

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Распоряжение Правительства Российской Федерации · № 117-р · от 28.01.2022 · Правительство Российской Федерации · Действует с изменениями

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 28 ЯНВАРЯ 2022 Г. № 117-Р

МОСКВА

1. Утвердить прилагаемую Концепцию развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года (далее - Концепция).
2. Федеральным органам исполнительной власти и исполнительным органам субъектов Российской Федерации при планировании и осуществлении мероприятий по вопросам развития круизного туризма в Российской Федерации учитывать положения Концепции.
3. Ростуризму совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти до 1 июля 2022 г. представить в Правительство Российской Федерации проект плана мероприятий по реализации Концепции.

Председатель Правительства
Российской Федерации М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 28 января 2022 г. № 117-р

КОНЦЕПЦИЯ

развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года

I. Общие положения

Концепция развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года (далее - Концепция) является документом планирования, определяющим цели и приоритетные направления развития круизного туризма на указанный период в соответствии с законодательством Российской Федерации, а также с учетом потребностей населения России, экономических условий, международных норм, стандартов и сложившейся практики.

Концепция разработана во исполнение положений Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 сентября 2019 г. № 2129-р, и в целях обеспечения комплексного развития субъектов Российской Федерации, расширения возможностей и повышения качественного уровня круизного туризма, прибрежного пассажирского судоходства, создания комфортной и доступной рекреационной среды, роста внутреннего и въездного туризма.

Основными задачами Концепции являются:

- совершенствование правового регулирования в сфере круизного туризма с учетом международного права и лучших мировых практик круизного туризма;
- совершенствование круизного туризма в Российской Федерации;
- обеспечение доступности круизного туризма для граждан Российской Федерации;
- разработка предложений по привлечению иностранных туристов;
- совершенствование направлений системы государственной поддержки предприятий, участвующих в создании инфраструктуры круизного туризма и круизных туристских продуктов;

интеграция проектов развития круизного туризма, включая экспедиционный круизный туризм, в федеральные и региональные программы;
создание современной комфортной среды береговой линии и развитие инфраструктуры круизного туризма на территории субъектов Российской Федерации;
увеличение рынка круизного туризма в 2 раза к 2035 году;
кадровое обеспечение круизного туризма;
разработка программы продвижения круизного туризма.

II. Основные понятия

Для целей настоящей Концепции используются следующие понятия:

"круиз" - комплексный туристский продукт, включающий перевозку пассажиров по заранее согласованному туристскому маршруту по морским и (или) внутренним водным путям;

"судно смешанного плавания "река - море" - судно, предназначенное для эксплуатации на внутренних водных путях и пригодное для ограниченной эксплуатации в море;

"экспедиционный круизный туризм" - перемещение (путешествие) туриста по воде на научно-исследовательских судах, атомных ледоколах и иных круизных судах по обозначенному маршруту в исследовательско-экспедиционных, экскурсионно-познавательных и рекреационных целях.

III. Современное состояние и тенденции развития круизного туризма

Круизный туризм вносит значительный вклад в экономику, создавая мультипликативный эффект, придает импульс развития таким отраслям, как судостроение, приборо- и машиностроение, металлургия, смежные виды транспорта, торговля и сфера услуг, музейное и реставрационное дело, народные промыслы, а также содействует развитию особо охраняемых природных территорий. Положительный эффект наблюдается в социальной сфере, а именно в рекреационно-оздоровительной, образовательной и воспитательной деятельности.

Круизы подразделяются на классические (не требующие специальной подготовки туристов) и экспедиционные (требующие определенного уровня физической подготовки туристов, наличия экипировки, соответствующей климатическим условиям, обязательного инструктажа и др.).

Круизы могут начинаться и заканчиваться в одном порту (кольцевой маршрут) и разных портах (линейный маршрут), иметь различную тематическую направленность (экскурсионно-познавательная, экспедиционная), что в значительной степени влияет на специфику организации обслуживания пассажиров и выбор класса круизных судов.

Общим для круизов, осуществляемых по морским и (или) внутренним водным путям, является предоставление большого спектра услуг (размещение, питание, экскурсионное обслуживание, услуги учреждений культуры и обеспечение туристскими товарами на берегу во время стоянок судна, дополнительные услуги на борту). Круизный пассажир, как правило, путешествует по всему маршруту на одном судне и в одной каюте.

В состав круизного туристского продукта, помимо самого круиза, могут входить дополнительные услуги, включающие предоставление авиа- или железнодорожных билетов до места посадки и высадки, трансфер от аэропорта или железнодорожного вокзала до порта и обратно, дополнительную экскурсионную программу до (после) круиза, страховые услуги, визовую поддержку и др.

Отдельно в структуре круизного туризма следует выделить внутригородские маршруты или экскурсионно-прогулочные рейсы (прогулочные круизы). Экскурсионно-прогулочные рейсы способствуют развитию туристского потенциала города и населенного пункта, являются одной из точек притяжения, акцентируя внимание жителей и гостей на основных достопримечательностях, расположенных, как правило, вдоль водных артерий.

По данным Международной морской организации и Всемирной туристской организации, до начала

распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-19) в 2019 году суммарный доход мировой круизной индустрии (с учетом мультипликативного эффекта) составил 150 млрд. долларов США, при этом отрасль обеспечила сохранность 1,2 млн. рабочих мест, выплачивая 50 млрд. долларов США заработной платы.

