круизных маршрутов. Предложен маршрут от Сахалина до Командорских островов, на реализацию которого потребуется, предположительно 14 дней (Рис. 17).

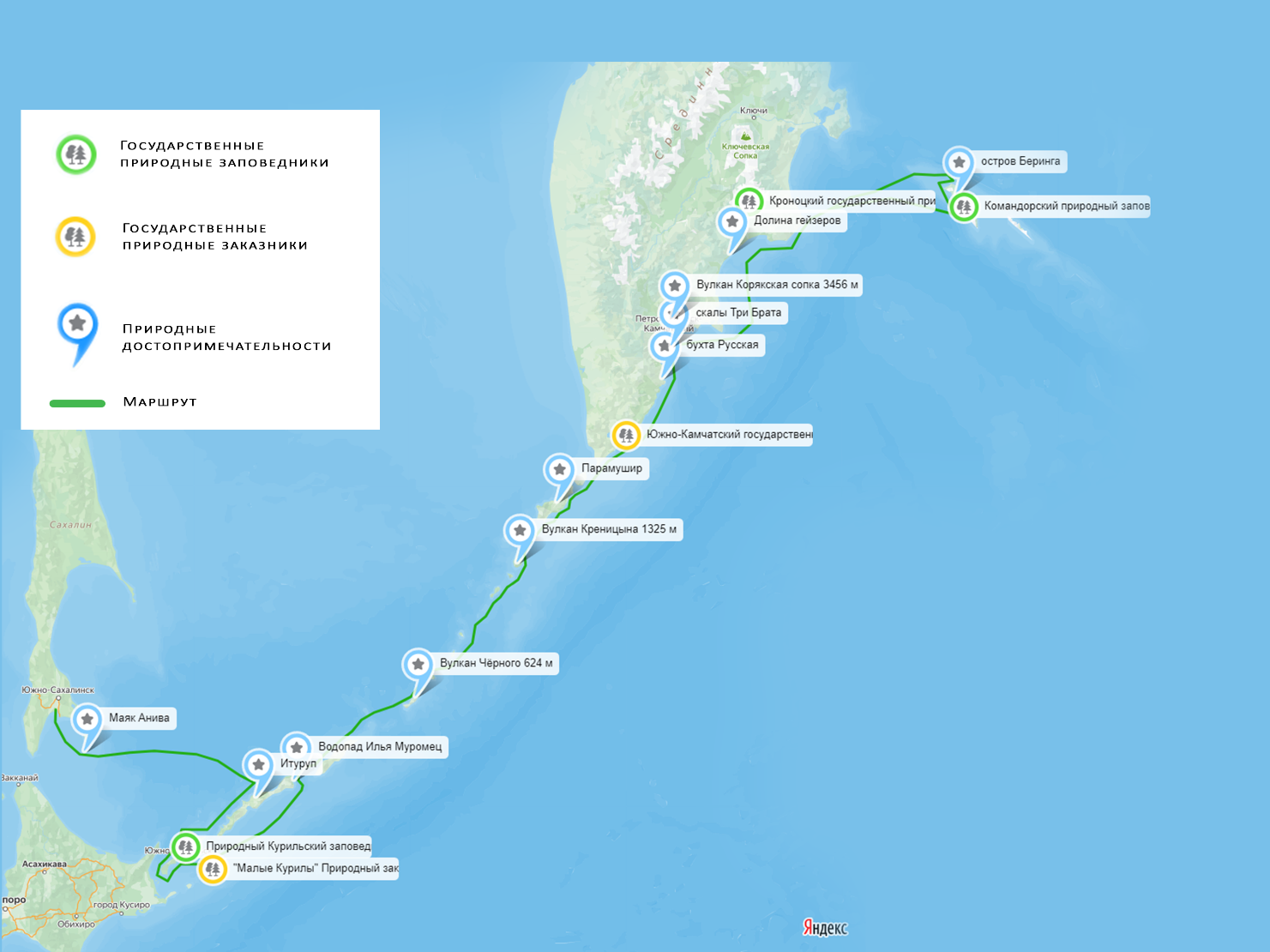


Рис. 17 – маршрут, составленный автором (комбинация маршрута Рис. 15 и Рис. 16)

Маршрут предполагает начало тура на Сахалине, вдоль Курильских островов и берегов Камчатки, посещение острова Беринга и возвращением в Петропавловск-Камчатский, откуда туристы смогут улететь.

В рамках *второго этапа* предлагается*:*

Более интенсивное использование имеющихся отечественных круизных судов: переоборудованных под круизные цели суда ледового класса, а также суда эконом-класса.

Создание международных терминалов (пунктов пропуска) в портах северных городов (Петропавловск-Камчатский, Анадырь, Магадан) для обеспечения возможности курсирования по территории Дальнего Востока зарубежных круизных судов с иностранными туристами.

Обеспечение круизной отрасли специализированными кадрами. В качестве возможности подготовки квалифицированных кадров рассматривается сотрудничество с Высшими учебными заведениями Приморского края. Подготовка гидов на природно-ориентированных факультетах ВУЗов Владивостока, с привлечением к разработке учебных программ таких университетов как Дальневосточный федеральный университет (на базе института мирового океана, кафедра биоразнообразия и морских биоресурсов) и Владивостокского государственного университета (на базе международного института окружающей среды и туризма, кафедра экологии, биологии и географии).

Продление и создание новых программ субсидирования Ж/Д и авиабилетов.

Включение в маршруты труднодоступных и малопосещаемых регионов, а также регионов не задействованных или малозадействованных в круизном туризме в настоящее время: Магаданская область, Хабаровский край, Чукотский АО, Республика Саха (Якутия) (Рис. 18).

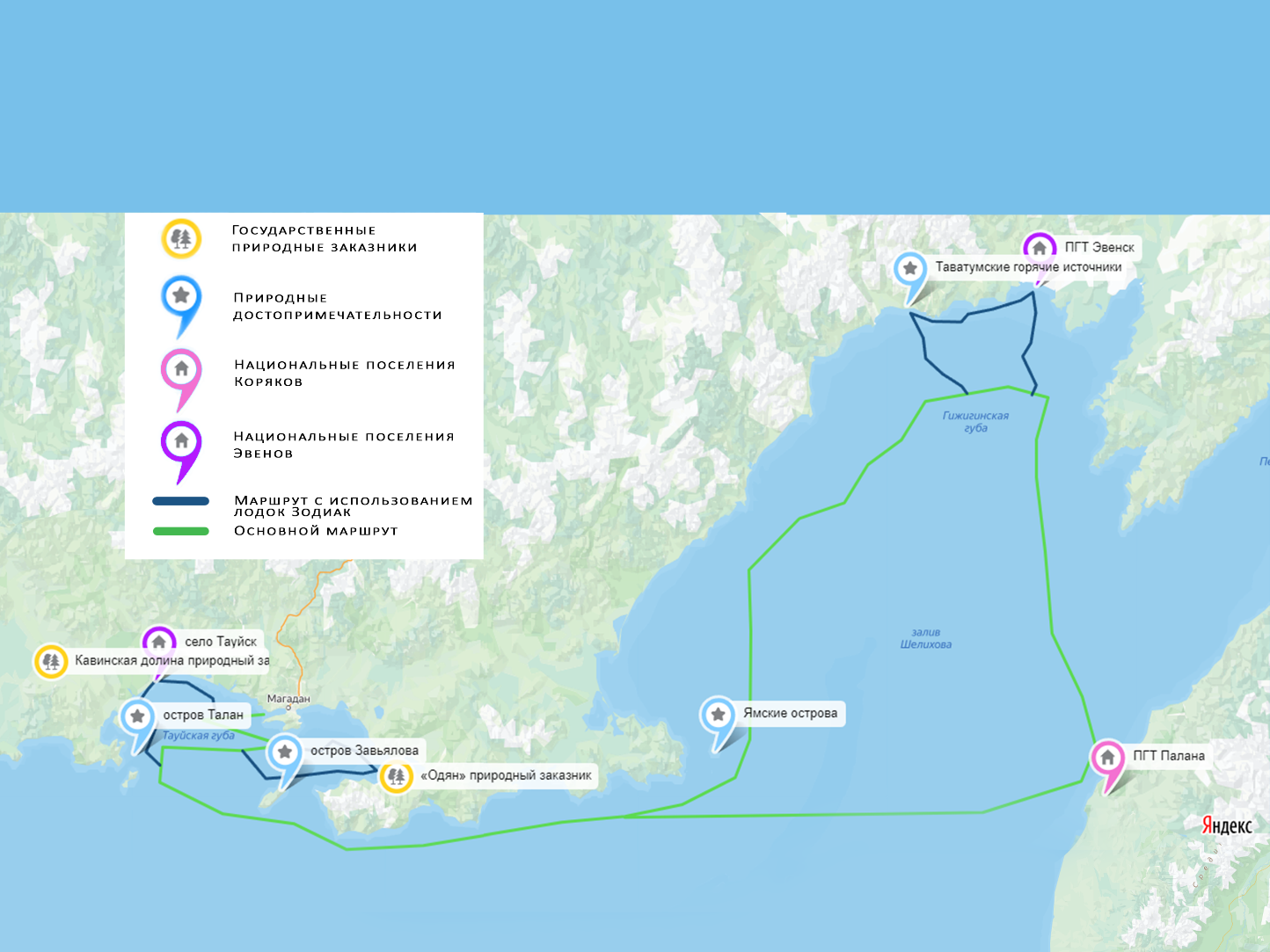


Рис. 18 – маршрут, составленный автором

Предложенный маршрут может включать дайвинг, рыбалку в допустимых местах, а также включать элементы гастрономического туризма с возможностью попробовать национальные блюда народов севера.

