

УДК 656.072

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЕЧНОГО КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В РОССИИ

Тортева Анастасия Сергеевна¹, студент

e-mail: torteva05@mail.ru

Смирнова Ирина Павловна¹, старший преподаватель

e-mail: gorodnn@list.ru

¹ Нижегородский государственный лингвистический университет имени Н.А. Добролюбова, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В настоящее время речные круизы востребованы в России, но, к сожалению, у данного направления имеется много проблем, которые сдерживают его развитие и являются межрегиональными и могут быть решены только с помощью поддержки государства. Перспективы развития очевидны и подтверждаются растущей динамикой продаж туроператоров-круизеров даже при высоких ценах на туристские путешествия.

Ключевые слова: внутренний водный туризм, теплоход, речной круиз, туроператор-круизер, турист.

PROBLEMS AND PROSPECTS OF RIVER CRUISE TOURISM DEVELOPMENT IN RUSSIA

Torteva Anastasia Sergeevna¹, Student

e-mail: torteva05@mail.ru

Smirnova Irina Pavlovna¹, Senior Lecturer at the Department of Philosophy, Public Communications and Tourism

e-mail: gorodnn@list.ru

¹ Nizhny Novgorod State Linguistic University, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. Currently, river cruises are in demand in Russia, but, unfortunately, this direction has many problems that hinder its development and are interregional and can only be solved with the help of state support. The prospects for development are obvious and are confirmed by the growing dynamics of sales of cruise tour operators, even at high prices for tourist travel.

Keywords: inland water tourism, motor ship, river cruise, cruise tour operator, tourist.

Значение речного круизного туризма и количество туристов в России с каждым годом увеличивается. Например, в 2023 году число туристов, отдохнувших на теплоходах, составило около 400 тыс. человек. Данный вид туризма помогает зарабатывать городам, находящимся на реках Волга, Ока, Кама, Москва, Нева, Тверца, Клязьма и другие.

По официальным данным лидером в отрасли в 2023 году стала компания «ВодоходЪ», которая отправила в круизы 148 тыс. туристов, что на 23% больше, чем в 2022 году. Это максимум по пассажиропотоку за 19 лет. Близкими показатели были лишь в 2018 году, тогда (с учетом иностранных туристов) он составил 133185 человек. Рост пассажиропотока отмечают и другие круизные компании: в «Мостурфлоте» было перевезено туристов на 20% больше, чем в прошлом году, в «Созвездии» – на 12%».

Несмотря на такой рекордный поток туристов, компании-круизеры ожидали других цифр, а именно – выше. Загрузка теплоходов не была максимальной. Даже в самый пик сезона в продаже оставались свободные каюты.

В среднем загрузка бортов в навигацию 2023 года составила 75 – 85%, при этом часть компаний-круизеров отмечает ее снижение на 2 – 3% каждый год. В летний период теплоходы загружались на 80 – 90% [1].

Выделим проблемы, которые тормозят сегодня развитие речного круизного туризма. Несмотря на увеличение цены на топливо и стоимости технического обслуживания судов, отсутствие подходящей инфраструктуры и недостаточный ассортимент маршрутов в регионах, есть более важные задачи, которые необходимо срочно решать.

8 февраля 2024 года состоялось расширенное совещание на тему «Актуальные вопросы развития речных круизных маршрутов России» под председательством заместителя председателя Совета Федерации Ирины Юрьевны Свитенко. По итогам совещания Правительству направлен протокол, в котором рекомендовано рассмотреть вопросы оказания регионам мер государственной поддержки с целью развития речных пассажирских перевозок на внутренних водных путях и организации масштабной сети скоростных речных перевозок. В протокол также включены вопросы:

- актуализация и продление Концепции развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года;
- доработка проекта Плана мероприятий по реализации Концепции, включая анализ и совершенствование нормативно-правовой базы;
- статистическое наблюдение за обеспечением государственной поддержки предприятий, участвующих в создании инфраструктуры круизного туризма и туристических продуктов;
- устранение инфраструктурных ограничений на Волго-Каспийском морском судоходном канале, реках Волга и Дон.
- развитие пунктов пропуска через государственную границу в морских портах, в том числе Каспийского бассейна и многие другие вопросы;
- привлечения в качестве туристов на круизные маршруты семей с детьми и молодёжь [2].