Круизный туризм является одним из быстро растущих сегментов туристского рынка. Количество круизных пассажиров в 2019 году составило 26,8 млн. человек (рост на 3,2 процента по сравнению с 2018 годом), при этом на российский сегмент пришлось всего 500 тыс. человек.

Российский круизный рынок является одним из наиболее перспективных направлений развития сферы туризма.

Одной из основных тенденций последних лет в круизном судостроении стал переход к более просторным и комфортным каютам с меньшим количеством пассажиров на борту. Современное пассажирское (круизное) судно вмещает 130 - 200 туристов с размещением в каютах категорий "четыре звезды" и "пять звезд" (от 18 - 20 кв. метров до 30 - 40 кв. метров с индивидуальными балконами). Аналогичная тенденция прослеживается на экспедиционных круизных судах.

Особенно перспективны в развитии круизного рынка территории Российской Федерации, через которые проходят крупные реки (Волга, Ока, Кама, Енисей, Обь, Иртыш, Амур и др.) и которые имеют морскую береговую линию (г. Санкт-Петербург, Республика Крым, Архангельская, Калининградская, Мурманская, Сахалинская области, Камчатский, Приморский, Хабаровский края и другие субъекты Российской Федерации).

В последние годы вновь появились колесные суда, которые позволяют добраться до регионов, расположенных вдоль мелководных рек и рек с меняющимся уровнем воды.

Основными факторами, влияющими на развитие круизного туризма, являются:

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

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

наличие федеральных и региональных круизных операторов (компаний), судовладельцев круизного флота;

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

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

устойчивое социально-экономическое состояние региона, наличие высококвалифицированных кадров - научных сотрудников, инженеров, представителей рабочих профессий, способствующих развитию судостроения в регионе, наличие судостроительных (судоремонтных) компаний, верфей и др.;

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

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

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

налаженная система продвижения и реализации круизного туристского продукта;

наличие развитой системы подготовки (переподготовки) кадров для круизного туризма (экипаж и береговые службы, круизный отельный и ресторанный менеджмент, экскурсоводы и гиды-сопровождающие, транспорт и связь на берегу, экспедиционные лидеры);
наличие в местах туристского показа инфраструктуры и подготовленных кадров для организации экскурсионных программ, включая использование экскурсионных автобусов, и активных береговых программ;
реализация мероприятий по повышению устойчивости территорий туристского показа к рекреационной нагрузке;
наличие исторических традиций развития судоходства в регионе;
наличие платежеспособного сегмента потребителей круизных программ.

IV. Целевая аудитория потребителей круизного туризма

В начале и конце навигации (май, сентябрь - октябрь) более 60 процентов российских (внутренних) туристов относятся к возрастной категории старше 60 лет. В летние месяцы (июнь - август) до 50 процентов туристов составляют семьи с детьми и внуками дошкольного и младшего школьного возраста, пожилые семейные пары - 30 - 40 процентов. В последнее время увеличивается количество туристов более молодых возрастных категорий, что связано с появлением тематических круизных программ и в целом с повышением популярности такого вида отдыха.

Российские туристы, выбирающие круизный туризм, проявляют интерес к культурно-историческим достопримечательностям. Более 80 процентов туристов составляют возвратные туристы, для которых приоритетным при покупке туристских продуктов является появление новых маршрутов и расширение береговых экскурсионных программ в рамках уже существующих маршрутов.

Большую часть российских туристов составляют индивидуальные туристы, которые предпочитают стандартное двухместное размещение со средней продолжительностью маршрутов 7 дней.

Организованные группы (экскурсионные группы) и инсентив-программы встречаются реже.

Российские туристы предпочитают круизные маршруты, начинающиеся в городе их проживания, и редко дополняют круизные поездки экскурсионными программами до (после) начала.

Более 95 процентов въездных (иностраннх) туристов, принимающих участие в российских речных круизах, принадлежат к возрастной категории старше 60 лет, из них более 70 процентов принадлежат к возрастной категории старше 70 лет, остальные туристы относятся к возрастной категории старше 80 лет. При этом от 15 до 20 процентов иностранных круизных туристов могут быть отнесены к маломобильной категории (испытывают проблемы при ходьбе, постоянно используют трости и костыли, передвигаются в инвалидных колясках). Иностранные круизные туристы интересуются в основном культурно-историческими достопримечательностями, при этом их предпочтения зависят от страны проживания.

На мировом круизном рынке основными направлениями формирования и реализации круизных программ, которые интересны потребителю, являются:

персонализация услуг и повышение качества обслуживания;

тематическая направленность круизов;

семейный отдых;

забота об окружающей среде;

здоровый образ жизни, сбалансированное питание;

привлечение более молодой аудитории (30 - 45 лет).

Значительная конкуренция на мировом и в первую очередь на европейском рынке заставляет круизные компании для привлечения новых потребителей предлагать принципиально новые концепции путешествий и конструкционные решения круизных судов, новые подходы к взаимодействию с потребителями.

V. Природные и инфраструктурные ресурсы круизного туризма на территории Российской Федерации

Территорию Российской Федерации омывает 13 морей (включая одно внутреннее море). Общая протяженность внутренних водных путей федерального значения составляет 101484,8 километра (2-е место в мире после Китая) на территории 64 субъектов Российской Федерации, в том числе с гарантированными габаритами судовых ходов - 49872,6 километра, с выставлением средств навигационной обстановки - 53044,6 километра, из них с круглосуточным движением судов - 38285,3 километра.