Диверсификация туристского продукта Дальнего Востока, задействование на существующих маршрутах смежных видов туризма, с целью их продвижения и популяризации, а также увеличения туристических предложений на Дальнем Востоке для отечественных туроператоров.

Предлагается задействование таких видов туризма Дальнего Востока как:

1. Экотуризм. Природоориентированный отдых с посещением незатронутых антропогенными факторами территорий, без нанесения вреда окружающей среде. Может включать пеший, водный, конный, лыжный туризм, альпинизм.
2. Гастрономический туризм. Питание на борту судна может включать местные блюда, а также морепродукты местного происхождения. При высадке на берег и посещением этнических поселений, возможно попробовать блюда кухни народов севера.
3. Рыболовный туризм. Организованные в отведенных местах рыболовных угодий временные остановки целью которых является ловля различных видов рыб и других морепродуктов.
4. Дайвинг. Погружение под воду с целью изучения подводного мира, осмотра дна и сбора морепродуктов.
5. Этнический туризм. Посещение национальных поселений коренных народов севера.

На *третьем этапе* предлагается:

Разработка механизмов субсидирования круизных программ, осуществляемых по заказу туроператоров по приоритетным маршрутам, с возможностью распространения на путевки программы кэшбэка.

Субсидирование билетов для туристов, которые приобретают круизный тур по Дальнему Востоку: стоимость авиа и Ж/Д билетов может быть заложена в турпакет операторов и включать скидку на перевозку туристов из других регионов на Дальний Восток. Также программа субсидирования может включать партнерство с некоторыми авиакомпаниями, которые будут реализовывать билеты по низким ценам для тех туристов, которые приобрели круизный тур по Дальнему Востоку.

Продвижение туристского продукта Дальнего Востока и в частности круизного туризма предлагается продвигать на рынке бренд Дальнего Востока, повышать его узнаваемость. А также предлагается создание отдельного бренда круизного турпродукта Дальнего Востока с продвижением его на отечественном и международном рынках.

Создание отдельного бренда круизного турпродукта Дальнего Востока с продвижением его на отечественном и международном рынках.

Привлечение учебных заведений Дальнего Востока, а также создание программ повышения квалификации и образовательных курсов.

Дальнейшую разработку нормативно-правовой базы.

Программа предусматривает корректировку и дополнение содержащихся в ней предложений по развитию круизного туризма на Дальнем Востоке, разработки не носят исчерпывающий характер и могут быть дополнены или изменены.

Реализация Программы обеспечит достижение следующих результатов:

1. Повышение имиджа регионов Дальнего Востока
2. Формирование устойчивого турпродукта региона
3. Повышение уровня узнаваемости Дальневосточного региона
4. Рост туристических показателей в регионах, которые на сегодняшний день не пользуются большой популярностью среди туристов
5. Повышение инвестиционной привлекательности туристской отрасли на Дальнем Востоке

## 4.8 Источники финансирования мероприятий Программы

Финансовое обеспечение реализации программы предусматривается за счет внебюджетных источников финансирования: государственно-частного партнерства и инвестиционных вложений.

Государственная поддержка может осуществляться путем предоставления субсидий в рамках существующих или созданных государственных программ, направленных на развитие туризма и туристской инфраструктуры.

Создание новых и наличие существующих особых экономических зон положительно сказывается на инвестиционном климате региона, что в значительной мере привлекает инвесторов как Российских, так и зарубежных.

Организация ГЧП по реализации масштабных проектов, таких как организация круизного туризма на Дальнем Востоке

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Дальневосточный регион имеет необходимые предпосылки для дальнейшего развития на его территории круизного туризма: большая по протяжённости морская береговая линия; наличие островных и отдалённых территорий; близость региона к рынку стран Азии; возможность развивать новые экологические маршруты на территориях заповедных зон. Однако одной из главных проблем устойчивого развития круизного туризма является отсутствие собственного круизного флота, слаборазвитая портовая инфраструктура, а также отсутствие надлежащей нормативно-правовой базы в сфере регулирования круизного туризма.

В предложенной программе были определены основные ориентиры развития круизного туризма на Дальнем Востоке, предложены альтернативы реализации программы и представлены возможные круизные маршруты, которые могут дополняться или переформировываться.

Первостепенной задачей в развитии круизного туризма в регионе является обеспечение отрасли круизным флотом, а также снабжение ее квалифицированными кадрами. Не менее важным является повышение привлекательности региона на отечественном и зарубежном рынках.

Основными инструментами реализации программы являются: диверсификация туристского продукта Дальнего Востока, создание маркетинговых мероприятий и отдельного бренда круизного туризма региона, формирование доступного предложения для российских и зарубежных туристов, а также более активное использование существующих судов и разработанных маршрутов. В качестве информирования туристов о специфики продукта могут использоваться такие инструменты продвижения как: социальные сети, мобильные приложения.

Реализация программы поспособствует привлечению инвестиционных потоков в субъекты Дальнего Востока, посредством включения их территорий в круизные маршруты. Это благоприятно скажется на экономике отдельных субъектов и региона в целом. Так, данная программа предлагает включение Магаданской области в реализацию маршрутов. Она является потенциально привлекательным районом для развития этнического туризма и природоориентированного.

Реализация предложенной программы поспособствует дальнейшему развитию туристской отрасли региона. Популяризация круизного туризма и экспедиционного круизного туризма на Дальнем Востоке, направлена в первую очередь на привлечение новых круизных туристов и переключение туристских потоков посещение субъектов Дальневосточного региона, а также на Арктическую зону Российской Федерации.

# СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Российский энциклопедический словарь «ТУРИЗМ» – 2018. – С. 491. – ULR: [https://heritage-institute.ru/wp-content/uploads/2018/09/37\_2018­\_rossijskij-encziklopedicheskij-slovar\_turizm.pdf](https://heritage-institute.ru/wp-content/uploads/2018/09/37_2018_rossijskij-encziklopedicheskij-slovar_turizm.pdf)
2. Селиванов В.В. Международный морской туризм: основы организации и методология /. В.В Селиванов // Учебное пособие. – 2015 – С. 296. – ULR: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=26292459>
3. Бабкин А.В. Круизный туризм /. А.В Бабкин // Специальные виды туризма. – 2008 – С. 252. – ULR: <https://tourlib.net/books_tourism/babkin12.htm>
4. Биржаков М.Б. Индустрия туризма: перевозки / М.Б. Биржаков, В.И. Никифоров // Учебное пособие. – 2007. – С. 528. – ULR: <https://elibrary.ru/item.asp?id=23281747>
5. Электронный ресурс: KazEdu. Достоинства, недостатки и мотивация водных путешествий // Морские и речные круизы URL: <https://kazedu.com/referat/175482/1> (дата обращения 07.10.2023)
6. Антонова Е.Ю. Анализ проблемы развития круизного туризма в Нижегородской области и пути повышения его конкурентоспособности /. Е.Ю Антонова // Вестник ННГУ. – 2010. №3-2. URL: [https://cyb­erleninka.ru/article/n/analiz-problemy-razvitiya-kruiznogo-turizma-v-nizhegorods­koy-oblasti-i-puti-povysheniya-ego-konkurentosposobnosti](https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-problemy-razvitiya-kruiznogo-turizma-v-nizhegorodskoy-oblasti-i-puti-povysheniya-ego-konkurentosposobnosti)
7. Электронный ресурс: КОНСОРЦИУМ КОДЕКС. Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов // Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и багажа. URL: [https://docs.cn­td.ru/document/1901870](https://docs.cntd.ru/document/1901870) (дата обращения 15.10.2023)
8. Электронный ресурс КОНСОРЦИУМ КОДЕКС. Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов // Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года СОЛАС 74. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901765675> (дата обращения 23.10.2023)
9. Электронный ресурс Гарант.ру. Информационно-правовой портал // Международная конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 г. URL: <https://base.garant.ru/2540723/> (дата обращения 23.10.2023)
10. Электронный ресурс КОНСОРЦИУМ КОДЕКС. Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов // Международная конвенция по поиску и спасению на море 1979 г. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901824783> (дата обращения 23.10.2023)
11. Электронный ресурс. Объединенная судостроительная корпорация // Очерк об истории Завода «Красное Сормово». URL: [http://krsorm­ovo.nnov.ru/o-predpriyatii/istoriya.html](http://krsormovo.nnov.ru/o-predpriyatii/istoriya.html) (дата обращения 02.11.2023)
12. Максименко А.А. Речной круизный туризм в России: история развития / А.А. Максименко // Высшее образование для XXI века: роль гуманитарного образования в контексте технологических и социокультурных изменений. – 2019. – С. 667 - 672. – ULR: [https://www.elibrary.ru/down­load/elibrary\_4262889­6\_59968240.pdf](https://www.elibrary.ru/download/elibrary_42628896_59968240.pdf)
13. Электронный ресурс: Общероссийское издание журналистских расследований «Версия» // Забытые круизы. – 2021. – URL: <https://versia.ru/v-sovetskom-soyuze-kruiznaya-otrasl-prinosila-pribyl-v-rublyax-i-valyute> (дата обращения 12.11.2023)
14. Электронный ресурс: Общероссийское издание журналистских расследований «Версия» // Забытые круизы. Возрождение. – 2021. – URL: [https://versia.ru/v-70-x-80-x-godax-xx-veka-v-sssr-provodilis-nastoyashhie](https://versia.ru/v-70-x-80-x-godax-xx-veka-v-sssr-provodilis-nastoyashhie-yekspedicionnye-kruizy) (дата обращения 20.11.2023)
15. Электронный ресурс: Донинтурфлот // Круизный туризм в России: обзор самых интересных речных маршрутов. – URL: [https://donin­turflot.com/company/articles/](https://doninturflot.com/company/articles/) (дата обращения 20.11.2023)
16. Электронный ресурс: Министерство экономического развития Российской Федерации // Концепция развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года. – URL: [http://static.government.ru/media/files/uXXZ3AvF4jE0Zq3f7­xBCP9gL9RjBfaRH.pdf](http://static.government.ru/media/files/uXXZ3AvF4jE0Zq3f7xBCP9gL9RjBfaRH.pdf) (дата обращения 12.12.2023)
17. Электронный ресурс: Официальный сайт Дальневосточная Экологическая комиссия // [Экосистема Дальнего Востока и Забайкалья](https://ngofeec.ru/). – URL: <https://ngofeec.ru/ekosistema-dalnego-vostoka-i-zabajkalya/> (дата обращения 16.12.2023)
18. Электронный ресурс: Информационно-справочная система // Особо охраняемые природные территории России. URL: <https://oopt.info/> (дата обращения 17.12.2023)
19. Цуциева О.Т. Инвестиционный климат дальнего востока: современное состояние и особенности инвестиционной привлекательности дальневосточного федерального округа / О.Т. Цуциева, А.Р. Гоконаева // Научное обозрение. экономические науки. – 2020. – С. 52 - 56. – ULR: <https://elibrary.ru/item.asp?id=44006990> (дата обращения 21.12.2023)
20. Электронный ресурс: [Официальный сайт полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе](http://dfo.gov.ru/) // Юрий Трутнев: бережное отношение к природе – часть патриотического воспитания. – URL: [http://dfo.gov.ru/press/press\_service/5272](http://dfo.gov.ru/press/press_service/5272/#:~:text=%D0%9D%D0%B0%20%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B8%20%D0%94%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B5%D0%B3%D0%BE%20%D0%92%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D0%BA%D0%B0%20%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D1%8B,%D0%BF) (дата обращения 12.01.2024)
21. Электронный ресурс: Федеральная служба государственной статистики // Официальная статистика: Туризм –URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения 15.01.2024)
22. Электронный ресурс: «Российская газета» RG.RU. / Н. Доронина // Какие нацпарки на Дальнем Востоке наиболее популярны у туристов. – 2021. – URL: [https://rg.ru/2021/11/03/reg-dfo/kakie-nacparki-na-dalnem-vostoke-naibolee-populiarny](https://rg.ru/2021/11/03/reg-dfo/kakie-nacparki-na-dalnem-vostoke-naibolee-populiarny-u-turistov.html) (дата обращения 10.02.2024)
23. Электронный ресурс: Восточно экономический форум // Регионы дальнего востока стали привлекательны для инвестиций – 2023. – URL: <https://forumvostok.ru/news/regiony-dalnego-vostoka-stali-privlekatelny-dlja-investitsij/> (дата обращения 10.02.2024)
24. Нездойминов С.Г. Морской круизный туризм в контексте регионального развития // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал – 2015. – URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/147038818.pdf>
25. Электронный ресурс: Официальный сайт Правительства Камчатского края // Круизный туризм на Дальнем Востоке и в Арктике обсудили эксперты на Камчатке – 2023. – URL: [https://www.kamgov.ru/project/news/kruiznyj-turizm-na-dalnem-vostoke-i-v-ark­tike-obsudili-eksperty-na-kamcatke-59821](https://www.kamgov.ru/project/news/kruiznyj-turizm-na-dalnem-vostoke-i-v-arktike-obsudili-eksperty-na-kamcatke-59821) (дата обращения 05.03.2024)
26. Электронный ресурс: Клуб полярных путешествий 25 лет // Что такое экспедиционный круиз – URL: [https://polartravelclub.ru/info-for-travelers/articles/chto-takoe-expedicionnyj-kruiz/](https://polartravelclub.ru/info-for-travelers/articles/chto-takoe-expedicionnyj-kruiz/%20) (дата обращения 05.03.2024)
27. Электронный ресурс: TOURISTSECRETS // What Are Expedition Cruises – URL: <https://www.touristsecrets.com/trip-planning/cruises/what-are-expedition-cruises/> (дата обращения 12.03.2024)
28. Коновалова Н.С. Проблемы и перспективы развития круизного туризма в современной россии / Н.С. Коновалова // Материалы Междунар. науч.-практ. конф. "Актуальные проблемы гуманитарных наук". – 2012. – С. 67 - 69. – ULR: <https://tourlib.net/statti_tourism/konovalova.htm>
29. Электронный ресурс: RATANEWS / С. Ставцева // Любители зарубежных круизов все чаще выбирают экспедиционные туры. – 2024. – URL: [https://ratanews.ru/news/general/liubiteli-zarubeznyx-kruizov-vse-cashhe-vybirai](https://ratanews.ru/news/general/liubiteli-zarubeznyx-kruizov-vse-cashhe-vybiraiut-ekspedicionnye-tury)(дата обращения 21.03.2024)
30. Косолапов А.Б. Круизный туризм как фактор культурного взаимодействия и туристского сотрудничества в странах восточного моря / А.Б. Косолапов, И.Ю Кушнарева // НАУЧНЫЙ ВЕСТНИК МГИИТ – 2018. – С. 35 – ULR: <https://elibrary.ru/item.asp?id=35358746>
31. Электронный ресурс: РБК.Тренды / К. Титова // [как развивается современный туризм на Дальнем Востоке](https://rosstat.gov.ru/). – 2022. – URL: [https://trends.rbc.ru/trends/soc­ial/cmrm/6315c71f9a794736cdcc6e3f?from=copy](https://trends.rbc.ru/trends/social/cmrm/6315c71f9a794736cdcc6e3f?from=copy) (дата обращения 22.03.2024)
32. Лобова В.А. СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ / В.А. Лобова, А.Ю. Быструшкин. // материалы научно-практической конференции: Социальное и экономическое развитие АТР: проблемы, опыт, перспективы: – 2018. – С. 81-85 – ULR: [https://amgpgu.ru/upload/iblock/f7f/lobova\_­v\_a\_bystrushkin\_a\_yu\_sostoyanie\_i\_razvitie](https://amgpgu.ru/upload/iblock/f7f/lobova_v_a_bystrushkin_a_yu_sostoyanie_i_razvitie_transportnoy_infrastruktury_dalnego_vostoka_rossii.pdf)
33. Агаева Н.Ю. Круизный туризм как фактор стратегического развития внутреннего туризма рф /. Н.Ю. Агаева, И.П. Нестеренко и др. // Сборник материалов Международной научно-практической конференции. Московский государственный университет спорта и туризма. Москва. – 2022. – С. 112-113 – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=49911847>
34. Электронный ресурс: КонсультантПлюс // Федеральный закон "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации" от 24.11.1996 N 132-ФЗ – URL: <https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_12462/> (дата обращения 13.04.2024)
35. Электронный ресурс: КонсультантПлюс // Постановление Правительства РФ от 21.12.2023 N 2229 "Об утверждении Правил организации и осуществления туризма, в том числе обеспечения безопасности туризма на особо охраняемых природных территориях федерального значения" – URL: <https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_465295/> (дата обращения 13.04.2024)
36. Электронный ресурс: Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики // Территория опережающего развития – URL: <https://erdc.ru/about-tor/>(дата обращения 14.04.2024)
37. Электронный ресурс: Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики // Свободный порт Владивосток – URL:<https://erdc.ru/about-spv/> (дата обращения 20.04.2024)
38. Электронный ресурс: Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики // Государственная программа Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Дальневосточного федерального округа" – URL: [https://minvr.g­ov.ru/activity/gosprogrammy/sotsialno-ekonomicheskoe-razvitiedalnevosto](https://minvr.gov.ru/activity/gosprogrammy/sotsialno-ekonomicheskoe-razvitiedalnevosto) (дата обращения 20.04.2024)
39. Логунова Н.А. Использование маркетингового подхода при формировании стратегии развития круизного туризма / Н.А. Логунова // ПРАКТИЧЕСКИЙ МАРКЕТИНГ – 2014. – С. 30-38 – ULR: <https://elibrary.ru/item.asp?id=21376827>
40. Электронный ресурс: Восточно экономический форум // О Дальнем Востоке – URL: <https://forumvostok.ru/about/> (дата обращения 20.04.2024)
41. Демидюк И.С. РАЗВИТИЕ ТУРИСТИЧЕСКОЙ СФЕРЫ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ / О.Т. Цуциева, А.Р. Гоконаева // Материалы IX Международной студенческой научной конференции «Студенческий научный форум» – ULR: <https://files.scienceforum.ru/pdf/2017/34345.pdf>
42. Мацарин А.С. Круизный туризм в контексте стратегии развития туризма в рф на период до 2035 г. /. А.С. Мацарин // АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ УСЛУГ. Сборник научных трудов. Том Выпуск XIII. Под редакцией Ю.В. Долматеня, В.А. Ткачева. Санкт-Петербург, – 2019 – С. 211-215. – ULR: <https://elibrary.ru/item.asp?id=42476149>
43. Электронный ресурс: CRUISEINFORM.RU // Речные круизы – URL: <https://cruiseinform.ru/catalog/01/> (дата обращения 10.03.2024)
44. Электронный ресурс: Vasta-Expeditions // Экспедиционные круизы по Дальнему Востоку – URL: <https://cruiseinform.ru/catalog/01/> (дата обращения 11.03.2024)
45. Электронный ресурс: РБК // Как устроены экспедиции-круизы по Дальнему Востоку и как туда попасть – URL: <https://style.rbc.ru/impressions/6229f7cf9a79476ecc02726a> (дата обращения 23.04.2024)
46. Электронный ресурс: Круиз Гид // Круизные компании – URL: <https://www.cruisegid.ru/cruise-companies.html> (дата обращения 27.04.2024)
47. Кобякова В.С. ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ МОРСКИХ КРУИЗОВ / В.С. Кобякова, А.А. Медведева // Материалы XIII Международной студенческой научной конференции «Студенческий научный форум» – ULR: <https://files.scienceforum.ru/pdf/2021/5fe9de07bbaae.pdf>
48. Электронный ресурс: StudFile. // Технология организации зарубежных круизов – URL: <https://studfile.net/preview/9555656/page:20/> (дата обращения 23.03.2024)
49. Электронный ресурс: Tourismnotes // Cruise Tourism – URL: <https://tourismnotes.com/cruise-tourism/> (дата обращения 23.03.2024)
50. Швадченко А.В. История появления круизного туризма в России // Материалы XIII Международной студенческой научной конференции «Студенческий научный форум» – URL: [https://scienceforu­m.ru/2021/article/2018025523](https://scienceforum.ru/2021/article/2018025523)
51. Электронный ресурс: Комсомольская правда / С. Кузнецов // Каковы перспективы морских круизов на Дальнем Востоке, разбиралась «Комсомолка» – URL: <https://www.dv.kp.ru/daily/26775/3808820/> (дата обращения 15.04.2024)
52. Электронный ресурс: Special Travel Club // Экспедиционные морские круизы – URL: [https://www.specialtravelclub.ru/vidy\_puteshes­tvi/ekspeditsionnye\_morskie\_kruizy](https://www.specialtravelclub.ru/vidy_puteshestvi/ekspeditsionnye_morskie_kruizy) (дата обращения 20.02.2024)
53. Электронный ресурс: ВодохоЪ / А. Можарова // Чем отличается океанский круиз от речного круиза – 2020. – URL: <https://vodohod.com/blog/chem-otlichaetsya-okeanskiy-kruiz-ot-rechnogo-kruiza-i-chto-vybrat/> (дата обращения 20.02.2024)
54. Электронный ресурс: Яндекс Дзен // Чем речные круизы отличаются от морских? *//* Круизный журнал «Инфофлот» – 2020. – URL: <https://dzen.ru/a/XqSBc3yAYFPfUCb9> (дата обращения 20.02.2024)
55. Электронный ресурс: kruiz.ru / В. Соловьева // что такое экспедиционный круиз – 2023. – URL: <https://kruiz.ru/blog/poleznye-sovety/chto-takoe-ekspeditsionnyy-kruiz/?sortCom=UF_VOTE> (дата обращения 22.02.2024)
56. Электронный ресурс: Good Housekeeping // Expedition cruises: What are they and how are they different from other cruises? – 2023. – URL: <https://www.goodhousekeeping.com/uk/lifestyle/travel/a43551422/expedition-cruises/> (дата обращения 07.03.2024)
57. Электронный ресурс: StudFile. // Водный транспорт– URL: <https://studfile.net/preview/7605550/page:3/> (дата обращения 07.03.2024)
58. Электронный ресурс: Российское судоходство: отраслевой портал / Н. Литвинов // Речным круизам в России 180 лет – 2017. – URL: [https://rus-shipping.ru/ru/st­ats/?id=650](https://rus-shipping.ru/ru/stats/?id=650) (дата обращения 09.03.2024)
59. Электронный ресурс: TOURFAQ.NET // Технология организации зарубежных круизов – 2010. – URL: <http://tourfaq.net/travel-business/texnologiya-organizacii-kruizov/> (дата обращения 14.03.2024)
60. Электронный ресурс: КонсультантПлюс // Федеральный закон "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации" от 24.11.1996 N 132-ФЗ (последняя редакция) – URL: [https://www.consultant.ru/do­cument/cons\_doc\_LAW\_12462/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_12462/) (дата обращения 28.03.2024)
61. Электронный ресурс: КонсультантПлюс // Распоряжение Правительства РФ от 20.09.2019 N 2129-р (ред. от 07.02.2022) <Об утверждении Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года> – URL: <https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_333756/98764e60a31ef3aca49041afdb01a4de626e8389/> (дата обращения 28.03.2024)

# ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Единая глубоководная система России

Таблица 1 - описание каналов

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Состав** | **Навигация** | | **Города и крупные населенные пункты** | **Круизные маршруты** |
| **Беломорско-Балтийский канал (227 км)** | | | | |
| 19 шлюзов, 13 плотин, 47 дамб, 13 водоспусков, 34 искусственных каналов, 2 реки, 8 озер | Даты начала транзитной навигации на канале зависят от сроков работы судоходных шлюзов. С 20 мая по 31 октября работают шлюзы №1 — №9, а с 20 мая по 15 октября — шлюзы №10 — №19. | | Беломорск (город) Надвоицы (поселок) Повенец (поселок) Сегежа (город) Сосновец (поселок) | С 2001 года по Беломорканалу осуществляется круизное пассажирское судоходство. С 2013 года осуществляются прямые рейсы из Москвы до Соловецких островов и Архангельска на теплоходе «Русь Великая», а с 2020 года на этом же маршруте работает и четырехпалубный теплоход «Александр Пушкин» |
| **Волго-Балтийский канал (367 км)** | | | | |
| 3 гидроэлектростанции, 5 водосбросов,  25 земляных плотин и дамб, 4 искусственных водохранилища,  5 мостов на шлюзах,  2 паромные переправы,  11 пристаней,  4 эксплуатационных поселка.   * 5 гидроузлов: Вытегорский гидроузел * Белоусовский гидроузел * Новинковский гидроузел * Пахомовский гидроузел * Шекснинский гидроузел | Навигация начинается 30 апреля с началом судопропуска на шлюзах №1-№8, а завершается 15 ноября. В случае погодных условий (поздняя весна и ранняя зима) судопропуск может быть перенесен на 1-1,5 недели позже, либо завершен на столько же досрочно. | | Анненский мост (село)  Анхимово (деревня)  Белоусово (поселок)  Белый Ручей (поселок)  Волоков Мост (поселок)  Вытегра (город)  Девятины (село)  Депо (поселок)  Новинки (поселок)  Ялосарь (деревня) | Первым пассажирским судном, прошедшим по каналу, стал теплоход «Красногвардеец» из Северо-Западного речного пароходства, который открыл пассажирскую линию Ленинград — Ярославль.  Сегодня предлагаются круизы, маршруты которых включают прохождение по каналу. Осуществляются на теплоходе Михаил Кутузов |
| **Волго-Донской канал (101 км)** | | | | |
| 15 Судоходных шлюзов  3 водохранилища  9 мостов  5 памятников | | Навигация на Волго-Донском канале начинается 1 апреля и заканчивается 27 ноября.Поддержанием навигационной обстановки и обеспечением судоходства на Волго-Донском канале занимается ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна ВВП» | город Волгоград поселок Береславка  поселок Имени XIX партсъезда поселок Комсомольский поселок Октябрьский  поселок Пархоменко  поселок Пятиморск  село Червлёное  сельское поселение Чапурники | 90% трафика судов приходится на грузовые перевозки. Местных пассажирских перевозок водным транспортом нет. По каналу проходят маршруты круизных судов в Ростов-на-Дону и в обратном направлении из Москвы, Нижнего Новгорода, Самары, Волгограда и Перми. |
| **Канал имени Москвы (128 км)** | | | | |
| 6 водохранилищ  10 шлюзов  15 мостов  29 причалов и пристаней  2 действующие паромные переправы | | Навигация начинается 24 апреля, а заканчивается 17 ноября. | Москва  Яхрома  Дмитров  Дубна | По каналу совершаются до 95% круизов из/в Москву |

