Профессиональное образовательное учреждение

«ГУМАНИТАРНЫЙ ТЕХНИКУМ ЭКОНОМИКИ И ПРАВА»

105318, г. Москва, ул. Ибрагимова, д. 31, кор. 1, тел.: (499) 166-72-56, (499) 166-02-27

УТВЕРЖДАЮ

Директор

_____/Е.А. Чаева/

«__»_____20___ г.

Специальность: 43.02.10 Туризм

Квалификация: Специалист по туризму

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

Тема: Современное состояние и перспективы развития водного вида туризма

Выпускник: Иоганов Иван Владимирович

Группа №: Т41

Руководитель работы_Силина Ирина Владимировна /_____/
«_____» _____ 2021 г.

Рецензент _____ /_____/

«_____» _____ 2021 г.

Оценка _____

Москва, 2021

Содержание

Введение.....3
Глава 1. Теоретические аспекты развития водного туризма.....5
1.1. Сущность, виды и формы туризма.....5
1.2. Место и роль водного туризма в общем туризме.....12
1.3. История появления и развития водного туризма в мире и в России…17
Глава 2. Анализ развития водного вида туризма.....22
2.1. Метод оценки развития водного туризма.....22
2.2. Структура и динамика развития водного вида туризма в мире.....27
2.3. Проблемы развития водного вида туризма в России.....38
Глава 3. Пути совершенствовании и перспективы развития водного вида туризма.....46
3.1. Рекомендации по совершенствованию развития водного вида туризма в России.....46
3.2. Социально-экономическая эффективность развития водного вида туризма в России.....53
3.3. Перспективы развития водного вида туризма в России.....56
Заключение.....60
Список литературы.....63

Введение

В большинстве стран мира туризм играет значительную роль как в экономике, так и в стимулировании социального развития регионов. На долю туризма приходится около 10 процентов мирового валового национального продукта, мировых инвестиций, всех рабочих мест и мировых потребительских расходов. Развитие туризма оказывает стимулирующее воздействие на такие секторы экономики, как транспорт, связь, торговля, строительство, сельское хозяйство, производство товаров народного потребления, и составляет одно из наиболее перспективных направлений структурной перестройки экономики.

Кроме того, в настоящее время мы наблюдаем тенденцию увеличения доли внутреннего туризма на 30-40%. Все больше Россияне отдают предпочтение отдыху в своей стране, что согласуется с общемировой тенденцией развития туризма.

Водный туризм в мире является одним из самых перспективных направлений развития туризма. Водный туризм является самостоятельным видом туризма и имеет ряд отличительных свойств. Круизы предлагают полноценный отдых туристам, где учтены все запросы туристов.

История водного туризма прошла огромный путь своего становления, претерпев несколько этапов модернизации, что привело к невероятному всплеску популярности на круизы во всем мире. Важно отметить, что организация круизов является основополагающим и тщательно прорабатываемым процессом, так как в наши дни лайнеры сами по себе уже являются туристической достопримечательностью.

Объектом исследования в работе выступает водный вид туризма.

Предметом исследования в работе является состояние водного вида туризма.

Целью данной работы является исследование современного состояния и перспектив развития водного вида туризма.

Задачи:

- изучить сущность, виды и формы туризма;

- рассмотреть место и роль водного туризма в общем туризме;

- изучить историю появления и развития водного туризма в мире и в России;

- проанализировать структуру и динамику развития водного вида туризма в мире;

- определить проблемы развития водного вида туризма в России;

- предложить рекомендации по совершенствованию развития водного вида туризма в России;

- оценить социально-экономическую эффективность развития водного вида туризма в России;

- выделить перспективы развития водного вида туризма в России.

Методологическая основа исследования: применяются как теоретические, так и эмпирические методы исследования. Определена база, методы и этапы исследования.

Теоретическую основу данного исследования составили работы следующих авторов: Алексушин Г.В., Баженова Е.К., Василенко Е.В., Войт., Галимова Л.И.,

Гомольская А.А., Гомольский А.С., Гришин С.Ю., Деньщик А.С.,Земсков А.А., Кицис В.М., Кулик В.В., Лисьев М.Е., Мартынов А.Е., Морозова О.Н., Наумов Ю.М., Никифоров А.И., Савченко Д.Д. и др.

Практическая значимость исследования состоит в выработке рекомендаций по совершенствованию развития водного вида туризма в России.

Структура работы: введение, основная часть из трех глав, заключение, список использованных источников.

Глава 1. Теоретические аспекты развития водного туризма

1.1. Сущность, виды и формы туризма

Водный вид туризма — это туры, организованные в экологические нетронутые уголки природы. К данному виду туризма относят разные экспедиции, плавание на яхтах и сплавы по горным рекам, (рафтинг) . Единого определения понятия «водный туризм» не существует. Литературный обзор показывает, что каждый исследователь обозначает термин «водный туризм» по-своему.

С. Н. Бабурин считает, что водный туризм — это вид туризма, при котором отдых осуществляется на воде с использованием байдарок, лодок, катамаранов, теплоходов и других плавательных средств.

По А. Н. Кугушеву, водный туризм — это один из видов спортивного туризма, который заключается в преодолении маршрута по водной поверхности такими способами, как сплав по рекам, парусный туризм, морской каякинг.

В. В. Плис отмечает, что водный туризм является спортивным туризмом, за исключением каких-либо путешествий по воде, которые осуществляются с рекреационной целью (круизы). Существует множество разнообразных видов такого туризма, которые различаются между собой по сложности прохождения и по способу управления плавсредствами. Например, А. М. Пучкин к водному туризму относит абсолютно все виды отдыха на воде, не только экстремальные.

Указанные авторы считают, что понятие «водный туризм» включает в себя и экстремальный туризм, и спокойное времяпровождение, и отдых на воде, который осуществляется с использованием различных видов водного транспорта для преодоления маршрута по воде путем сплава. К водному туризму также относят парусный туризм и морской каякинг.

На наш взгляд, водный туризм объединяет в себе и познание окружающего мира, и активный отдых, и оздоровление организма, и спорт.

Высокий уровень комфорта, большая вместимость, реализация различных видов и целей туризма (и познавательный, и паломнический, и бизнес-туризм), возможность полноценного и комплексного отдыха — все это делает данный вид туризма массовым и популярным. Вместе с тем следует отметить такие факторы, как невысокая скорость движения судна, ограниченная мобильность, часто возникающая «морская болезнь» у людей, а также зависимость от погодных условий [11, с. 87].

Для организации туров в водном туризме используют спортивные суда каркасной, каркасно-надувной, надувной конструкции, приводимые в движение силой течения (рафтинг), мускульной силой (сплав, каякинг) или силой ветра (парусный туризм). Водные туры можно разделить на шесть категорий: первые три категории — это несложные маршруты с минимальным количеством препятствий, например, небольшие мели или перекаты, отмели, данные маршруты доступны для новичков; а следующие три категории предназначены для хорошо подготовленных туристов, где нельзя допускать ошибки, которые могут привести к серьезным последствиям. Россия как страна с большим разнообразием водных ресурсов позволяет совершать путешествия любой сложности [9, с. 52].

1. Одним из наиболее популярных видов водного туризма являются сплавы, которые, в свою очередь, подразделяются на сложные (для подготовленных групп туристов) и простые маршруты (для новичков). Сплавы хороши как активный вид отдыха для всей семьи. Во время таких сплавов можно наслаждаться живописными берегами рек, завораживающей природой, высадиться и прогуляться по береговой линии. Сплавы прекрасно сочетаются с познавательным туризмом и дают возможность знакомства с культурно-историческими достопримечательностями. Для сплавов используют катамараны, плоты, надувные лодки, которые движутся за счет течения воды либо с помощью весел или мотора.

2. Рафтинг подразумевает под собой сплав по бурным горным рекам с порогами, водопадами и перекатами. Рафт — это большое надувное,

бескаркасное судно, которое обладает большой плавучестью, они надежны и устойчивы на воде, а также могут вмещать от 6 до 12 человек, что позволяет сплавляться сразу всей группой.

3. Самый романтичный парусный туризм — это не только спорт, но и просто хождение под парусами. Рафт дает возможность как одиночного, так и группового плавания. Кроме парусных яхт также используют байдарки, катамараны, шлюпы [23, с. 87].

4. Одним из самых экстремальных видов туризма является дайвинг, или подводное погружение, даже для самого кратковременного погружения под воду необходимо обучение. У этого вида туризма есть огромный плюс, им можно заниматься круглый год. Вместе с тем дайвинг является достаточно дорогим видом спорта, набирающим популярность в России.

5. Каякинг — это плавание на быстроходных вытянутых лодках «Каяк». Это спортивный и активный вид отдыха достаточно разнообразен:

1) прогулки и путешествия по спокойной водной поверхности озера, морских заливов, равнинных рек;

2) каякинг с преодолением препятствий в бурном потоке воды;

3) родео или фристайл на воде, когда выполняются акробатические трюки во время неоднородных потоков воды.

6. Водные лыжи — популярный вид летнего развлечения и спорта, когда катание по поверхности воды происходит на специальных лыжах, держась за фал (трос), закрепленный за катером (моторной лодкой), обеспечивающим тягу водного лыжника. С 2009 года водным лыжам присвоен статус олимпийского вида спорта [24, с. 116].

7. Вейкбординг — одна из разновидностей буксировки за катером.

8. Рыбалка является одним из самых древних видов водного спорта. Например, в Бурятии многие базы отдыха и туристические фирмы, расположенные на берегах водоемов, предлагают незабываемые рыболовные туры для фанатов рыбалки. Это могут быть настоящие рыболовные

путешествия, от сплавов по диким рекам и ночевок на необитаемых берегах до современных рыболовных отелей с высоким уровнем сервиса [22, с. 74].

Для занятия водным туризмом используются спортивные суда каркасной, каркасно-надувной, надувной конструкции, приводимые в движение силой течения (рафтинг), мускульной силой (сплав, каякинг) или силой ветра (парусный туризм).

Для сплавов используются следующие суда.

Катамараны - двухкорпусные судна, корпуса их соединяются сверху рамой:

- сплавные катамараны, используемые для сплава по рекам.

- парусные катамараны, для совершения путешествий под парусом (в том числе морского и океанского класса) [13, с. 56].

Байдарки и каяки - маломерные лёгкие беспалубные судна, приводимые в движение, главным образом, мускульной силой человека.

Плоты - суда разнообразных конструкций, рассчитанные на движение главным образом с потоком воды, с маленькой собственной скоростью:

- деревянные плоты (из брёвен);

- рамные с надувными элементами;

- честеры - разновидность плота, отличающаяся способом гребли и посадки гребцов: гребцы сидят лицом друг к другу на гондолах, расположенных поперёк хода судна;

- надувные (рафт) [15, с. 66].

Каждая река своеобразна и сложность водного маршрута определяется скоростью течения реки, уровня воды, протяженностью маршрута и количеством препятствий. Уровень воды в реке зависит от времени года, а скорость течения реки зависит от падения реки. Основными препятствиями на реках являются пороги, каменистые перекаты и водопады.

Водные походы условно разделяются на некатегорированные и категорированные (с 1 по 6 категорию сложности).

Категории водных маршрутов представлены в таблице 1.1.

Таблица 1.1 - Категории водных маршрутов [21, с. 56]

Категория	Описание
Категория I	Быстро текущая вода со стремнинами и небольшими валами. Опасности минимальны, самоспасение не затруднено, доступно для новичков.
Категория II: для любителей	Простейшие пороги с умеренными валами. Все линии очевидны с наплыва. Возможно прохождение на открытых судах (каяках, байдарках, каноэ) без юбки. Могут потребоваться простейшие умения управления судном. Безопасно плавание отдельно от судна, особенно в группе. Здесь вы встретите прямолинейные пороги с широкими, чистыми проходами, очевидными без разведки.
Категория III	Несложные пороги с умеренными валами, которых не так просто избежать. Вас ожидают нерегулярные валы, вспененная вода. Необходимы навыки управления судном. Желательны просмотры некоторых участков для новичков. Плавание отдельно от судна безопасно, если в группе присутствуют более опытные спасатели, но можно получить легкие ушибы. Здесь упасть за борт – легкое дело, и надо быть готовым к последствиям.
Категория IV	Сложные пороги, требующие уверенных навыков управления судном. Необходим уверенный навык захода и выхода из уловов. Могут встречаться большие валы, бочки и высокие сливы, которых невозможно избежать. Просмотры некоторых участков необходимы. Для успешного прохождения может понадобиться обязательное выполнение некоторых маневров. Разнообразные, но предсказуемые водные структуры. Плавание отдельно от судна может угрожать здоровью, самостоятельное спасение может быть крайне затруднено. Четвертая категория чаще всего встречается в холодных горных реках.
Категория V	Очень сложные пороги, часто осложненные непрерывностью. Обязателен 100%-ый эскимосский переворот и очень уверенное управление судном. Пороги могут содержать места, обойти которые необходимо для сохранения здоровья и жизни. Плавание отдельно от судна допускать нельзя ни в коем случае. Некоторые участки могут быть обязательны для прохождения в виду отсутствия возможности обойти. Просмотр порогов и страховка чаще всего необходимы, но могут быть сильно затруднены и даже невозможны, так как пороги данного класса имеют протяженность километр или более.