Созданная в европейской части страны Единая глубоководная система (протяженность - 6,5 тыс. километров, в состав входят реки Волга, Кама, Дон, Нева, Свирь и др., Ладожское, Онежское и другие озера, водохранилища и межбассейновые соединения - судоходные каналы), Азово-Черноморский бассейн, Каспийское, Балтийское, Белое моря, Северный морской путь и реки Урала, Сибири и Дальнего Востока составляют единую воднотранспортную сеть с расположенными на ней 67 морскими и 117 речными портами.

В морском транспорте период навигации колеблется от 11 месяцев в южной части Каспийского моря до 6 - 7 месяцев в Белом море. Моря Северного Ледовитого океана (Баренцево, Белое, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) большую часть года находятся подо льдом. Исключение составляет 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 в течение всего года. На 2 - 3 месяца замерзают Азовское море и северная часть Каспийского моря. Финский залив Балтийского моря замерзает на период до 6 месяцев. Центральная и южная части Балтийского моря свободны ото льда, как правило, в течение всего года. Это позволяет развивать морской круизный туризм круглогодично.

На речном транспорте навигационный период также связан с природно-климатическими условиями и гидрологическим режимом водных путей. В нижнем течении р. Волги продолжительность навигации достигает 10 месяцев, а на Северной Двине и реках Крайнего Севера - от 2 до 4 месяцев. Разница между наибольшей и наименьшей продолжительностью навигационного периода на отдельных участках водного бассейна может достигать 2 месяцев.

Ключевыми конкурентными преимуществами развития круизного туризма в Российской Федерации являются разнообразие природных ресурсов, богатое историко-культурное наследие, наличие точек притяжения общемирового значения, в том числе памятников ЮНЕСКО, расположенных в прибрежных регионах, что позволяет формировать обширный перечень круизных маршрутов. Развитие экспедиционного круизного туризма позволяет значительным образом расширить маршрутную сеть и привлечь наиболее платежеспособные сегменты потребителей круизных туристских продуктов, повысив экономический эффект круизного туризма в целом.

К слабой стороне круизного туризма в Российской Федерации следует отнести значительную степень зависимости периода навигации от климатических условий. Судоходство имеет ярко выраженный сезонный характер, при этом в различных регионах круизная навигация составляет от 3 до 6 месяцев. Также велико влияние гидрометеорологических факторов (маловодность, сгонно-нагонные и штормовые явления, ветер, туман, осадки). В последние годы наблюдаются заметное изменение водного баланса рек и низкие показатели наполнения водохранилищ, что вызывает необходимость введения ограничений по осадке судов.

Необходимым условием для полноценного развития круизного туризма, эффективного использования потенциальных возможностей водных путей Российской Федерации является совокупность различных путевых и береговых объектов, состоящих из инфраструктуры водных путей, причальной инфраструктуры и инфраструктуры для обслуживания туристов.

Обслуживание туристов и круизных судов осуществляется в специальных пассажирских терминалах, оснащенных в соответствии с правилами обслуживания пассажиров, расположенных на речных

вокзалах и пристанях. Деятельность пассажирских терминалов включает в себя:

- предоставление пассажирам (туристам) услуг общего характера (организация продажи билетов, обеспечение информацией, касающейся пассажирских перевозок, предоставление возможности пользования залами ожидания, вестибюлями, привокзальной территорией, причалами, переходами, бытовыми и санитарно-гигиеническими помещениями);
- предоставление пассажирам (туристам) платных услуг (предварительная продажа билетов и путевок, доставка их на дом или по месту работы, прием заказов на билеты по телефону, предоставление мест в гостинице, заказ такси, хранение ручной клади, багажа и др.);
- обслуживание пассажирских судов (прием судов к причалам, организация посадки-высадки туристов и пассажиров, комплексное обслуживание флота).

Причальная инфраструктура для круизных судов на внутренних водных путях не в полной мере создает возможности для осуществления береговых экскурсионных программ.

В краткосрочной перспективе при организации международных круизов в пассажирских терминалах необходимо размещение специально оборудованных помещений для проведения пограничного, таможенного и других видов контроля, обязательных при пересечении государственной границы Российской Федерации, в первую очередь в портах акватории Каспийского моря.

К инфраструктурным ограничениям круизного туризма в Российской Федерации относятся:

- инфраструктурные ограничения внутренних водных путей, наличие "узких" мест;
- отсутствие в морских портах Российской Федерации инфраструктуры для приема и обслуживания круизных судов и туристов;
- недостаточное количество многосторонних пассажирских пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации в морских портах Российской Федерации;
- отсутствие мероприятий по обеспечению устойчивости природных и культурно-исторических мест показа к рекреационным нагрузкам, а также правил поведения при наблюдении за дикими и морскими животными.

Морское круизное судоходство с использованием судов под Государственным флагом Российской Федерации ограничено практически полным отсутствием круизного флота. В настоящее время кроме круизов по Черному и Азовскому морям морские круизы осуществляются на российских научно-исследовательских судах и атомных ледоколах в акваториях морей Северного Ледовитого океана и Тихого океана.

В целях организации речных круизов в настоящее время используется около 100 двух-, трех- и четырехпалубных судов, построенных в советский период. Средний возраст речных круизных судов превышает 45 лет.