Таблица 2 - описание рек

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Реки** | | | |
| **Название** | **Длина** | **Навигация** | **Круизные маршруты** |
| **Белая** | 1430 км | Навигация начинается во второй половине апреля и заканчивается в начале ноября. Регулярное грузовое и пассажирское круизное судоходство осуществляется от устья, где расположен крупный нефтеналивной Нагаевский рейд в Дербешках, до Уфы. Выше по течению река доступна для прохода судов в зависимости от уровня воды, а в иные года запасов глубины пассажирским судам (и грузовым с большой осадкой) не хватает даже чтобы дойти до Уфы. | Из-за ограничений глубины по Белой могут ходить только двухпалубные пассажирские туристические теплоходы, которые совершают рейсы как из Уфы, так и в Уфу — из Москвы, Нижнего Новгорода, Казани и Самары. Но во время весеннего половодья до Уфы могут проходить трехпалубные и четырехпалубные суда. На реке туристические суда делают только три судозахода — в Агидель, Бирск и Уфу. |
| **Волга** | 3530 км | Навигация на реке Волга длится обычно с апреля по октябрь. | В настоящее время по Волге проходят десятки маршрутов круизных судов, которые отправляются из всех крупных городов Поволжья, а также Москвы, Санкт-Петербурга, городов с Камы и с Дона, и делают стоянки в таких местах как (от Твери до Астрахани вниз по течению, по состоянию на 2024 год): |
| **Вытегра** | 64 км | Река Вытегра замерзает в ноябре, вскрывается в конце апреля. Местное и транзитное судоходство по Вытегре привязано к графику работы шлюзов гидроузлов Волго-Балтийского канала. Согласно ежегодному графику, они начинают работу С 30 апреля, а завершают — 15 ноября. | **Маршруты включают:** Ярославль - Мышкин - Горицы - Кижи - Мандроги - Сортавала - Санкт-Петербург. На 2024 год предлагается более 20 маршрутов на более чем 10 теплозодах. |
| **Дон** | 1870 км | Сроки судоходства по Дону зависит от графика работы шлюзов гидроузлов, которые начинают работу 1 апреля и заканчивают 27 ноября, но в зависимости от погодных условий и заявок от судоходных компаний дата окончания может быть продлена до середины декабря, а дата открытия — на середину марта. | Пассажирские круизные суда проходят Дон в рейсах из Москвы, Самары, Нижнего Новгорода, Перми до Ростова-на-Дону и из него, а также в рейсах до Таганрога и Азова. В круизных рейсах теплоходы делают остановки в Ростове-на-Дону, станицах Старочеркасской и Романовской, а также в городе Константиновск. |
| **Кама** | 1805 км. | Навигация начинается в конце апреля и продолжается до середины ноября. Сроки транзитной навигации зависят от  графика работы судоходных шлюзов: | Круизное судоходство осуществляется из Перми вниз по реке, с посещением городов Оса, Чайковский, Сарапул, Нижнекамск, Елабуга и Чистополь, а также есть рейсы вверх по Каме от Перми до Березников. |
| **Ока** | 1498,6 км | Пассажирские круизные рейсы проходят с конца апреля и до начала октября (только на участке от Коломны до Нижнего Новгорода). Регулярные грузоперевозки по Оке осуществляются на участке Коломна — Нижний Новгород. Выше Коломны из-за низкого уровня воды в Оке грузовые рейсы выполняются эпизодически, а местных пассажирских перевозок нет с первой половины 1990-х годов. | Из-за малых глубин по Оке ходят только двухпалубные теплоходы проекта 305 — по состоянию на 2024 год это суда «Алдан», «Александр Свешников»,«Александр Свирский», «Бородино», «Григорий Пирогов» и «Сергей Образцов», а также новые колесные теплоходы проекта ПКС180 — «Золотое кольцо» и «Аурум». |
| **Нева** | 74 км, | Река Нева судоходна на всем протяжении, является важнейшей частью Единой глубоководной системы Европейской части России. Навигация на Неве длится с конца апреля по середину ноября. | Ежегодно, с мая по октябрь, по Неве проходит до 500 пассажирских теплоходов, выполняющих круизы как из Санкт-Петербурга, так и в Санкт-Петербург. Из Петербурга теплоходы выполняют рейсы до Валаама, по водным путям Северо-Запада (Ладожское, Онежское озера), а также круизы до Москвы, с российскими и зарубежными туристами. |
| **Свирь** | 224 км | Навигация и транзитное судоходство на Свири начинается 30 апреля с открытием судопропускных сооружений Верхне-Свирского и Нижне-Свирского гидроузлов, а завершается 15 ноября. В разные годы из-за затяжной, либо ранней зимы сроки сдвигаются на 7-10 дней. | Предлагается более 500 маршрутов, включающих: Ростов-на-Дону – Волгоград – Саратов – Самара – Казань – Чебоксары – Нижний Новгород – Ярославль – Горицы – Кижи – Мандроги – Валаам – Санкт-Петербург |
| **Реки Сибири и Дальнего Востока (Крупнейшие)** | | | |
| **Енисей** | 3487км | Пассажирская навигация с начала июня и по начало октября | В настоящее время речные круизы по Енисею осуществляются только на теплоходе «Максим Горький».  К посещению предлагаются Красноярск, Енисейск, Норильск и другие города. |
| **Лена** | 4400 км | Даты открытия навигации зависят от сроков очищения реки ото льда и погодных условий. Первые круизы стартуют только в начале июня с продолжительностью до конца августа | Курсируют теплоходы стандартной категории «Михаил Светлов», «Демьян Бедный»  Маршруты включают посещение: Якутска, Ленские столбы, Буотама, Жиганск, Тикси, Полярный круг (или Утиный остров) и др. |
| **Обь** | 5569 км | С конца апреля по конец октября | Круизы на теплоходе «Северная сказка.». Маршруты предлагают посещение: Сургут, Березово, Мужи, Салехард и др. |
| **Амур** | 2824 км | С середины апреля до середины ноября | Не реализуются |

# ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Таблица 3 - стоимость круизных маршрутов на судах наиболее популярных круизных компаний

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Организатор** | **Характеристика судов** | **Стоимость тура/ дней** |
| **Центральная и Европейская часть России** | | |
| «ВодоходЪ» | теплоход «Мустай Карим»,  построен в 2019 г.,  модернизация в 2019 г.,  категория «Люкс»,  вместимость 309 чел. | от 45 600р до 240 000р/  от 3дней до 8 дней |
| «Донинтурфлот» | Теплоход Генерал Лавриненков,  построен в 1990г,  модернизация в 2016 г.,  класс «Премиум»,  вместимость 182 чел. | от 39501р/ от 4 дней |
| Теплоход-пансионат Волга Стар,  построен в 1983г.,  модернизация в 2011 г.,  класс «Комфорт»,  вместимость 208 чел. | от 2500 р до 118 000р /  от 3 дней до 11 дней |
| Теплоход Иван Бунин,  построен в 1985 г,  модернизация в 2010г,  класс «Комфорт»,  вместимость 216 чел. | От 9450р до 76 230 р/  от 2 до 9 дней |
| «Созвездие» | Теплоход Россия,  построен в 1972 г.,  модернизация в 2007 года,  класс «Комфорт»,  вместимость 210 чел. | От 48 190р до 156 790р /  от 4 до 10дней |
| «Инфофлот» | Теплоход Александр Невский,  построен в 1957г.,  модернизирован в 2000г.  класс «Эконом»,  вместимость 196 чел. | от 7200р за две ночи |
| **Туры по Енисею** | | |
| «ВодоходЪ» | Теплоход Максим Горький,  построен в 1974 г.,  модернизация в 2020 год,  класс «Люкс»  вместимость 94 человека | От 69 100р до 446 220р /  от 4 до 9дней |
| **Туры по Байкалу** | | |
| «Инфофлот» | Теплоход Империя,  построен в 2006 г.,  класс «Комфорт»,  вместимость – 45 человек | От 159 190 до 220 990р / от 7 до 10 дней |
| Теплоход Александр Великий,  построен в 1987г.,  реновация в 2018г.,  класс «Стандарт»  вместимость – 34 чел. | От 120 000 за 7 дней |
| «ВодоходЪ» | СВП (воздушная подушка) Бирюса, перемещение по Байкалу, размещение в гостиницах  Количество посадочных мест – 36 чел. | От 108 630р за 6 дней, круглый год |
| **Сибирские реки Обь и Иртыш** | | |
| «ВодоходЪ»  . | Теплоход Максим Горький,  построен в 1974г,  реновация в 2020г,  категория «Люкс»  Вместимость 94 человек | от 147 290р от 9 дней |
| «Инфофлот» | Теплоход Северная сказка,  построен в 1957г,  модернизация в 2023г,  класс «Комфорт»  вместимость - 130 чел. | от 132090 р до 357 690р /  от 8 до 17 дней |
| **По реке Лена** | | |
| «Инфофлот» | Теплоход Михаил Светлов,  построен в 1985 г,  модернизация в 2016 г,  категория «Стандарт»,  вместимость - 210 чел. | От 147050 р за 14 дней |
| «Инфофлот» | Теплоход Демьян Бедный, построен в 1985г,  модернизация в 2013г,  категория «Стандарт»,  вместимость - 210 чел. | От 96250 р за 10 дней |
| **Морские туры** | | |
| «Инфофлот» | Лайнер Astoria Grande (11 палуб)  построен в 1996 г.,  модернизация в 2005, 2007,2009, 2011 годах.  5\* «All inclusive»  вместимость – 1328 чел. | от 94000 до 130 000р / от 7 до 14 дней.  Мини круизы в Турцию – от 26280 р от 2 до 4 дней |
| «Vasta-expeditions» | Судно «Профессор Хромов», ледовый класса UL  построено 1983 г,  модернизация в 2019 г  вместимость – 45 чел.  третий экспедиционный сезон | От 366 520р до ~ 1 000 000 р./ от 7 до 11 дней |

# ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Таблица 4 - анализ природных особенностей регионов Дальнего Востока

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Регион** | **Особенности рельефа** | **Климатические и ландшафтные особенности** | **Морские воды (особенности)** | **Морская флора и фауна** | **Морская инфраструктура** |
| Приморский край | Преобладание горного рельефа. Более 70 % территории Приморского края занято горами, главным образом среднегорным массивом Сихотэ-Алинь (высота до 1932 м, гора Аник – высшая точка Приморского края). В западной и юго-западной частях простираются Приханкайская и Уссурийская равнины, Хасанская прибрежная низменность, а также восточные отроги Восточно-Маньчжурских гор | Умеренный муссонный, влажный климат. Наибольшее число солнечных дней зимой, когда устанавливается холодная и сухая погода. Самые теплые месяца в континентальных районах – июнь, июль, на побережье – август, сентябрь. Июль, август характеризуются возникновением на территории края тропических циклонов – тайфунов. В период ливневых дождей в сутки выпадает до 260 мм осадков. Осень теплая и засушливая. Наличие густых и продолжительных туманов обусловлено холодным течением Японского моря, которое движется в направлении с севера на юг вдоль побережья | У берегов Приморского края располагается Японское море, которое достигает глубины 50—100 м, высота приливов — 1,8 м. С декабря до марта (в северных частях до апреля) море у берегов покрыто льдом. Самые крупные заливы - залив Петра Великого, Амурский залив и Уссурийский залив. | 179 видов рыб Японского моря относятся к промысловым: тихоокеанская сельдь, анчоус, скумбрия, мойва, терпуг, треска, камбала, палтус, дальневосточная сардина, кета, горбуша и другие. У **Приморского побережья** обитает 30 видов дельфинов, китов и тюленей: голубой кит, кашалот, горбатый кит, белобокий дельфин, малая касатка, сивуч, северный морской котик и т.д. В Японском море обитают актинии, креветки, трепанги, морские звезды и ежи, моллюски, крабы, медузы, а также более 200 видов водорослей. | Ключевую роль в функционировании морского транспорта играют крупнейшие незамерзающие порты - Владивосток, Находка, Восточный. Базирующиеся в них суда выполняют 80% всех морских транспортных услуг на Дальнем Востоке. |
| Хабаровский край | Преимущественно горный рельеф с преобладающим направлением хребтов с юга на север. Южная часть края представлена простирающейся вдоль Амура сильно заболоченной Среднеамурской равниной, ровными приморскими участками. Наивысшая точка юга края - гора Тардоки-Яни (2077 м), расположена в Сихотэ-Алини, а на севере - хребет Сунтар-Хаята, с самой высокой вершиной 2933 м. | Климат носит муссонный характер. Зима малоснежная и холодная. Средние температуры января от -22°С на юге до -40°С на севере, на морском побережье от -15°С до - 25°С. Лето теплое и влажное. Средняя температура июля от +11 в приморской части до +21°С во внутренних южных районах.  Годовая сумма осадков колеблется от 400-600 мм на севере до 500-800 мм на равнинах и восточных склонах хребтов, значительно больше выпадает в горах (800-1200 мм).  Вдоль побережья с севера на юг проходит холодное течение, с которым связаны продолжительные летние туманы. | Край омывается с востока Охотским и Японским морями, от острова Сахалин отделяется проливами Татарский и Невельского. Линия побережья протягивается на 2,5 тыс. км. Помимо основной, континентальной части, в состав края входят несколько островов, среди них самые крупные – Шантарские. | Скалистые берега Охотского моря являются местом гнездования большого количества птиц: кайр, бакланов, чистиков, топорков и других. На побережье устраивают свои лежбища многие морские животные: каланы, тюлени, сивучи, морские котики. У Шантарских островов обитают киты, дельфины, белухи. Японское и Охотское моря населяют навага, камбала, тихоокеанская сельдь, сардины, корюшка, палтус, кета, горбуша и др. | Основные морские порты края:  Ванино  Советская Гавань,  Охотск,  Николаевск-на-Амуре,  Де-Кастри. |
| Камчатский край | Около 2/3 Камчатского края занято горными массивами. В пределах полуостровной части выделяются два параллельных хребта: Срединный и Восточный. Они разделяют Западную Камчатскую низменность, Центральную Камчатскую низменность и Восточное вулканическое нагорье. Область распространения вулканов широкой полосой протягивается вдоль восточного побережья. В настоящее время известно около 150 вулканов, из них 28 действующих и затухающих. Самый высокий действующий вулкан Евразии и одновременно высшая точка Камчатки – Ключевская сопка. | Климат главным образом умеренный муссонный, в центре – умеренный континентальный, на севере – субарктический; средняя температура января на полуострове Камчатка -15, на прилегающей части материка -25, средняя температура июля +13; количество осадков – до 1000 мм в год. Зима мягкая на побережье, морозная в центральной и удаленной от побережья части, суровая и ветреная на севере. Снег ложится в конце сентября на севере, и в конце октября — на юге. Лето относительно прохладное на побережье, и довольно жаркое в центральной части. На севере края – многолетняя мерзлота, свыше 400 ледников. | Омывается водами Охотского моря — с запада, Беринговым морем, а также Тихим океаном с востока. Восточные берега полуострова изрезаны бухтами и заливами: Авачинская бухта — самая крупная в Тихом океане. Не замерзает зимой и представляет собой главный транспортный узел Камчатского края.  Кроноцкий залив, известный своими незамерзающими водами, а также частью охраняемой заповедной акватории. Это один из самых крупных заливов восточной Камчатки. К заливам Берингова моря с восточной Камчатки относятся Анапка, Дежнева бухта, Камчатский залив, Карагинский залив, Корфа, бухта Мачевна, залив Олюторский, Пенжинская губа, бухта Скрытая и Укинская губа.  Известный залив Шелихова относится к Охотскому морю и располагается около места соединения Камчатки с материком. | Охотское море включает больше 300 видов рыб, основная часть которых холодноводные. На юге можно встретить кефаль, скумбрию, сайру и др. среди промысловых рыб можно выделить: минтай и сельдь, камбалу и морского окуня, навагу, лосося и других. Лососевые в свою очередь проводят зиму в Тихом океане, а на нерест приходят к западным берегам Камчатки. Эти берега также известны кетой, кижучем, чавычей и гольцом.  Берингово море включает 402 вида рыб, кольчатую нерпу, ларгу, морского зайца, тихоокеанского моржа, моржей, тюленей, а также 8 видов китообразных. Воды Берингова моря и Тихого океана играют ключевую роль в образовании климата и состава морских животных в акватории. Здесь встречаются морские котики, касатки и стаи китов. Многие из представителей животного мира этих мест занесены в Красную книгу. У берегов Камчатки также можно встретить камчатских крабов, синих крабов, а близ Командорских островов обитают тихоокеанские крабы | Главным морским портом полуострова и края в целом является город Петропавловск-Камчатский.  Порт Петропавловск-Камчатский находится в Авачинской бухте, он имеет важное стратегическое и экономическое значение не только для региона, но и для страны в целом. Это один из самых северных незамерзающих портов в регионе. Имеет статус Свободного порта. |
| Чукотский автономный округ | Рельеф Чукотки в основном горный. В центре региона располагаются Анадырское плоскогорье и Анюйское нагорье, высшая точка Чукотки – это безымянная гора высотой 1887 м над уровнем моря. Низменности примыкают к морским заливам. Рельеф Чукотки сформировался в результате вертикальных тектонических движений земной коры. | На побережьях – влажный морской воздух (холодный зимой), во внутренних горных районах – климат резко континентальный. Зима длится до 10 месяцев в году. Среднегодовая температура составляет в среднем –4, на севере –12. Обычная температура для января составляет от –40, для июля от +5 до +10. В год выпадает 200–500 мм осадков. Из-за столкновения арктических, южных и циклонов европейско-азиатского фронта погода переменчива: зимой мороз с сильным северным ветром может резко смениться относительно теплой и сырой погодой с пургой. | **Чукотка омывается тремя морями – Восточно-Сибирским и Чукотским (бассейн Северного Ледовитого океана) и Беринговым (Тихоокеанский** бассейн). Моря Северного Ледовитого океана большую часть года покрыты льдом, поэтому навигация в этих морях длится всего 4 месяца | В морских водах обитают: даллии, океанические сельди, минтай, тихоокеанский лосось, треска, навага, корюшка и камбала. Промысловыми видами являются: лососи, гольцы, сиги, хариус, щука, чир и налим. Также крабы и креветки, головоногие моллюски.  В некоторые бухты заходят киты: сельдяной, горбач, синий, серый и касатка. На побережье можно увидеть бесчисленные птичьи базары –кайры (тонкоклювая и толстоклювая), чистики, конюги, чайки-моевки. | На территории региона работают пять морских портов:  Анадырь,  Беринговский,  Певек - является базовым на Северном морском пути,  Провидения,  Эгвекинот |
| Сахалинская область | Рельеф представлен средневысотными горами, низкогорьями и низменными равнинами, наибольшая из которых — Северо-Сахалинская равнина*,* занимает северную часть острова (исключая полуостров Шмидта). Прибрежные территории заняты заболоченными низменностями, для которых характерны древние морские террасы и береговые валы. | Климат умеренный муссонный: зима более влажная и менее суровая, чем на материке, лето прохладное и дождливое. В конце лета и начале осени могут быть тайфуны. Температурный режим на Сахалине неравномерный. Так средняя температура января от -6 °C (на юге) до -24 °C (на севере). Средняя температура августа – самого теплого месяца – от +18 °C (на юге) до +10 °C (на севере). Зимой преобладают северные ветры и стоят крепкие морозы. А летом выпадает много осадков. В конце лета и осенью часто бывают тайфуны, которые сопровождаются сильными ветрами, волнениями на море и обильными осадками. | К основным водным акватория относятся Тихий океан, Охотское море, омывающее восточную часть о. Сахалин. Татарский пролив омывает западную часть о. Сахалин и разделяет его с материковой частью России. Пролив Лаперуза расположен между о. Сахалин и о. Хоккайдо (Япония) Амурский лиман, обширный и мелководный, расположен между северной частью о. Сахалин и берегом Азиатского материка. | На острове расположено одно из крупнейших в мире лежбище морских котиков. Водятся сивучи, каланы, несколько видов нерпы. К побережью нередко заплывают кашалоты, касатки, белухи, вблизи острова можно увидеть сивалов, горбачей, голубых китов. На морском дне у берегов острова обитают: морское блюдечко, рак отшельник, асцидия, мидии, устрицы, актиния, полихеты, морские ежи, литорина Курильская, осьминог, трепанг, а также различные виды крабов (прибрежный, колючий, волосатик, камчатский), морские звёзды | Через порты Сахалинской области, в основном это Корсаков, Холмск, Шахтерск, Холмск, Москальво осуществляется перевалка грузов в порты Дальнего востока, (Камчатка, Магадан, Приморье, Хабаровский край и т.д.) а также заграничные порты (Япония, Корея, Австралия, Канада США, Китай и др.) |
| Магаданская область | В рельефе области преобладают нагорья и плоскогорья (более 80%) с отдельными вершинами высотой до 2,3 км, перемежающиеся обширными долинами вдоль рек и на побережье.  Для большей части территории характерен среднегорный, сильно расчлененный речными долинами рельеф. | Климат в области суровый. Ветры в течение всего года холодные. Летом они дуют с холодных морей на материк, зимой - из внутренних районов охлажденного материка на море. Имеются существенные различия в климате приморских районов, отличающихся сравнительно мягкой зимой и прохладным летом, и внутренних частей области, где климат резко континентальный.  Среднегодовая температура воздуха на всей территории не поднимается выше -2 градусов. Самая низкая годовая температура отмечается в наиболее континентальных районах, в бассейне Колымы, где она доходит до -14°.  Положительные среднемесячные температуры на большей части территории отмечаются с мая по сентябрь  При прохождении мощных циклонов на побережье Охотского моря и в верховьях реки Колымы идут продолжительные и сильные дожди | Берега Магаданской области омываются на юге и юго-востоке водами Охотского моря. Охотское море характеризуется крайне сложным ледовым режимом. Берега Магаданской области сильно изрезаны. Север омывается заливом Шелихова. | В Охотском море встречаются представители ушастых тюленей — морской лев (сивуч) и котик. Также в Охотском море встречаются белуха и касатка. В морях Тихого океана важное промысловое значение имеют кета, горбуша, кижуч, дающие красную икру, а также тихоокеанская сельдь и навага. В больших количествах водится корюшка, треска, мальма, морской окунь, звездчатая камбала и другие. | Магаданский морской торговый порт – крупнейший на Северо-Востоке России. Через него проходит основной поток грузов, предназначенных для города и области. Предприятие работает круглогодично. |
| Республика Саха (Якутия) | Большую часть территории занимают горы и плоскогорья, на долю которых приходится более 2/3 поверхности, и лишь 1/3 расположена на низменности. Самая высокая точка — гора Победа (3147 м.).  Западную часть Якутии занимает одно из крупнейших плоскогорий - Среднесибирское.  Крупнейшие низменности: Центрально-якутская, Колымская, восточная часть Северо-Сибирской низменности | Климат резко континентальный, отличается продолжительным зимним и коротким летним периодами. Максимальная амплитуда средних температур самого холодного месяца — января и самого теплого — июля составляет 70−75 °C. По абсолютной величине минимальной температуры республика не имеет аналогов в Северном полушарии. На территории республики, в Оймяконе, находится полюс холода Северного полушария планеты, где зафиксирована температура -71,2 °С.  Зимой за полярным кругом наступают полярные ночи. Летом наблюдаются белые ночи: продолжительность светового дня достигает 20 часов на широте Якутска. | Территория республики омывается морем Лаптевых и Восточно-Сибирским морем. Общая протяженность морской береговой линии превышает 4,5 тыс. км. | В акваториях моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря обитают около 240 видов донных позвоночных и почти 140 видов зоопланкотона. А вот морских рыб мало: сельдь, камбала, треска. Изредка попадается полярная акула. В устьях реках ловят омуля, мускуна, нельму. Более широко представлены морские млекопитающие. Местная рыба и зоопланкотон служат пищей для нерпы, белухи, нарвала. Есть моржи, нередко к берегам Якутии заплывают гренландские киты. | На сегодняшний день морским портом на побережье Республики Саха (Якутия) является: морской порт Тикси. Порт открыт для навигации с середины июля до середины октября. |

# ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Налоговые льготы ТОР и СПВ

Таблица 5 - налоговые льготы ТОР

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Регионы** | **Налог на прибыль** | **Налог на землю** | **Налог на имущество организаций** |
| Приморский край  Якутия  Сахалин  Хабаровский край  Амурская область  Камчатский край  Чукотка  Еврейская АО | **0%** в течение 5 лет с момента получения первой прибыли  **12%** на следующие 5 лет | От **0%** до **1,5%** в течение 3-5 лет | От **0%** до **0,3%** на первые 5 лет  От **0,5%** до **2,2%** на следующие 5 лет |
| Республика Бурятия | **5%** в течение 5 лет |
| Забайкальский край | **2%** для некоторых видов деятельности |

Таблица 6 - налоговые льготы СПВ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Регионы** | **Налог на прибыль** | **Налог на землю** | **Налог на имущество организаций** |
| Приморский край  Сахалинская область  Хабаровский край  Камчатский край  Чукотский автономный округ | **0%** в течение 5 лет с момента получения первой прибыли  **12%** на следующие 5 лет | **0%** на первые 3 года | **0%** на первые 5 лет  Не более **0,5%** на следующие 5 лет |

# ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Результаты социологического опроса, составленного с помощью Google Forms

|  |
| --- |
|  |
| 1,2% |
| 4,7%  8,2% |
| 4,7%  1,2%  2,4% |
| 1,2%  2,4%  5,9% |
|  |
|  |
|  |
| 2,4%  1,2%  1,2%  1,2%  2,4%  8,2%  8,2%  8,2%  8,2% |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

# ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Расшифровка интервью с директором компании Фрегат Аэро (Сергей Иванович)

1. Как долго существует ваша компания?

*Компания зарегистрирована с 1994 года.*

1. Сколько лет ваша компания реализует морские круизные туры?

*Сотрудники компании в туристическом бизнесе с 80-х годов. Реализация круизных программ с тех времен и ведется. На первом этапе – чартерные авиаперевозки, но тем не менее круизная тематика никогда не уходила в сторону. Реализовывались круизы, из Владивостока, в том числе и в Корею, Японию. Само собой, туристические круизы, которые приходили во Владивосток, и мы обслуживали туристов здесь, и круизы, которые в других регионах: Средиземноморье, Балтика, Черное море, АТР. Все это работало, все продавалось.*

*За время пандемии круизы практически встали, но зато вверх пошли продажи круизов по рекам России. Российский флот очень сильно оживился и на сегодняшний день радует своим качеством, своей подачей, количеством маршрутов, которые предлагают.*

*Сейчас постепенно открываются зарубежные направления: вокруг Японии, из Сингапура, Персидский залив, Красное море, Средиземное море, Черное море.*

1. Сколько круизных маршрутов предлагает ваша компания?

*Много. Вся круизная тематика, начиная с рек, заканчивая морями и океанами. Плюс, если брать Приморский край – отдых на море (катера, яхты). Спектр большой.*

1. Сколько круизов за сезон реализует компания?

*По прошлому году реализовано более 30 проектов разного рода предложений. Если учитывать морские прогулки по акватории Приморского края - около 100.*

1. Как происходит организация тура от начала и до конца? (Точка отправления, остановки, совмещение круизного туризма с другими видами отдыха, и т.д.)

*На самом деле есть сложившиеся практика в течение многих лет: кто попал на круиз он подсаживается на эту тему практически на всю жизнь. Потому, что за время круиза происходит посещение нескольких стран, нескольких портов, без смены гостиниц без собирания чемоданов и т.д. То есть: заехал на судно, живешь в шикарной гостинице, ночью передвигаешься, днем экскурсия и плюс тебя развлекают, кормят и т.д.*

1. Какие ключевые особенности можно выделить в организации круизных туров? (Правовая, техническая сторона и тп.)

*Круизный туризм - это совершенно отдельный вид туризма, который подразумевает именно сервис, качество, комфорт. Ну конечно, все зависит от звездности судна. В зависимости от запроса клиента подбирается круиз.*

1. С какими трудностями сталкивалась ваша компания во время реализации круизного туризма на Дальнем Востоке?

*Практически ни с какими. То есть, трудностей здесь больших нет. Если мы говорим про время до пандемии, про зарубежные круизы, то в принципе, трудности связаны только с перелетом через Москву и с визами. Остальное, связанное с организацией круизных туров, делается очень просто.*

1. Кто является вашими ключевыми партнерами? (иностранные/ отечественные компании)

*У компании большое число надежных партнеров с которыми мы делаем и оказываем сервис и услуги и в Москве, и за рубежом. Точно также как партнеры, которые отправляли своих туристов на круизном лайнере, когда они заходили во Владивосток, мы также оказывали им содействие в обслуживании их туристов на территории Владивостока и Приморья.*

*Основной партнер по зарубежным судам Breeze Line – официальный представитель Princess Cruises. PAC GROUP – официальный представитель в России круизной компании MSC. Краски мира представители Costa Cruises, которая, к сожалению, ушла с нашего рынка.*

1. Опишите, пожалуйста, кто ваши клиенты? Для кого вы создаете ценностное предложение?

*Категория людей от 35 до 65 лет. Если брать речные круизы по России, то здесь категория немножко смещается, где-то 40-70 лет. Но если взять статистику 2021-2022 годов, то эта категория начала смещаться. Основная категория по этим годам 30-50 лет.*

*Если говорить про зарубежные круизы, то это все-таки люди со средним и выше среднего достатком, в зависимости от регионов круизов, в зависимости от судна. Речные круизы по России для всех категорий граждан, потому что здесь ценовая политика очень адекватная и комфортная.*

1. На ваш взгляд, на каком уровне сегодня находится круизный туризм в России? В частности, на Дальнем Востоке?

*На Дальнем Востоке практически на нулевом. Если брать Владивосток, то кроме предложений прогулок по акватории и нового предложения недельных круизов других вариантов пока не рассматривается. Как раз здесь играет роль отсутствие своего флота, приходится основываться на прогулках на катерах, яхтах. Если говорить про прибытие круизных судов во Владивосток, то сейчас пока этот вопрос вообще никак не рассматривается.*

*Круизы по рекам России на подъеме. Входит в строй новый флот - увеличивается количество новых судов.*

*Есть небольшая круизная тема по Черному морю, арктическим круизам. Были круизы, которые захватывали Владивосток, Сахалин, Камчатку.*

1. Как вы считаете, насколько перспективно создание и развитие новых круизных маршрутов на Дальнем Востоке?

*Перспективы большие, потому что Азиатский регион обладает огромным количеством потенциальных туристов, которые совершенно спокойно могут на круизах приходить во Владивосток. Так же как было до пандемии, через кольцевые маршруты, которые захватывали Корею, Японию, Китай, Россию.*

*Если рассматривать Владивосток Приморский край, то здесь есть перспектива все-таки развития круизных маршрутов на наших парусниках – Надежда и Паллада. Хотя бы вдоль берегов Приморского края, на север края.*

*Плюс из Владивостока можно рассматривать экспедиционные круизы. В район Камчатки, в район Чукотки и далее по Северному морскому пути – такие длинные северные круизы.*

1. Планирует ли компания расширять спектр предлагаемых туров?

*Мы его все время расширяем. То предложение, которое есть на круизном рынке (не важно какой регион), мы их все время отслеживаем, обрабатываем и запускаем в продажу.*

1. Заинтересована ли компания в разработках туров?

*Новые разработки без наличия своего флота – это нонсенс. Это ключевая проблема. Есть предложение – мы его продаем. Есть предложение по поводу использования нового судна мы можем подключиться, разработать туры, экскурсии и начинать продавать.*

1. Заинтересована ли компания в партнерстве с китайскими и японскими компаниями?

*Компания сотрудничает с азиатскими компаниями более 30-ти лет.*

# ПРИЛОЖЕНИЕ 7

Интервью с руководителем агентства по туризму Приморского края Арсением Крепским

Заинтересованность в круизном туризме на Дальнем Востоке существует в основном среди обеспеченных категорий граждан. Но в данном вопросе нужно отталкиваться от предложения, а не востребованности. Вы, наверное, знаете, что у нас в стране есть два центра круизного туризма – Санкт-Петербург и (условно) Дальний Восток, скорее даже Владивосток. Они работали по одним и тем же принципам: заходили многотысячники с иностранными туристами, в редких случаях на них отсюда подсаживались наши туристы, или тоже иностранцы, но отсюда. Они подсаживались и шли дальше по маршруту. У нас это были зачастую кольцевые маршруты «Китай-Корея-Владивосток-Япония-Китай-Корея-Владивосток». Порты могут различаться.

Доходили до Сахалина. Но на Сахалине нет глубоководного порта, куда могут приставать многотысячники, поэтому пассажиров снимали на рейде катерами. И тут мы упираемся в самое главное, подходим к самой главной проблеме, которая существует в круизном туризме (их две).

Как вообще строится круизный турпродукт на таком лайнере:

Когда турист приобретает такой круиз, стандартный, например, Балтика, Северное море, Средиземное, юго-восточная Азия, Карибы, в меньшей степени даже Аляска экономика турпродукта строится следующим образом: Турист спит на корабле (для него это плавучая гостиница) и каждое утро он должен просыпаться в новом порте и сходить на берег для потребления впечатлений – вот за это он платит. Если тебе придется три дня «болтаться» в море даже на таком роскошном корабле как Quantum или Princess, где есть бассейн, аквапарк, тренажерный зал, шведский стол – это, во-первых, очень дорого получается с точки зрения экономики постоянного содержания этого туриста на борту, во-вторых, не очень привлекательно для туриста (это можно точно также любую гостиницу снять и быть гораздо более свободным в перемещении.) Тем более что, зачастую, до порта, где турист должен сесть на круизник еще нужно добраться, долететь, возможно все равно пожить на берегу, потому что вряд ли сразу с самолета сразу получится подняться на борт. Такой вариант – это совсем другая экономика и это не привлекательно. Это привлекательно, когда ты ночь спишь на корабле днем у тебя новый город. При чем это может быть супермногодневный круиз вдоль всего побережья Средиземного моря сначала по европейскому, потом по африканскому, где-то, условно в какой-то точке полностью обновляется пассажирский состав, в каких-то промежуточных остановках не полностью. Тут можно поиграться длительностью тура, стоимостью, набором услуг, создать увлекательный универсальный турпродукт.

Но надо понимать, что на Дальнем Востоке такое невозможно, потому что ближайшие порты, ну, например, Владивосток-Южно-Сахалинск, точнее порт Корсаков, расположенный на Сахалине – минимум в двух днях пути от Владивостока. Это на скоростном современном круизнике, на легком топливе, но что дальше? Потом еще 4 дня до Петропавловска, потом еще дней 4-5 до Анадыря. В очень короткий летний промежуток времени что турист будет смотреть в Анадыре? Кроме галочки того что ты был в Анадыре ничего больше не получишь. Самолетом дешевле.

И да, мы с 2018 года говорим об этом, ведем разработки, формулируем предложения совместно с коллегами, в том числе остальных регионов Российского Дальнего Востока. Потому что Дальний Восток имеет потенциал в круизном экспедиционном туризме.

Что такое круизный экспедиционный туризм?

* комфортабельное пассажирское судно
* на максимум 200 пассажиров одно или двухместного размещения
* 4-5 звезды сервис
* индивидуальные каюты
* в обязательном порядке судно с ледовым классом (для того чтобы хотя бы в плавучий лед можно было заходить)
* оборудованный 20-тью лодками Зодиак (для того чтобы можно было на необорудованное побережье сбросить всех этих пассажиров) – это классические суда, которые ходят (ходили) из Чили в Антарктиду.

Для дальнего Востока именно этот формат круизного туризма является приемлемым. Потому что даже если мы вложим 40 млрд рублей для того чтобы на побережьях Дальнего Востока создать глубоководные причалы, пункты пропуска все равно большие круизные лайнеры не сделают экономику. Мы не сможем сбросить 3500 туристов на вулканы Сахалина или на Курилы.

Владивосток никогда 5000 туристов не принимал максимум было 4200, когда два сразу лайнера становились (2019 года последний). И то это очень большая нагрузка на инфраструктуру: транспорт, город, музеи, другие достопримечательности. Да это очень хорошие деньги, но это очень сложно.

Поэтому мы понимаем, что у нас есть потребность немного в другом. Для этого, основное препятствие, это отсутствие флота – у нас нет таких судов. У нас их не строили никогда, сейчас об этом идет речь, но у нас нет опыта самостоятельной эксплуатации. Не понимаем где мы будем брать команды. То есть это очень сложный процесс.

Что у нас сейчас есть: у нас сейчас есть несколько переделок, научно-исследовательские суда (Профессор Хромов) это 48 пассажиров. В каютах от общих с уборной в коридоре до типа люксовых. Но экономика просто чудовищная. Чтобы окупить рейс с 48-ю пассажирами ценник от 250 000 с человека в каюте с уборной в коридоре. Спрос есть.

Когда появится круизный флот в принципе у нас проблем больших не будет. Мы понимаем, что у нас как раз сегмент Владивосток-Сахалин, Владивосток-Шантары, Шантары-Сахалин, Сахалин-Петропавловск вдоль Курильской гряды, Петропавловск-Анадырь с заходом в Северный Ледовитый океан (естественно по летнему сезону). Там, грубо говоря, чем летнее время тем севернее круизы. Ближе к зиме они все сползают на юг и могут «тусить» у нас в Приморье. Когда встанет Татарский пролив все уйдут из Охотского моря. Когда откроются границы можно делать кросс-граничные (Владивосток-Япония-Сахалин). Это будет супервыгодный продукт. Потому что туристы прилетают во Владивосток улетают из Южно-Сахалинска. Прилетают в Южно-Сахалинск улетают из Петропавловска.

Происходят траты на берегу, сувениры, питание, автобусы экономика края, региона, города получают дополнительный стимул.

Потребность есть, потребность огромная.

Здесь не нужно придумывать ничего сложного. Простое путешествие из Владивостока на Сахалин вдоль побережья Приморского края даст массу впечатлений туристу.

Наличие отправных точек в таком формате экспедиционного туризма. В том же Чили один порт, а у нас можно организовать челночные маршруты.

Экспедиционный круизный туризм предполагает в пути осмотр достопримечательностей на побережье природных. Туристов скидывают на берег они посмотрят маяки, мысы, бухты, тюленьи лежбища и тд. В этом фишка.

У нас очень большой спрос на это.