Группы водников, как любителей, так и организованные группы, начиная после схода льда с водоемов и рек (с начала мая до ноября) на

различных сплавных средствах: байдарках, катамаранах, надувных лодках, идут в походы и едут в путешествия по рекам и озерам нашей необъятной страны. Это и отдых на воде, поход с преодолением водных препятствий (порогов и перекатов), изучение родного края и достопримечательностей.

Но, все, же по статистике самый популярный вид водного туризма - это рафтинг. Рафтинг – это групповой вид водного туризма, где на больших надувных судах располагаются группы по 6 и более человек, с целью передвижения по водоему. Туристам - новичкам, предлагаются туры не более 3 категории сложности, в течение всего тура их будет сопровождать опытный инструктор. Но даже для прохождения, на первый взгляд, самого несложного похода турист-водник должен обладать многими знаниями, умениями и навыками, владеть вопросами безопасности и управления судна.

В индустрии круизного туризма, как и в любом другом виде туризма имеются определенные тенденции и перспективы развития. Что непременно должно учитываться организаторами данного вида путешествия [19, с, 56].

Организация развлечений — еще одна особенность круизного тура. На круизных лайнерах можно посетить тематические клубы, посмотреть потрясающие выступления народных и эстрадных ансамблей, поучаствовать в массовом шоу или окунуться в мир казино. При этом, для самих туристов действует система «all inclusive», что предполагает включение в стоимость тура следующих элементов:

- проживание;
- питание;
- пользование спортивными залами и инвентарем;
- развлекательную программу;
- транспортировку туриста к порту отплытия;
- автопаркинг и ряд других услуг.

Немаловажен тот факт, что как для российских, так и для иностранных граждан, отправляющихся в круиз, действует безвизовый режим. Пассажиры

могут находиться в портах и совершать экскурсии в течение двух-трех суток, без наличия визы. И при этом делать это абсолютно легально.

Если и говорить о недостатках круизных туров, то это — дороговизна. По цене круизные туры делятся на:

- экономичные (75-150$ чел./сут.);
- классические (100-200$ чел./сут.);
- премиум (150-400$ чел./сут.);
- люкс (700-1000$ чел./сут.);
- эксклюзивные (более 1000$ на человека в сутки) (см. рисунок 1.1).

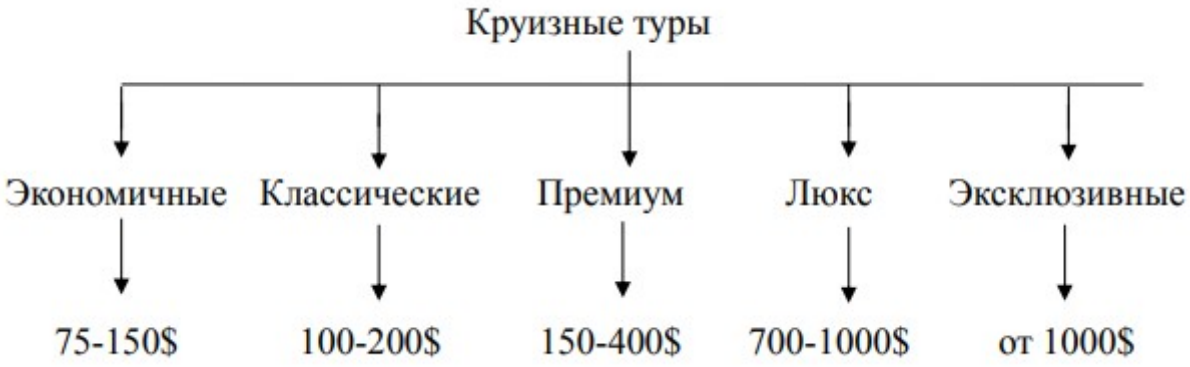

Рисунок 1.1. Классификация круизных туров по стоимости путевки, чел./сут. [2, с. 28]

По протяженности, круизные туры можно разделить на морские, речные и кругосветные круизные путешествия.

Каждый из перечисленных видов круизных путешествий имеет свои отличительные особенности. Какие именно — рассмотрим ниже.

Морской круиз — путешествие обычно по замкнутому кругу с радиальными поездками из портов во внутренние районы стран. Круизные лайнеры, осуществляющие передвижение по морю, бывают следующих категорий:

-стандарт (от 2* до 4*);
- премиум (от 5* до 5*+);
- люкс (6*).

Варьируются и типы кают на таких суднах. Их стоимость напрямую зависит от площади, стиля интерьера, комфортабельности, наличия удобств.

Бывают каюты с искусственным освещением (более экономичный класс), с окнами (стандартный тип размещения) и даже с балконами (каюты премиум класса) [16, с. 87].

Применительно для российских граждан, круизные туры остаются популярным туристическим направлением круглый год. В зимнее время россияне отправляются чаще всего в ОАЭ и Юго-Восточную Азию, а в летнее – в Скандинавию и страны Балтийского бассейна полюбоваться красотой северных стран.

Одна из тенденций российского круизного рынка – это расширение целевой аудитории за счет менее состоятельных туристов. Круизы стали интересны людям зрелого возраста.

Средний возраст целевой аудитории круизных туров в настоящий момент лежит в диапазоне от 18 до 50 лет. А это значит, что ранее распространенное мнение о том, что круиз –дорогостоящий отдых для состоятельных возрастных пар, ценящих комфорт, в настоящий момент является в корне неверным [18, с. 174].

Таким образом, водный туризм как вид активного отдыха предполагает путешествие, позволяющее отдохнуть, увидеть в пути красивые природные ландшафты, познакомиться с культурой и историей народов, их достопримечательностями, знакомство с участниками группы и людьми, проживающими в населённых пунктах по маршруту путешествия.

1.2. Место и роль водного туризма в общем туризме

Водный туризм - один из видов спортивного туризма, который заключается в преодолении маршрута по водной поверхности, путем сплава

по рекам, озерам, морям и водохранилищам на надувных лодках (рафтах), разборных байдарках, катамаранах, плотах.

По числу туристов – водников, водный туризм стоит на первом месте, как и очень массовый – пешеходный. Водный туризм - это познание, активный отдых, спорт и оздоровление, доступен он всем здоровым людям.

Водный туризм имеет множество разновидностей и видов, поэтому он один из самых массовых и популярных видов туризма. В течение последних лет, по статистике, в спортивных походах участвует более 300 тыс. туристов в год, из них в водных - около 30%, в пешеходных примерно 30%, в горных - 19%, в лыжных - 10% всех туристов.

Спортивные туристские походы совершаются в соответствии с «Правилами проведения туристских спортивных походов», утвержденными Центральным советом по туризму и экскурсиям 16 мая 1987 г., и Единой спортивной классификацией, утверждаемой Госкомспортом. Водный туризм включает также походы на парусных судах, которые пока не регламентируются упомянутыми документами, и походы по плановым водным маршрутам [22, с. 55].

В России развитию водного туризма способствуют наличие довольно большого количества разнообразных сплавных средств и широкое развитие самодеятельного конструирования и изготовления туристских судов.

На текущий момент в водном туризме произошли важные изменения: усовершенствовалась техника управления судами благодаря освоению методов водного слалома, изменились к лучшему и возникли новые туристские средства, появились существенные варианты для изготовления судов с любым запасом плавучести.

Отдых на воде, по мнению специалистов, наиболее полезен для здоровья (медленное перемещение по водным пространствам снимет стресс, а свежий воздух способствует оздоровлению организма). По социальному составу в водные путешествия отправляются с семьей (55%), друзьями и знакомыми

(27%), в одиночку (18%). Возрастной состав туристов, путешествующих по воде, составляет: до 25 лет - 30%, от 25 до 40 лет - 22%, старше 40 лет - 48%.

Один из самых интересных видов туризма – это водный туризм, который сочетает в себе здоровый образ жизни, передвижение, удовольствие от преодоления сложных маршрутов, упоение природой и освоение природных территорий.

В современном мире экономическая и экологическая устойчивость путешествий имеет большое значение для международной политики, национальных правительств, представителей бизнессообществ. Основанный на понятиях устойчивости, зафиксированным в отчете ООН, устойчивый туризм «полностью учитывает его нынешние и будущие экономические, социальные и экологические последствия для удовлетворения потребностей посетителей, промышленности, окружающей среды и принимающих сообществ» [4, с. 54].

Для ЮНВТО цель заключается в поощрении туристической деятельности, которая поддерживает существующие экологические нормы, обрабатывает, сохраняет природное и культурное наследие, признает и включает в себя население принимающей стороны, генерирует занятости и сокращает бедность. В своей основе практика устойчивого туризма способствует устойчивости как экологические системы, так и человеческие сообщества.

В то время как водный туризм может создавать значительные экономические возможности, экологические и социокультурные последствия круизного туризма в большей мере уже установлены. Были подняты проблемы о воздействии на природные ресурсы в местах, которые посещают судна, в том числе от выбросов в атмосферу, сточных вод, утечек топлива, трюмных вод и водяного балласта, звуковые и световые эффекты и физические нарушения в местах обитания животных. В это время круизная индустрия заявила о своей приверженности устойчивым практикам и начала документировать прогресс, но проблемы остаются. В 2019 году корпорация «Carnival» была оштрафована

на 20 миллионов долларов за демпинг пластиковыми и пищевыми отходами на Багамах и попытки скрыть свои действия. В 2016 году «Princess Cruises» были оштрафованы на 40 миллионов долларов за семь преступлений, совершенных в уголовном порядке на пяти кораблях, и за изменение их бортового состава, системы для обхода, системы очистки воды. Воздействия не ограничиваются природными ресурсами.

Круизные линии все чаще предлагают маршруты в удаленные пункты назначения для удовлетворения потребностей клиентов. Растет спрос на природный туризм, включая объекты Marine World Heritage (MWH). В 1972 году Конвенция о наследии, призванная сохранить самые выдающиеся природные и культурные объекты мира, установила, что «природу необходимо сохранить как часть мирового наследия человечества в целом».

В 2005 году была разработана Программа морского наследия ЮНЕСКО, призванная сосредоточить внимание на морских экосистемах и обеспечить сохранение для морских объектов «выдающейся универсальной ценности». Они включают коралловые рифы, такие как «Большой Барьерный риф» в Австралии или «Белизский Барьерный риф», морскую траву устья рек, например, Вадден-Зее, атоллы и острова в южной части Тихого океана, геологически уникальные острова, такие как Сертси в Исландии. К 2019 году 50 морских объектов в 37 странах мира были включены в список всемирного наследия на основе их биоразнообразия, красоты или геологии. Морская программа Всемирного наследия привлекает глобальное внимание к этим исключительным местам [13, с. 58].

Переходим к другим не менее важным факторам, влияющим на развитие водного туризма. Экономические выгоды приходят от нескольких ресурсов:

а) пассажиры и экипажи;

б) эксплуатационные расходы;

в) расходы на содержание судна и связанные с этим расходы;

г) портовые расходы;

д) налоговые расходы;

е) страхование;

ж) некоторые другие расходы на обслуживание.

Многие круизные компании предпочитают регистрировать суда под флагами удобных стран, чтобы минимизировать уплату местных налогов и освобождение от уплаты определенных налогов и сборов.

Всякий раз, когда есть люди, всегда будут отходы. Особенно в наше время способность создавать отходы увеличивается, начиная от упакованных изделий до технологических отходов. Есть как необходимые, так и ненужные отходы, такие как балластная вода для первого и твердые отходы для последнего. Во избежание таких угроз следует применять улучшенные программы безопасности воды [6, с. 39].

Для сохранения экосистем к экологической устойчивости нужно относиться серьезно. Туристическая деятельность косвенно использует экосистемы, в которых задействован исторический туризм, морской, пляжный. Тщательное планирование может помочь создавать и поддерживать экологически устойчивый туризм.

Устойчивый туризм учитывает благосостояние населения в пунктах назначения, защищая местное наследие и улучшая их условия.

Туристическая деятельность может создавать экономические возможности для местного населения и вносить вклад в региональный бюджет. Американские ученые провели исследование и разработали основные экономические факторы. Интенсивность спроса является ключевым фактором при определении регионов круиза. Фактическая интенсивность спроса варьируется от редко посещаемых или экспериментальных или приключенческих районов круиза Аляски, Антарктиды и Амазонки, к большинству часто посещаемых или популярных направлений круизов по Карибскому и Средиземному морям.

Объекты морского всемирного наследия предлагают уникальные биологические и культурные ресурсы, которые важны для функционирования глобальной экосистемы. Коралловые рифы, поля с угрями, атоллы, мангровые

леса и лагуны обеспечивают настройки биоразнообразия с критическими ролями в хранении углерода и здоровья океана. Все это наследие может быть погублено в случае, если туристы будут недостаточно проинформированы о правилах поведениях в таких зонах. Крайне важна ответственность экипажа и компаний. Тем не менее, вклад круизной индустрии в развитии морского наследия не оспорим. Социокультурная и экономическая устойчивость играет важную роль в круизной индустрии. Ключевые проблемы включают в себя сотрудничество между соседними портами, качество жизни, доступность отдыха, управление местной инфраструктурой, общественный транспорт, дорожные заторы, защита культурного наследия города, сокращение давления на основные зоны притяжения через реализацию диверсифицированных предложений, продвижение местной экономики (малые предприятия, типичные продукты питания, производство продукции) и контроль цены на услуги [5, с. 90].

Сфера экологического воздействия очень широка. Для того чтобы лайнеры и суда не стали отправной точкой глобальных и локальных проблем, компаниям важно соблюдать законы и правила морских перевозок, инструктировать и обучать персонал для создания прочной системы предотвращения и избежание нарушения экологических норм.

1.3. История появления и развития водного туризма в мире и в России

Одними из первых судов, позволяющих передвигаться по водной глади, были гребные суда, служившие простейшим транспортом в древние времена.

Родоначальниками этого способа передвижения можно считать челноки, использовавшиеся в каменном веке.

Морские путешествия Афанасия Никитина - первые известные документальные заметки водных путешествий в России, экспедиция которого в середине 15-го столетия «ходила за три моря». Маршрут похода, целью которого было исследование новых торговых путей, лежал через Персию, Индию, Африканский берег, Турцию. Хоть поездка и не была туристической,

ее можно изначально считать родоначальницей российского водного туризма [20, с. 74].

Неизведанное всегда манило русских путешественников, поэтому водные походы приобретают не только торговый, но и познавательный характер: в 1628 г. Ерофей Хабаров, изучая Сибирь, совершает Амурские походы.

После того, как первые русские путешественники начали исследовать моря, за такое главное и передовое направление обратил внимание Петр I. Он не только развил кораблестроение, морские экспедиции и торговлю, но и научил людей путешествовать с познавательными и развлекательными целями.

В 18 веке водный туризм стал важной частью светской жизни. Дворяне, томимые хандрой и иными «модными» болезнями, путешествовали по Европе, Америке, Востоку. Дышали соленым морским воздухом, изучали иные страны и расширяли свой кругозор.

Примерно до середины 19 века в России водный туризм (путешествия), в основном, преследовал сугубо утилитарные цели – это экспедиции с торговыми, исследовательскими, научными целями. А путешествовать, заниматься туризмом, по морям могли позволить себе только состоятельные люди, чему способствовали политические, экономические и социальные особенности имперской России.

Возрождение туризма возобновилось лишь в двадцатые годы 20- го столетия.

В 1918 году появилась первая туристская организация под названием «Бюро школьных экскурсий». Советское правительство всерьез озаботилось здоровьем населения и начало активно строить дома отдыха, турбазы и санатории, переделанные из церквей, а также усадеб бывших помещиков и «кулаков».

В это же время стал активно развиваться самодеятельный туризм, люди предпочитали «дикий» отдых у костра, дальние походы в заброшенные места,

гитары, бардовские песни и абсолютную свободу - хотя бы на несколько дней отпуска. Туристы любители стали объединяться в клубы по интересам, составляют собственные маршруты и устраивают соревнования. Так появляется «спортивный водный туризм» [25, с. 89].

Первый морской круиз в советское время состоялся в 1930 году на теплоходе «Абхазия» и был осуществлен вокруг Европы. Организован он был ТПТЕ (Общество пролетарского туризма и экскурсий — всесоюзная туристическая организация) для 250 ударников труда. Теплоход заходил в порты Германии, Италии и Турции (Великобритания и Франция не позволила заходить в свои порты). А 1931 советская организация, получившая монопольное право на осуществление иностранного туризма в СССР — «Интурист» совместно с Институтом Арктики организовала уникальный круиз по Северному Ледовитому океану на ледоколе «Малыгин» к берегам земли Франца Иосифа.

Также в Советское время большую популярность имели речные круизы по Волге и её притокам, по Черному морю. Круизы были наследниками транзитных пассажирских перевозок, но пользовались огромной популярностью среди граждан СССР, поскольку путевки распространялись через профсоюзные организации, и доставались работникам предприятий значительно дешевле реальной стоимости.

Самый популярный маршрут в Европейской части России считался «Москва – Астрахань».

Путешествия туристов по внутренним водным артериям России регламентируется Водным кодексом Российской Федерации и Уставом внутреннего водного транспорта.

В 60-е годы, период так называемой «оттепели», поездки «за туманом и за запахом тайги» стали особенно популярными. В то время появилось много талантливых бардов, чьи песни до сих пор звучат у костра. Ну и легендарная каркасная байдарка «Таймень», которая долго оставалась королевой туризма. С ее помощью советские водники принялись активно осваивать реки, которых

в Союзе было предостаточно: от простых лесных речушек, характерных для равнинной части страны, до грозных ревущих потоков, прорезающих извилистый путь в горных отрогах [29, с. 69].

Сложные маршруты представляли немалый интерес, но для байдарок всё же были непроходимы, и в 70-е годы появился первый спортивный катамаран. Его создатель – москвич Сергей Папуш. Судно прошло испытания сложнейшими реками Советского Союза и показало себя только с лучшей стороны. Первоначальная конструкция с тех пор претерпела множество изменений и сейчас катамаран является, пожалуй, самым любимым средством для сплавов в нашей стране. Идея Папуша получила развитие во всех направлениях.

Зарубежные аналоги наших байдарок и катамаранов – каяк и рафт. Каяки у нас появились немного позже рафтов. Суда постепенно начали осваиваться, правда, с различным успехом. Дело в том, что ниша маломерной спортивной лодки до появления каяка не была занята: пластиковая одноместная лодка, в отличие от каркасной байдарки, позволяет опытному спортсмену проходить даже довольно трудные пороги.

С рафтом ситуация оказалась немного сложнее – ниша тоннажного многоместного плавсредства оказалась занята катамараном. Разборное судно отлично подходило для транспортировки и хорошо вело себя на любой воде, к тому же многие научились шить их самостоятельно. Коммерческих у нас поначалу попросту не было, и рафты появлялись лишь на соревнованиях.

После распада СССР для отрасли настал переломный момент. Он лишился финансирования со стороны государства, многие кружки и секции закрылись, а их участникам пришлось на время отложить регулярные походы и бороться с трудностями 90-х.

Однако, у медали была и обратная сторона: самые изобретательные научились самостоятельно шить катамараны и байдарки из подручных средств, даже из тентов грузовиков, изменяя и совершенствуя существующие конструкции

2 Анализ развития водного вида туризма

2.1. Метод оценки развития водного туризма

Без изучения туристского потенциала территории осуществление грамотной туристской деятельности не представляется возможным, поэтому анализ и оценка туристского потенциала – это необходимое условие для развития туризма. Ошибочно полагать, что под туристским потенциалом понимается общая сумма всех имеющихся на территории туристских ресурсов. Исходя из специфики темы, в качестве объекта исследования будут выступать водные ресурсы.

Существующие в настоящее время все методики оценки туристского потенциала водных ресурсов можно разделить на две большие группы:

- в зависимости от назначения полученных результатов: количественная оценка (при проведении экономических расчетов), качественная (для сравнения) и смешанная (сочетает количественный и качественный подходы);

- в зависимости от методологии подхода: компонентная оценка (определение туристского потенциала по одному какому-либо виду ресурса.

Однако данный подход характеризует оценку только данного туристского ресурса и при этом не дает полного представления о туристском потенциале территории) и комплексная оценка (основана на оценке всех элементов, оказывающих влияние на развитие туризма. Этот подход более четко и полно отражает сущность и содержание туристского потенциала территории) [10, с. 58].

Именно поэтому целесообразно будет при расчете и анализе туристского потенциала территории пользоваться комплексной методикой оценки.

Исследованию туристского потенциала, его оценке посвящено большое количество разнообразных работ. Их анализ свидетельствует, что постоянно предлагаются новые методики оценки туристского потенциала, они дополняются, развиваются, создаются новые, модифицируются старые.

Авторы, раньше делающие акцент только на одном виде туризма или блоке ресурсов, все больше внимания уделяют исследованию других видов туризма и учитывают все виды ресурсов для развития туристской деятельности на данной территории. Эта составляющая делает эти методики более точными для оценки территории.

Проанализируем наиболее часто встречающиеся и удачные, на наш взгляд, методики оценки туристского потенциала.

Для оценки совокупного туристского потенциала Е. И. Богданов использовал экономический интегральный метод, основанный на применении следующих показателей: суммарный объем ресурсов (максимальная величина ресурсов на оцениваемой территории в данный момент времени), величина туристского потенциала (наибольший объем производства и реализации туруслуг, получаемый при наиболее эффективной технологии использования имеющихся ресурсов), показатель реализации туристского потенциала (фактическая отдача туристских ресурсов) и продуктивность использования туристского потенциала (определяется делением полученного результата от реализации туристского потенциала на затраты, которые требуются для достижения этого эффекта) [13, с. 69].

Плюсом методики, предложенной Е. И. Богдановым, является то, что она позволяет произвести прогноз роста туристского потенциала при существующем количестве туристских ресурсов и их качестве, а недостатком – низкая степень проработанности предложенных показателей.

К. В. Кружалин предложил методику оценки рекреационного потенциала территории для развития международного туризма. Оценка потенциала осуществляется в несколько этапов. На первом происходит выделение основных видов и форм международного туризма, которые превалируют над остальными или которые планируется развивать на исследуемой территории. Далее, основываясь на этих видах туризма, вводятся показатели, которые будут служить инструментом проведения оценки

потенциала территории и присвоение специализации ее отдельным территориям.

На втором этапе составляются карты комплексной оценки природных ресурсов для развития познавательного, лечебно-оздоровительного, спортивного и экологического видов туризма, а также карта, характеризующая уровень обеспеченности средствами размещения туристов.

В основу исследования К. В. Кружалин положил квалиметрический подход, основанный на экспертном присвоении весового коэффициента каждому показателю, характеризующему рекреационный потенциал того или иного субъекта России. Определение рекреационного потенциала субъектов РФ основано на применении метода балльной оценки.

В методике оценки рекреационного потенциала К. В. Кружалина используются в основном различные экономические показатели, характеризующие долю субъекта в общем объеме ВВП страны, инвестиций, экспорта и импорта и др. В то же время в методике, предложенной К. В. Кружалиным, нет оценки культурно-исторических и социально-экономических, кроме средств размещения, туристских ресурсов. Вызывает интерес оценка комплексного рекреационного потенциала, предложенная В. А. Рубцовым и С. А. Шабалиной. Она представляет собой оценку составляющих рекреационного потенциала (природной, медико-биологической, психолого-эстетической, технологической и др.), их совокупного влияния друг на друга [15, с. 117].

Анализ туристского потенциала они предлагают начинать с постановки цели оценивания, а затем выделить ряд характеристик, по которым происходит оценка. Стоит отметить, что они могут быть как количественные, так и качественные. Далее происходит ранжирование, в зависимости от значимости выбранных факторов оценки.

Следующий этап заключается в дифференциации изучаемой территории на отдельные операционно-территориальные единицы (ОТЕ), которые далее

упорядочиваются в соответствии со степенью обладания свойствами, описываемыми факторами, положенными в основу выделения ОТЕ.

На завершающем этапе создаются отдельные компонентные карты (природно-климатические, архитектурно-исторические, техногенно-экологические, спортивно-прогулочные, религиозно-паломнические), представляющие собой пространственное распределение каждой изученной составляющей рекреационного потенциала в отдельности. Сводная карта, созданная наложением компонентных карт друг на друга, и есть общий интегральный рекреационный потенциал территории. Недостатком рассматриваемой методики оценки выступает то, что ранги факторов будут субъективны, так как определяются самим субъектом оценивания, опираясь на его представления.

Ю. А. Худеньких разработал методику нормативно-сравнительной балльной оценки туристско-рекреационного потенциала административных районов, которые выступают в качестве объекта оценки. Он предложил ее применять в отношении наиболее массовых видов туризма (спортивный пляжный, культурно-познавательный, оздоровительный, деловой).

На основе структуры туристско-рекреационного потенциала, Ю. А. Худеньких предлагает оценивать природный, историко-культурный и социально-экономический блоки, которые принимаются как равнозначные.

Для оценки каждого блока он предлагает систему показателей. Итоговый результат оценки выражается в баллах, при этом определяется доля каждого района в природном, историко-культурном, социально-экономическом компонентах потенциала.

Расчет баллов по природному и историко-культурному блокам основан на критерии значимости объектов (федеральное, региональное или местное значение). По некоторым параметрам вводятся дополнительные коэффициенты.

Известность (узнаваемость) природного или культурно-исторического наследия рассчитывается на основе частоты упоминания в энциклопедических изданиях страны или конкретного региона, а также в Интернет-ресурсах.

Оценка социально-экономического блока туристских ресурсов проводится на основе анализа двух самостоятельных составляющих:

– транспортная инфраструктура (основным критерием служит плотность автодорог общего пользования);

– специальная инфраструктура (определяется как сумма двух показателей: число коллективных средств размещения на 1 000 человек и число объектов питания на 10 000 человек населения административного образования).

Важно отметить то, что эти показатели являются относительными, поэтому сглаживаются различия между территориями, которые резко различаются количеством населения. Это является еще одним плюсом данной методики [27, с. 35].

Прежде чем провести анализ туристского потенциала территории необходимо определиться с методикой оценки, ведь для каждой конкретной территории необходимо выбрать ту, что подойдет именно ей. Таких параметров достаточно много, например компактность территории.

Таким образом, несмотря на достаточно богатую историю развития и разнообразие предложенных методик оценки туристско-рекреационного потенциала территории, существуют препятствия в использовании оценочного подхода – слабая проработанность многих его теоретических и методологических аспектов.

На наш взгляд, большинство существующих методик оценки туристского потенциала имеют один общий недостаток – субъективный характер оценки. Кроме того, в разных методиках выдвигаются разные объекты оценки и операционно-территориальные единицы.

В целях устранения субъективного характера следует, по нашему мнению, ввести для оценки природных, культурно-исторических и социально-

экономических показателей поправочные весовые коэффициенты. Они должны быть разработаны экспертами, являющимися ведущими специалистами в сфере туристской индустрии. Данные поправочные коэффициенты должны быть универсальными, их можно будет использовать для любой территории, так как они будут учитывать роль разных факторов в совокупном туристском потенциале территории.

2.2. Структура и динамика развития водного вида туризма в мире

Морские круизы в XX - начале XXI вв. демонстрируют положительный тренд развития – в среднем 6-8% прироста числа участников в год и по оценкам ВТО, относятся к одному из самых динамично развивающихся и перспективных видов туризма. Так, в 1980 г. число круизных пассажиров составляло 1,5 млн. чел.; в 1993 г. – 4,5 млн. чел.; в 2010 -18,7 млн. чел. (в т.ч 11 млн. – жители Северной Америки и 5,5 млн. – жители Европы.); в 2013 г. – 20,97 млн. чел. (в т.ч. 11,7 млн. чел. из Северной Америки), а согласно прогнозам экспертов, к 2019 г. число участников круизов г. вырастет до 22,5 млн. чел., из которых 14,87 млн. составят жители Северной Америки и около 6,8 млн. чел. – жители Европы (см. рисунок 2.1.).

Таким образом, из элитарного вида туризма водный туризм становится массовым, растет доля круизов как мест проведения делового и конгрессного туризма.

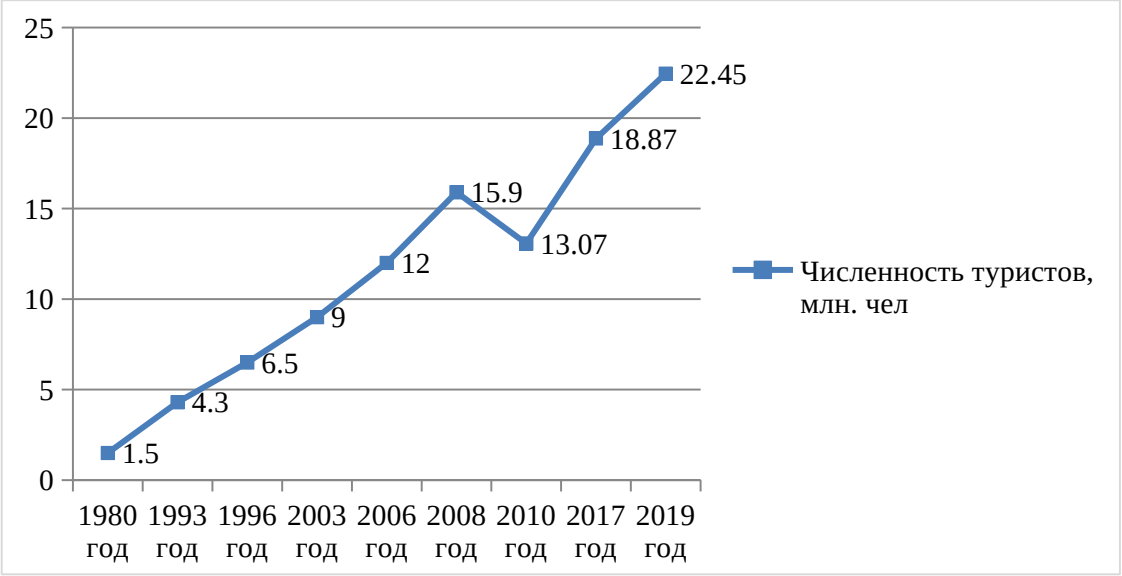

Рисунок 2.1. – Динамика численности участников водного туризма в мире, млн. чел

В 2019 году общемировой объем круизных туристов составил более 28,5 млн человек с ежегодной тенденцией роста более 6%: 26,7 в 2018 и 25,15 млн человек в 2017 году. США и Канада – это ведущий рынок с долей 50% от общего числа путешествующих по внутренним круизным маршрутам – 14,2 млн человек. Западная Европа обеспечивает 6,73 млн туристов, опережая Азию с ее 4,24 млн человек (см. таблицу 2.1.).

Таблица 2.1. – Структура и динамика развития водного вида туризма в мире

Страна	Население, млн чел	Туристы, млн чел	Число водных туристов, млн чел	Коэффициент развития водного туризма
США	328	76,9	13,091	32331
Китай	1393	30,5	2,357	1656
Германия	83	87,7	2,233	13081
Великобритания и Ирландия	71,5	49	2,009	16672
Австралия	25	8,9	1,345	39676
Канада	37,6	21,1	0,971	16541
Италия	60	62,8	0,831	6767
Испания	47	82,6	0,53	4089
Франция	67	90	0,521	3318
Бразилия	210	6,62	0,51	2354
Россия	146	67	0,35	1643

Представим динамику развития водного вида туризма в мире на рисунке 2.2.

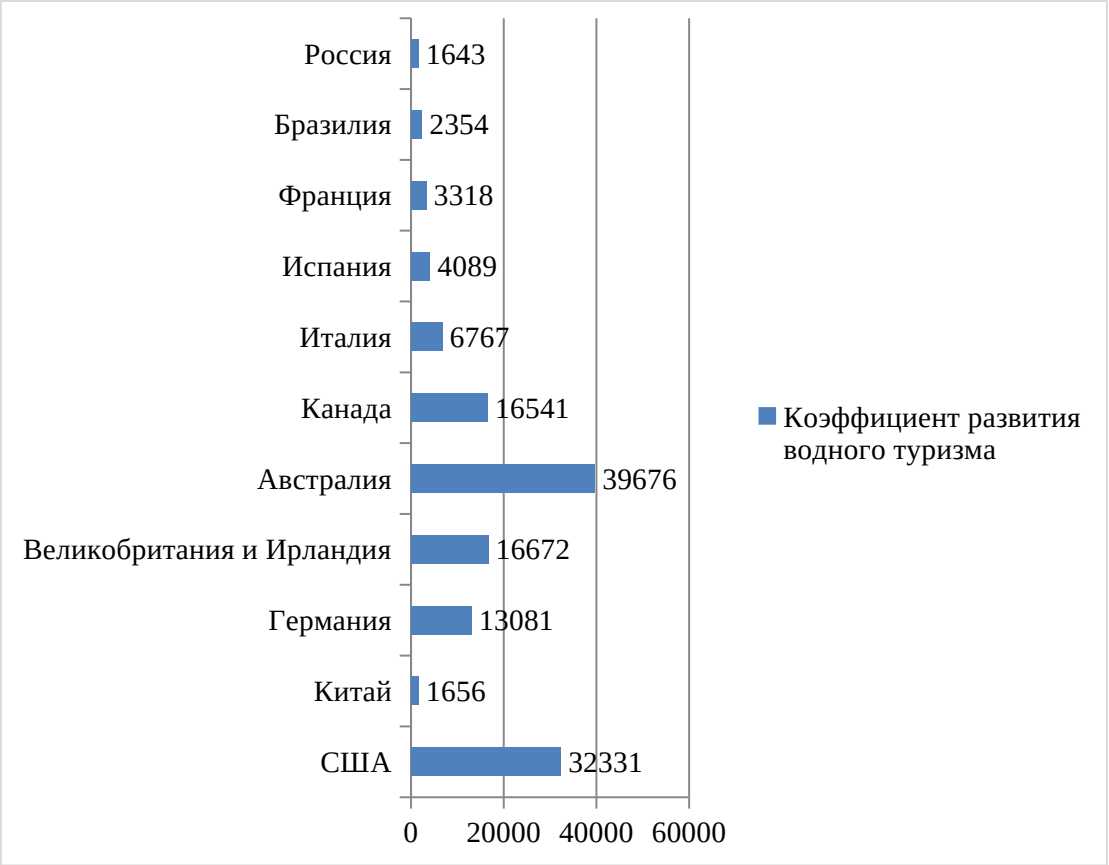

Рисунок 2.2. – Коэффициент развития водного туризма в странах мира

Как показывают данные рисунка 2.2. и таблицы 2.1., самой высокий коэффициент развития водного туризма отмечается в Австралии, затем следует США и Великобритания и Ирландия.

Далее представим графически структуру водного туризма на рисунке 2.3.

Как наглядно показывают данные рисунка 2.3., лидером по количеству участников водного туризма выступает США – 53% от общей численности участников. Исходя из этого, США занимает первое место в рейтинге стран-участников мировой арены водного туризма. 10% занимает Китай, 9% Германия и 8% Великобритания и Ирландия.

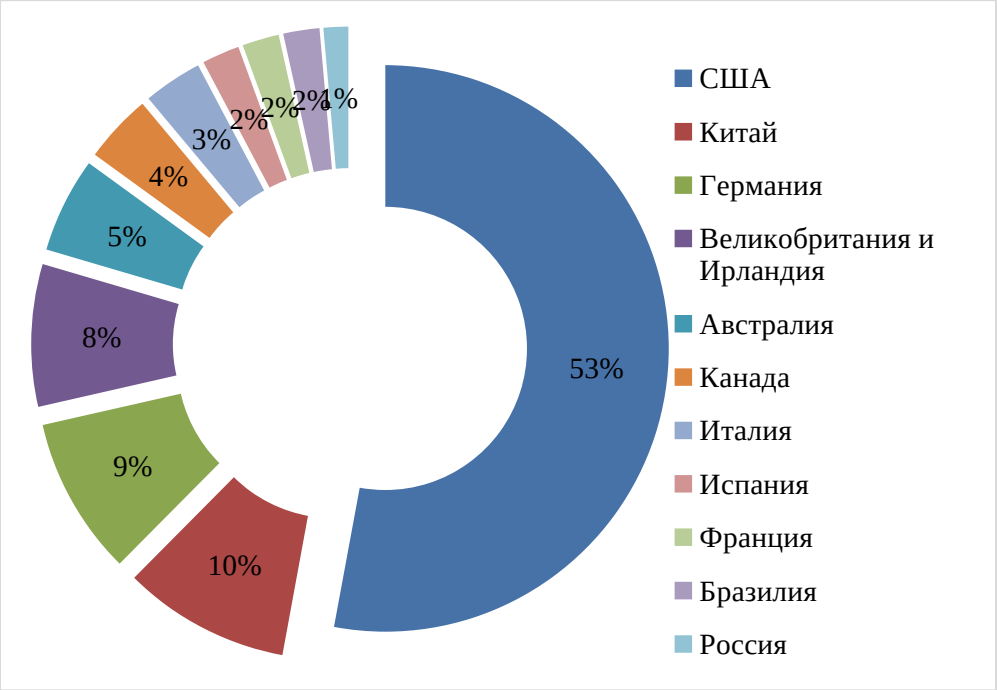

Рисунок 2.3. – Структура развития водного туризма в мире, %

Водный туризм является наиболее стабильно развивающимся видом туризма. Согласно статистике Международной ассоциации круизных компаний (Cruise Lines International Association; далее – CLIA), в 2010–2018 гг. прирост пассажиропотока в мировой водной индустрии составил 9,4 млн человек. В 2020 г. общий объем пассажиропотока ожидался на уровне 32 млн человек, также было запланировано введение в эксплуатацию 19 океанических лайнеров, однако пандемия COVID-19 не позволила осуществиться прогнозу ассоциации.

По состоянию на 20 апреля 2020 г. всеми странами мира были введены мероприятия, ограничивающие туристическую активность и международное транспортное сообщение. На рисунке 2.4. представлены результаты распределения стран по степени ограничения международного транспортного сообщения.

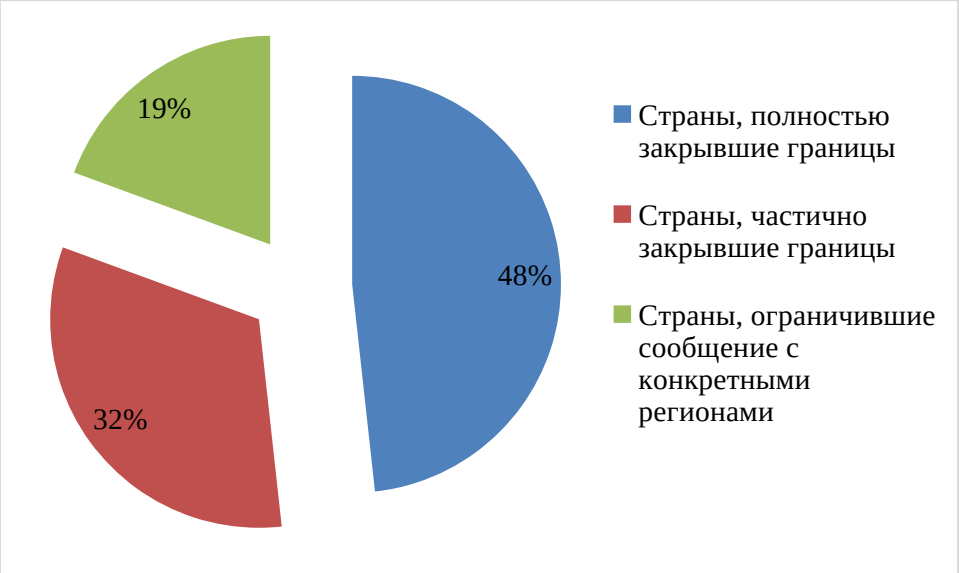

Рисунок 2.4. - Распределение стран по степени ограничения международного транспортного сообщения (согласно данным UNWTO)

Как мы можем увидеть на рисунке 2.4., 97 стран (45%) приняли решение о полном прекращении международного транспортного сообщения, и лишь 39 стран (18%) использовали дифференцированный подход к регулированию транспортного сообщения с другими государствами.

По оценкам Всемирной туристской организации (United Nations World Tourism Organization; далее – UNWTO), данные ограничительные меры только лишь в 1-м квартале 2020 г. привели к снижению международного туристского обмена на 22%, а общего количества международного пассажиропотока – на 57%.

В 1-м квартале 2020 г. сфера морских круизов понесла наиболее серьезные имиджевые потери в результате выявления случаев массового заболевания на круизных лайнерах Diamond Princess, Costa Atlantica, Ruby Princess и др. С апреля 2020 г. во всем мире временно были полностью прекращены круизные перевозки. Таким образом, водный туризм стал первым видом туризма, пострадавшим в результате мировой пандемии. Серьезные имиджевые потери водной сферы подтверждаются результатами исследования образа мышления туриста в отношении планирования и приобретения туров в условиях COVID-19, которое было проведено Amadeus

среди 8,5 тыс. туристов из различных стран мира посредством приложения CheckMyTrip.

Согласно результатам опроса, 70% респондентов предпочли бы путешествовать самостоятельно или спланировать индивидуальную поездку в турагентстве и не желают отправляться в круиз или приобретать пакетный тур, и только 13% респондентов хотят отправиться в круиз.

Основываясь на результатах социологического опроса, проведенного CLIA в августе 2020 г. среди круизных туристов из восьми стран (по 500 респондентов из каждой страны), можно спрогнозировать достаточно быстрое восстановление спроса на круизы. Согласно данным опроса:

- 75% участников водного туризма по-прежнему хотят путешествовать на круизных судах (до начала пандемии COVID-19 такое намерение было у 80% респондентов);

- 55% опрошенных, не имевших опыта совершения круизов, с большой долей вероятности готовы отправиться в круиз;

- 77% респондентов указали, что собираются совершить круиз в ближайшие два года, а 46% − в ближайший год;

- большая часть опрошенных намерена выбрать круизы продолжительностью 7–10 дней.

Достаточно противоречивые результаты исследований востребованности круизов в условиях пандемии, проведенных Amadeus и CLIA, можно объяснить различиями в портрете целевой аудитории респондентов. В опросе Amadeus участвовали туристы без учета их предпочтений по проведению собственного отдыха, а аудитория, выбранная CLIA, состояла преимущественно из постоянных покупателей круизов или потенциальных круизных туристов, то есть людей, проявлявших интерес к сайтам круизных компаний [18, с. 85].

Можно сделать вывод о стабильности спроса на морские и речные круизы даже в условиях неопределенности и негативного влияния факторов

внешней среды на работу круизных компаний, а также о сохранении высокого потенциала роста рынка круизных услуг.

Учитывая высокий мультипликативный эффект, сферу круизных перевозок можно признать наиболее важным сегментом мирового туризма и национальной экономики ряда государств. Сфера круизных перевозок генерирует ежегодно более 150 млрд долл. США и создает более 1,17 млн рабочих мест по всему миру как в сфере водных перевозок, так и в смежных отраслях, среди которых – сфера транспорта, в том числе судостроения, общественного питания, пищевой промышленности, гостиничного хозяйства, логистики и др. Согласно данным мониторинга CLIA, в период пандемии ежедневно из-за простоя большинства круизных судов теряются 2,5 тыс. рабочих мест.

В странах с развитой сферой туризма были предприняты меры поддержки туристских предприятий и рынка труда.

В России среди мероприятий, направленных на поддержание туристской отрасли крупного бизнеса, в том числе сферы круизов и круизных компаний, относящихся к предприятиям крупного бизнеса, можно выделить:

- беспроцентные кредиты на выплату зарплат;
- мораторий на банкротство;
- мораторий на налоговые санкции;
- мораторий на проверки (таможенные, налоговые, выездные);
- исчисление сроков в целях применения законодательства о налогах и сборах;
- исполнение обязательств по кредитам и займам в связи с днями, объявленными нерабочими;
- субсидии на возобновление деятельности, из них 4,7 млрд руб. были выделены морским и речным круизным компаниям.

Указанных выше мер недостаточно для сферы круизного туризма ввиду следующих особенностей деятельности круизных компаний и отличий их от туроператоров:

Большая часть круизных компаний являются туроператорами с собственной турагентской сетью, часто − судовладельцами, на балансе которых находится достаточно большое количество круизных, прогулочных и банкетных судов. Наиболее крупными круизными компаниями – судовладельцами являются «Водоходъ» (26 круизных 4-х палубных судов), «Мостурфлот» (14 круизных судов), «Донинтурфлот» (11 круизных 4-х палубных судов), «Гама» (6 круизных судов).

В структуре расходов круизных компаний, являющихся судовладельцами, доминируют постоянные издержки. К наиболее емким постоянным издержкам относятся амортизационные расходы, расходы на ремонт (текущий, докование, модернизация), на различные материалы и инвентарь, заработная плата плавсостава и административно-управленческого персонала, страхование судна. В случае отсутствия у круизной компании собственного флота к постоянным издержкам добавляется аренда круизных судов, стоимость которой составляет от 330 тыс. до 100 тыс. руб./сутки в зависимости от вместимости и комфортабельности судна. В период навигации к издержкам компании добавляются топливные расходы и портовые сборы, расходы на утилизацию мусора и фекальных вод, содержание основной части экипажа и персонала, обслуживающего туристов [23, с. 87].

В настоящее время реализуются проекты строительства новых судов. Например, стоимость строительства судна «Мустай Карим» по заказу компании «Водоходъ» составила около 3,5 млрд руб. На различных стадиях строительства находятся теплоходы проекта PV300VD «Петр Великий» (по заказу круизной компании «Мостурфлот»), А45-90.2 «Андрей Дубенский», ПКС-180 «Золотое кольцо» (2 судна по заказу компании «Гама»), PV25 «Александр Пушкин» (оператором является круизная компания «Водоходъ»). Запланирована закладка еще одного судна проекта А45-90.2 «Виктор Астафьев». В условиях пандемии, которая привела к сокращению продолжительности навигации в России в 2020 г. и потере основной части доходов круизных компаний, формируемой за счет перевозки иностранных

туристов и существенной разницы курса иностранной и национальной валют, первостепенной задачей является усиление мер государственной поддержки уже реализуемых и запланированных проектов строительства новых круизных судов, учитывая средний возраст российского круизного флота – 40 лет.

Ярко выраженная сезонность работы круизных компаний. Пик спроса на речные круизы по рекам России, а следовательно, и высокий сезон на рынке круизных услуг, приходится только на летние месяцы. В мае и сентябре многие круизные суда стоят в затонах по причине более холодной и дождливой погоды, создающей неблагоприятные условия для пребывания на палубах, особенно при прохождении судами крупных водохранилищ и озер, которые в Европейских странах отсутствуют.

Низкая эластичность предложения круизов в связи с ограниченной емкостью круизного флота и его медленным обновлением, а также значительными временными затратами на изменение предложения водного турпродукта.

С целью выявления тенденций и изменений развития сферы водного туризма после нормализации ситуации с распространением вируса COVID-19 был выполнен SWOT-анализ развития сферы водного туризма в условиях пандемии. Результаты анализа представлены в таблице 2.3.

Таблица 2.3. - SWOT-анализ развития сферы водного туризма в условиях пандемии COVID-19

Сильные стороны	Слабые стороны
- устойчивость и быстрое восстановление сферы водного туризма во время предыдущих кризисов; - высокий адаптационный потенциал к ситуациям с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой за счет внедрения строгих санитарно-гигиенических протоколов организации пребывания туристов на борту круизных судов; - большая часть круизов являются	- ограничение работы и передвижения круизных судов вследствие введения странами ограничительных мер; • отсутствие мирового опыта ограничения международного транспортного сообщения по всему миру; • имиджевые потери круизных компаний в результате вспышек массового заболевания на ряде круизных судов и введения на данных судах жестких

круговыми, где пункты начала и окончания круиза совпадают речные круизы не предполагают перемещения на дальние расстояния в связи с сильно ограниченной скоростью движения судов (18–25 км/ч); - реализация мероприятий государственной поддержки сферы водного туризма в период пандемии большинством государств с круизным судоходством.	карантинных мероприятий; • невозможность обеспечения социального дистанцирования туристов на борту круизных судов ввиду ограниченности площади общественных зон, узости внутренних коридоров и др
Возможности	Угрозы
- переосмысление бизнес-модели организации круизов; - внедрение инновационных технологий обеспечения санитарной безопасности туристов на круизных судах и обслуживания; - ориентация предложения водного турпродукта на сегменты потребителей, формирующих устойчивый спрос на него; - смягчение санитарных требований и норм безопасности к организации туристских поездок, в том числе круизов, в результате улучшения эпидемиологической ситуации	- мировая экономическая рецессия, рост безработицы, сокращение реальных располагаемых денежных доходов населения; - ситуация неопределенности при сохранении неблагоприятной эпидемиологической ситуации; - ограничение международного транспортного сообщения; ужесточение международных санитарно-эпидемиологических туристских формальностей (например, введение «паспортов здоровья» и ужесточение требований к вакцинации).

Основываясь на результатах SWOT-анализа развития сферы водного туризма в условиях пандемии COVID-19 и изучения практики выполнения круизов в период пандемии, можно выделить несколько особенностей развития сферы круизов в данный период с высокой степенью неопределенности и предпринимательского риска.

1. Существенная переориентация рынка круизных перевозок на внутренний рынок с более низким количеством транспортных барьеров к порту начала круиза и его окончания.

2. Ужесточение конкуренции круизных компаний по ассортименту маршрутов круизов и их новизне с учетом высокой доли постоянных круизных туристов, лояльных к данному виду отдыха.

3. Переориентация наиболее комфортабельных круизных судов на работу с внутренним (в ряде случаев – более дешевым) сегментом туристов (особенно данный тренд прослеживается в работе российских круизных компаний) в условиях ограниченности международного сообщения.

4. Планы ряда круизных компаний по более глубокой дифференциации предложения водного турпродукта и освоению новых потребительских сегментов по географическому признаку в целях обеспечения более стабильной загрузки каютного фонда. Например, круизная компания «Донинтурфлот» (ранее представленная брендом «Ортодокс»), осуществляющая перевозки исключительно иностранных туристов, начала ребрендинг и приняла решение об изменении стратегии работы.

Данная круизная компания не вела круизную деятельность в навигацию 2020 г. по причине «нулевого» спроса со стороны своей целевой аудитории – туристов из стран дальнего зарубежья. Компанией принято решение о полной переориентации части своих судов (1–2 судно) на обслуживание российских туристов, а также о введении практики организации совместных рейсов иностранных и российских туристов на остальных теплоходах [3, с. 118].

5. Оптимизация количества эксплуатируемых круизных судов за счет использования наиболее комфортабельных судов на круизных линиях и увеличение количества судов, планируемых к утилизации в результате несоответствия их самым современным нормам комфортабельности.

На основе результатов выполненного исследования можно сделать вывод о высокой степени устойчивости водного туризма в своем развитии в период различных кризисных явлений в мировой экономике.

Быстрому восстановлению сферы морских и речных круизов будет способствовать накопленный отложенный туристский спрос и высокая доля постоянных водных туристов. Ввиду снижения реальных доходов населения наиболее востребованными в краткосрочной перспективе будут непродолжительные бюджетные круизы, в существенной степени ориентированные на внутренних туристов. Сохранится повышенное внимание

туристов к санитарноэпидемиологической безопасности на борту судов, поэтому совершенствование мероприятий, направленных на повышение безопасности отдыха туристов в круизах, в том числе внедрение бесконтактных технологий обслуживания, является долгосрочным трендом развития круизного рынка.

2.3. Проблемы развития водного вида туризма в России

Наиболее распространенным видом водного труизма в России является речной круиз. Речной круиз является одним из наиболее привлекательных и быстро развивающихся направлений мирового туризма (рост более 6% ежегодно). Помимо красивой природной среды рек, архитектурные достопримечательности вдоль берега реки обогащают опыт, предоставляя исторический и культурный фон, который углубляет связи туристов с городом.

Известность речного туризма обусловлена, прежде всего, наличием развитой сети рек, водохранилищ, каналов и озер. Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей составляет около 100 тыс. км, 16 из которых - это каналы и водохранилища, созданные искусственно. Удобная, эффективная воднотранспортная магистраль соединяет Северо-Западные, Центральный и Южные районы страны. Крупные реки и озера, каналы в Европейской части страны, позволили стать Москве портом пяти морей: Балтийского, Азовского, Белого, Черного и Каспийского. Наибольшей популярностью пользуются круизы по Волге, Дону и Каме, а также экскурсионно-религиозные туры северных направлений (Валаам, Соловки, Кижи). Круизы северных направлений обычно начинаются в Петербурге, путешествия по Волге – в Москве, Казани, Нижнем Новгороде, Самаре. Известным является маршрут «Москва — Санкт-Петербург — Москва», который объединяет часть северного и волжского направлений.

На рисунке 2.5. представлена схема речного водного туризма.

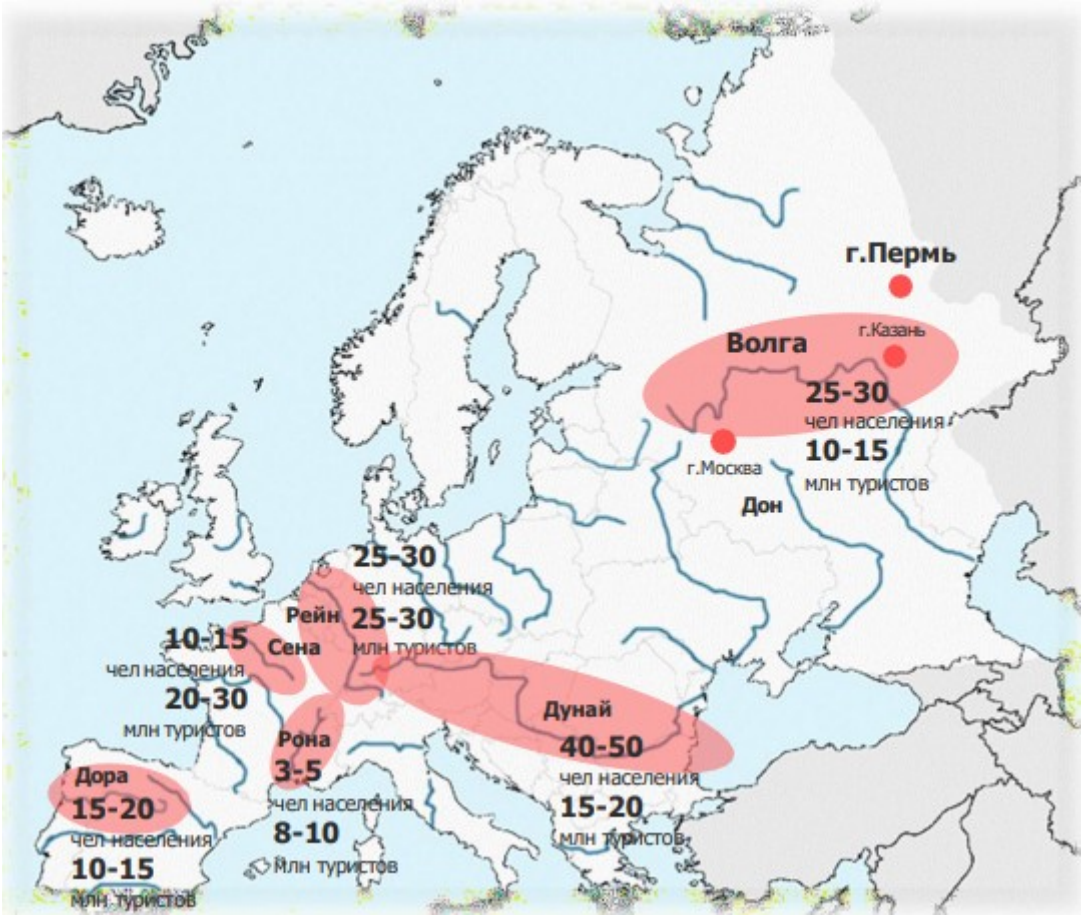

Рисунок 2.5. – Схема речного водного туризма

На данном этапе крупнейшими компаниями рынка речных круизов являются «ВодоходЪ» (26 теплоходов, ежегодный объем перевозки 105 тыс. человек), «Инфофлот» (5 фирменных теплоходов, крупнейший российский агент по речным круизам), «Мостурфлот» (14 теплоходов). Кроме того, стоит также отметить компании «Спутник-Гермес», «ВолгаWolga» и российское отделение одного из крупнейших операторов речных круизов в мире - компании Viking River Cruises.

Важной задачей речных круизов является максимальное удовлетворение потребностей туриста на основе использования передовых технологий и предоставления сервисных услуг в сфере туризма и отдыха, а также привлечение российского и иностранного капитала для развития и совершенствования российского речного круизного бизнеса.

Несмотря на свое развитие, сфера круизного туризма сталкивается с угрозами различного характера. Например, это проблема обмеления рек, которая была вызвана неконтролируемой добычей песка в русле, вырубкой лесов по берегам, во всем Волжском речном бассейне. Слабая наполненность Чебоксарского водохранилища привела к образованию одного из «узких мест» на Волге, что препятствует передвижению крупных круизных судов и вынуждает туристские компании перестраивать маршруты.

Другим препятствием развития водного туризма является изношенность российского речного круизного флота. В России с 1991 по 2011 год круизные суда не строились. Сейчас только 8 речных круизных судов в России — моложе 25 лет. Это вызвано тем, что все судоверфи, задействованные в строительстве эксплуатирующихся на ВВП РФ судов, уже не существуют. Нормативный срок эксплуатации судов составляет 25–35 лет. По мировым стандартам предельный срок эксплуатации составляет 45-50 лет. В России же большая часть речных круизных судов эксплуатируется 50-60 лет [19, с. 68].

Для частичного решения этого вопроса в 2010-2015 годах Морским Инженерным Бюро был разработан концепт круизного судна PV300VD на 310 пассажиров. Оно было заложено 15 августа 2016 года на судостроительном заводе «Лотос» в городе Нариманове Астраханской области. Но полное решение проблемы требует более масштабных мер по усовершенствованию и переоснащению пассажирского флота.

Весомым препятствием является и высокая стоимость речных круизов. Такая ситуация затрудняет конкурирование с иностранными круизными компаниями и с компаниями, которые предоставляют другие виды туризма.

Кроме выше перечисленных проблем можно выделить такие, как:

1) короткий период навигации в России;

2) низкое качество обслуживания на борту круизных судов;

3) неудовлетворительное качество наземного туристского обслуживания в городах захода судов.

Государство разрабатывает меры по усовершенствованию и привлекательности круизного туризма в Российской Федерации. Богатая система внутренних водных путей, наличие разнообразных культурных и природных объектов, которые расположены на берегах рек, стимулируют разработку разнообразных туров для привлечения туристов. Государство должно выделять средства для оснащения пассажирских портов, строительства теплоходов и повышения уровня сервиса на круизах.

Таким образом, можно отметить, что речной туризм в России имеет право на существование и дальнейшее развитие. Это связано с богатой системой внутренних водных путей, наличием разнообразных культурных и природных объектов, которые расположены на берегах рек. Но, все же, круизным компаниям необходимо проделать большую работу, чтобы продвигать этот вид отдыха и повышать качества сервиса.

Для решения проблемы о повышении статуса России, как водной державы, необходима эффективная рекламная поддержка. Она предполагает разработку рекламно-информационной продукции о круизном отдыхе, внедрение льгот для участия в выставках и системы скидок, использование информационных технологий.

Речной круизный туризм занимает особое место среди основных видов туризма. Он относится к одному из основных способов внутренних путешествий в странах с развитыми водными системами. По данным Всемирной туристической организации в условиях нестабильности экономической ситуации внутренний круизный туризм является одним из наиболее прибыльных направлений мирового туристического бизнеса. В России речной круизный туризм развит недостаточно. Общее число круизных туристов не превышает 350 тысяч человек в 2019 году, около 30% из которых путешествовали между Москвой и Санкт-Петербургом. Причиной большого интереса к этому направлению стало, в том числе, открытие в Санкт-Петербурге в 2009 году крупнейшего современного портового комплекса «Морской фасад».

Недостаточное развитие других направлений связано, прежде всего, с недостаточным инфраструктурным обеспечением, с необходимостью улучшения водных путей, реализацией программ поддержки внутреннего туризма и низкой маркетинговой активностью в этих вопросах.

Так же необходимо остановится на таком виде как водного туризма, как морские круизы.

Следует отметить, что Россия входит в первую десятку стран, поставляющих туристов на мировой рынок морских круизов. Доля России на мировом рынке круизного туризма, по разным оценкам, составляет 2–3%. Представители туроператорских компаний отмечают устойчивый круглогодичный спрос россиян на круизы, который показывает уверенную положительную динамику в 2003–2019 гг [2, с. 74].

Можно выделить ряд ключевых факторов успешного роста продаж морских круизов в России:

- упрощение визовых формальностей конечным потребителям;

- популяризация морских круизов и увеличение числа круизных маршрутов;

- удобные схемы оплаты через российские компании; рост квалификации персонала специализированных фирм по морским круизам и хорошее знание ими продукта;

- совершенствование русскоязычного сервиса на борту зарубежных круизных судов;

- открытие новых маршрутов между российскими портами и др.

Вместе с тем, существующие препятствия для развития морского круизного туризма в России приводят к тому, что значительная часть отечественных туристов пользуется услугами зарубежных компаний.

К основным барьерам, препятствующим развитию отрасли в нашей стране исследователи можно отнести следующие:

- изношенность флота и устаревшее оборудование на круизных судах: 35% морских пассажирских судов более 30 лет;

- высокая стоимость инвестиций для строительства новых судов;

- инфраструктурные ограничения, т.к. существующие порты не соответствуют современным требованиям круизного флота.

В частности, требуется улучшение состояния водных путей и причалов и решение текущих проблем, связанных, в частности, с обмелением русла рек. Достаточно остро стоит вопрос о необходимости повышения внимания к стимулированию строительства судов для работы на внутренних водных путях, в частности предоставление субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части некоторых затрат. Также очень медленно решается проблема старой системы шлюзов и каналов с низкой пропускной способностью.

В Ростуризме отмечают необходимость развития и оборудования причалов, речных вокзалов и «зелёных стоянок», поскольку многие города на круизных маршрутах не готовы к приёму туристских судов.

Россия располагает 67 морскими портами, но специализированные пассажирские порты находятся только в Санкт-Петербурге, Владивостоке, Мурманске, Сочи и Ялте; отсутствие стратегии развития российского круизного туризма и законодательной базы для развития судостроения; ограниченное число круизных маршрутов; высокая стоимость круизов; недостаточная информационная поддержка морского круизного туризма на внутреннем и международном рынке туристских услуг; низкий уровень подготовки кадров для сервисного обслуживания туристов в круизах.

Несмотря на существующие проблемы, Россия, имеющая выход к трем океанам, обладает существенным потенциалом для развития морского круизного туризма. Памятники природы и культуры, в том числе входящие в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, расположенные на самой протяженной береговой линии в мире в 37 653 км, обладают высокой туристской привлекательностью, в том числе для иностранных туристов.

Требуется проработка вопроса повышения эффективности управления пассажирской причальной инфраструктурой, находящейся в государственной и муниципальной собственности.

Можно сделать вывод, что, несмотря на трудности круизный туризм укрепляет свои позиции в качестве типа отдыха не только за рубежом, но и в России. Все больше людей приходят к решению, что осмотр достопримечательностей разных стран мира куда увлекательнее и интереснее осуществлять с «плавучего дома», нежели на автобусах, самолетах или поездах. Необходимость более интенсивного и динамичного развития сферы морских и речных круизов в России ни у кого не вызывает сомнения. Эффективное устранение существующих проблем и дальнейшее развитие круизного туризма невозможно без координации возможностей государственных органов банковского капитала с усилиями частного бизнеса. Это в свою очередь будет способствовать развитию регионов России и экономики в целом.

Таким образом, водный туризм в России имеет ряд существенных проблем, препятствующих его проникновению в туристскую сферу. Для их решения государство разрабатывает меры по повышению привлекательности водного туризма, реконструкции портов, судов, совершенствованию их технического оснащения, усовершенствованию программы подготовки кадров. Решение этих вопросов позволит сделать круизный отдых более доступным, качественным, что привлечет еще большее количество туристов. Водный туризм начнет приносить очевидную прибыль. Российский круизный туризм остается перспективной сферой, которая имеет все шансы для успешного развития и закрепления своих позиций на мировом рынке.

Глава 3. Пути совершенствовании и перспективы развития водного вида туризма

3.1. Рекомендации по совершенствованию развития водного вида туризма в России

Как отмечают мировые эксперты, круизная индустрия продолжает развиваться, завоевывая все больше приверженцев. Согласно данным доклада Международной ассоциации круизных линий (CLIA), число круизных поездок неуклонно растет, в 2019 г. круизный турпоток составит 27,2 млн пассажиров. В развитых в туристском отношении странах, круизы давно имеют успех и вполне востребованы, а в России круизы только постепенно набирают популярность. В связи с этим, следует обратить внимание на то, что мероприятия по совершенствованию процессов формирования и продвижения отечественного круизного турпродукта требуют всестороннего анализа и комплексного планирования.

На сегодняшний день, использование национальных туристских ресурсов в полном объеме сдерживается ограниченными возможностями инфраструктуры и материально-технической базы речного круизного туризма, что, в свою очередь, сдерживает рост прибытий круизных туристов в российские регионы. Но именно туристы, путешествующие по России, инвестируют в развитие инфраструктуры и материально-технической базы региональной туриндустрии, способствуют созданию новых национальных турпродуктов.

Развитие речного круизного рынка в Российской федерации нуждается в поддержке и создании водной инфраструктуры, в совершенствовании круизного туристского продукта. В Федеральном законе «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» туристским ресурсам дано следующее определение.

Туристские ресурсы – природные, исторические, социально-культурные объекты, включающие объекты туристского показа, а также иные объекты,

способные удовлетворить духовные потребности туристов, содействовать восстановлению и развитию их физических сил.

Российская Федерация обладает уникальными природными ресурсами для организации речных круизных путешествий. В европейской части России внутренними каналами, а также посредством рек и озер соединены в единую сеть: Балтийское, Белое, Черное, Азовское и Каспийское моря. Эта удобная воднотранспортная магистраль соединяет Северо-Западный, Центральный и Южный районы страны.

Водная система России включает реки: Волгу, Каму, Оку, Свирь, Обь, Енисей, Лену, Иртыш, Амур и др. и озера: Байкал, Ладожское, Онежское, Ильмень, Чудское. Для туристских путешествий используются каналы: Беломорско-Балтийский, протяженностью 227 км; Волго-Балтийский - 361 км; Волго-Донской - 101 км. Общая протяженность внутренних судоходных путей Российской Федерации составляет 101,5 тыс. км., из которых более 16 тыс. км – это искусственно созданные каналы и водохранилища. Более подробно данные по протяженности внутренних водных судоходных путей представлены в таблице 3.1.

Таблица 3.1 - Протяженность внутренних водных судоходных путей

Показатель	2005 год	2010 год	2015 год	2019 год
Внутренние водные судоходные пути, тыс. км	101,7	101,4	101,7	102,3
Плотность внутренних водных судоходных путей, км на 1000 км2 территории	5,9	5,9	5,9	5,9
Интенсивность перевозок пассажиров по внутренним водным судоходным путям на 1 км протяженности путей, тыс. пассажирокм	8,7	7,6	4,9	5,4

Однако, при сохранении протяженности и плотности водных судоходных путей, интенсивность перевозок пассажиров снизилась с 2005 г., но в последнее время имеет тенденцию к восстановлению.

Помимо природных ресурсов для возможности развития речного круизного туризма требуется поддержка и строительство судов и инфраструктурных объектов. В настоящее время на внутренних водных путях Российской Федерации эксплуатируются 1100 пассажирских судов, которые можно разделить на три основные группы:

- крупные водоизмещающие суда для длительных поездок и туристских путешествий (зарубежной постройки);

- малые водоизмещающие суда, обслуживающие местные, пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные линии и переправы (отечественной постройки);

- скоростные суда (отечественной постройки).

Общее количество пассажирского и грузопассажирского водного транспорта представлено в таблице 3.2.

Таблица 3.2. – Наличие речных и озерных судов (составлено авторами по данным Федеральной службы государственной статистики)

Показатель	2005 год	2010 год	2015 год	2019 год
Всего	33312	31046	16946	25744
В том числе:				
самоходные	21532	19815	8503	15966
Из них:				
Пассажирские и грузопассажирские	1957	2057	1355	1877

Из данных таблицы видно, что за последние 10 лет общее количество судов сократилось почти на 6,7 тыс. единиц, однако это в меньшей степени коснулось пассажирских судов, увеличение числа которых наблюдается в последние три года. Несмотря на то, что подпрограммой «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России «2010-2015 годы»

было предусмотрено строительство новых судов пассажировместимостью 212 человек с общим объемом финансирования 33 млрд рублей из внебюджетных источников, по данным Росстата в «программные» годы, количество судов не увеличилось, а уменьшилось.

В отдельных случаях, ведущие судоходные компании пытаются самостоятельно реализовать программы строительства пассажирских судов. Так, например, круизная компания ООО «МосТурфлот» ведет строительство новейшего высоко комфортабельного четырехпалубного круизного лайнера «Петр Великий», который будет предназначен для работы, как на внутренних водных линиях по рекам Европейской России, так и для выходов в морские районы плавания. Суда подобного класса не строились в России более 60 лет.

Навигация запланирована на лето 2019 года. На сегодняшний день на дальних речных круизных маршрутах эксплуатируются комфортабельные теплоходы вместимостью от 332 до 439 пассажиров, построенные на верфях Германии, Австрии, Финляндии, Швеции, крейсерская скорость которых 25-27 км/ч.

На сегодняшний день необходима новая концепция пассажирских теплоходов, предусматривающая не только повышенную комфортность кают и высокую пассажировместимость судна, но также возможность их эксплуатации в межнавигационный период. Суда класса «река-море» по окончании периода навигации могут быть использованы в теплых морях. Другой вариант предусматривает их использование в качестве гостиниц в зимний период. Данные меры позволяют не только обеспечить работой экипажи и персонал теплоходов, но и способны сократить период окупаемости вложений в строительство таких судов.

Речной круизный туризм в России, безусловно, имеет большой потенциал, что связано с развитой системой внутренних водных путей и наличием значимых природных и культурных объектов, расположенных вдоль рек. Однако, круизным компаниям еще предстоит проделать большую

работу по продвижению круизного туристского продукта и повышению качества обслуживания на борту.

Рассмотрим перспективы развития круизного туризма в рамках кластера круизного и водного туризма «Волжское море».

Одной из перспективных территорий для развития речного круизного туризма как на внутреннем, так на въездном рынке, является территория Волжского водного бассейна. Волжский бассейн, всегда играл важную роль в развитии экономических отношений, культурных контактов между народами и государствами и издревле считался не только главной транспортной артерией страны, но и мостом между цивилизациями Востока и Запада. Сегодня судоходный путь по р. Волге объединяет более 90 городов, 11 областей, четыре республики и три федеральных округа. В волжском бассейне туристские перевозки осуществляются по 50 маршрутам.

В настоявшее время разработана концепция кластера круизного и водного туризма «Волжское море» для включения данного проекта в новую ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в РФ на 2019 - 2025 годы».

Планируется, что «Волжское море» охватит территории особой экономической зоны «Завидово» и городов: Калязин, Кимры, Конаково, Тверь и Весьегонск, которые будут развивать свои специфические направления туризма:

- Калязин – позиционируется как территория семейного и детского отдыха;

- В Кимрах можно будет ознакомиться с бытом провинциального русского города XIX века;

- Конаково станет культурным центром курортной зоны «Конаковская Ривьера»;

- Тверь – территория историко-культурного туризма;

- Весьегонск – территория гастрономического туризма;

- В Завидове, как центре рекреационного туризма в Тверской области, планируется создать транспортно-пересадочный узел, который обеспечит

быструю и удобную логистику, объединит автомобильный, железнодорожный и водный туристический транспорт.

Особая экономическая зона «Завидово» - единственная ОЭЗ туристскорекреационного типа в Центральном федеральном округе, создана в 2015 г. В мае 2018 г. правительством Тверской области утвержден проект планировки территории, по которому «Завидово» делится на семь зон, где предусматривается строительство гостиничных комплексов, апартаментов, кемпингов, аквапарка, парка развлечений, конгресс-холла, аэропарка, центра обслуживания маломерных судов, агротуристического комплекса. Проект предполагает развитие зоны до 2030 года, общая площадь проектирования: 380 га, объем инвестиций в развитие территории превышает 10 млрд рублей.

Операторам рынка речных круизов стоит обратить внимание на потенциал и темпы развития инфраструктуры круизного туризма Волжского бассейна. Уже сегодня стоит преступать к разработке новых туристских продуктов, основанных на культурных, природных и инфраструктурных ресурсах этой территории. В современных условиях глобализации мировой экономики важным вопросом развития национального рынка туристских услуг является его интеграция в глобальный туристский рынок.

Следовательно, предложение российского круизного продукта должно соответствовать требованием международного рынка. В результате проведенного анализа речного круизного рынка можно сформулировать следующие выводы:

1. Водный туризм представляет собой один из сложных видов туризма, поскольку включает в себя много комплексных продуктов: организация питания, экскурсии по городам, развлекательная программа и путевая информация. Все это невозможно предоставить туристу в качественном виде, не имея хорошей инфраструктуры необходимой для развития круизного туризма.

2. Планомерная реализация потенциала развития речных круизов в Российской Федерации позволит не только увеличить доходы туриндустрии,

но и обеспечить ускоренное развитие смежных отраслей экономики, повысить престиж туризма в Российской Федерации и добиться позитивных структурных изменений в таких сферах как экология и благоустройство городов.

3. Комплексный подход к анализу и решению совокупности инфраструктурных и сервисных проблем, существующих на российском рынке речных круизов, позволит эффективно развивать круизный туризм в нашей стране и сделает возможным рост въездного туристского потока в Россию и будет способствовать активизации внутреннего туризма.

4. Развитие круизного туризма может дать серьезный толчок повышению конкурентоспособности российского туристского продукта и привлекательности нашей страны как места отдыха и путешествий, а также помочь привлечь дополнительные доходы в бюджеты регионов России.

5. Для развития круизов, помимо строительства комфортабельных пассажирских судов, необходимо создание современной портовой инфраструктуры (пассажирских терминалов, причалов и т.д.) в субъектах Российской Федерации. Соответственно, государство должно выделять средства для оборудования пассажирских портов и строительства теплоходов. Меры по реновации и строительству пассажирского флота способны вывести речные пассажирские регулярные и круизные перевозки из кризиса, повысить безопасность судоходства, обеспечить потребности населения и экономики страны в речных перевозках и круизных путешествиях.

3.2. Социально-экономическая эффективность развития водного вида туризма в России

Водный вид туризма оказывает существенное прямое и косвенное влияние на экономику региона. В качестве прямого воздействия туризма на экономику региона отмечается влияние оного на следующие сопутствующие секторы:

1) на транспорт, который является важной составляющей в путешествии туриста: качество, безопасность и время перемещения являются важными характеристиками, влияющими на стоимость путешествия, а иногда и определяющими, основными;

2) на сферу размещения, которая также считается одним из важнейших секторов в системе туризма, который определяет реальную возможность приема туристов в определенном регионе;

3) на общественное питание и торговлю, которые служат для удовлетворения потребностей туристов в питании и в приобретении овеществленных элементов потребляемых впечатлений и торговых услуг;

4) на индустрию развлечений и аттракции, формирующую специфические особенности и уникальность турпродукта;

5) на страхование, которое влияет на безопасность в туризме;

6) на банковские и финансовые услуги, позволяющие совершать туристам дополнительные покупки и обеспечить безопасность денежных средств;

7) на услуги связи и информационные услуги – чем больше количество приезжающих туристов в регион, тем больше растет спрос на эти виды услуг.

Макроэкономические показатели туристической деятельности представлены в таблице 3.3.

Таблица 3.3. – Макроэкономические показатели туристической деятельности

Страна	2019 год			2020 год		
	Поступления от туризма, млн. долл. США	Занятость в сфере туризма, рабочих мест	Доля туризма в ВВП,%	Поступления от туризма, млн. долл. США	Занятость в сфере туризма, рабочих мест	Доля туризма в ВВП,%
Испания	6877,74	86,6	1,5	5147,89	74,3	1,1
Франция	5666,90	95,8	1,2	5025,11	69,3	0,9
Германия	4458,92	54,3	1,0	4638,78	50,8	0,7
США	10447,58	1477,3	3,7	7988,36	1047,2	3,0
Великобритания	4027,6	1069,3	3,0	3778,6	955,3	2,4
Япония	3887,5	87,2	2,4	1988,6	34,3	0,9
Россия	8746,8	96,7	1,7	7663,8	91,5	1,2

В качестве косвенного воздействия туризма на экономику региона отмечается влияние на социокультурную сферу, которое проявляется в негативном и положительном воздействии на нее:

- негативное воздействие может заключаться в привнесении туристами собственных новых «чуждых» элементов в сложившуюся национальную культурную среду региона, что опасно потерей ее идентичности и особенностей, а положительное воздействие проявляется в том, что при появлении спроса и интереса туристов к определенной социально-культурной среде в качестве притягательного фактора для развития туризма, происходит усиление национальных и культурных особенностей;

- на экологию – положительное и отрицательное влияние туризма; влияние на региональный и местный бюджет заключается в пополнении их доходами от налоговых сборов и платежей от некоторых элементов сферы туризма;

- влияние на международную торговлю и платежный баланс проявляется в экспорте и импорте туристских услуг, то есть посредством совершения международной торговли в сфере туризма, что также может оказывать влияние на изменение сальдо платежного баланса страны; на занятость населения – проявляется в том, что с ростом туристического потока происходит рост потребности в трудовых ресурсах, необходимых не только для сферы туризма, но и для смежных обслуживающих секторов.

Однако не только туризм влияет на регион, но и сам регион, окружающая среда, в которой он функционирует, влияют на туризм. Регион влияет на туризм с помощью таких факторов, как природно-географические и культурно-исторические, которые составляют основу, причину спроса туристов, обеспечивают уникальность местности; демографические – показатели, характеризующие население региона; социально-экономические, отражающие уровень развития социальной сферы и экономики в определенном регионе; материально-технические – уровень развития инфраструктуры в регионе; политические – влияние политической стабильности и порядка в регионе на безопасность туризма [13, с. 56].

Несомненным преимуществом круизного тура является возможность передвижения на одном и том же судне с остановками в разнообразных локациях, представляющих туристский интерес.

Стоит отметить, что ранее круизы являлись исключительно морским видом путешествия. Сейчас, к категории круизов стали относиться и экскурсии по рекам.

К основным факторам, влияющим на популяризацию данного туристического направления в 2020 году, можно отнести:

1) Проведение массовых спортивных культурно-досуговых мероприятий, в частности Чемпионат мира по хоккею с мячом в г. Шелехов и Чемпионат Европы по тяжелой атлетике в г. Москва. За счет увеличения цен на средства размещения, увеличиваются и цены на авиа и железнодорожные билеты, что заставляет как иностранцев, так и местных жителей искать иные

способы транспортировки и размещения на территории Российской федерации во время Чемпионатов. При этом, круизы могут стать отличной альтернативой, так как заключают в себе не только услуги по транспортировке и размещению, но и дают возможность посмотреть города России, их культуру и быт.

2) Пресыщенность другими видами туризма. Рекреационные и познавательные туры разной направленности уже достаточно приелись, практически каждый посмотрел узкие улицы, замки и соборы Европы, отдохнул на пляжах Азии, прикоснулся к культуре Ближнего Востока. Туристу хочется нового. Круизные туры как раз способны внести новизну в типичные шаблонные рекреационно-познавательные туры.

3) Относительная дешевизна речных круизных туров. Морские и кругосветные путешествия может себе позволить не каждый россиянин, а вот речные круизы разной продолжительности способны удовлетворить любой бюджет.

4) Доступность для всех социальных групп населения вне зависимости от возраста.

3.3. Перспективы развития водного вида туризма в России

Перспективность российского водного туризма в первую очередь обуславливается спецификой географического положения государства, раскрывающего возможности развития морских и речных круизов (учитывая выход к трём мировом океанам и разветвлённую сеть судоходных рек, каналов и озёр), с другой стороны — уникальностью туристско-рекреационного потенциала, а также опытом развития данного направления в историческом контексте.

Российская Федерация обладает самой протяжённой береговой линией (более 37,6 тыс. км). Протяжённость эксплуатируемых внутренних водных путей составляет около 100 тыс. км, из которых на искусственно созданные

каналы и водохранилища приходится более 16 тыс. км. Кроме того, в России осуществляется единственный в мире речной кольцевой теплоходный туристский маршрут «Речное Золотое кольцо» протяжённостью более 1,8 тыс. км.

В соответствии со Стратегией развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 20.09.2019 № 2129-р, с учетом высоких темпов роста круизного туризма в мире предполагается разработка концепции развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года.

Необходимо отметить, что Стратегия, как и другие программные и нормативно-правовые акты, не вводят понятие водного туризма, заменяя его термином «круизный туризм».

Наиболее перспективными направлениями развития круизного туризма в России будут комбинированные речные и морские круизы в Азово-Черноморском, Каспийском и Балтийском бассейнах, развитие экспедиционного туризма, прежде всего в Арктической зоне, а также развитие международных морских круизов в дальневосточных бассейнах.

Значительным потенциалом для развития комбинированных туристских продуктов, включающих круизы, яхтенный туризм, пляжный отдых и пешеходные маршруты, обладает Республика Крым.

Наиболее приоритетным направлением представляется круизный туризм на Каспийском море. Каспийская акватория является одной из немногих в мире, где в настоящее время нет круизов, поэтому с учетом отсутствия конкуренции крупных мировых круизных компаний у российских ведущих круизных операторов есть шанс занять существенную долю рынка. С учетом особенностей профиля мирового потребителя круизного туристского продукта (возвращающиеся туристы, постоянный поиск новых круизных маршрутов) развитие круизов на Каспийском море является возможностью предложить на глобальном рынке уникальный тип круизного продукта - совмещенный морской круиз по Каспийскому морю и речной - по реке Волге.

Развитие круизного туризма на Каспийском море позволит стимулировать рост круизов в низовьях реки Волги, обеспечив новые возможности для роста туристского потока в Прикаспийском регионе.

Вместе с тем объемные показатели круизного судоходства на внутренних водных путях России на протяжении последних лет имеют стабильно невысокие значения без существенной положительной динамики. По данным общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства», эксплуатируется менее 100 судов, средний возраст которых более 40 лет.

Одним из условий конкуренции на глобальном рынке круизов является именно качество флота и наличие привлекательного для потребителя туристского продукта.

Рентабельность деятельности судоходных компаний – туроператоров с 2008 по 2018 год уменьшилась с 9 процентов до 2,4 процента, что сокращает возможности спроса на реконструкцию и строительство новых судов.

Уровень текущего заказа не позволяет организовать серийное производство и снизить стоимость судов (в России в ближайшие годы планируется сдать 2 судна современного проекта PV300 и 2 судна проекта ПКС-180 с колесными движителями для использования на мелководье).

В связи с этим в концепции развития круизного туризма должно быть уделено особое внимание:

- созданию условий для синхронизации интенсивного обновления флота и обновления инфраструктуры (порты, причальные стенки, дноуглубления, принимающие сервисы на земле);

- развитию наземной инфраструктуры, необходимой для организации круизного туризма (в том числе автомобильной и железнодорожной инфраструктуры);

- приоритетному решению вопросов развития туризма в акватории Каспийского моря (в том числе вопросов создания необходимой

инфраструктуры), в Арктической зоне, а также международных морских круизов в дальневосточных бассейнах.

Задачами развития круизного туризма на период реализации концепции развития круизного туризма являются:

- увеличение рынка круизного туризма в 2 раза к 2035 году;

- создание условий для интенсивного обновления флота круизными операторами.

В качестве основных положительных эффектов развития водного туризма для региональной экономики исследователями выделяются: привлечение широкого спектра организаций при обслуживании транзитных заходов круизных судов, создание новых рабочих мест, интенсификация поступлений в бюджеты всех уровней, продвижение потенциала территории на российский и международный рынки туристских услуг и пр. Для подтверждения значимости развития круизного туризма для принимающей корабль территории следует указать, что более 75 % круизных туристов посещают музеи, места развлечений и отдыха, около половины пользуются услугами кафе и ресторанов, 35 % посещают дополнительные экскурсии.

Заключение

Россия обладает мощным туристским потенциалом для развития водного туризма. Это связано с существенным конкурентным преимуществом наряду с другими странами, а именно – самой большой в мире протяженностью морских границ и речной сети, достаточно благоприятным климатом, богатым культурно-историческим наследием (некоторые объекты включены список Всемирного наследия ЮНЕСКО), интересным как для внутренних, так и для зарубежных туристов. Все это свидетельствует о том, что Россия имеет все шансы завоевать лидерство на мировом туристском рынке среди круизных предложений.

Водный вид туризма — это туры, организованные в экологические нетронутые уголки природы. К данному виду туризма относят разные экспедиции, плавание на яхтах и сплавы по горным рекам, (рафтинг) . Единого определения понятия «водный туризм» не существует. Литературный обзор показывает, что каждый исследователь обозначает термин «водный туризм» по-своему.

Анализ структуры и динамики развития водного вида туризма в мире позволил прийти к выводу, что лидером по количеству участников водного туризма выступает США – 53% от общей численности участников. Исходя из этого, США занимает первое место в рейтинге стран-участников мировой арены водного туризма. 10% занимает Китай, 9% Германия и 8% Великобритания и Ирландия. Водный туризм является наиболее стабильно развивающимся видом туризма. Согласно статистике Международной ассоциации круизных компаний, в 2010–2018 гг. прирост пассажиропотока в мировой водной индустрии составил 9,4 млн человек. В 2020 г. общий объем пассажиропотока ожидался на уровне 32 млн человек, также было запланировано введение в эксплуатацию 19 океанических лайнеров, однако пандемия COVID-19 не позволила осуществиться прогнозу ассоциации.

Наиболее распространенным видом водного труизма в России является речной круиз. Речной круиз является одним из наиболее привлекательных и быстро развивающихся направлений мирового туризма (рост более 6% ежегодно). Помимо красивой природной среды рек, архитектурные достопримечательности вдоль берега реки обогащают опыт, предоставляя исторический и культурный фон, который углубляет связи туристов с городом. Россия входит в первую десятку стран, поставляющих туристов на мировой рынок морских круизов. Доля России на мировом рынке круизного туризма, по разным оценкам, составляет 2–3%. Представители туроператорских компаний отмечают устойчивый круглогодичный спрос россиян на круизы, который показывает уверенную положительную динамику в 2003–2019 гг.

Комплексный подход к анализу и решению совокупности инфраструктурных и сервисных проблем, существующих на российском рынке речных круизов, позволит эффективно развивать водный туризм в стране и сделает возможным рост въездного туристского потока в Россию и будет способствовать активизации внутреннего туризма.

Развитие водного туризма может дать серьезный толчок повышению конкурентоспособности российского туристского продукта и привлекательности нашей страны как места отдыха и путешествий, а также помочь привлечь дополнительные доходы в бюджеты регионов России.

Перспективами развития водного вида туризма в России в соответствии со Стратегией развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года, являются: созданию условий для синхронизации интенсивного обновления флота и обновления инфраструктуры (порты, причальные стенки, дноуглубления, принимающие сервисы на земле); развитию наземной инфраструктуры, необходимой для организации круизного туризма (в том числе автомобильной и железнодорожной инфраструктуры); приоритетному решению вопросов развития туризма в акватории Каспийского моря (в том

числе вопросов создания необходимой инфраструктуры), в Арктической зоне, а также международных морских круизов в дальневосточных бассейнах.

Список литературы

1. Алексушин Г.В., Шатунова М.С. Российская Арктика: перспективы развития водного туризма // Молодые учёные России. - 2020. - №9. - С. 90-92.
2. Баженова Е.К. Туристско-рекреационный потенциал арктических регионов Российской Федерации. Арктические круизы в России // Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России. - 2021. - №5. - С. 15-29.
3. Василенко Е.В. Перспективы развития морского круизного туризма в России / Е.В. Василенко // Туристско-рекреационный комплекс в системе регионального развития. – 2019. – С. 242-245.
4. Веткин В.А. Водные спортивные походы: как управлять уровнем их опасности , 2018. – 241 с.
5. Войт М.Н. Особенности и проблемы развития сферы круизного туризма в условиях пандемии COVID-19 // Вестник Российского нового университета. - 2021. - № 1. - С. 116-122.
6. Галимова Л.И. Проблемы развития морского круизного туризма в России / Л.И. Галимова, Ш.Ш. Галимов // Приоритетные направления и проблемы развития внутреннего и международного туризма в России. – 2018. – С. 45-50.
7. Гомольская А.А., Гомольский А.С. Перспективы развития морского и сухопутного туризма в Приморском крае // Современное состояние и актуальные проблемы водного транспорта. - 2020. - №4. - С. 32-36.
8. Гришин С.Ю., Мацарин А.С. Туристско-рекреационное проектирование и его влияние на развитие водного туризма // Туризм и образовательные технологии. - 2019. - №4. - С. 39-42.
9. Деньщик А.С. Проблемы и тенденции развития круизного туризма в РФ / А.С. Деньщик, А.О. Алексеева // Исследование, систематизация,

кооперация, развитие, анализ социально-экономических систем в области экономики и управления (ИСКРА – 2018). – 2018. – С. 261-265.

10. Дурович А.П. Организация туризма: учебное пособие / А. П. Дурович. - СПб.: Питер, 2017. - 320с.

11. Егоренков Л.И. Введение в технологию туризма: учебное пособие / Л. И. Егоренков. - М.: Финансы и статистика, 2017. - 304с

12. Земсков А.А. Перспективы развития в сфере туризма на внутреннем водном транспорте // StudNet. - 2021. - № 2. - С. 33.

13. Каурова А.Д. Организация сферы туризма. – М.: Герда, 2017. -72с.

14. Кицис В.М., Зубкова Л.Ю. К вопросу о методике оценки туристского потенциала // XLVIII Огарёвские чтения. - 2020. – «3. - С. 215-221.

15. Косолапов А.Б. География российского внутреннего туризма. – М.: КНОРУС, 2018. -49с.

16. Кулик В.В., Нубарян Н.Ю., Пасечник А.В. Проблемы и перспективы развития круизного туризма // Управление в условиях глобальных мировых трансформаций: экономика, политика, право. - 2020. - №4. - С. 125-128.

17. Лисьев М.Е. Развитие внутриводного туризма как фактор регионального развития // Студенческий форум. - 2020. - № 40-3 (133). - С. 14-20.

18. Мартынов А.Е. Технологические особенности и процедуры подлёдного дайвинга как нового вида водного экстремального туризма // Инженерные кадры - будущее инновационной экономики России. - 2020. - № 7. - С. 21-24.

19. Можаева Н.Г. Туризм: учебник / Богинская Е.В. - М.: Гайдарики, 2017. - 270с.

20. Морозова О.Н., Комиссарова Т.С. Водный туризм для лиц с ограниченными возможностями здоровья // Туризм для людей с

ограниченными возможностями здоровья: современное состояние и потенциал развития. - 2020. - №10. - С. 81-86.

21. Наумов Ю.М. Актуализация исторического судостроения и судоходства России. К вопросу о водном туризме // Русский Север-2020: проблемы изучения и сохранения историко-культурного наследия. - 2020. - №4. - С. 375-383.

22. Никифоров А.И. Элементы экологического образования в водном туризме // Современные особенности развития внутреннего туризма в регионах Российской Федерации. - 2020. - №6. - С. 108-113.

23. Развитие круизного туризма в зоне особого внимания: вопросы реализации туристического потенциала внутренних водных путей России рассмотрены на заседании Госсовета. — URL: https://www.russiatourism.ru/news/10946 (дата обращения: 25.03.2021).

24. Савинов И.В. Организация и проведение водных походов выходного дня: Метод. указания. - Красноярск, 2017. - 19с.

25. Савченко Д.Д. Анализ предпосылок развития круизного туризма в республике Крым / Д.Д. Савченко, В.А. Иванова // Управление регионом: тенденции, закономерности, проблемы. – 2018. – С. 179-184.

26. Старкова И.И., Крыласова Е.А., Доржиева Л.Г. Водный туризм как одно из направлений в рекреации // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. - 2020. - № 2. - С. 34-40.

27. Экономика и организация туризма: Международный туризм / под ред. И.А. Рябовой, Ю.В. Забаева, Е.Л. Драчевой. - М.: КНОРУС, 2017. - 576 с.