

Научная статья
 УДК 379.857
 EDN HQWOCI
 DOI 10.17150/2500-2759.2023.33(3).518-530



ИССЛЕДОВАНИЕ НЕКОТОРЫХ АСПЕКТОВ ВОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК КАК ОПЫТ ДЛЯ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА НА БАЙКАЛЕ

Э.А. Ржепка^{1, 2}, Т.Р. Новичкова¹

¹ Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация

² Институт географии им. В.Б. Сочавы, Сибирское отделение Российской академии наук, г. Иркутск, Российская Федерация

Информация о статье

Дата поступления
17 сентября 2023 г.

Дата принятия к печати
26 октября 2023 г.

Дата онлайн-размещения
26 октября 2023 г.

Ключевые слова

Круизы; водные маршруты;
 пассажирские перевозки;
 туроператоры; Байкал

Аннотация

В данной статье рассмотрены отдельные аспекты состояния водных перевозок в России в целом и в Байкальском регионе в частности. Обширнейшие водные ресурсы страны, включающие речные, озерные, морские и океанские возможности, не только рассчитаны на регулярные грузовые и пассажирские рейсы, но и имеют неисчерпаемый потенциал для туристского освоения. Развитие круизного туризма подразумевает не только создание маршрутов, направлений для туркомпаний, это в комплексе и причальные сооружения, и инженерная инфраструктура. По инициативе Министерства экономического развития РФ началась работа над созданием туристической схемы территориально-пространственного планирования макротерритории «Байкал», включающей два субъекта — Республику Бурятия и Иркутскую область. Только их активное взаимодействие может привести к экологичному и эффективному развитию круизного туризма в регионе. В данной работе приведен сравнительный анализ круизных маршрутов России, проанализированы данные Ассоциации туроператоров России и Министерства экономического развития Российской Федерации.

Original article

A STUDY OF SOME ASPECTS OF WATER TRANSPORTATION AS AN EXPERIENCE FOR THE DEVELOPMENT OF CRUISE TOURISM IN BAIKAL

Elina A. Rzhepka^{1, 2}, Tatyana R. Novichkova¹

¹ Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation

² V.B. Sochava Institute of Geography, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Irkutsk, the Russian Federation

Article info

Received
September 17, 2023

Accepted
October 26, 2023

Available online
October 26, 2023

Keywords

Cruises; water routes; passenger transportation; tour operators; Baikal

Abstract

In this article some aspects of water transportation in Russia in general and in Baikal region in particular are considered. The vast water resources of the country, including river, lake, sea and ocean opportunities are designed not only for regular cargo and passenger flights, but also have inexhaustible potential for tourist development. Cruise tourism development implies not only the creation of routes and destinations for tour companies, but also berthing facilities and engineering infrastructure. On the initiative of the Ministry of Economic Development of the Russian Federation the work on creation of the tourist scheme of territorial-spatial planning of the macro-territory «Baikal» including 2 subjects — the Republic of Buryatia and Irkutsk region — has begun. Only their active interaction can lead to the ecological and effective development of cruise tourism in the region. This paper provides a comparative analysis

of cruise routes in Russia, analyzed the data of the Association of Tour Operators of Russia and the Ministry of Economic Development of the Russian Federation.

По данным Единой межведомственной информационно-статистической системы, в 2022 г. наблюдался постоянный рост туристских поездок, совершенных российскими и иностранными гражданами в пределах Российской Федерации¹.

По мнению экспертов, в основном туристы выражали желание посетить Москву и Санкт-Петербург, далее следовали Сочи, Казань, Ростов, Калининград, Краснодар, Байкал, Нижний Новгород, Анапа и Екатеринбург. Направление водных путешествий было востребовано россиянами уже давно и теоретико-методические основы развития круизного туризма были заложены в трудах О.В. Ариона, А.В. Бабкина, Н.О. Зацепиной, А.Г. Зимы, О.С. Ляховской, И.М. Минича, Ю.М. Михайловой, Л.И. Паладича, В.К. Федорченко. Практические вопросы организации круизного туризма нашли свое отражение в исследованиях Н.В. Андросовой, М.Б. Биржакова, И.А. Голубковой, С.Э. Грема, В.В. Жихаревой, В.И. Никифорова, В.В. Селиванова, Р.В. Чударева и С.П. Шпилько.

Туристский бизнес в России переживает сегодня, пожалуй, самые сложные времена за всю историю своего существования. Это касается организации всех видов путешествий, включая и морскую круизную отрасль страны. Уже более трех лет туристы из России не имеют возможности попасть на суда зарубежных круизных компаний: вначале, как и жители всего мира, из-за бушевавшей пандемии, а с прошлого года — по причине санкций [1]. Тем не менее российский рынок туризма продолжает развиваться, в том числе и круизная отрасль. Появились новые круизные лайнеры и маршруты, а многие ведущие отечественные туроператоры, продолжают работу по реализации круизных туров [2].

Очень часто критерием выбора туристов становится возможность совершить безвизовый тур внутри своей страны, русскоязычный сервис и безопасность в плане политической обстановки являются определяющими факторами, а следовательно, даже те россияне, которые избалованы зарубежными поездками, все чаще обращаются к отечественной индустрии туризма [3].

Анализируя географию поездок по сибирским и дальневосточным рекам, можно отметить, что навигация в этой части России

начинается позднее, чем в европейском водном бассейне. Такой короткий навигационный период является отрицательным фактором, всегда мешавшим развитию круизной индустрии. К тому же в последние годы добавился ряд и других негативных тенденций, а главная из них — активное старение пассажирских судов, замены которым на сегодняшний день практически нет. Кроме того, негативно влияет и постоянный рост цен на топливо, а следовательно, и тарифов на водные туры.

Но, несмотря на все негативные черты, преобладающие в сфере круизного туризма, спрос на водные туры по России постоянно растет. По данным Ассоциации Туроператоров России (АТОР), в сезоне 2023 г. количество судов, которые вывели в продажу 22 основные круизные компании, осуществляющие туроператорскую деятельность на реках России, увеличился на 9 %. Анализируя динамику перевозки туристов в 2022 г., можно увидеть, что год назад осуществляло деятельность 94 теплохода круизных компаний, а сейчас круизы можно купить на 102 судах, осуществляющих навигацию по водным артериям. По оценкам экспертов АТОР, динамика продаж круизов на навигацию 2023 г. в среднем выше на 15–20 %, а иногда даже на 30 % по сравнению с 2022 г.

Основными факторами динамики спроса на круизные туры послужили программа кешбэка, трудности с выездными направлениями, а также более широкое распространение информации о круизах среди потенциальных клиентов.

Круизным туристам интересны маршруты с посещением городов Золотого кольца, круизы по Неве и Волге. Привлекательными факторами, кроме указанных ранее, являются постоянно расширяющаяся вариативность маршрутов и повышение уровня сервиса. Речные круизы крайне разнообразны в своей географической составляющей, продолжительности и ценовой политике. В европейской части России предложения варьируют от 3-дневного круиза выходного дня до достаточно протяженного маршрута в 21 день от Москвы до Астрахани. Привлекательным является принцип организации речного путешествия — комфортное размещение в каютах разного класса, качественное питание и развлечения на борту судна (анимация и экскурсионные программы).

¹ ЕМИСС. Государственная статистика. URL: <https://www.fedstat.ru/organizations>.

Многие многопрофильные туристские компании значительно расширили линейку своих предложений по круизным маршрутам [4]. Появились новые круизы премиального сегмента *Volga Dream*, и были добавлены новые направления движения с отправлением из семи городов: помимо обеих столиц, доступны маршруты из Астрахани, Казани, Нижнего Новгорода, Перми и Ростова-на-Дону. Наиболее интересны туристам короткие круизы из Москвы в Тверь и Углич, а также более длительные круизные путешествия в Казань и Волгоград. Неожиданным ростом спроса в текущем сезоне является новинка — круизы в Выборг [5].

Если говорить о круизах на Соловецкие острова на теплоходе премиум-класса «Александр Пушкин», то средняя загрузка здесь составляет 75 %, а два рейса (с 19 по 30 июня и с 25 июля по 5 августа) заполняются последние два года на 100 %, несмотря на высокие цены.

Также сформированы новые туры в речных акваториях Сибири. Круизная компания «Созвездие» запустила новый маршрут «От тайги до Полярного круга» на теплоходе «Северная сказка». Необходимо отметить, что это единственный теплоход, который выполняет полноценные круизы по Оби и Иртышу. У туристов есть возможность охвата сразу двух рек и посещения Тобольска, Сургута, Ханты-Мансийска и Салехарда, а также других уникальных и нечасто посещаемых городов.

По данным Ростуризма, произошел скачок роста интереса путешественников к маленьким городам, не являющимся привлекательными для поточного туризма, например Угличу, Рыбинску, Тутаеву, Болгару, Тетюшам [6].

Кроме того, интерес проявляется к комбинированным турам, включающим экскурсионное посещение городов с отправлением в короткие круизы по пути следования. Также туроператоры предлагают обширные экскурсионные программы на борту судов. Например, на теплоходах можно увидеть выступления известных артистов, юмористов и писателей, постоянно работают группы аниматоров.

Рассматривая круизы по Камчатке и Дальнему Востоку, можно отметить, что здесь действуют в основном экспедиционные суда, такие как *Silver Discoverer*, *Spirit of Enderby*, «Омега», а также судно ледового класса «Профессор Хромов». Экспедиционные маршруты пролегают через все побережье Дальнего Востока, Чукотку, остров Вранге-

ля, Шантарские острова, Курильскую гряду. Целями таких экспедиций является исследование дикой природы и морских животных.

За последние несколько лет Арктика вышла на абсолютно новый уровень развития туризма, и, конечно, круизы здесь являются одним из самых востребованных видов путешествий. Такие туры достаточно дорогостоящие и часто носят исключительно научный характер, поэтому рассчитаны на узкоспециализированную аудиторию [7].

Идеальные круизы внедряются в круизную сферу бассейна Енисея путем инновационных катамаранов «ЭкоходЪ». Данный вид транспорта работает на электротяге. По сравнению с судами на дизельном топливе он более бесшумный и экологичный. Для основного сегмента потребителей наиболее интересны маршруты Красноярск — Дивногорск. Уже достаточно давно Енисей представляет особый интерес, как одна из мощнейших рек России, причем в географическом плане очень разнообразна окружающими ландшафтами: левый берег — западносибирские равнины, а правый — ущелья и горы, покрытые тайгой, причем правый берег выше левого больше чем в 5 раз.

В целом круизный туризм в настоящее время динамично развивается. Так, в навигационный период 2023 г. компания «ВодоходЪ», являясь одним из крупнейших операторов, спланировала обслужить более 130 тыс. туристов, что составляет 12 % прироста по отношению к 2022 г. (когда компания перевезла 120 197 чел.), а доля «Водохода» в общем пассажиропотоке внутри страны в прошлом году составила порядка 37,5 %. На сегодня флот судов компании «ВодоходЪ» и ее дочерних предприятий в пяти регионах России насчитывает 22 ед.

Если учесть, что всего в отрасли в 2022 г. по круизным маршрутам РФ было перевезено более 320 тыс. чел., то, по предварительным прогнозам, в этом году на реках России побывало почти 370 тыс. пассажиров.

Общая ситуация пассажирооборота на морском и внутреннем видах транспорта за последние два года определяется следующими показателями: в 2021 г. в границах Российской Федерации водными видами транспорта воспользовались 8 636 551 чел., из них транзитные пассажиры составили 295 789 чел., местные — 372 846 чел., пригородные — 2 089 551 чел., а внутригородские 2 010 310 чел.² Пассажиры воспользовались водными артериями в качестве транспорт-

² Туризм в России. URL: <https://понятная-статистика.рф/tourism>.

ного средства, туристских перевозок, а также в качестве экскурсионно-прогулочных маршрутов. В 2022 г. в границах Российской Федерации водные виды транспорта использовали уже 9 143 931 чел., что на 507 307 чел. больше, чем в 2021 г., из них транзитные пассажиры составили 416 345 чел., местные — 451 589 чел., пригородные — 2 095 129 чел., а внутригородские — 2 483 829 чел. (рис.1).

Перевозка пассажиров транспортом общего пользования по видам сообщений демонстрирует следующие показатели: самое большое количество перевозок приходилось на морские каботажные сообщения в 2016 и 2017 гг., далее фиксируется некоторое снижение³. Из общего потока перевозок пассажиров самая малая доля приходится на морские сообщения, а также на внутренние водные транзитные маршруты (рис 2).

За период 2021–2022 гг., если рассматривать отдельно только морские перевозки, то наблюдалась постоянная положительная динамика пассажирооборота, включая международное, пригородное и каботажное направления (рис. 3).

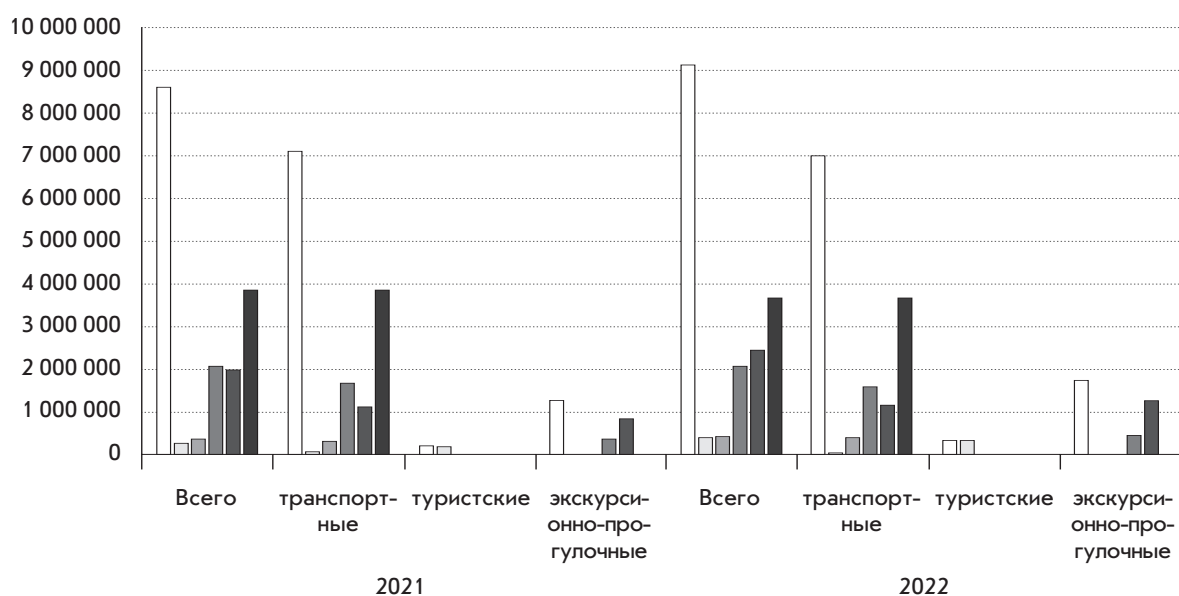
Количество пассажиров, перевезенных на морском транспорте, также имеет положительную динамику. В 2021 г. количество пассажиров составило 4 512 673 чел., из них на международное сообщение приходится 130 603 чел., на пригородное — 4 513 411 чел., а на каботажное — 738 чел.⁴ Из этих данных можно увидеть, что большую часть составляет пригородное сообщение. Такая же ситуация сохранялась в 2022 г. (рис 4).

Перевозка пассажиров морским каботажным сообщением значительно преобладает над внутренним водным сообщением, включая транзитные и местные маршруты. Такая ситуация наблюдается с 2014 г., когда пик морских каботажных перевозок приходился на 2016 и 2017 гг., далее происходит существенное падение, которое достигло минимума в 2021 г. За последние два года наметился устойчивый рост (рис 4).

Оценивая туристский поток в Сибирском Федеральном округе в целом, можно увидеть, что доля туристов, посещающих его, имеет положительную динамику за

³ Туризм в России.

⁴ Туризм в России.



□	В границах России	8 636 551	7 119 663	236 240	1 280 648	9 143 931	7 018 575	357 859	1 767 497
▒	транзитные	295 789	80 910	214 879	0	416 345	79 522	336 823	0
■	местные	372 846	351 485	21 361	0	451 589	430 553	21 036	0
■	пригородные	2 089 551	1 689 095	0	400 456	2 095 120	1 629 360	0	465 760
■	внутригородские	2 010 310	1 130 118	0	880 192	2 483 829	1 182 092	0	1 301 737
■	переправа	3 868 055	3 868 055	0	0	3 697 048	3 697 048	0	0

Рис. 1. Пассажирооборот на морском и внутреннем водном транспорте в РФ по всем видам сообщения и маршрутам, чел.

* Составлен по данным Федерального агентства морского и речного транспорта. URL: <https://morflot.gov.ru>.

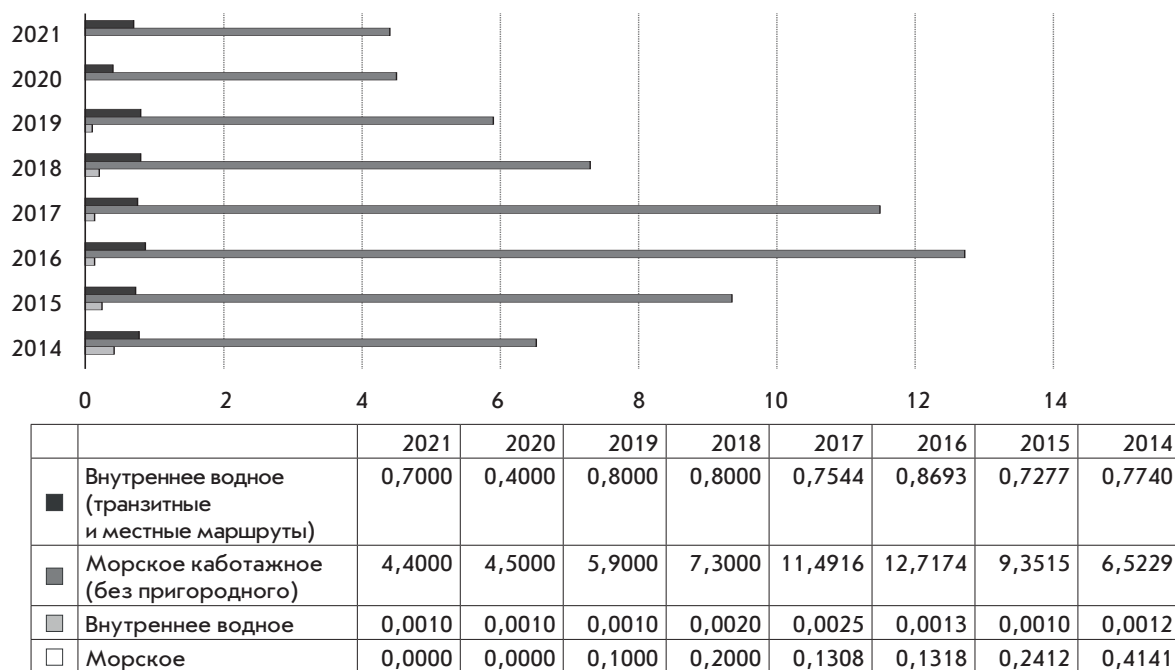


Рис. 2. Перевозка пассажиров водным транспортом на междугородном и международном сообщении в России, тыс. чел.*

* Составлен по данным Федерального агентства морского и речного транспорта.

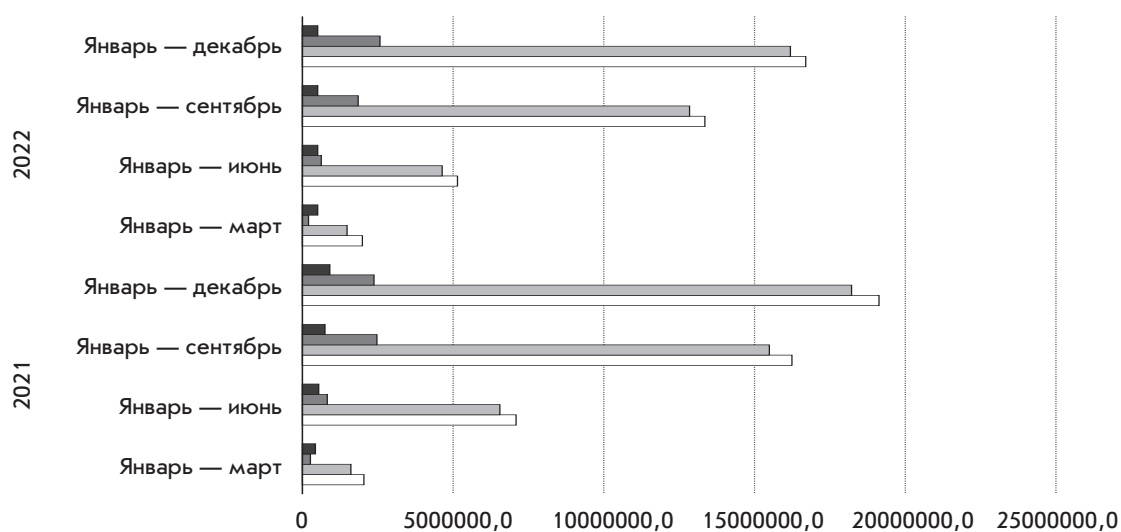


Рис. 3. Пассажирооборот на морском транспорте в Российской Федерации по всем видам сообщения и маршрутам, чел.*

* Составлен по данным Федерального агентства морского и речного транспорта.



Рис. 4. Перевозка пассажиров водным международным транспортом в РФ по всем видам сообщения и маршрутам, тыс. чел.*

* Составлен по данным Федерального агентства морского и речного транспорта.

постпандемийный период [8]. Подробный анализ прошлого сезона показал, что если в начале года количество туристов составляло 1 097 927 чел., то за весь год посетило уже 9 101 167 чел., что говорит о несомненном интересе туристов к Сибири в целом (рис 5).

Байкальский регион занимает особое место на туристской карте Сибири, как прилегающий к объекту Всемирного наследия [9; 10]. Неслучайно по итогам состоявшегося 20 июня 2023 г. совещания по вопросам развития речного судоходства, президент утвер-

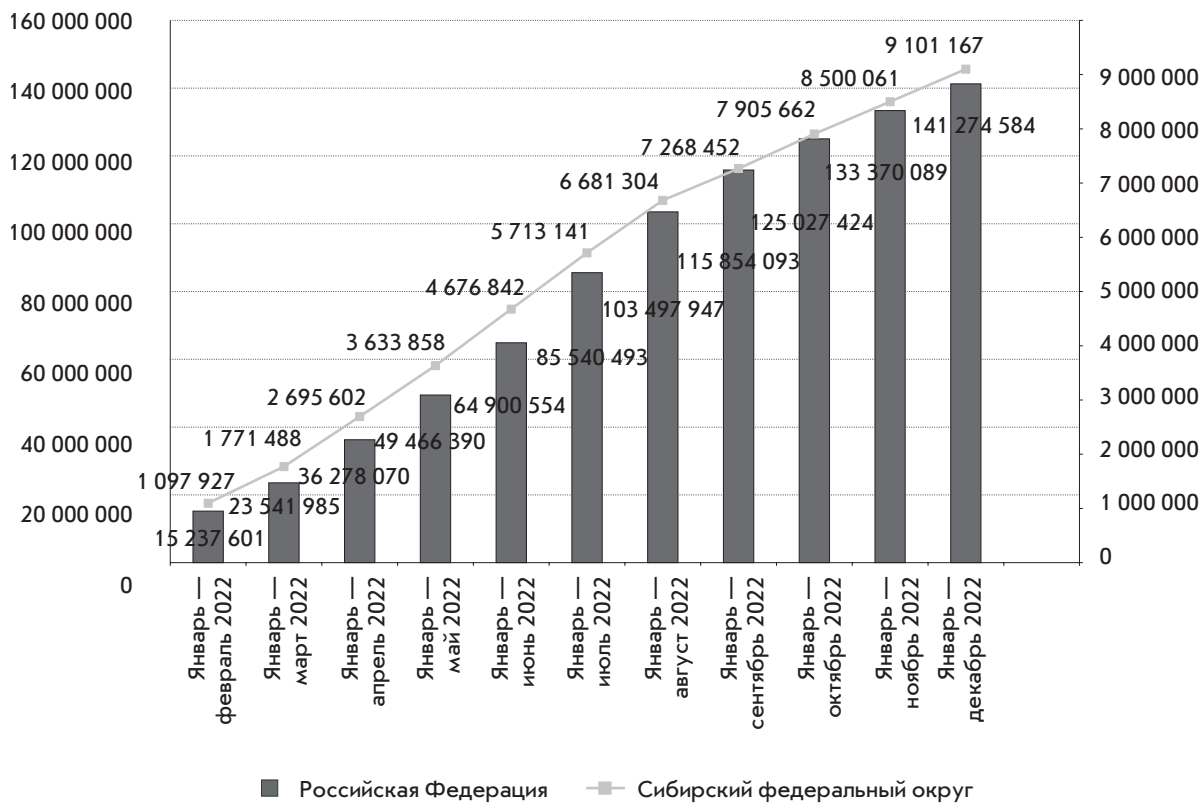


Рис. 5. Оценка туристского потока в Сибирском федеральном округе, чел.*

* Составлен по данным Росстата. URL: <https://понятная-статистика.рф>.

дил перечень поручений Правительству Российской Федерации совместно с комиссией Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Транспорт» среди которых особое внимание уделено проработке вопросов о подготовке программы развития круизного и пассажирского судоходства на оз. Байкал на период до 2035 г. с учетом совершенствования объектов инфраструктуры речных портов и причалов, обеспечения соблюдения экологических требований. А Иркутск всегда считался въездными воротами на Байкал и неизменно показывает положительную динамику в росте прибытий (рис. 6).

Весь поток гостей на территории области сейчас обслуживают 107 организаций, входящих в реестр туроператоров, и более 350 организаций, являющихся туристскими агентствами⁵.

Иркутская область, располагая колоссальными ресурсами, имеет потенциал для развития различных видов туризма, и губернатор области в рамках послания Законодательному Собранию дал поручение разработать концепции развития гастрономического, промышленного, экологического, событийного и круизного туризма. Причем запрос в части последнего сделан на такие разделы, как расширение круизных маршрутов, яхтенный туризм, экскурсии на маломерных судах, регулярные водные перевозки, парусный спорт.

Согласно статистическим данным почти 2 млн туристов ежегодно приезжают в Иркут-

скую область [11]. За последние четыре года основная часть приезжающих представлена различными регионами России, основную долю занимают жители Центральных регионов страны, а также близлежащих — республики Бурятия и Красноярского края. Все они едут в первую очередь, чтобы увидеть чудо природы — оз. Байкал. Для бюджетных туристов лучше подходят пешие туры по живописному побережью с посещением бухт и с остановками либо в палатках, либо на многочисленных туристских базах. Водные туры доступны далеко не всем, но впечатления оставляют значительно более глубокие и информативные [12].

Помимо увеличения туристического потока, дополнительным эффектом развития круизного туризма будет являться переориентирование существующих туристических потоков с автомобильного транспорта (частного и/или организованного группового с использованием автобусов большой пассажироместимости) на водный транспорт, что существенно снизит нагрузку на дороги общего пользования, негативное антропогенное влияние в особо-охраняемых природных зонах (в частности о. Ольхон), повысит безопасность дорожного движения [13].

Зона Прибайкалья в Иркутской области (Иркутск, Иркутский район, Слюдянский район, Ольхонский район) имеет развитое транспортное, в том числе водное, сообщение⁶. Акватория оз. Байкал, р. Ангары, Иркуты, Лены позволяет проводить различные

⁵ Туризм / Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/turizm>.

⁶ Федеральное агентство морского и речного транспорта. URL: <https://morflot.gov.ru>.

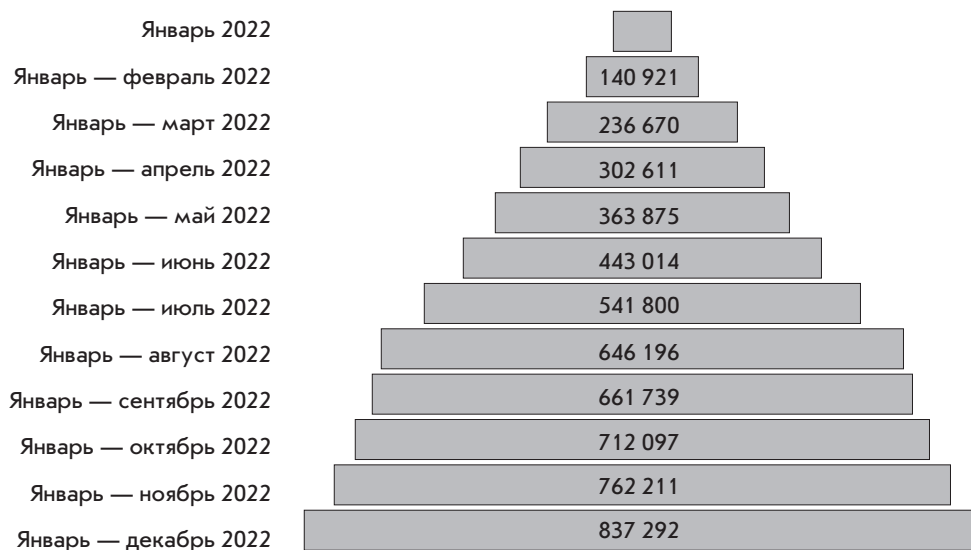


Рис. 6. Оценка динамического роста туристского потока в Иркутской области за 2022 г., чел. *

* Составлен авторами по данным Росстат. URL: <https://понятная-статистика.рф/tourism>.

деловые мероприятия на борту прогулочных и круизных теплоходов (рис. 7).

Перевозки по оз. Байкал водным транспортом имеют наибольший потенциал для развития туризма и способны существенно увеличить туристический поток, а также связать отдельные места посещения туристами, в том числе недоступные/труднодоступные, водным путем, и стать драйвером их развития в Иркутской области в целом. Наблюдаемая динамика роста продажи электронных билетов на внутриобластные и пригородные направления за период 2018–2022 гг. свидетельствует о постоянно возрастающем спросе на данные виды услуг (рис. 8).

В Иркутской области много объектов являются труднодоступными, и часто единственная возможность попасть туда осуществляется посредством водных видов транспорта, и это определяет неспадающий

рост интереса к поездкам по воде. Для гостей региона и местных жителей, которые хотят совместить поездку из одного пункта в другой с приятным времяпровождением и созерцанием живописных ландшафтов под рассказ экскурсовода неизменно подходит путешествие по воде на тех различных средствах, которые предлагает АО «Восточно-Сибирское речное пароходство» и огромное количество маломерных судов в ведении индивидуальных (рис. 9).

Круизный туризм как часть индустрии гостеприимства имеет перспективы круглогодичного развития в связи с востребованностью как летнего, так и зимнего отдыха на Байкале, где условия судоходства приближены к морским.

Для того чтобы говорить о развитии круизного туризма, необходимо наличие на достаточно высоком уровне ряда компонентов, к которым относятся:

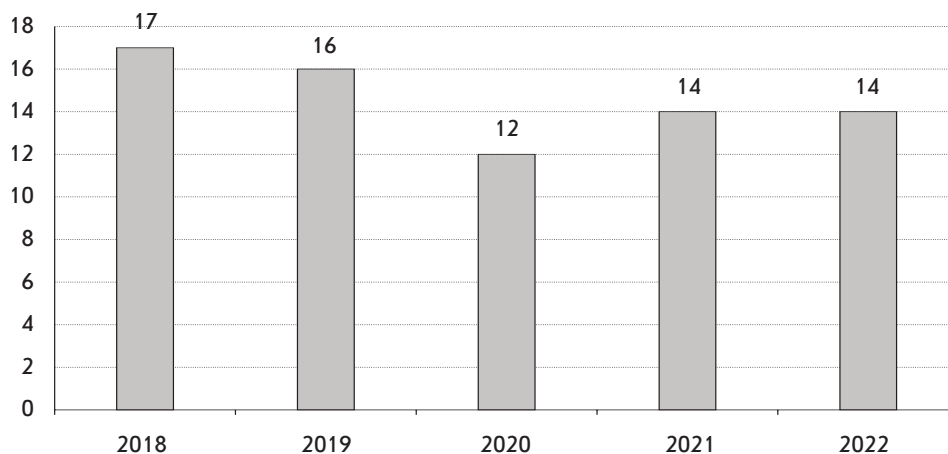


Рис. 7. Количество пассажирских и грузопассажирских судов Иркутской области за 2018 — 2022 гг., шт.*

* Составлено по данным Росстат.

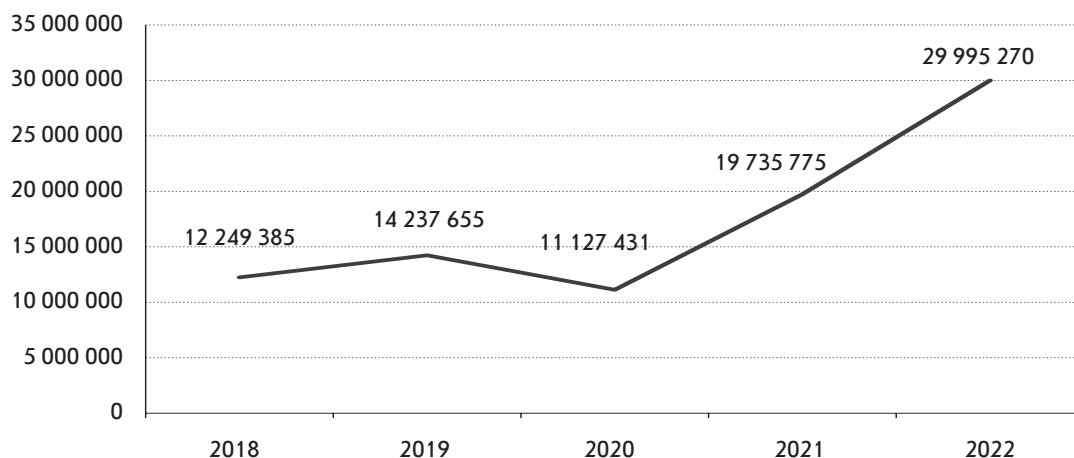


Рис. 8. Средства от продажи электронных билетов на внутриобластные и пригородные направления Иркутской области за 2018–2022 гг., р.*

* Составлено по данным Росстата.

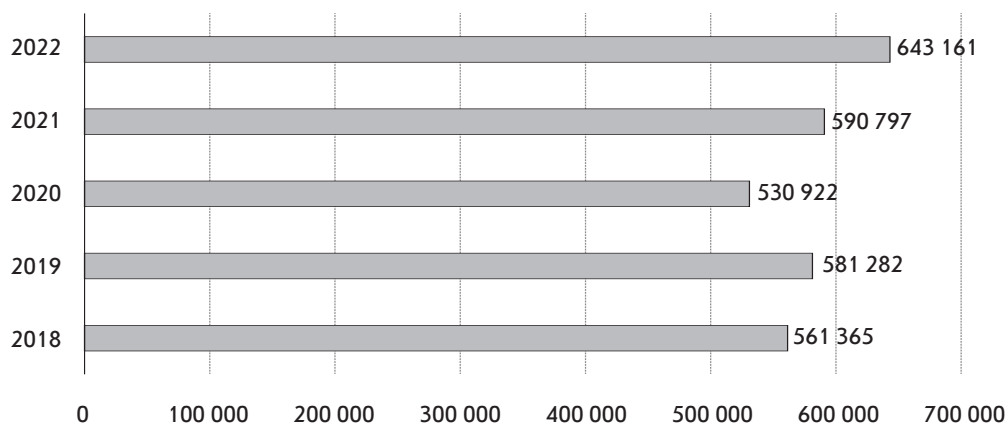


Рис. 9. Общее количество перевезенных пассажиров пассажирскими и грузопассажирскими судами в Иркутской области за период 2018–2022 гг., чел. *

* Составлено по данным Росстата.

– физико-географическая составляющая, включающая акваторию с соответствующими природно-рекреационными, историко-познавательными и другими видами ресурсов, позволяющими привлечь интерес туристов;

– развитая береговая инфраструктура, включающая в первую очередь причальные сооружения высокого уровня;

– разнообразие судов различного класса для обеспечения потребностей широкого спектра потребителей;

– значительный целевой сегмент потенциальных потребителей, обладающих соответствующей платежеспособностью.

Озеро Байкал, являясь глубочайшим озером планеты, тем не менее сложно приспособлено для совершения круизов на больших судах. Ученые доказали, что его можно разделить на три глубинные впадины, относящиеся к северной, средней и южной частям водоема, при этом участок, расположенный между устьем р. Селенга и северной оконечностью о. Ольхон, считается самым глубоким (1741 м). Рельеф дна озера представляет собой очень сложную систему образований и хребтов, что очень ограничивает судоходство и приводит к тому, что во время круизов организаторы остановок в местах, предусмотренных программой, вынуждены доставлять пассажиров до берега на шлюпках для того, чтобы избежать небольших глубин форватеров и многочисленных мелей в прибрежных акваториях [14]. Места приписки флота сейчас не фиксируют, поэтому суда могут ходить по всему Байкалу и Иркутскому водохранилищу: привязок к конкретной бухте или населенному пункту нет. Определить примерное количество можно только опытным путем, через наблюдения от жителей,

администраций, судовладельцев. Суда на электрической тяге в настоящий момент отсутствуют. Экспертной группой определены основные причалы, нуждающиеся в первую очередь в реконструкции: Байкальск, порт Байкал, Листвянка, Тальцы, Большие Коты, Большое Голоустное, Бугульдейка, МРС, Хужир, Заворотная, Выдрино, Танхой, Культурная, Турка, Усть-Баргузин, Чивыркуйский залив, Хакусы, бухта Ая, Нижнеангарск, Северобайкальск.

Отсутствие причальных сооружений на Байкале существенно ограничивает возможности судоходства в развитии новых направлений и в усилении наиболее востребованных маршрутов. Так, традиционной популярностью пользуется водный маршрут на о. Ольхон, позволяющий за один день осмотреть это уникальное по своей красоте место. Причальные сооружения в интересующих туристов местах на острове отсутствуют. Наиболее востребованным является причал в районе п. Хужир.

Также отсутствуют причальные сооружения на протяжении всей Кругобайкальской железной дороги, что не позволяет полноценно развивать этот маршрут.

Город Байкальск, расположенный на южном побережье, в среднесрочной перспективе призван стать основным центром развития массового межрегионального туризма. Сегодня классическая транспортная схема доставки сюда — автомобильный/автобусный трансфер (150 км, 2,5 ч) через горный серпантин «Култук». Существует потенциальный водный путь «Иркутск — Листвянка — Байкальск». Это красивое путешествие протяженностью в 115 км. При использовании судов на воздушной подушке (на 50–80 мест), дорога будет занимать всего 1,5–2 ч.

Это дает возможность организации регулярной перевозки гостей и жителей региона [15].

Вместе с тем существующий флот на оз. Байкал — это в большей степени суда, произведенные в 1970-х гг., что не отражает современные потребности туристов.

В навигационный период причальные сооружения являются социально значимыми, поскольку в большинстве случаев осуществление транспортного сообщения с их использованием часто единственно возможно. Кроме того, причалы, расположенные в акваториях оз. Байкал и р. Ангара, являются отправными точками многих популярных экскурсионных и прогулочных маршрутов.

Безопасное плавание и стоянка судов, обеспечивается наличием правильно устроенных причальных сооружений. Такие сооружения можно разбить на три основных типа — капитальные гравитационные пирсы, плавучие пирсы, муринги. Выбор типа и конструкции причальных сооружений производится для каждой конкретной локации индивидуально на основании: анализа природных факторов, влияющих на безопасность стоянки в данном месте, рельефа береговой линии, прибрежных глубин, характера структуры дна, направления и силы преобладающих ветров, состояния ледяного покрова в зимний период. Отдельно необходимо учитывать рекреационные и логистические факторы, такие как локация (точка формирования маршрутов, туристическая привлекательность объекта, место безопасного отстоя в штормовой ситуации, постоянная стоянка судов), наличие береговой инфраструктуры (населенный пункт, туристская база, дороги, электроэнергия, связь), объем туристского потока, предположительная длительность стоянки судов в данном объекте. На Байкале необходимо четко предусматривать, для каких типов судов предусматриваются причальные сооружения (маломерные катера с осадкой до 1 м, катера и парусные яхты длиной до 20 м и осадкой до 3 м, круизные суда длиной более 20 м). Для каждого из этих типов судов предъявляются разные требования к причальным сооружениям.

В связи с увеличением количества судов в бассейне оз. Байкал наблюдаются опасные тенденции, способные привести к глобальным экологическим последствиям. По данным службы статистики на оз. Байкал постоянно эксплуатируется 280–300 ед. флота, поднадзорных Российскому Речному Регистру и более 1,5 тыс. ед. маломерного флота, поднадзорных Государственной инспекции по Маломерным Судам (2 125 ед. маломерных

судов на оз. Байкал, 10 881 ед. в Иркутском водохранилище)⁷. Навигация на оз. Байкал продолжается с 1 июня по 10 ноября, и только единицы судов имеют специальное оборудование и отсеки для сбора и хранения водных отходов, остальные просто сбрасывают их в озеро. Сейчас в акватории Байкала осуществляют сбор и очистку нефтесодержащих и подсланевых сточных вод станция «Самолпор», являющаяся собственностью АО «Восточно-Сибирское речное пароходство», и экологическое судно «Георгий Москалев», построенное в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России на 2010–2020 гг.», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596 (федеральный проект «Внутренний водный транспорт»). Судно «Георгий Москалев» было введено в эксплуатацию в августе 2021 г., проведен ознакомительный рейс, во время которого принимались отходы с судов на безвозмездной основе согласно графику по обслуживанию судоходной обстановки на оз. Байкал. Экологическое судно «Георгий Москалев» имеет возможность принимать 12–24 м³ отходов/сутки и сдавать их в порту в течение 8 ч. Время в пути в прямом и обратном направлении — 48 ч, круговой рейс судна — семь суток. С учетом указанного времени для одного рейса ожидание экологического судна владельцами судов может достигать двух — семи суток, что не отвечает принципу оперативности утилизации отходов и влечет создание условий для сброса отходов запрещенными законодательством способами⁸. Учитывая, что деятельность на землях федеральной собственности и в акватории оз. Байкал относится к исключительной компетенции Российской Федерации и ее расходным обязательствам, комплексно реализовать мероприятие по строительству приемных пунктов, предусматривающих бункеровку судов, посадку/высадку пассажиров, прием нефтесодержащих выбросов, подсланевых вод и сухого мусора с судов водного транспорта в акватории озера как на территории Иркутской области, так и на территории Республики Бурятия целесообразно во исполнение п. 5 протокола заседания Правительственной комиссии от 22 июля 2022 г. № 1 относительно проработки вопроса развития круизного туризма на оз. Байкал с учетом необходимости решения вопросов строительства причалов, пунктов приема и

⁷ ЕМИСС. Государственная статистика. URL: <https://www.fedstat.ru/organizations>.

⁸ Туризм.

заправки судов, сбора и утилизации твердых коммунальных и жидких бытовых отходов, а также утилизации круизных судов после завершения их эксплуатации. При этом целесообразно оснастить пунктами приема причальные сооружения в соответствии с общими требованиями к охране поверхностных вод от загрязнения.

Реализация программ круизного туризма в Байкальском регионе может успешно происходить только при взаимодействии главных операторов, к которым относятся АО «Восточно-Сибирское речное пароходство», ГК «Истлэнд», ООО «Байкальская Виза», ООО «Водоход» (Москва).

Потребность в круизных судах для оптимизации процесса развития круизного туризма ориентирована в ближайшей перспективе на два пассажирских судна проекта HSC 150B, которое представляют собой скоростной катамаран, способные брать на борт до 148 чел., пассажирское судно RPV 8714 с четырехъярусной надстройкой, способное брать на борт до 200 чел., дальность его плавания — не менее 1,6 тыс. км, пассажирское судно Looker 1100, представляющее собой алюминиевый катамаран вместимостью 160 чел., круизная скорость 15 км/ч, пассажирское судно Ecoscruiser — алюминиевый

катамаран вместимостью 160 чел., круизная скорость — 10–12 км/ч.

Итак, подводя итоги, можно констатировать, что круизы на Байкале проводятся не только летом, но и зимой. Суда на воздушной подушке — это часть проблем судоходства. И создание инфраструктуры на зимних маршрутах не менее важно и с точки зрения экологии, и с точки зрения безопасности.

Разработка мультимодальных маршрутов, рассчитанных на комбинацию нескольких видов транспорта, благоприятно повлияет на улучшение доступности туристских территорий, мест показа и отдыха и, как следствие, на привлечение еще большего количества туристов.

Несмотря на популярность природного отдыха, на Байкале 50 % аттракций относятся к культурно-познавательному туризму и, следовательно, требуют последовательной пролификации.

Основная часть туристских маршрутов макротерритории, включающей Иркутскую область и Республику Бурятия, сейчас проходит через южное побережье Байкала. Одна из главных задач — популяризация новых точек притяжения для равномерного перераспределения туристских потоков на территории, в первую очередь за счет круизного туризма.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Коваленко В.В. Туристская отрасль России в период кризиса 2022 г / В.В. