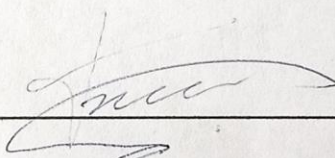


МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
(ФГБОУ ВО «КубГУ»)

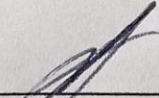
Институт географии, геологии, туризма и сервиса  
Кафедра международного туризма и менеджмента

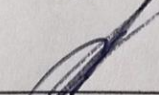
**КУРСОВАЯ РАБОТА**  
**РАЗВИТИЕ МОРСКОГО КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В РОССИИ**

Работу выполнила  П.Е. Иванова

Направление подготовки 43.03.02 «Туризм», 2 курс ОФО

Направленность (профиль) Туристско-экскурсионная деятельность

Научный руководитель  
канд. геогр. наук, доцент  Ю.И. Карпова

Нормоконтролер  
канд. геогр. наук, доцент  Ю.И. Карпова

Краснодар  
2021

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1.1 Понятие, сущность и виды круизного туризма.....	5
1.2 Место морского круизного туризма на мировом туристском рынке .....	11
1.3 Правовые основы и технология организации морских круизов .....	15
2 Современное состояние мирового круизного рынка .....	22
2.1 Ведущие мировые круизные компании .....	22
2.2 Состояние морского круизного флота .....	23
2.3 География морских круизов.....	25
3 Проблемы и перспективы развития морского круизного туризма в России..	28
3.1 Проблемы ограниченности отечественных круизных туров. ....	28
3.2 Возможности расширения рынка круизных предложений в России .....	30
Заключение .....	34
Список использованных источников .....	36
Приложение А.Круизный лайнер «Freedom of the sea» .....	40
Приложение Б.Круизные порты России .....	41

## ВВЕДЕНИЕ

Актуальность изучения морского круизного туризма демонстрируют те факты, что он является одним из самых перспективных, быстрорастущих и инвестиционно-привлекательных видов туризма. Также, события с распространением вируса COVID-19 показали, что, несмотря на значительные потери, эта отрасль туризма будет устойчиво развиваться, несмотря на денежные убытки.

Объектом исследования данной курсовой работы является морской круизный туризм и его развитие в мире, а предметом исследования – развитие морского круизного туризма в России.

Цель работы – проанализировать и выявить закономерности, сдерживающие факторы и перспективы развития морского круизного туризма в РФ .

Для достижения поставленной цели, были поставлены следующие задачи:

- Изучить теоретический материал по заданной теме,
- Изучить нормативно–правовую базу круизного туризма в России,
- Проанализировать прогрессивные иностранные рынки морского круизного туризма: развитие, турпоток, технические инновации,
- Сопоставить благоприятные и негативные факторы развития морского круизного туризма в России, для анализа тенденций его роста и выявления сдерживающих факторов.

Теоретической основой исследования являются работы отечественных и зарубежных ученых в области круизного дела и туризма, таких как: Н.Д. Алексеева, А.Н. Глушко, Г.Т. Басюков, М.Б. Биржаков, А.В. Бабкин.

Информационная база исследования – данные сайта ЮНВТО, круизного информационного агентства «Cruiseinform» и информационного портала «Корабел.ру».

Методы исследования: анализ теоретического материала, нормативно–правовых актов, сопоставление статистических данных.

Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников, состоящего из 26 наименований и приложений. Работа изложена на 45 страницах машинописного текста, иллюстрирована 1 рисунком и 1 таблицей.

# 1 Теоретические основы морского круизного туризма

## 1.1 Понятие, сущность и виды круизного туризма

Для того, чтобы предметнее изучить область рассматриваемого вида туризма, обратимся к теории.

Круиз (англ. «CRUISE» – курсировать, совершать рейс, водное путешествие, плавание) на внутреннем водном транспорте выделился в самостоятельный вид перевозок отдыхающих пассажиров на туристских и экскурсионно-прогулочных линиях по специальному маршруту, как правило, с оборотом – «туда и обратно» в 60-е годы, когда в эксплуатацию были введены специализированные комфортабельные суда.

Понятие «круиз», как таковое, имеет немало определений. А.В. Бабкин трактует данное понятие так: «Это путешествие на водных видах транспорта, включающее береговые экскурсии, осмотр достопримечательностей портовых городов, а также разнообразные развлечения на борту морских и речных лайнеров» [1]. А.С. Кусков под круизом понимает морской или речной тур, в базовую стоимость которого включено комплексное обслуживание: проезд на судне, проживание в каюте, питание, развлечение и, как правило, целый ряд специальных мероприятий на борту судна [19]. В свою очередь, Д.С. Ушаков отмечает, что главной особенностью круизов, как вида путешествия, является совмещение транспортного средства, средства размещения, питания и досуга на борту лайнера, что позволяет организаторам разрешить основную проблему отечественного туризма – отсутствие средств размещения, предлагающих соответствующие мировым стандартам качества услуги, и неразвитость туристской инфраструктуры [23].

В Распоряжении Правительства РФ «О Стратегии развития туризма в РФ на период до 2035г.» приводится такое определение: «круизный туризм» – путешествие на круизном судне по обозначенному маршруту в культурно-

познавательных, досугово-рекреационных, оздоровительных, профессионально-деловых и других целях [25].

На данный момент круизы разделяются на морские и речные. Речной круиз – это тур на специально оборудованном судне, приспособленном для прохождения по неглубоководным путям, который имеет маршрут, следующий по рекам, озерам и прочим водным артериям, а также может быть в одном направлении или следовать по кольцу. Изначально, в понятие «круиз» вкладывали значение морского путешествия на одном и том же судне по замкнутому маршруту с остановками в представляющих интерес портах и иногда с радиальными кратковременными экскурсиями во внутренние районы [10]. Чуть позже к категории круизов стали относить и путешествия по рекам.

Согласно классификации А.В. Бабкина [2], морские круизы классифицируются по нескольким параметрам. В зависимости от продолжительности маршрута, выделяют:

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

Биржаков М.Б. по особенностям организации различает:

– кольцевые маршруты в определенном бассейне, например, Средиземного моря, с заходом в 8-12 портов различных приморских стран и популярных морских курортов,

– маршруты open jaw, например, вокруг Европы, Скандинавии и другие, когда туристы следуют только в один конец маршрута,

– кратковременные выходы в море на 2-3 дня. Нередко такие рейсы используются для специальных целей, например, для организации игорного бизнеса. Так, в Израиле игорный бизнес запрещен, но на судах, покидающих территориальные воды страны, такое азартное развлечение допустимо,

- прибрежные морские экскурсии и прогулочные рейсы,

– длительные маршруты и кругосветные путешествия продолжительностью до года.

Переходя непосредственно к круизным компаниям и их классификации, нужно упомянуть, что всего в мире около 90 компаний из 26 стран, занимающихся морскими круизами. Но разделение круизных операторов по категориям и классам довольно относительно в силу того, что даже корабли одной компании могут разительно отличаться. Круизы можно разделить на массовые (Mainstream), люксовые (Luxury) и экспедиционные (Specialty, Expedition, Niche). Экспедиционные круизы функционируют преимущественно в Арктике, Антарктике и у берегов Аляски. Это круизы высокой стоимости, но на довольно небольших судах и скромными условиями размещения, так как они рассчитаны на путешественников, ищущих впечатления без особой комфортабельности.

Касаясь уровня комфортабельности и сервиса, круизные компании разделяются на три основных класса (Рис.1):



Рисунок 1 – Основные классы круизных компаний [1]

Грань между классами Стандарт и Премиум часто условна. И также нельзя упускать из вида промежуточный класс Upper Premium, к которому относят компании «Oceania», «Azamara» и «Viking Ocean Cruise».

Важно отметить, что у круизных лайнеров нет официальной классификации по звездам, как у отелей. Но есть достаточно авторитетный

классификатор круизных лайнеров – это ежегодный справочник «Berlitz Complete Guide to Cruising and Cruise Ships», авторы которого присваивают лайнерам звезды по совокупности оценок. Именно опираясь на эти оценки, классифицируются и круизные линии и лайнеры [19]. Присуждение определенной звездной категории лайнеру происходит на основе анализа совокупности факторов: уровня комфортности судна (площадь кают, расположение, техническое и санитарно-гигиеническое оснащение, меблировка и интерьер, размеры и количество предприятий общественного питания, качество приготовляемой пищи и объем меню, система питания и обслуживания в ресторане, количество предприятий организации досуга и перечень предоставляемых в них услуг, уровень подготовки, обслуживающего персонала – внешний вид, возраст, профессионализм, поведение, знание иностранных языков, – качество и разнообразие предлагаемых развлекательных, увеселительных и познавательных программ во время путешествия).

Соответственно, немаловажная составляющая уровня круизного судна, каюты – очень разнообразны по набору удобств, площади и интерьеру. От этого и зависит их цена. Бабкин А.В. [2] приводит такую классификацию кают:

- экономичные (каюты с искусственным освещением),
- стандартные (с окнами),
- премиум (с балконами).

В круизной компании «Royal Caribbean» принята своя классификация кают:

#### 1. Каюты класса люкс с видом на океан:

– R – королевские апартаменты: отдельная спальня с двуспальной кроватью, индивидуальная веранда, душ, обычные удобства, гостиная с диваном, рояль, холодильник, мини бар, столовая,

– A – owners suit: кровать большого размера, индивидуальная веранда, отдельная гостиная с диваном, холодильник, мини бар,



– AA – royal family suit: две спальни с кроватями, гостиная с диваном, индивидуальная веранда, холодильник, две ваннные комнаты,

– B – grand suit: две кровати, индивидуальная веранда, кресла, диван, холодильник,

– C – superior suit: две кровати, индивидуальная веранда, кресла, диван, холодильник,

– D – каюта делюкс: две кровати, индивидуальная веранда, кресла, диван, холодильник.

## 2. Семейные каюты с видом на океан:

– FF – каюты большого размера, рассчитанные на размещение 6 чел.

## 3. Каюты с видом на океан:

– F, H, I – комфортабельные каюты, оборудованные двумя кроватями, с обычными удобствами, туалетом, телевизором, телефоном.

## 4. Внутренние каюты:

– K, L, M, N, O, P, Q – комфортабельные каюты, оборудованные двумя кроватями, с обычными удобствами, туалетом, телевизором, телефоном.

Разительно отличаться могут также круизные маршруты. Вследствие этого Бабкин А.В. приводит ценовую классификация круизных маршрутов [2]:

– экономичные (75-150 долл. США на человека в сутки),

– классические (150-200 долл. США на человека в сутки),

– премиум (200-700 долл. США на человека в сутки),

– люкс (700-1000 долл. США на человека в сутки),

– эксклюзивные (более 1000 долл. США на человека в сутки).

В силу того, что все круизные компании стремятся к наибольшей оптимизации затрат, они нередко заимствуют лучшее друг у друга, это приводит к тому, что у данных компаний не так много кардинальных отличий. Но это не касается эксклюзивных предложений, которые, преимущественно отличают круизы Люкс-класса. Средняя стоимость таких круизов составляет 3600 долл. США, и в нее входит высший уровень обслуживания, анимации, большой спектр спа-программ и высокая кухня.

В то время как цены на круизы Массового и Среднего и Среднего класса заметно ниже и варьируются не так сильно.

Важной особенностью круизных туров является включение в стоимость развлечений на борту: клубы, шоу-программы, игорные клубы и казино, спортивные залы и т.п. Также отличительным преимуществом является безвизовость. Пассажиры могут находиться в портах и совершать экскурсии в течение 48-72 часов без визы.

Таким образом, в 60-е гг. XX в. круизный туризм выделяется в самостоятельный вид туризма и перемещений туристов и отдыхающих на специально оборудованных видах транспорта по обозначенному кольцевому маршруту. Изначально под понятие «круиз» попадали только путешествия по морским и океаническим акваториям, но сейчас к нему относят также и круизы по рекам. На данный момент не сформировалось общепринятого определения круиза, но авторы многих научных работ сходятся во мнении, что круиз – это путешествие по заданному маршруту разной продолжительности, которое аккумулирует в себе средство передвижения, размещения, питания и досуговые услуги. Морские круизы можно классифицировать по разным показателям: продолжительности (краткосрочные, средние, долгосрочные), специфике организации (кольцевые, open jaw, кругосветные) и по цене (экономичные, классические, премиум, люкс и эксклюзивные). Сами круизные компании и лайнеры классифицировать сложнее, так как нет общеустановленных норм классификации, но экспертный журнал «Berlitz Complete Guide to Cruising and Cruise Ships» предлагает свою более общую классификацию, исходя из совокупности показателей лайнера: уровень обслуживания, комфортабельность, количество развлекательных услуг, оснащению кают и т.п. Поэтому все круизы разделяются на Массовые, Стандарт, Люкс и Премиум. Нет также и универсальной классификации кают и каждая компания разделяет их на свое усмотрение. Но, так как каждая компания стремится к оптимизации расходов и поддержания

конкурентноспособного уровня на рынке, их вид и уровень примерно однороден у каждого класса круиза.

## **1.2 Место морского круизного туризма на мировом туристском рынке**

Обратимся к статистике. С 1980 г. общее число пассажиров круизных лайнеров превысило 110 млн чел., при этом свыше 60% турпотока приходится на последние 10 лет, около 40% – на последние 5 лет. В настоящий момент свой отпуск в морских круизах проводят свыше 24 млн туристов ежегодно (объем рынка свыше 50 млрд долл. США) по данным на 2017 г. В США за все время побывало в круизах лишь 15% населения. В остальных странах этот показатель приближается к 1-2%. На сегодняшний день туристы из Америки больше всего пользуются услугами круизных компаний, в то время как доля туристов из Европы с каждым годом растет. В 2019 г. мировая круизная индустрия охватила около 30 миллионов гостей по сравнению с 24 миллионами в 2016 г. и 23 миллионами в 2015 г. [27]. Поэтому многие эксперты в сфере инвестиций рассматривают данную сферу как наиболее перспективную для вложения своих средств.

Наибольший спрос на круизный туризм свойственен для Англии, Германии, Италии, Испании, Франции, стран Скандинавии и Бенилюкса, Австрии, Швейцарии и некоторым другим. Это закономерно, так как каждая из этих стран располагает широким сектором ресурсов для организации круизных туров, а также платежеспособное население.

Доля туристов из России в общемировом сегменте круизного туризма составляет примерно 2% (около 50 тыс. россиян ежегодно), но при этом российский рынок является одним из самых быстрорастущих: за последние 10 лет темпы роста по некоторым направлениям достигли от 50 до 300%, среднегодовой прирост рынка – 40-50% [10]. Что также заставляет обратить на себя внимание инвесторов, но сдерживающими факторами является то,

что в России нет такого большого процента платежеспособного населения, а доля людей, которые могут себе позволить отдых такого уровня – нестабильна и невелика.

Ведущими странами круизного туризма являются США, Великобритания, Норвегия, Италия, Франция. Основными потребителями круизов являются американцы, причем наибольший объем круизов приходится на Карибский бассейн (55 %) и значительно меньше на Средиземноморский (10 %) [10].

Как уже было сказано, с каждым годом морские круизы набирают темпы роста и расширяют круг потребителей. В дополнение к морским круизам на лайнерах, набирают популярность круизы на паромных судах. Это обусловлено их краткосрочностью и относительной экономичностью, при сохранении уровня комфорта. Такие морские круизные паромы представляют собой многопалубные корабли. На российском рынке большим спросом пользуются путешествия на комфортабельных паромах компаний «Viking Line», «Silja Line», «DFDS Seaways», «Fjord Line», «Smyril Line», «Color Line», «Superfast series». Несомненными лидерами спроса являются комфортабельные паромные круизы, осуществляемые на Балтийском море компаниями «Silja Line» и «Viking Line».