Повышение комфорта речных круизных судов позволит увеличить площадь кают, значительно расширить перечень их оборудования в соответствии с современными требованиями (холодильник, телевизор, судовое телевидение и др.), переоборудовать общественные помещения (рестораны, бары, музыкальные салоны и др.), детские комнаты, SPA-салоны и тренажерные комплексы. Предпринятые меры государственной поддержки позволили начать строительство круизных судов на российских верфях и в дальнейшем осуществлять регулярные круизные рейсы по внутренним водным и морским путям.

VI. Круизные маршруты в субъектах Российской Федерации, круизный продукт и его продвижение на внутреннем и международном рынках

В Российской Федерации основными пунктами отправления и назначения круизных морских маршрутов являются гг. Санкт-Петербург, Сочи, Мурманск и Владивосток.

С 2017 года восстановлено сообщение на черноморской круизной линии, которая соединяет города Краснодарского края и Республики Крым: Сочи (стоянка 2 дня) - Новороссийск (стоянка 1 день) - Ялта (стоянка 1 день) - Севастополь (стоянка 2 дня) - Сочи.

К перспективным отнесены следующие морские круизные маршруты:

круиз по Черному морю (Сочи - Новороссийск - Севастополь - Константа - Варна - Бургас - Стамбул - Трабзон);

дальневосточная круизная линия с отправной точкой в г. Владивостоке с посещением удаленных мест показа Приморского края, а также гг. Петропавловска-Камчатского, Южно-Сахалинска и Курильских островов;

круиз из г. Сочи в г. Санкт-Петербург.

В 2020 году запущены новые морские круизные программы по Азовскому и Черному морям по маршрутам Ростов-на-Дону - Ейск - Новороссийск - Анапа - порт Кавказ - Таганрог - Ростов-на-Дону, Ростов-на-Дону - Ейск - Новороссийск - порт Кавказ - Таганрог - Ростов-на-Дону, Ростов-на-Дону - Азов - порт Кавказ - Новороссийск - Анапа - Ростов-на-Дону.

Кроме черноморских круизов и комбинированных круизов по Азовскому и Черному морям, российские круизные операторы организуют экспедиционные круизы на российских научно-исследовательских судах, атомных ледоколах и зафрахтованных иностранных судах.

Атомный ледокол "50 лет Победы" выполняет круизы по маршруту Мурманск - Северный полюс с заходом на Землю Франца-Иосифа. Экспедиционные программы на Северный полюс наиболее востребованы у туристов из Китая (28,2 процента), Германии (17,3 процента) и России (5,5 процента).

В настоящее время осуществляются круизные программы по маршрутам Шпицберген - Земля Франца-Иосифа - Шпицберген, Шпицберген - Земля Франца-Иосифа - Новая Земля - Шпицберген, а также в районе архипелага Шпицберген и в прочих регионах Арктики и Антарктики.

Иностранные компании используют имеющийся потенциал Российской Федерации и организуют экспедиционные круизы в Арктической зоне по Северному морскому пути, фрахтуя российские суда. Круизный маршрут, который начинается в г. Анадыре, включает посещение туристами острова Ыттыгран, пос. Лаврентия, мыса Дежнева, пос. Уэлен, островов Колючин, Врангеля, Айон, Медвежий, Новосибирские, архипелагов Северная Земля, Земля Франца-Иосифа и заканчивается в г. Мурманске. Чукотский регион, являясь восточными воротами российской Арктики, - один из перспективных регионов для развития арктического круизного туризма в Российской Федерации. В настоящее время в этом регионе по маршруту Ном (Аляска, Соединенные Штаты Америки) - Северный морской путь - Тромсё (Норвегия) работает много судов под иностранным флагом.

В 2021 году на линию г. Корсаков - Курильские острова вышли 2 новых судна, предназначенные для перевозки до 146 пассажиров, транспортировки грузов, включая рефрижераторные и опасные грузы в упаковке, легковые автомобили, что позволило существенно увеличить грузооборот и пассажиропоток.

Основными пунктами отправления и назначения речных круизных маршрутов на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части России являются гг. Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Самара и Казань.

В настоящее время круизное судоходство в европейской части России и регионах Сибири и Дальнего Востока осуществляется на более чем 30 укрупненных туристских маршрутах.

В Сибирских и Дальневосточных регионах на реках Обь, Иртыш, Енисей, Лена, Амур и на озере Байкал организованы такие круизы, как Новосибирск - Томск - Нижневартовск - Сургут - Салехард, Омск - Тобольск - Ханты-Мансийск, Красноярск - Енисейск - Ярцево - Туруханск - Полярный круг - Игарка - Дудинка, Дудинка - Диксон - Караул - Дудинка, Якутск - Ленские столбы, Листвянка - Ушаканья - Ольхон - Огой, Хабаровск - Николаевск-на-Амуре и др.

Развитие маршрутной сети круизного туризма сдерживается целым рядом факторов, в первую очередь инфраструктурными ограничениями внутренних водных путей, отсутствием причальной инфраструктуры для обслуживания круизных судов и недостатком круизного флота. Например, на европейских речных причалах есть возможность подключения судна к береговому электропитанию.

В России судовое топливо используется весь период осуществления круизов. Исключение составляют причалы Московского Северного речного вокзала, прошедшие капитальный ремонт в 2019 - 2020 годах.

В целях реализации экспедиционных круизов в рамках маршрута Северного морского пути необходимо проведение мероприятий по созданию (реконструкции) портовой инфраструктуры для приема судов и обслуживания пассажиров в городских поселениях Диксон и Дудинка, сельском поселении Хатанга Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района Красноярского края. Кроме того, в круизах по рекам Европы ходовое время речного круизного судна значительно меньше стояночного. В России ходовое время речного круизного судна больше стояночного. До следующей стоянки на маршруте необходимо в среднем около 20 часов. Соответственно расход топлива значительно выше, чем в круизах по европейским рекам.

Развитие круизного туризма на природных территориях Арктической зоны Российской Федерации является перспективным направлением. Площадь Арктического региона - 27 млн. кв. километров. Арктика разделена на 5 секторов ответственности между Российской Федерацией, Соединенными Штатами Америки, Норвегией, Канадой и Данией.

Принимая во внимание туристский потенциал особо охраняемых природных территорий, расположенных в Арктической зоне Российской Федерации, в рамках развития экспедиционного круизного туризма требуются улучшение транспортной доступности, организация взаимодействия исполнительных органов субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и руководства особо охраняемых природных территорий с круизными операторами, а также совершенствование нормативно-правовой базы в части осуществления деятельности в сфере круизного туризма в российской части акватории Северного Ледовитого океана и Тихого океана.

Круизный продукт как комплекс услуг можно условно разделить на:

услуги, предлагаемые на борту судна (услуги, включенные в круизную путевку, и дополнительные услуги);

услуги, приобретаемые туристами в рамках береговых программ и предоставляемые местными туристскими организациями, оказывающими экскурсионные услуги;

дополнительные услуги, связанные с организацией туристской программы;

каютный сервис, который включает в себя ежедневную уборку каюты, смену постельного белья и полотенец (дополнительно могут предоставляться услуги по доставке питания в каюту).

Перечень услуг, предлагаемых круизным пассажирам на борту судна и в рамках береговых программ, зависит от маршрута и программы круиза, его тематической направленности, от класса круизного обслуживания и от предпочтений самого туриста. Турист может выбрать как организованную береговую программу, так и самостоятельную программу пребывания на берегу в пределах времени, отведенного на стоянку судна.

Продажа сформированных круизной компанией пакетов может осуществляться ею самостоятельно, через турагентства или местных туроператоров. Последние в этом случае выполняют, как правило, не только агентские функции, но и дополняют круизный пакет следующими услугами:

бронирование авиа- или железнодорожных билетов в город отправления круизного судна и из города окончания круиза;

трансфер из аэропорта или от железнодорожного вокзала до места посадки на судно и от места высадки пассажиров после окончания круизов до аэропорта (железнодорожного вокзала), если такая услуга не включена в стоимость круизного пакета;

визовая поддержка;

страховые услуги;

организация дополнительных туристских программ до или после окончания круиза (экскурсионных, пляжных).

Продвижение круизов в Российской Федерации ведется посредством таргетированной рекламы на

онлайн-площадках, наружной рекламы, продажи круизов через специализированные агентства, имеющие фиксированную или динамическую комиссии (в среднем 10 процентов), и напрямую круизными операторами.

Из наиболее значимых выставочных мероприятий следует отметить международные туристские выставки (в гг. Берлине, Мадриде, Милане, Лондоне, московские международные выставки, специализированные выставочные мероприятия "Seatrade Cruise Global Miami" (г. Майами, Соединенные Штаты Америки), "Seatrade Med" (в гг. Генуе и Неаполе, Италия), а также известные специализированные салоны "Boat-show" (в гг. Лондоне, Париже и Дюссельдорфе).

Кроме того, продвижению круизных продуктов способствуют совместные действия органов исполнительной власти в сфере туризма на региональном и федеральном уровнях и круизного операторского сообщества.

С учетом высоких темпов развития Азиатско-Тихоокеанского региона как туристского направления особое внимание уделяется формированию совместных программ по продвижению круизных продуктов субъектами Российской Федерации, входящими в состав Дальневосточного федерального округа. Так, в 2019 году было подписано соглашение о развитии и продвижении круизного туризма между Приморским и Камчатским краями, Сахалинской областью и Чукотским автономным округом.

VII. Кадровое обеспечение круизного туризма

Кадровое обеспечение является важной составляющей развития круизного туризма. Подготовка экипажей судов осуществляется в соответствии с международными и российскими стандартами, на основании которых выстроена единая образовательная система, позволяющая осуществлять подготовку экипажей судов, осуществляющих круизные рейсы (профессиональные стандарты, федеральные государственные образовательные стандарты, основные профессиональные образовательные программы, рабочие программы дисциплин, фонды оценочных средств дисциплин, положения о государственной итоговой аттестации, о практиках обучающихся).

Формирование состава гидов-переводчиков осуществляется из числа выпускников и студентов старших курсов профильных образовательных организаций высшего профессионального образования. Формирование состава работников ресторанов и отелей осуществляется из числа выпускников профильных образовательных организаций среднего профессионального образования и образовательных организаций высшего профессионального образования. Совет по профессиональным квалификациям на морском и внутреннем водном транспорте, созданный на базе Общероссийского отраслевого объединения работодателей "Российская палата судоходства", сформировал отраслевую рамку квалификаций и совместно с Национальным агентством развития квалификаций проводит совершенствование системы мониторинга рынка труда путем аттестации на базе специализированных центров оценки квалификаций.

Тема круизного туризма в недостаточной степени представлена в рамках современного туристского образования. В большей части учебных программ по направлению "Туризм" отсутствуют профильные дисциплины, посвященные круизному туризму, его проблематика освещается в рамках специальных разделов следующих дисциплин:

договорные отношения между туроператором и владельцем судна;

общие принципы обеспечения безопасности на судах и их оснащение;

оценка комфорта и емкости судов;

особенности формирования маршрутов и ценообразования в круизном туризме;

стандарты обслуживания и сервиса;

особенности обеспечения анимации, разработки экскурсионной программы;

международные ассоциации, регулирующие организацию круизов и агентской сети по реализации круизных туров.

В настоящее время подготовка кадров для круизного туризма ведется в федеральном

государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования "Волжский государственный университет водного транспорта", федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования "Сибирский государственный университет водного транспорта", федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования "Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О.Макарова", федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего образования "Российский университет транспорта", международных частных образовательных учреждениях высшего образования в сфере гостеприимства и сервиса и различных негосударственных учреждениях.

Одна из причин недостаточного уровня полученных студентами знаний в сфере круизного туризма связана с отсутствием тесных контактов между учебными заведениями и круизными операторами и судовладельцами. В целях решения указанной проблемы необходимо предусмотреть создание площадок для обсуждения и выработки совместных решений в форме тематических конференций и круглых столов, вовлечения практиков в разработку научно-методических пособий, образовательных программ, содержания основных дисциплин.

Анализ системы среднего профессионального и высшего образования в сфере круизного туризма свидетельствует о дефиците специалистов, подготовленных для осуществления деятельности в этой сфере. Большинство круизных компаний проводят дополнительное обучение своих сотрудников для работы на круизном судне. Вместе с тем из-за сезонности этого вида туризма наблюдается текучка кадров, что негативно сказывается на квалификации персонала и ведет к его низкой подготовленности. Развитие кадрового потенциала в сфере круизного туризма предполагает государственную поддержку системы образования (полное или частичное финансирование профильных учебных заведений высшего и среднего профессионального образования, разработку новых федеральных государственных образовательных программ и стандартов в сфере круизного туризма в соответствии с принятыми профессиональными стандартами, создание системы профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров для круизного туризма).

VIII. Перспективы и стратегические задачи развития круизного туризма в Российской Федерации

Основными задачами реализации Стратегии развития туризма в Российской Федерации до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 сентября 2019 г. № 2129-р, в части развития круизного туризма являются увеличение емкости рынка в 2 раза к 2035 году и создание условий для интенсивного обновления флота круизными операторами.

В рамках решения стратегических задач по развитию круизного туризма в Российской Федерации используются в том числе механизмы, предусмотренные Морской доктриной Российской Федерации, утвержденной Президентом Российской Федерации 26 июля 2015 г., Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, и Стратегией социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 сентября 2010 г. № 1485-р. К перспективным направлениям развития круизного туризма в России относятся комбинированные речные и морские круизы в Азово-Черноморском, Каспийском и Балтийском бассейнах, экспедиционный круизный туризм в Арктической зоне Российской Федерации, на Дальнем Востоке, в бассейнах рек Западной и Восточной Сибири, а также включение в круизные программы иностранных круизных компаний посещения российских регионов.

Развитие совмещенного морского и речного круизов по Каспийскому морю и по р. Волге позволит стимулировать рост круизов в низовьях р. Волги, обеспечив новые возможности для роста туристского потока в Прикаспийском регионе.

В развитии экспедиционного круизного туризма приоритетным направлением являются регионы Арктики, Сибири и Дальнего Востока, обладающие уникальными природными ресурсами, вызывающими повышенный интерес со стороны потребителей.

Маршруты круизного туризма при наличии пассажирского флота могут осуществляться как в центр Российской Федерации, так и через Волго-Донской канал в страны Средиземноморского и Черноморского бассейнов.

К перспективным морским круизным маршрутам можно отнести:

в Балтийском море - маршрут из г. Санкт-Петербурга с заходом в г. Пионерский Калининградской области, порты прибалтийских стран и стран Скандинавии;

в Дальневосточном регионе - маршрут из г. Владивостока на Курильские острова, о. Сахалин, полуостров Камчатка, Командорские и Шантарские острова, полуостров Чукотка, остров Врангеля, в Японию и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона;

в Каспийском море - маршрут "Открытие Великого шелкового пути" (11 дней/10 ночей) - г. Баку (Азербайджан) - г. Бэндер-Аббас (Иран) - г. Бендер-Энзели (Иран) - г. Ноушехр (Иран) - г.

Туркменбаши (Туркменистан) - г. Актау (Казахстан) - г. Астрахань (Российская Федерация) - г.

Махачкала (Российская Федерация) - г. Дербент (Российская Федерация) - г. Баку (Азербайджан);

кольцевой маршрут из порта г. Сочи по водам 5 морей, включая Черное, Эгейское, Адриатическое, Ионическое и Мраморное моря, с заходами в г. Пирей и на остров Санторини (Греция), г. Венецию (Италия), г. Стамбул (Турция), порты Румынии и Хорватии и возвращение в порт г. Сочи (Российская Федерация).

Перспективными круизными маршрутами являются маршруты "река - море". Суда смешанного плавания "река - море" дают возможность в одном круизе совершать путешествие по морям и внутренним водным путям без пересадок.

Развитие речных и озерных круизных маршрутов возможно с использованием причалов для приема круизных судов с отправлением из городов, расположенных на р. Волге (гг. Нижний Новгород, Казань, Самара) и р. Каме (гг. Набережные Челны, Пермь), а также по озеру Байкал, рекам Лене и Печоре.

Организация круизов по рекам с недостаточными пропускными способностями русел может быть осуществлена:

после проведения модернизации существующих круизных судов из г. Москвы в г. Нижний Новгород по р. Оке, из г. Москвы в г. Великий Новгород по р. Волхов;

после ввода в эксплуатацию пассажирских колесных судов:

по европейской части Российской Федерации - г. Нижний Новгород - г. Москва - г. Нижний Новгород (по рекам Волге, Москве, Оке), г. Москва - г. Великий Новгород - г. Москва (по р. Волхов, озеру Ильмень), г. Москва - г. Санкт-Петербург - г. Москва (по обводным каналам Ладужского и Онежского озер), г. Москва - Соловецкие острова - г. Москва - г. Нижний Новгород - г. Уфа - г. Нижний Новгород (по рекам Волге, Каме, Белая);

на Дальнем Востоке - г. Комсомольск-на-Амуре - г. Хабаровск - г. Комсомольск-на-Амуре (по р. Амур), г. Хабаровск - г. Благовещенск - г. Хабаровск (по р. Амур), г. Хабаровск - г. Комсомольск-на-Амуре - г. Николаевск-на-Амуре - г. Комсомольск-на-Амуре - г. Хабаровск (по р. Амур), г. Владивосток - остров Сахалин - Курильские острова - полуостров Камчатка - полуостров Чукотка (по морским водным путям).

по рекам Сибири - г. Иркутск - г. Братск - г. Иркутск - г. Красноярск - г. Абакан - г. Красноярск.

Перспективными для морских экспедиционных круизных маршрутов являются Арктическая зона Российской Федерации, в том числе Северный морской путь, и Дальний Восток.

При этом безусловным приоритетом развития круизного туризма является обеспечение безопасности туристов, которое должно осуществляться с учетом требований к обеспечению обороны страны и безопасности государства.

IX. Меры для формирования устойчивого рынка круизного туризма на территории Российской Федерации

В целях развития устойчивого рынка круизного туризма необходима реализация следующих мер:

- совершенствование нормативно-правовой базы круизного туризма (упрощение визовых и иных туристских формальностей для пассажиров и операторов круизных судов, устранение административных барьеров, снижающих привлекательность круизного туризма, формирование единой базы документов, регулирующих такую сферу, установление в законодательстве Российской Федерации ключевых терминов и определений (понятий "круиз", "экспедиционные круизы", "экскурсионно-прогулочные круизы"), разработка предложений по созданию условий для обеспечения безопасности при осуществлении круизов, внедрение международных требований к соблюдению принципов экологической безопасности, упрощение процедур получения субсидий или кредитов для круизных компаний);
- развитие (модернизация и строительство) инфраструктуры круизного туризма (ликвидация инфраструктурных ограничений внутренних водных путей, устранение инфраструктурных ограничений в морских портах Российской Федерации для приема и обслуживания круизных судов и туристов, увеличение многосторонних пассажирских пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации в морских портах Российской Федерации, электрификация причалов для приема круизных судов, внедрение системы экологической сертификации портов);
- создание условий для развития круизного флота (разработка и строительство новых типов пассажирских и грузо-пассажирских судов, обновление состава круизного флота, создание условий для строительства круизных судов различной пассажировместимости, в том числе ледового класса, разработка и строительство круизных судов, работающих на альтернативных видах топлива, внедрение системы экологического менеджмента и системы обязательной и (или) добровольной экологической сертификации портов, в том числе "Чистый порт");
- развитие наземной инфраструктуры, необходимой для организации круизного туризма, в том числе автомобильной и железнодорожной инфраструктуры, оборудование и обновление причалов, причальных стенок, дноуглубления, принимающих сервисов на земле, портов, привокзальных площадей, адаптирование круизной инфраструктуры под прием маломобильных категорий туристов и создание условий в формировании качественного берегового туристского продукта по схеме приема туристов "из рук в руки", включая создание современных автобусных парков для обслуживания круизных туристов в прибрежных регионах, в том числе с применением государственно-частного партнерства и концессии;
- трансформация существующих и формирование новых круизных туристских продуктов, расширение маршрутной сети российских круизов за счет перспективных маршрутов "река - море", морских маршрутов, в том числе экспедиционных маршрутов в Арктической зоне Российской Федерации и на Дальнем Востоке, и речных маршрутов, в том числе экспедиционных маршрутов в бассейнах рек Сибири и Дальнего Востока, а также приграничных круизных маршрутов;
- расширение наземных экскурсионных программ за счет посещения особо охраняемых природных территорий, островных территорий Российской Федерации (Арктическая зона Российской Федерации, Дальний Восток), малых исторических городов;
- расчет мультипликативного эффекта круизного туризма с учетом смежных секторов экономики, в том числе в гостиничном бизнесе, розничной торговле, музейной сфере, развитии и поддержке деятельности смежных видов транспорта, производственного сектора (судостроение, металлургия и др.), а также в создании и сохранении рабочих мест в прибрежных регионах;
- развитие инфраструктуры по приему и обслуживанию современных пассажирских судов, включая пункты пропуска пассажирских судов через государственную границу Российской Федерации в Каспийском бассейне (гг. Астрахань, Махачкала, Дербент), реконструкция (строительство) пассажирского терминала с многосторонним пассажирским пунктом пропуска через

государственную границу Российской Федерации и причалов для приема пассажирских судов в морском порту г. Новороссийска, реализация проектов реконструкции (строительства) пассажирского терминала г. Пионерский в Калининградской области, пассажирского терминала и причалов для приема пассажирских судов в морском порту г. Мурманска с многосторонним пассажирским пунктом пропуска через государственную границу Российской Федерации, реконструкция и модернизация портов (гг. Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Николаевск-на-Амуре, Амурск Хабаровского края), порта г. Магадан (бухта Нагаева), порта г. Корсаков Сахалинской области, г. Кандалакша Мурманской области, порта г. Нарьян-Мар Ненецкого автономного округа и дноуглубление подходного канала со стороны Баренцева моря к порту, проведение комплексной реконструкции порта в пос. Тикси, строительство причала в с. Быковский и модернизация причала в г. Якутске Республики Саха (Якутия), электрификация пассажирских причалов;

внедрение цифровых систем, повышающих уровень обслуживания пассажиров в терминалах (использование технологии биометрической идентификации и аутентификации пассажиров, персональная навигация, персонализированная реклама, дополнительные услуги), формирование цифровых (интеллектуальных) пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации (продолжение оснащения пунктов пропуска оборудованием, обеспечивающим возможность пересечения государственной границы Российской Федерации на основании единой электронной визы, предиктивное выявление пассажиров, которым не разрешен въезд в страну, мониторинг соблюдения срока разрешения на въезд в страну, идентификация пассажиров с использованием биометрических технологий);

формирование мер государственной поддержки в сфере отечественного судостроения и смежных производств (двигателестроение, элементная база), продление программы льготного лизинга круизных судов на внутренних водных путях Российской Федерации и механизма судового утилизационного гранта, предоставление государственных гарантий на привлечение кредитов для постройки современных судов, способных конкурировать с зарубежными аналогами, поддержка в рамках программ импортозамещения;

создание условий для кадрового сопровождения развития круизного туризма, предусматривающего: создание единой системы подготовки кадров для круизной индустрии (включая центры подготовки кадров и оценки квалификаций для круизной индустрии с учетом их удаленности от основных центров развития круизного туризма);

разработка в рамках образовательного стандарта "Туризм" программ подготовки (переподготовки) и повышения квалификации "Экспедиционный лидер" для обеспечения комплексного развития экспедиционного круизного туризма;

развитие сетевой модели образования для круизной индустрии (включенное обучение, практики и стажировки, тренинги по системе "World Skills" на базе ведущих отечественных и зарубежных центров подготовки специалистов для круизной индустрии) и разработка методического обеспечения и унифицированных образовательных программ, модулей, циклов дисциплин в рамках высшего профессионального образования и среднего профессионального образования для развития круизного туризма, в том числе с применением дистанционных образовательных технологий, разработка финансовых инструментов для формирования региональных площадок практического обучения студентов и слушателей на базе ведущих круизных компаний - операторов и создание базовых профессиональных кафедр в целях улучшения практической подготовки обучающихся;

создание и внедрение в регионах Российской Федерации системы профессионально-общественной аккредитации основных и дополнительных образовательных программ учебных заведений высшего и среднеспециального образования для круизной индустрии на базе профессиональных общественных организаций;

осуществление грантовой поддержки разработок совместных международных образовательных программ двойного диплома с учебными заведениями высшего образования зарубежных стран на

основе академической мобильности обучающихся и преподавателей;

рассмотрение возможности введения бюджетных мест в рамках контрольных цифр приема в профильных учебных заведениях Российской Федерации, осуществляющих подготовку кадров для круизного туризма;

формирование программ по подготовке и переподготовке гидов-экскурсоводов со знанием языков для обслуживания круизных судов;

разработка механизма субсидирования круизных программ, осуществляемых по заказу туроператоров по приоритетным маршрутам на водных путях (морские и речные) Российской Федерации, включая организацию летнего детского оздоровительного-экскурсионного отдыха с распространением на путевки ставки возмещения части оплаченной стоимости круизного тура на базе круизных судов;

формирование программы продвижения круизного туризма, в том числе информирование потребителей о специфике круизных туристских продуктов (обязательных и дополнительных услугах и др.), использование современных каналов продвижения (социальные сети, мобильные приложения и др.), формирование государственной программы по популяризации круизного туризма и экспедиционного круизного туризма, направленной на привлечение новых круизных туристов и переключение туристских потоков на реки европейской части Российской Федерации, в Арктическую зону Российской Федерации.

Российская Федерация имеет все шансы занять лидирующие позиции в сфере морского и речного круизного туризма благодаря значительному потенциалу, развитию маршрутной сети, росту расходов со стороны туристов и налоговых отчислений, а также мультипликативному эффекту в смежных отраслях.

Х. Реализация Концепции

Реализация Концепции осуществляется в 2 этапа:

на первом этапе (2022 год) предусматриваются формирование и реализация плана мероприятий ("дорожной карты"), включая анализ законодательной базы, разработка нормативных правовых актов, направленных на реализацию положений Концепции, разработка и корректировка соответствующих государственных программ Российской Федерации с учетом основных направлений реализации Концепции, а также создание маршрутов круизного туризма;

на втором этапе (2023 - 2024 годы) предусматриваются дальнейшее совершенствование мер поддержки развития круизного туризма, в том числе реализация скорректированных мероприятий утвержденной "дорожной карты", а также анализ промежуточных итогов реализации Концепции и развития круизного туризма в Российской Федерации.

ХI. Финансовое обеспечение

Финансирование мероприятий, предусмотренных Концепцией, предполагается осуществлять за счет федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных на соответствующий финансовый год и плановый период на указанные цели ведомству, к полномочиям которого относится соответствующее мероприятие.