Первая важная проблема речного круизного туризма – это неблагоустроенная береговая линия.

Правительство республики Марий Эл создало свою Концепцию развития круизного туризма. В нее включили реконструкцию объектов показа, так как говорить о том, что объекты историко-культурного наследия по всей Волге находятся не в очень хорошем состоянии, нужно открыто. Также в проект входит благоустройство береговой линии, чтобы туристы ездили не только по музеям, но и гуляли на стоянках в городах, для чего надо построить кафе, зоны отдыха, фотозоны, туалеты и другое. Необходимо приобретать дебаркадеры, строить новую премиальную инфраструктуру. Если говорить только про республику Марий Эл, то на благоустройство необходимо 6,5 млрд. рублей. Конечно, маленькому субъекту найти собственные средства на строительство и реконструкцию практически невозможно, несмотря на это, республика сделала большой прорыв за два года и уже вложило в создание инфраструктуры 712 млн рублей. Это достаточно значительная



сумма для территории. Вопрос о благоустройстве береговой линии стоит во многих городах.

Вторая важная проблема – это проблема отсутствия причалов по маршрутам круизов.

Жемчужина Йошкар-Олы – Замок Шереметьева. Он входит в топ-5 интересных замков России. Это действительно одно из красивейших мест на Волге, но, к сожалению, причалить теплоходам к посёлку Юрино, где находится замок, невозможно. Поэтому Правительство республики Марий Эл, во-первых, выделяет более 100 млн рублей, для того чтобы подготовить проектную смету на реставрацию самого замка, во-вторых, выделяет свыше 100 млн рублей на подготовку проектно-сметной документации по строительству береговой инфраструктуры и, в-третьих, назначает 2024 – 2027 года – годами строительства причальной стенки. В данную стройку планируют вложить до 500 млн рублей. Появление причала в посёлке в значительной степени увеличит интерес как к замку, так и республике Марий Эл. Если решить данную проблему, которая существует во многих регионах, то таким образом, расширятся география путешествий и программы для туристов.

Третья важная проблема – это отсутствие согласованности в действиях руководства субъектов по достижению одной цели: развитие круизного туризма.

В наше время каждый субъект занимается самостоятельным развитием речного туризма, потому что у каждого есть свои энтузиасты, профессионалы, институты, свои предприниматели, на кого можно опираться. Но проблема у всех одна и та же, связанная, в том числе с законодательством и с возможностью привлечения инвестиций в проекты водного туризма. В нашей стране нет чёткого плана развития речного круизного туризма и самое главное нет финансовой строки в бюджете государства, поэтому в субъектах все время приходится объяснять руководству для чего нужно развивать именно этот вид туризма.

Речной туризм – это однозначно межрегиональные маршруты. Поэтому следует, что субъектам надо двигаться вместе, так как все проекты носят длительный срок окупаемости и их практически невозможно сделать только за счёт средств одной республики или области. Все федеральные целевые программы и все национальные проекты необходимо синхронизировать под этот вид туризма, чтобы и в регионах было чёткое понимание целевых и финансовых показателей.

Четвёртая проблема – цена путевок речных круизов.

Круизный туризм – это дорогой туризм и не каждому он, к сожалению, по карману. Но министерства туризма в регионах должны оказывать поддержку туристским компаниям для того, чтобы каждый вид туризма, включая и водный, становился доступнее. Также, для водного туризма в целом, важно повышение доступности для туристов с ограниченными возможностями с обеспечением к 2035 году [3].

Пятый вопрос – классификация судов.

Что является яхтой? Что не является яхтой? По каким признакам и чертам отличают суда? Какое оно – понятие речного туризма? И многие другие вопросы по классификации судов и понятий терминов каждый раз поднимаются на различных совещаниях при решении проблем водного туризма. Для решения данной проблемы сейчас активно принимаются предложения по внесению изменений в нормативную документацию по классификации судов и различных понятий речного круизного туризма. Об этом было сказано на последней профессиональной конференции «Речные круизы и водный туризм: региональный фокус».

Шестая главная проблема в речном круизном туризме – подбор кадров.

Вопрос, о профессиональной подготовке сотрудников, работающих на теплоходах и на берегу, стоит остро. Когда несколько теплоходов останавливаются в каком-то городе и на берег одновременно выходят свыше 500 человек, то на плечи экскурсоводов, водителей



экскурсионных автобусов и других сотрудников ложиться большая нагрузка. Также необходимо привлечение специалистов, которые могут одновременно хорошо разбираться и в туристической инфраструктуре, и в гидротехнике, как очень важный фактор. И даже если будет работать самый квалифицированный инженер-гидротехник по созданию причалов, он, к сожалению, не будет иметь представление о потребности судовладельцев и параметрах туристических объектов.

Седьмая проблема развития внутреннего водного туризма – строительство новых пассажирских и туристических судов.

Сейчас туристы и туроператоры активно пользуются скоростными судами типа «Метеор», «Ракета» и «Валдай». Большинству туристов интересны разные уровни комфорта поездки на скоростном водном транспорте (первый класс, бизнес-класс, эконом-класс) [4]. Этот транспорт является востребованным и привлекательным. Но их количество недостаточно, поэтому сейчас наши реки – Волга, Кама, Ока и другие остро нуждаются в новых судах. Это про строительство больших теплоходов, и про развитие скоростного судоходства – о прогулочных катерах, судах на подводных крыльях, электрических катамаранах и о другом транспорте. Необходимо строить больше судов данных типов для туристов, жителей и гостей городов, так как это достаточно востребовано. Развитие пассажирских перевозок на туристских маршрутах возможно только за счет эффективных мер государственной поддержки обновления туристского флота и постройки судов для использования на туристских маршрутах [5].

Конечно, у речного круизного туризма есть много проблем, но, если цифры в статистике о количестве туристов растут, значит те, кто занимается развитием этого вида туризма, справляются с имеющимися задачами и двигаются в правильном направлении. Можно лишь надеяться, что лет через 10 самые острые вопросы, например, о строительстве причалов или подготовке квалифицированных работников для компаний-круизеров решатся. Таким образом, в регионах, либо же появится новая строка в бюджете с источником дохода, либо же, если эта строка уже есть, цифра явно увеличится.

Список литературы:

1. Туроператоры подвели итоги круизной навигации 2023 года. – URL: <https://www.atorus.ru/node/54887> (дата обращения 31.03.2024)
2. Сенаторы подготовят меры по развитию речного транспорта в регионах. – URL: <https://www.pnp.ru/economics/senatory-podgotovyat-mery-po-razvitiyu-rechnogo-transporta-v-regionakh.html> (дата обращения 11.04.2024)
3. Стратегия развития туризма в РФ на период до 2035 г. Распоряжение Правительства РФ от 20 сентября 2019 г. № 2129-р. – URL: <https://fj74rYOaVA4yzPAshEulYxmWSpB4lrM.pdf> (government.ru) (дата обращения 31.03.2024)
4. Костров, В.Н. Маркетинговое исследование пассажирских перевозок на водном транспорте Приволжского федерального округа / В.Н. Костров, И.П. Смирнова, Е.А. Мистюкова // Великие реки – 2020 : Труды 22-го международного научно-промышленного форума, Нижний Новгород, 27 – 29 мая 2020 года. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2020. – С. 121.
5. Смирнова, И.П. Выявление и систематизация проблем и перспектив развития речного транспорта РФ в организации пассажирских и туристских перевозок / И.П. Смирнова, С.О. Леонова // Великие реки – 2019 : Труды 21-го международного научно-промышленного форума, Нижний Новгород, 14 – 17 мая 2019 года. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2019. – С. 106.