Это объясняется несколькими факторами. Первое – географическое удобство порта отправления – г. Хельсинки (удобно добраться из г. Москва и г. Санкт-Петербург). Второе – продолжительность круиза – в самом коротком варианте он занимает две ночи на корабле и один день в г. Стокгольм. Существует возможность выезда в этот круиз даже на уик-энд. В то же время круиз может быть расширен более длительным пребыванием в городах захода. Третье – на пароме созданы все условия для проведения корпоративных мероприятий. Четвертое – как и на круизном лайнере, на борту паромов туристам предлагается широкий спектр развлечений: магазины беспошлинной торговли, дискотеки, рестораны по системе все включено, бассейны и сауны. Помимо «Viking Line» и «Silja Line» большим спросом пользуются круизы

молодой компании Суперфаст. В отличие от гигантских паромов «Viking Line» и «Silja Line», вмещающих несколько тысяч туристов, суда компании Суперфаст берут на борт не более 600 пассажиров. При этом на любом из паромов работают магазины, несколько ресторанов, сауны, джакузи. Главным преимуществом круизов Суперфаст является скорость. Паромы доставляют туристов из Финляндии в Германию за 21 час. Также паромы данной компании подходят для инсентив туров: здесь есть все необходимое не только для отдыха, но и для проведения семинаров.

В последнее время возросла популярность к морским круизам на небольших парусных яхтах. Существует две формы проката яхт: без экипажа (бербоут чартер) и с экипажем (тайм чартер). Удобно также и то, что при круизе на яхтах, как и на лайнерах, не требуется виза при заходе в иностранный порт. Яхту принимают на сутки по паспорту судна, оформленному на хозяина судна или шкипера [7]. Потребители такого вида круизов обычно моложе туристов, предпочитающих отдых на круизных лайнерах, возраст которых, в среднем, составляет 50-60 лет.

Переходя к глобальным тенденциям развития круизного туризма можно выделить следующие факторы:

1. Уменьшение среднего возраста туриста. Ранее средний возраст туристов, выбирающих круизный туризм, составлял 60 лет и старше; сейчас же возраст составляет 35-50 лет. Это во многом связано с популяризацией круизного туризма среди семей с детьми и молодежи, но также на это влияет ценовая политика многих круизных компаний: круизы становятся доступнее за счет различных акций и «горящих» предложений.

2. Значительное сокращение и отсутствие глубины продаж. Большая глубина продаж для круизного туризма – норма. По статистике, каждая вторая продажа круиза соответствует заездом не ранее, чем через 6-9 месяцев. Но ситуация с неблагоприятной экономической обстановкой в 2014 г. изменила эту тенденцию: сейчас почти каждая продажа характеризуется заездом

в течение одного – трех месяцев. Чаще стал появляться запрос на «горящий» круиз.

3. Кадровый состав. Продажа круизов – дело весьма ответственное, требующее большое количество знаний и опыта. Поэтому все больше уделяется внимание индивидуальному и углубленному обучению каждого менеджера при помощи организации рекламных туров, личного осмотра лайнеров в порту и представления к каждому ученику личного наставника [18]. В среднем, такое обучение занимает не менее года, поэтому ценность профессиональных сотрудников данной области только растет.

4. Переориентироване туристского спроса на дестинации Азии и Австралии. В прошлом лидерство в предпочтениях туристов, выбирающих морские круизы, отдавалось региону США и Карибского бассейна, но сейчас явственно видно, что они уступают странам Юго-Восточной Азии и зимней Европы, включая Канарские о-ва и Западное Средиземноморье. Согласно исследованиям маркетингового агентства «ТМІ Consultancy» в течение следующих 5 лет рост рынка морских круизов Австралии/Азии составит 107%, между тем рост европейского рынка составит 43% [10].

5. Разработка и идентификация новых технологий и экологически чистых видов топлива в целях экологической устойчивости.

6. Снижение спроса на круизный туризм у пар, состоящих в браке. В мире прослеживается тенденция к снижению заключения официального брака [20]. Вследствие этого растет спрос на поездки в одноместных каютах.

Но, ситуация 2019 г., связанная с распространением вируса COVID-19, и закрытием почти всех стран на карантин, а людей на самоизоляцию, сильно пошатнула весь рынок туризма, и морской круизный туризм – не исключение. Более чем на полтора года круизный туризм полностью остановил свою деятельность. Многие фирмы понесли большие убытки, некоторые – обанкротились. Но тем не менее, эксперты и многие круизные компании уверены, что с открытием границ рынок круизного туризма будет постепенно набирать обороты и к 2022 г. прогнозируют большой скачок в спросе.

Мировой спрос на морской круизный туризм очень высок. Ежегодно по всему миру отправляется в круизы порядка 30 млн чел., при том, что около 70% круизов приходится на Карибский бассейн. Стабильно большую часть отдыхающих данным способом составляют европейцы и жители США, но в последние годы россияне также начинают отдавать все большее предпочтение морскому круизному туризму. Развиваются новые направления в круизах – паромные и яхтенные круизы, которые по уровню комфорта и сервиса почти ничем не уступают привычным круизам на лайнерах. Основными общемировыми тенденциями отмечаются: уменьшение среднего возраста туристов, отдающих предпочтение морским круизам; уменьшение количества супружеских пар; разработка более экологически чистых видов топлива; переориентирование потребительского спроса на дестинации Азии и Австралии; значительное сокращение глубины продаж и повышение уровня подготовки кадрового состава. Все это показывает, что развитие морского круизного туризма не стоит на месте и откликается на рыночные и демографические изменения.

### **1.3 Правовые основы и технология организации морских круизов**

Перевозка туристов морским транспортом регулируется правовыми актами международного и национального законодательства. При международных перевозках действуют договоры и конвенции, среди которых следует выделить Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и багажа, Международную конвенцию об охране человеческой жизни на море, Международную конвенцию об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем, Международную конвенцию о поиске и спасении на море. При перевозке туристов в российских территориальных водах действует Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.

«Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 № 24-ФЗ приводит следующие определения, которые необходимы для раскрытия темы круизного туризма:

– Судно – самоходное или несамоходное плавучее сооружение, предназначенное для использования в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река-море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода,

– Судовладелец (далее также – владелец судна) – гражданин Российской Федерации или российское юридическое лицо, эксплуатирующие судно под Государственным флагом Российской Федерации от своего имени, независимо от того, являются ли они собственниками судна, доверительными управляющими или используют его на ином законном основании,

– Перевозчик – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, взявшие на себя по договору перевозки обязанность доставить груз, пассажира или его багаж из пункта отправления в пункт назначения,

– Пассажир – физическое лицо, заключившее договор перевозки пассажира, или физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования судна [15].

Одной из разновидностей договоров водной перевозки пассажиров являются договоры круиза. В системе действующих в РФ нормативных актов отсутствует определение этого понятия. Имеется лишь часть 4 ст.97 КВВТ РФ, что «пассажиру в подтверждение заключения договора перевозки по экскурсионно-прогулочным и туристским маршрутам перевозок пассажиров вместо билетов может выдаваться путевка или билет на перевозку группы пассажиров». Но специфика правоотношений сторон при подобных перевозках нуждается в четком определении: «По договору речного круиза одна сторона – организатор круиза – обязуется осуществить для другой стороны – участников круиза поездку – путешествие по внутренним водным путям с предоставлением



комплекса услуг по определенной программе: перевозка, питание, бытовое и экскурсионное обслуживание, развлечения и т.д. за установленную плату, с выдачей путевок или заменяющих их документов. Документом на выполнение круизного рейса является оплаченный групповой билет, выданный перевозчиком организатору круиза на основании заключенного сторонами договора об организации круиза».

