



УДК 338.47:656.6

О.Л. Трухинова, ст. преподаватель, кафедра бухгалтерского учета, анализа и финансов,
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО РЕЧНОГО ТУРИЗМА В РОССИИ

Ключевые слова: водный транспорт, круизный туризм, обновление флота, финансовые механизмы, государственная поддержка.

В статье рассматриваются современное состояние и проблемы развития круизного речного туризма в России и делается акцент на их экономических аспектах.

Круизный туризм на внутреннем водном транспорте имеет широкое распространение в России, что обусловлено значительной протяженностью водных путей и их расположением в исторических и природно-ландшафтных комплексах. По данным Росстата, протяженность водных путей составляет 101,7 тыс. км, в том числе с гарантированными глубинами – 49 тыс. км [1, с. 67]. Туристические маршруты проходят по крупнейшим рекам страны – Волге, Оке, Каме, Лене, Енисею, Дону и другим. Природа российских рек и их окрестностей, пребывание на комфортабельном теплоходе, экскурсии по достопримечательностям прибрежных городов располагают к отдыху и привлекают туристов.

Российские судоходные компании ежегодно предлагают новые маршруты и привлекают туристов не только из России, но и из-за рубежа. Особенно популярными для зарубежных туристов являются круизы «Москва – Санкт-Петербург». Российские туристы предпочитают круизы «Золотое кольцо», а также Кижи, Валаам. Крупнейшими российскими туроператорами, организующими речные путешествия, являются «Инфофлот», «ВодоходЪ», «Ортодокс», «ВолгаWolga», «Волжские путешествия», «Мостурфлот», «Русич», «Гама», «КамаТурФлот» и другие. Компании используют собственный флот, но также берут в аренду пассажирские суда у речных пароходств и организуют круизные маршруты.

Ежегодно внутренний круизный туризм в России охватывает около 300-400 тысяч человек, а также около 2 млн. человек участвуют в экскурсионно-прогулочных путешествиях (на основании данных Ростуризма). В 2016 году перевозками туристов занимались 90 круизных теплохода, из которых 30 теплоходов обслуживали иностранных туристов (перевезено около 250 тыс. российских туристов и 100 тыс. иностранных) [2]. В последние годы наблюдается повышение интереса и увеличение спроса потребителей на круизный отдых, поэтому этот вид предпринимательской деятельности имеет широкие перспективы. По оценкам круизных компаний [3], рост спроса на туристические путевки в 2017 году составил около 10% (в Московском регионе – 25%), при этом максимальное повышение цен в начале года составляло 5-10%, по некоторым маршрутам цены не менялись по сравнению с прошлым годом, а в настоящее время путевки на круизы реализуются по пониженной цене (снижение до 25%). За последние два года наблюдается

рост внутреннего и въездного туризма, в том числе на речном транспорте. Несмотря на международные санкции, за 2016 год увеличился туристический поток из-за рубежа на 18%.

Основной особенностью речных круизов является их межрегиональный характер. Региональное развитие туристического бизнеса в значительной степени зависит от возобновления и поддержания круизного туризма в бассейнах рек, который оказывает влияние на экономическое и культурное взаимодействие российских городов и повышение потенциала не только водного транспорта, но и других отраслей и экономики России в целом.

«Внутренние водные пути проходят по территории 60 субъектов России, речной и морской туризм в данном ключе - перспективное и экономически выгодное направление с точки зрения развития внутреннего и въездного туризма и туристической отрасли страны в целом. Комплексный подход в реализации потенциала развития круизного туризма, включающий создание необходимой инфраструктуры, нормативно-правовые основы, качественное продвижение турпродукта на отечественном и зарубежном рынках смогут повысить престиж России как направления для круизного и речного туризма, увеличить экономические показатели, а также повлиять на развитие смежных отраслей», - отмечал руководитель Федерального агентства по туризму Олег Сафонов на VIII-м Международном форуме «Водный туризм» [4].

Основные проблемы пассажирских перевозок, в том числе туристических, рассмотрены ранее в статье [5], в которой отмечено, что одной из важнейших проблем является устаревание пассажирского флота.

Круизный туризм не может стабильно развиваться в условиях недостатка флота, соответствующего современным требованиям.

В настоящее время (по состоянию на 2016 год) в российских речном и морском регистре зарегистрировано 11101 судов, что в 2 раза меньше, чем в 2000 году и в 4 раза меньше, чем в 1980 году. Соответственно увеличился средний возраст судов с 15 лет в 1980 году до 38 лет в 2016 году, то есть ежегодное выбытие судов составляло более 800 единиц. При этом строительство новых судов не покрывает потребности обновления флота.

По круизным судам ситуация еще более критичная: в 2016 году числилось 96 судов со средним возрастом 41,2 года, в том числе старше 40 лет – 78 судов (что составляет 81,3%) [6]. Заметим, что нормативный срок эксплуатации судна в среднем 30 лет. Таким образом, если не направлять усилия на улучшение ситуации (физический износ пассажирских судов сейчас составляет более 70%), по оценкам ОСК (Объединенной судостроительной корпорации) [7], к 2030 году круизный флот будет в состоянии удовлетворить спрос лишь на 20%. В таблице 1 приведены статистические данные по возрастной структуре пассажирского флота России за 2000-2015 гг., которые показывают, что обновление флота идет слишком медленными темпами. В 2015 году доля новых судов возрастом 10-15 лет составляла лишь 19% (в то время как в европейских странах используется преимущественно флот не более 15 лет эксплуатации).

Таблица 1. Возраст речных судов в России, используемых для пассажирских перевозок за 2000-2015 гг. с учетом года постройки, % [1, с. 68].

Годы постройки	2000	2005	2010	2015
2010 – 2015	-	-	-	6,7
2000 – 2009	0,1	4	13,8	12,4
1990 – 1999	6,3	7	7,6	7,7
1980 – 1989	26,9	27,5	25,9	27,2
1970 – 1979	24,6	23,5	20	17,4
до 1969	42,1	38	32,7	28,6
Итого	100	100	100	100

Рассмотрим причины, не позволяющие ускорить обновление пассажирского флота. Прежде всего, к ним относится отсутствие финансовых механизмов, стимулирующих судовладельцев заменять флот на новый. В СССР единственным заказчиком флота было государство, в настоящее время произошла дезинтеграция отрасли на множество судовладельцев, но даже самые крупные из них не могут осуществить такое огромное отвлечение оборотных средств на судостроительные инвестиционные проекты (например, стоимость современного круизного лайнера класса 4-5 звезд составляет более трех миллиардов рублей).

Меры государственной поддержки рассматривались нами ранее [8], но они недостаточны для обеспечения окупаемости судна и повышения заинтересованности частных компаний в масштабных инвестициях, связанных с судостроением. Инвестор может рассчитывать на компенсацию 2/3 процентной ставки по кредиту или лизинговых платежей, либо получить утилизационный грант в размере в среднем около 10% стоимости нового судна. Необходимо отметить, что получение данных мер финансовой поддержки связано со многими ограничениями и сложностями [9]:

- возможно получение только одной из указанных мер (либо субсидии по кредиту и лизингу, либо утилизационный грант);
- необходимо заказывать судно только на российских верфях;
- в качестве финансового партнера может выступать только российский банк или лизинговая компания;
- размер субсидии или утилизационного гранта ограничен (в связи с требованиями ВТО);
- меры действуют в течение года, а затем, как правило, продляются, однако это не дает возможности заказчикам формировать инвестиционную стратегию по долгосрочным судостроительным проектам;
- требуется оформление множества документов для их предоставления;
- необходимо пройти сложную процедуру согласований и переговоров с Министерством промышленности и торговли РФ;
- получение субсидий приурочено к моменту сдачи судна и заказчик должен изыскивать заемные средства для строительства [10], [11].

Другая причина, вытекающая из вышеуказанной – слабое развитие лизинга в России. В последние годы происходят положительные изменения в данном направлении, однако они пока лишь отчасти смягчили остроту критичности ситуации. Государство предпринимает шаги к расширению действия лизинговых компаний со своим участием. В частности, действует компания «Гознак-Лизинг» [12] при ОСК, которая с поддержкой государства планирует построить около 130 судов смешанного плавания до 2030 года на сумму 86 млрд. руб. [6]. В настоящее время по лизинговой схеме строятся два новых круизных судна повышенной комфортности проекта PV300 на судостроительных заводах ОСК: «Лотос» (Астрахань) и «Красное Сормово» (Нижний Новгород). Тем не менее,

необходимо дальнейшее развитие лизинговых механизмов поддержки судостроения по туристическому флоту, так как потребность в новых судах намного выше.

Кредитование судостроения круизного флота в настоящее время является проблематичным, так как международные кредитные организации и зарубежные банки в настоящее время не участвуют в подобных проектах по причине санкций, а российские банки не в состоянии предоставить приемлемые для таких инвестиционных проектов условия по причине высоких рисков и длительного срока окупаемости, в особенности по речным судам.

Еще одним важным экономическим аспектом, ограничивающим развитие водного туризма в России, является низкая платежеспособность потенциальных туристов. Круизные компании отмечают, что не могут снизить стоимость путевок по объективным причинам (рост цен на топливо, продовольствие и т.д.), в связи с этим средняя стоимость одного дня круиза колеблется от 4 до 10 тыс. руб. Для многих клиентов такая цена неприемлема, и они выбирают более бюджетный отдых. Вместе с тем заинтересованные туристы, имеющие финансовые возможности для круизных путешествий, не удовлетворены уровнем сервиса и комфортности на устаревших российских судах, а новыми судами туроператоры не располагают. В результате такие клиенты переориентируются на речные круизы по Европе и другим странам.

Круизный туризм является важным направлением внутреннего туризма в России, позволяющим развивать не только данную отрасль, но и другие отрасли экономики, повышать престиж страны, способствовать социально-экономическому развитию регионов и туристических кластеров, увеличивать национальное богатство. Для реализации этих положительных качеств круизного туризма необходимо учитывать экономические аспекты проблем, препятствующих прогрессивному движению отрасли и при их решении будет возможным использование огромного потенциала внутреннего речного туризма в России.

Список литературы:

- [1] Транспорт и связь в России. 2016: Стат.сб./Росстат. - М., 2016. - 112 с.
- [2] Развитие круизного туризма в зоне особого внимания: вопросы реализации туристического потенциала внутренних водных путей России рассмотрены на заседании Госсовета [Электронный ресурс] // Ростуризм. Режим доступа: <https://www.russiatourism.ru/news/10946/> (Дата обращения – 10.05.2017)
- [3] Спрос на речные круизы вырос на 25% [Электронный ресурс] // Турпром. Режим доступа: <http://www.tourprom.ru/news/35243/> (Дата обращения – 10.05.2017)
- [4] В Санкт-Петербурге проходит VIII Международный форум «Водный туризм» [Электронный ресурс] // Ростуризм. Режим доступа: https://www.russiatourism.ru/news/11426/?sphrase_id=369301 (Дата обращения – 10.05.2017)
- [5] Трухинова, О.Л. Проблемы развития пассажирских перевозок внутренним водным транспортом / О.Л. Трухинова // В сборнике: Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек. Труды международного научно-промышленного форума – Нижний Новгород: ВГУВТ, 2016. – С. 127.
- [6] Пряхин, Д.П. Развитие гражданского судостроения группы ОСК [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://vyborgshipyard.ru/media/1736/prezentatsiya-osk-pryakhin-dp.pdf> (Дата обращения – 12.05.2017)
- [7] Евгений Загородний: Гражданское судостроение в РФ держит курс на обновление флота [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rueconomics.ru/236843-evgenii-zagorodnii-grazhdanskoe-sudostroenie-v-rf-derzhit-kurs-na-obnovlenie-flota> (Дата обращения – 12.05.2017)
- [8] Трухинова, О.Л. Государственная поддержка внутреннего водного транспорта в условиях кризиса / О.Л. Трухинова // В сборнике: Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек. Труды

международного научно-промышленного форума – Нижний Новгород: ВГУВТ, 2016. – С. 128.

[9] Трухинова, О.Л. Системный анализ прединвестиционной стадии инвестиционного процесса в судостроении России / О.Л. Трухинова // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2017. – Т. 4. № 3. – С. 246-254.

[10] Постановление Правительства РФ от 27.04.2017 N 502 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию" – "Собрание законодательства РФ", 08.05.2017, N 19, ст. 2840.

[11] Постановление Правительства РФ от 22.05.2008 N 383 (ред. от 25.05.2016) "Об утверждении Правил предоставления субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" в 2008 - 2016 годах на закупку гражданских судов, а также лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008 - 2016 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов" – "Собрание законодательства РФ", 02.06.2008, N 22, ст. 2569.

[12] Лизинг морских и речных судов // Лизинговая компания «Гознак-лизинг» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://gznleasing.ru/services/suda.html> (Дата обращения – 12.05.2017)

ECONOMIC ASPECTS OF PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF INLAND WATER TOURISM IN RUSSIA

Keywords: water transport, cruise tourism, fleet modernization, financial mechanisms state support.

The article discusses the current state and problems of development of river cruise tourism in Russia and focuses on their economic aspects