Круизы бывают двух видов: если поездка осуществляется продолжительностью свыше 24 часов, т.е. с ночлегом, она относится к туристской, а при продолжительности менее 24 часов – к экскурсионно-прогулочной. Организатором круиза может выступать непосредственно судовладелец – перевозчик, проводящая круиз на определенной туристской линии экскурсионная организация (фирма), или коллектив предприятия, организации. Организатор круиза может заранее заключить с перевозчиком договор об организации круизов на несколько рейсов, в том числе на условиях фрахтования судна (ст.632 или 787 ГК РФ) или на проезд отдельной группы отдыхающих пассажиров. Групповые билеты на каждый рейс выдаются представителю организатора круиза при предъявлении им документа, подтверждающего оплату круиза.

При фрахтовании судна на время для круиза фрахтователь выступает в качестве перевозчика со всеми правами, обязанностями и ответственностью по договору аренды. Судовладелец несет ответственность за действия экипажа арендуемого судна.

Судовладелец обязан соблюдать установленное расписание движения судна. О всех возникающих изменениях и отклонениях в расписании движения судна в случае задержки прихода судна в порт и сокращения времени стоянки администрация судна обязана оповестить об этом работников туристского круиза и туристов, принять меры к выполнению программы обслуживания туристов.

В случае изменения установленного расписания движения судна, вызвавшего нарушение программы обслуживания туристов, виновная сторона оплачивает другой стороне ее фактические убытки [9].

Если судовладелец по каким-либо причинам не может предоставить судно, предусмотренное договором, то он предоставляет туристской организации другое одностипное судно. В случае непредставления судна в срок, предусмотренных договором, либо невозможности выполнения круизной программы в полном объеме – время задержки судна, продления или сокращения круиза более, чем на 12 часов, исключается из периода оплаты аренды или, по согласованию сторон, круиз продлевается на время задержки или сокращения.

В случае вины одной из сторон виновная сторона оплачивает другой стороне ее фактические убытки, связанные с этой задержкой, продлением или сокращением рейса.

В случае, если судно оказывает в период проведения круиза помощь судну или людям, терпящим бедствие на море, судовладелец ответственности за задержку рейса перед турфирмой не несет. Рейс с согласия сторон продлевается на то время, которое затрачено на оказание помощи. За время, использованное на оказание помощи, дополнительная арендная плата и плата за питание туристов не взимаются.

В дни посадки и высадки туристов арендная плата за период действия договора исчисляется обычно из расчета часовой стоимости аренды судна в сутки.

Туристская организация несет ответственность перед пароходством за просрочку платежей за аренду судна, срок выплаты которых установлен договором (обычно этот штраф составляет 0,05% за каждый день просрочки от общей суммы платежей по договору). Стороны вправе аннулировать договор не позднее, чем за три месяца до начала рейса. В случае аннуляции договора позднее, чем за 3 месяца до начала рейса, сторона, аннулировавшая договор, возмещает другой стороне ущерб, сумма которого не должна превышать 50%

стоимости арендной платы за рейс. Общий размер ущерба определяется сторонами.

Организатор круиза обязан обеспечить все виды специального обслуживания, в частности, развлечения туристов и экскурсантов на судне, прогулки и экскурсии на берегу в местах продолжительных стоянок судна с предоставлением необходимых видов транспорта (автобусов, катеров и др.), игрового и спортивного инвентаря и т.п.

По согласованию между капитаном и организатором круиза на судне устанавливается общий для всех распорядок дня, который должен соблюдаться всеми пассажирами.

Организатор круиза или судовладелец (перевозчик) имеет право отказаться от исполнения договора круиза при наступлении обстоятельств, делающих невозможным его исполнение с проведением соответствующих перерасчетов с участниками круиза.

Отставший от судна турист может по предъявлении туристской книжки или корешка путевки, с разрешения начальника пристани, вокзала доехать до пункта ближайшей остановки туристского судна на попутном судне без дополнительного оформления проезда (без права оформления остановки пассажира в пути).

Флот предоставляет для перевозки и обслуживания туристов суда, укомплектованные экипажем, снабженные всем необходимым и находящиеся в состоянии, соответствующем требованиям и нормам Морского Регистра. Смена постельного белья в каютах путешественников производится не реже 1 раза в 7 суток.

Платными, предоставляемыми туристам за наличный расчет, являются: игральные автоматы, массаж, услуги парикмахерских, портных, фотографов, почты, прачечных и химчистки, продукты и товары, приобретенные в магазинах, киосках, буфетах барах, работу которых обеспечивает судовладелец, экскурсии на берегу, телефон. Бесплатно предоставляются: медицинское обслуживание, камеры хранения (кроме автоматических),

библиотека-читальня, детские комнаты, пользование внутренним телефоном, телевизорами в каютах и салонах, гимнастическими залами, бассейнами, ванными и душами, шезлонгами и циновками, постельным и банным бельем, справками справочного бюро по вопросам проезда.

На собственных судах турфирм услуги распределяются примерно аналогичным образом. Туристам разрешается провозить багаж и ручную кладь в размерах, в предусмотренных фирмой размерах. В период действия договора проезд и обслуживание на судне могут осуществляются только по туристским книжкам, выданным туристам руководителем маршрута (тура, круиза) на основании туристских путевок.

Таким образом, есть несколько основных международных законов, регулирующих сферу морского круизного туризма: Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и багажа; Международная конвенция об охране человеческой жизни на море; Международную конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем; Международная конвенция о поиске и спасении на море; и действующий в России Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Перевозки морскими видами транспорта осуществляются согласно договорам круизам, по которому организатор круиза должен предоставить участникам круиза услуги по перевозке, питанию, бытовому и экскурсионному обслуживанию, развлечению и т.д. за установленную плату, с выдачей путевок или заменяющих их документов. В основном, организатором круиза может выступать судовладелец или проводящая круиз на определенной туристской линии экскурсионная организация (что чаще всего). При этом организатор круиза является ответственным за создание и исполнение всех развлекательных программ. При этом перевозчик должен соблюдать установленное расписание движения судна и обеспечить пассажирам максимальную безопасность при перевозке. Также на судне установлены платные и, уже внесенные в стоимость путевки, бесплатные услуги и мероприятия. Хотя преследуется

тенденция «все включено» на круизах класса Люкс и выше. Все это создает безопасные условия для передвижения и комфортного отдыха туристов.

## 2 Современное состояние мирового круизного рынка

### 2.1 Ведущие мировые круизные компании

Одна из самых крупных организаторов круизных маршрутов – корпорация «Carnival Corp». В ее состав входят несколько круизных компаний и она же проявляет тенденцию к монополизации на рынке круизного туризма [25]: «Carnival Cruise Line» (11 круизных судов), «Holland America Line» (8 круизных судов), «Windstars Cruises» (3 круизных судна), «Seaborn Cruises» (3 круизных судна), «Holland America Westours» (экскурсии, отели, небольшие суда на Аляске), 13 частных компаний проката машин на Аляске, 50% компании, содержащих казино на речных судах в США, 50% «Airtours» (3 круизных судна), 65% «Costa Crociere» (7 круизных судов). В целом корпорация предлагает на рынках потребителя почти 20 тыс. мест на круизных судах. Незначительно от нее отстает корпорация «Royal Caribbean», владеющая 19 тыс. мест на круизных судах на 550 круизных маршрутах. «Royal Caribbean» работает на туристском рынке более 25 лет. Центральный офис – в Майами (Флорида, США). Располагает собственным флотом из 9 уникальных круизных океанских лайнеров высшего класса. Имеет в собственности остров CocoDay в Карибском море, предназначенный исключительно для участников круизных туров. Фирма предлагает 40 круизных туров по Карибскому морю, Панамскому каналу, вдоль мексиканского побережья. Все виды питания предоставляются туристам на лайнере бесплатно, за исключением алкогольных напитков. Всего компания использует более 130 портов захода в туристских целях и предоставляет множество интересных экскурсионных и развлекательных программ. Туры имеют различную продолжительность – от 3 до 15 дней. Все пассажиры на период тура обеспечиваются кредит-картами компании. Фирма ежегодно обслуживает более 800 тыс. туристов и предлагает широкий набор сезонных скидок.

«Seabourn Cruise Line» – американская круизная компания (одна

из самых лучших в мире), специализирующаяся на элитных морских путешествиях во все части света. Продолжительность круизов от 5 до 120 дней, стоимостью до 30 тыс. долл США. В перечень направлений круизов входят: трансатлантические круизы, круизы по островам Карибского бассейна и по Панамскому каналу, Средиземноморью, Балтийскому морю и странам Балтии, Скандинавии и Европы, круизы вдоль Африканского материка с посещением Южной Африки, включая сафари по крупнейшим национальным паркам, круизы к побережьям Новой Зеландии и Австралии. Практикуются сафари, туристские поездки в глубь страны порта на несколько дней [15].

На мировом рынке морских круизов есть как устоявшиеся компании, по типу «Carnival Corp» и «Royal Caribbean», но и набирающие популярность «Princess Cruises», «Costa Cruises», «Disney Cruise Line» и многие другие, относящиеся к классу «Стандарт».

На рынке морского круизного туризма представлено изрядное количество круизных компаний, при этом самые крупные из них – «Carnival Corp» и «Royal Caribbean», главные офисы которых расположены в США, охватывают большее количество круизов. Что подтверждает приведенную ранее статистику, что США лидирует в сфере организации круизов. Данные фирмы располагают большим количеством разного типа лайнеров, при сохранении их максимальной комфортабельности и внедрению новейших технологий. Но по уровню спроса им также не уступают довольно новые компании Стандарт-класса, как, например, «Princess Cruises», «Costa Cruises», «Disney Cruise Line» и некоторые другие.

## **2.2 Состояние морского круизного флота**

За несколько последних веков конструкции судов для круизных рейсов претерпели существенные изменения. Если для линейных перевозок была важна скорость и велось активное соревнование за минимизацию времени

доставки пассажиров из порта отбытия в порт назначения, то для круизных судов главное – повышенный комфорт и безопасность.

В настоящее время около 400 круизных лайнеров сдано и активно эксплуатируется. Они могут принять на борт около 650000 пассажиров. В ближайшие 10 лет 36 круизных компаний на 17 верфях заказали ещё 118 лайнеров стоимостью 66,5 млрд. долл США, вместимость которых будет составлять более 2440 пассажиров [24].

Центральный упор в развитии конструкций делается на огромные безопасные красивые суда большой пассажировместимости с относительно невысокой скоростью плавания, но чрезвычайно устойчивые к волнению. Круизные суда потребляют огромное количество электроэнергии при неравномерной нагрузке потребления в течение суток [19], плавание происходит преимущественно в тропических морях, и поэтому они снабжены мощной энергоёмкой системой кондиционирования воздуха во всех помещениях. Это приводит к принципиально иной схеме силовых агрегатов вместо одной мощной энергетической установки, ставится большое количество установок средней мощности, которые способны быстро отключаться и запускаться по мере надобности для сглаживания пиков в потреблении энергии. Большое внимание уделяется снижению шума механизмов и вибрации корпуса. Даже при высокой волне и сильном ветре современное круизное судно практически не испытывает качки, а пассажиры находятся в комфортном состоянии, способном активно потреблять туристские услуги на борту и получать удовольствие. И именно поэтому они оставляют огромные средства в системе аттракций на корабле. Крупные круизные лайнеры весьма дорогостоящие суда, средняя стоимость лайнера доходит от 50 до 90 млн долл. США, но суперсовременные суда стоят до 120 млн долл. США и выше. Самое дорогое судно «Queen Odyssey» – 235 млн долл. США. Самое большое круизное судно в мире, названное «Freedom of the Sea» (Приложение А, рисунок А.1), построенное в Финляндии. Лайнер является флагманом круизной компании «Royal Caribbean International»



и совершает круизы по Карибскому морю. Он способен вместить 4375 пассажиров. На борту лайнера находится специальный бассейн для серфинга, каток и стена для любителей скалолазания. На судне также устроены аквапарк с цветными скульптурами, многочисленные рестораны, бары и салоны.

Новый лайнер будет приписан к американскому порту Майами во Флориде. Океанский круизный лайнер «Queen Mary II» на шесть метров длиннее этого судна, однако по ширине корпуса на 15 метров уже.

Круизные компании продолжают совершенствование пассажирских судов, с каждым годом внедряя все новые усовершенствования, для удовлетворения туристов. Помимо повышения качества технической оснащённости и комфортности круизные компании все больше предлагают специальных предложений, акций и бонусных программ, что позволяет привлекать большее количество отдыхающих. Круизные компании также соревнуются в создании все больших лайнеров, с большим наполнением и большим удобством. Так, на данный момент лидирует лайнер американской компании «Royal Caribbean» – «Freedom of the Sea», который еще никто не смог обогнать по масштабам.

### **2.3 География морских круизов**

По географии активной круизной деятельностью выделяются: Карибский бассейн (Мексиканский залив, Карибское море и Панамский канал), бассейн Средиземного моря (старейший круизный район мира), круизы вокруг Скандинавии с заходом в глубокие норвежские фьорды, круизы вокруг Европы с посещением столичных городов, круизы в Балтийском море, продолжительные круизы из Северной Америки вокруг мыса Доброй Надежды в Индийский океан и далее в Юго-Восточную Азию и Австралию, круизы в Океании и Австралии, которые с каждым годом набирают все больший спрос. Из крупных портовых центров, где развито круизное дело,

выделяются г. Майами (США), г. Акапулько (Мексика), г. Генуя (Италия), г. Сингапур, г. Дубай (ОАЭ), г. Ванкувер (Канада), г. Гонолулу (Гавайские острова, США). Появились круизные маршруты в высоких широтах. Так, на Аляске обслуживают до 400 тыс. круизных туристов в год. Наиболее экзотичными являются круизы в Арктике и Антарктике. На атомоходах «Россия» и «Ямал» из Мурманска регулярно осуществляется туристический маршрут к Северному полюсу. Бронирование мест на ледовые круизы производится почти за год и более [15]. Маршрут проходит из Мурманска через Землю Франца Иосифа, на Северный полюс и далее возвращается с остановкой на северной и южной оконечности островов Северная Земля – обратно в Мурманск. Популярны круизы к ледникам Гренландии и Исландии. В Антарктике туристы с круизных лайнеров на вертолете или катере посещают побережье Антарктиды. Для подобных круизов используются российские научно-исследовательские суда («Академик Иоффе»). Во время круизов осуществляют спуски на большие глубины в специальных аппаратах. Наиболее известный пример этого – осмотр туристами затонувшего «Титаника».

В Финляндии на зимний туристский сезон предлагается оригинальный маршрут с посещением Рованиеми – родины Санта-Клауса и затем двухдневный круиз на ледокольном судне «Sampro» из порта Кеми на север Ботнического залива за Полярным кругом с выходом туристов на лед, погружением под лед для любителей подводного плавания. Тем, кто не хочет погрузиться под воду, предоставляется возможность поплавать в ледяной воде в специальном гидрокостюме. Эти туры организует финская компания «Long Tour Ltd». [20].

Таким образом, Карибский бассейн уже несколько лет занимает лидирующую позицию как самая посещаемая дестинация при совершении морских круизов. Но также пользуются большой популярностью Средиземное и Балтийское моря, а также плавание вдоль Скандинавии и Европы. В последнее время все больший интерес проявляется к круизам в Арктику

и Антарктику, а также к берегам Аляски. Но лидирующими портовыми центрами, все же, являются города намного более «теплых» направлений: г. Майами (США), г. Акапулько (Мексика), г. Генуя (Италия).

### **3 Проблемы и перспективы развития морского круизного туризма в России**

#### **3.1 Проблемы ограниченности отечественных круизных туров**

Российская Федерация имеет самую протяженную береговую линию в мире – 37653 км [22], ее омывают 14 морей, которые характеризуются большим разнообразием природно-климатических условий. Во многом от данных условий зависит комфортабельность и реализация морских круизов.

Несмотря на все возможности, открывающиеся перед круизным туризмом на мировых рынках, на высокий потенциал и разнообразие возможностей для развития данного вида туризма в Российской Федерации, существуют вполне актуальные проблемы, которые также необходимо рассмотреть.

По данным статистики организации «CLIA» («Cruise Lines International Association») рынок морских круизов в России развит недостаточно, он все еще занимает нишевое место и составляет 0,30% от общего объема туристов, выезжающих за границу [13]. Что является довольно низким показателем относительно других стран, активно развивающих морской круизный туризм. Это обосновывается рядом факторов. Так, практически все отечественные круизные суда имеют возраст более 25 лет и, в свое время, были спроектированы и построены на иностранных верфях (в Словакии, Венгрии, Германии и Австрии), при этом многие из них в 50-60-е годы XX века [26]. Это является одной из первых и ведущих проблем морского круизного туризма РФ. Основными причинами потребности в новых круизных судах являются:

- Устаревание (как физическое, так и моральное) судов, эксплуатируемых на линиях,
- Невозможность и ограниченность модернизации многих круизных судов, вследствие устаревания конструкций,
- Высокий показатель потребления энергоресурсов имеющихся судов,

– Неудовлетворенность пассажиров комфортом и качеством кают и общественных мест на судне,

– При высоких возможностях реализации и большом потенциале, отсутствует возможность круизов «река-море».

Вследствие этого необходимо организовывать действия по продлению срока службы имеющихся судов [20], при повышении комфортности, реализуя вместе с тем постройку новых круизных судов с применением элементов существующих судов («конверсии»). Такие суда должны соответствовать мировым тенденциям в области судостроения

При этом следует упомянуть, что средний возраст круизных судов достаточно велик, а пополнение флота происходит благодаря модернизации уже существующих судов. При этом, с каждым годом, модернизация охватывает все большие и большие объемы круизных судов. Это связано с тем, что новые суда соответствуют запросу пассажиров о высокой комфортабельности [5], отдают предпочтение так называемым «суднам-отелям», а если суда более раннего года выпуска не будут соответствовать актуальным тенденциям, то будут сильно терять в своей конкурентоспособности [12]. Данная проблема отечественного круизного флота является первостепенной на пути наращивания конкурентоспособности российского рынка морских круизов.

Согласно анализу Володченко В.С. о современном состоянии круизного туризма в России [12], выделяется еще ряд существенных сдерживающих факторов развития морского круизного туризма в РФ:

1) Короткий период навигации в России. Хоть судостроение и мореплавание были известны на Руси с древних времен, более близкое точная навигация начала развиваться только в XVIII в., в годы правления Петра I Романова. Тогда как в Европе уже в XV веке началась эпоха Великих географических открытий.

2) Низкое качество обслуживания на борту круизных судов. В сфере услуг очень велика роль кадрового состава, который должен быть максимально

клиентоориентированным. Российская экономика же перестроилась на рыночный тип экономики относительно недавно и, хоть к обучению обслуживающего персонала подходят вполне ответственно, то человеческий фактор никто не исключал. Этой погрешностью российский рынок услуг всегда уступал европейскому.

3) Неудовлетворительное качество наземного туристского обслуживания в городах захода судов. Вследствие своей протяженной территории уровень предоставляемых услуг отличается в зависимости от края и даже города, как бы туристические компании не могли нивелировать эту разницу. Здесь также играет роль человеческий фактор и развитость края.

Беря во внимание большое количество потенциальных ресурсов для развития морского круизного туризма в Российской Федерации, данный вид туризма, все же, достаточно сильно отстает от уровня развития круизов США и Европы. Этому есть ряд логически обусловленных факторов: большой возраст судов и их устаревание, низкая покупательская способность населения Российской Федерации, высокий показатель энергопотребления судов и неудовлетворенность уровнем обслуживания на судах.

### **3.2 Возможности расширения рынка круизных предложений в России**

Принимая во внимание возможности и ресурсы России, перечисленные ранее, не оставляет сомнения то, что круизный туризм в России нуждается в более динамичном развитии. Колоссальная береговая линия, которая располагает памятниками культуры и природными достопримечательности, которые в большом объеме входят также в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, разнообразие климата, ландшафта и культур дает России выигрышное место среди других стран.

Один из ведущих факторов развития круизного туризма – моря, которые с избытком омывают Россию и отличаются по природно-климатическим

показателям. Существенное влияние как на общий комфорт, так и на продолжительность ледяного покрова водных путей оказывают такие разнообразные факторы, как: температура и влажность воздуха, годовое количество солнечных дней, температура воды и некоторые другие факторы. Совокупность данных факторов дает представление о возможности физической навигации на разных морях, которые показывают так же довольно обширные возможности. В своем анализе Федеральная служба государственной статистики [7] подготовила отчет, содержащий информацию о периоде навигации в разных морях Российской Федерации. Так, в среднем, навигация в южной части Каспийского моря составляет от 11 мес. и до 6-7 мес. в Белом море. Моря Северного Ледовитого океана: Баренцево, Белое, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское большую часть года находятся подо льдом. Исключение составляет только юго-западная часть Баренцева моря, которая не замерзает под влиянием теплого течения Гольфстрим. Охотское и Берингово моря замерзают на 8 месяцев, за исключением южной части Берингова моря, которая свободна ото льда круглый год. Японское море замерзает только в северо-западной части. На Черном море судоходство осуществляется круглогодично. Однако в его северо-западной части во время зимнего периода перевозки выполняются с помощью ледоколов. На 2-3 мес. замерзают Азовское море и северная часть Каспийского моря. Финский залив Балтийского моря замерзает на период до 6 мес., Рижский – до 3 мес. Центральная и южная части Балтийского моря, как правило, свободны ото льда в течение всего года. Это создает условия для устойчивого развития морского круизного туризма по различным потребностям туриста в климате, типе отдыха и содержании.

В последние годы все больше внимания привлекает себе Дальний Восток, в силу того, что каждый из его портов отличается своеобразной спецификой. Владивосток используется преимущественно как город-порт с развитой инфраструктурой и богатым культурным наследием и имеет потенциал, чтобы развиваться как центр развития морского туризма, в силу своих более

благоприятных природно-климатических особенностей [13]. Петропавловск-Камчатский как туристическая дестинация, располагающая уникальными этническими традициями местного населения и природными достопримечательностями (гейзеры, горячие источники, вулканы). Сахалин больше привлекает японских туристов как территория с нетипичным смешением японских и русских культурных традиций. В эту дестинацию пребывают туристы преимущественно из США, Германии, Великобритании и Японии. Общая продолжительность круизной программы с учетом посещения территорий Дальнего Востока РФ составляет, как правило, от 7 до 12 дней. Круизный сезон в регионе с апреля до конца сентября. Туры в этой области также знамениты заходом в Петропавловск-Камчатский и Владивосток, что является частью так называемой «кругосветной программы», которая может длиться от 80 до 120 дней, при условии регулярной сменой пассажиров в одном из портов.

В данной дестинации можно рассмотреть внедрение в программу круиза авиационной составляющей, которая создаст возможность путешествия по маршруту Петропавловск-Камчатский – Командорские острова – Оссора (Карагинский залив) и организацией вертолетной экскурсии в Долину гейзеров. В реализации такой идеи важно привлекать авиаперевозчиков, обладающих самолетами большой вместимости.

Также одной из перспективных возможностей является развитие круизов типа «река-море». Речной туризм достаточно развит в Российской Федерации и обладает хорошим потенциалом, что позволяет совместить внутренний и выездной туризм; внедрить обширные экскурсионные программы, способствуя тем самым развитию не только популярных приморских городов захода, но и городов, расположенных вдоль рек.

Но для развития и расширения рынка морского круизного туризма должны быть усовершенствованы такие смежные области, как:

– Сфера законодательства, регулирующая туристическую отрасль и пассажирское судоходство,



- Увеличение качества услуг и обслуживания в водном туризме,
- Создание конкурентноспособного пассажирского флота и морской и инфраструктуры,
- Развитие государственно-частного партнерства,
- Усовершенствовать способы, методы и технологии продвижения круизного туризма в России и за рубежом и обеспечение его устойчивых позиций на рынке,
- Снизить ставки портовых сборов, что простимулировало бы привлечение большего количества круизных судов,
- Повышение безопасности.

Российская Федерация располагает большим потенциалом для развития и совершенствования в сфере морского круизного туризма, имеет множество вариантов для продвижения на рынке и внедрения нетипичных экскурсионных предложений для морского круизного туризма. Для осуществления расширения круизного туризма необходимо решить ряд перечисленных ранее проблем и способствовать развитию в таких областях, как: сфере законодательства, сфере услуг; сформировать конкурентноспособный пассажирский флот, который будет соответствовать международному уровню качества и безопасности, а также создать нормативно-правовую базу, которая обезопасила бы пассажиров, организаторов круизов и перевозчиков.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Морской круизный туризм во всем мире является одним из самых перспективных и прибыльных видов туризма. Его теоретическая база еще дорабатывается и совершенствуется, приводятся к единообразию основные понятия, классификации и законодательства.

Мировой спрос на морской круизный туризм очень высок. Ежегодно по всему миру отправляется в круизы порядка 30 млн чел., при том, что около 70% круизов приходится на Карибский бассейн. Стабильно большую часть отдыхающих данным способом составляют европейцы и жители США, но в последние годы россияне также начинают отдавать все большее предпочтение морскому круизному туризму. Развиваются новые направления, а сам морской круизный туризм не стоит на месте и откликается на рыночные и демографические изменения.

Есть несколько основных международных законов, регулирующих сферу морского круизного туризма: Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и багажа; Международная конвенция об охране человеческой жизни на море; Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем; Международная конвенция о поиске и спасении на море; и действующий в России Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Данная сфера также дорабатывается из года в год с целью обезопасить каждую сторону круиза: отдыхающих, организаторов и перевозчиков.

На рынке морского круизного туризма представлено изрядное количество круизных компаний, при этом самые крупные из них – «Carnival Corp» и «Royal Caribbean», главные офисы которых расположены в США, охватывают большее количество круизов. Данные фирмы располагают большим количеством разного типа лайнеров, при сохранении их максимальной комфортабельности и внедрению новейших технологий. Но активно развиваются также компании класса «Стандарт».

Помимо повышения качества технической оснащенности и комфортности круизные компании все больше предлагают специальных предложений, акций и бонусных программ, кроме того круизные компании активно совершенствуются в создании лайнеров.

Карибский бассейн уже несколько лет занимает лидирующую позицию как самая посещаемая дестинация при совершении морских круизов. Но также пользуются большой популярностью Средиземное и Балтийское моря, а также плавание вдоль Скандинавии и Европы. В последнее время все больший интерес проявляется к круизам в Арктику и Антарктику, а также к берегам Аляски. Но лидирующими портовыми центрами, все же, являются города намного более «теплых» дестинаций: г. Майами (США), г. Акапулько (Мексика), г. Генуя (Италия).

Беря во внимание большое количество потенциальных ресурсов для развития морского круизного туризма в Российской Федерации, данный вид туризма, все же, достаточно сильно отстает от уровня развития круизов США и Европы. Этому есть ряд логически обусловленных факторов: большой возраст судов и их устаревание, низкая покупательская способность населения Российской Федерации, высокий показатель энергопотребления судов и неудовлетворенность уровнем обслуживания на судах.

Российская Федерация располагает большим потенциалом для развития и совершенствования в сфере морского круизного туризма, имеет множество вариантов для продвижения на рынке и внедрения нетипичных экскурсионных предложений для морского круизного туризма. Для осуществления расширения круизного туризма необходимо решить ряд перечисленных ранее проблем и способствовать развитию в таких областях, как: сфере законодательства, сфере услуг; сформировать конкурентноспособный пассажирский флот, который будет соответствовать международному уровню качества и безопасности, а также создать нормативно-правовую базу, которая обезопасила бы пассажиров, организаторов круизов и перевозчиков

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Алексеева Н.Д. Исторический аспект развития речного круизного туризма в России/ Н.Д. Алексеева // История и археология. – 2012.
2. Бабкин А.В. Специальные виды туризма / А.В. Бабкин.– М.: Феникс, 2008.
3. Басюков Г.Т. Круизный туризм: особенности и тенденции в 2018 году / Г.Т. Басюков // Экономика. – 2018. - № 14. - С. 108-110.
4. Безрукова Н.Л. Вопросы безопасности круизного туризма / Н.Л. Безрукова, В.К. Малыгин [Электронный ресурс]: Информационный портал «Киберленинка».– Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/voprosy-bezopasnosti-kruiznogo-turizma>. – Дата обращения 05.03.2021.
5. Беляев И.В. Повышение комфортабельности круизных судов, как фактор роста их конкурентоспособности / И.В. Беляев, А.А. Семин [Электронный ресурс]: Информационный портал «Киберленинка».– Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/povyshenie-komfortabelnosti-kruiznyh-sudov-kak-faktor-rosta-ih-konkurentosposobnosti>.– Дата обращения 06.03.2021.
6. Биржаков М.Б. Индустрия туризма: перевозки / М.Б. Биржаков, В.И. Никифоров. – М: Невский Фонд, 2007.
7. Большая экономическая энциклопедия [Электронный ресурс]: Энциклопедия статистических терминов.– Режим доступа: <http://econwiki.ru/content/навигационный-период-продолжительность-навигации>.– Дата обращения 07.02.2021.
8. Володченко В.С. Современное состояние круизного туризма в России / В.С. Володченко, Д.С. Ланцова, Т.А. Миронова, Бышок К.А., Е.В. Сапунова [Электронный ресурс]: Информационный портал «Киберленинка».– Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-kruiznogo-turizma-v-rossii>. - Дата обращения 25.02.2021.

9. ГОСТ Р 50681-2010 «Туристские услуги. Проектирование туристских услуг» [Электронный ресурс]: Информационный портал «Электронный фонд». – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/gost-r-50681-2010>. – Дата обращения 01.03.2021.

10. Глушко А.Н. География туризма / А. Н. Глушко, А.М. Сазыкин – М.: ТИДОТ ДВГУ, 2002.

11. Гомилевская Г.А. Формирование туристской идентичности г. Владивостока в контексте бренда: «Владивосток – морские ворота России» / Г.А. Гомилевская, Ю.В. Дмитриенко [Электронный ресурс]: Информационный портал «Киберленинка». – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-turistskoj-identichnosti-g-vladivostoka-v-kontekste-brenda-vladivostok-morskie-vozrota-rossii>. – Дата обращения 01.03.2021.

12. Егоров Г. Современные тенденции на мировом круизном рынке / Г. Егоров, А. Егоров [Электронный ресурс]: Портал «Корабел.ру». – Режим доступа: [https://www.korabel.ru/news/comments/sovremennye\\_tendencii\\_na\\_mirovom\\_kruiznom\\_rynke.html](https://www.korabel.ru/news/comments/sovremennye_tendencii_na_mirovom_kruiznom_rynke.html). – Дата обращения 07.02.2021.

13. Интервью с Costa Cruises о лайнере нового поколения Costa Smeralda, трендах круизного рынка в сезоне-19/20, новых привилегиях для русскоязычных туристов и новом спецпроекте для турагентов. [Электронный ресурс]: Профи Трэвел. – Режим доступа: <https://profi.travel/articles/40627/details>. – Дата обращения 07.02. 2021.

14. Классификация круизных компаний [Электронный ресурс]: Туроператор «Фиджи вояж». – Режим доступа: <https://fijivoyage.com/cruises/sea-cruises/cruiser-desk-book/classification-of-cruise-liners>. – Дата обращения 11.02.2021.

15. "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" [Электронный ресурс]: Информационный портал «Консультант Плюс». – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_30650](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650). – Дата обращения 14.03.2021.

16. Круизные лайнеры [Электронный ресурс]: Круиз Гид.– Режим доступа: <https://www.cruisegid.ru/cruise-liners.html>.– Дата обращения 13.03.2021.

17. Круизные порты [Электронный ресурс]: Круиз Гид.– Режим доступа: <https://www.cruisegid.ru/cruise-ports.html?action=1&portregion=Европа&port-country=Россия>.– Дата обращения 11.03.2021

18. Курилова Е.В. Особенности подготовки кадров для туристской индустрии / Е.В. Курилова, Т.Ю. Чикурова [Электронный ресурс]: Информационный портал «Киберленинка».– Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-podgotovki-kadrov-dlya-turistskoj-industrii>.- Дата обращения 06.03.2021.

19. Кусков А.С. Транспортное обеспечение в туризме / А.С. Ушаков, Ю.А. Джаладян. – М.: Кнорус, 2020.– Дата обращения 07.02.2021.

20. Логунова Н.А. Процессы развития круизного туризма: терминологические аспекты / Н.А. Логунова [Электронный ресурс]: Информационный портал «Киберленинка».– Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/protsessy-razvitiya-kruiznogo-turizma-terminologicheskie-aspekty>. - Дата обращения 01.03.2021.

21. Распоряжение Правительства РФ от 20 сентября 2019 г. № 2129-р О Стратегии развития туризма в РФ на период до 2035 г. [Электронный ресурс]: Информационный портал «Гарант.ру».– Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72661648>.– Дата обращения 11.02.2021.

22. Список стран по длине береговой линии [Электронный ресурс]: Википедия.– Режим доступа: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Список\\_стран\\_по\\_длине\\_береговой\\_линии](https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_стран_по_длине_береговой_линии).– Дата обращения 07.02. 2021.

23. Ушаков Д.С. Технологии въездного туризма / Д.С. Ушаков.– М.: МарТ, 2006.

24. Чеглазова М.Е. Анализ вопросов инвестирования в круизное направление туристской сферы в условиях рецессии мировой экономики под

воздействием эпидемиологического фактора / М.Е. Чеглазова [Электронный ресурс]: Информационный портал «Киберленинка».– Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-voprosov-investirovaniya-v-kruiznoe-napravlenie-turistskoy-sfery-v-usloviyahretsessii-mirovoy-ekonomiki-pod-vozdeystviem>. – Дата обращения 05.03.2021.

25. Яковенко И.М. Географические тенденции развития морского круизного туризма/ И.М. Яковенко, Н.Ф. Лазицкая [Электронный ресурс]: Информационный портал «Киберленинка».– Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/geograficheskie-tendentsii-razvitiya-morskogo-kruiznogo-turizma>.– Дата обращения 05.03.2021.

26. Cruise Lines International Association (CLIA) [Электронный ресурс]: Круизное информационное агенство Cruiseinform.– Режим доступа: <http://cruiseinform.ru/cruisepedia>.– Дата обращения 06.03.2021

27. UNWTO World Tourism Conference «Cruise Tourism Global Perspective» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.unwto.org/>.– Дата обращения 06. 03. 2021.

## ПРИЛОЖЕНИЕ А

### Круизный лайнер «Freedom of the sea»



Рисунок А.1. Круизный лайнер «Freedom of the sea» [19]



## ПРИЛОЖЕНИЕ Б

### Круизные порты России

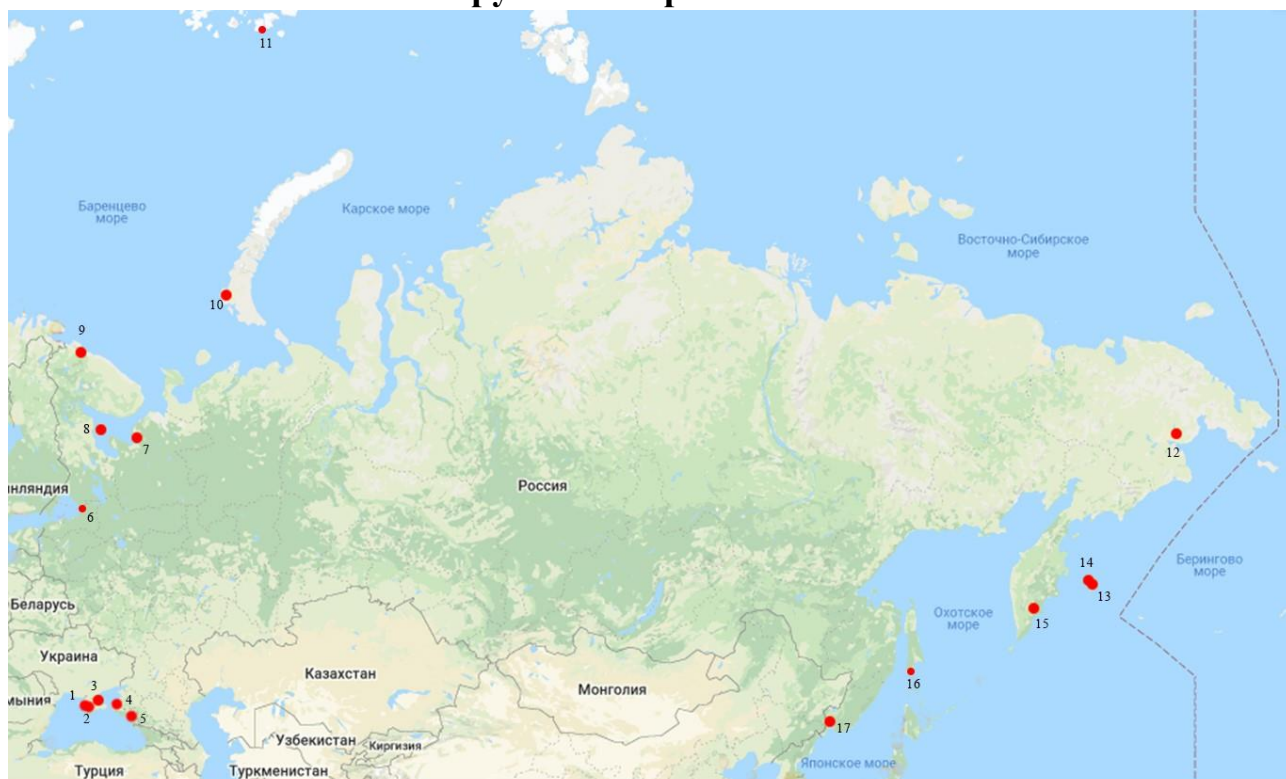


Рисунок Б.1. Круизные порты России [17]

Условные обозначения:

1. Севастополь
2. Ялта
3. Феодосия
4. Новороссийск
5. Сочи
6. Санкт-Петербург
7. Архангельск
8. Соловецкие о-ва
9. Мурманск
10. Арх. Новая земля
11. Земля Франца-Иосифа
12. Анадырь
13. Командорские о-ва
14. Остров Беринга
15. Петропавловск-Камчатский
16. Корсаков
17. Владивосток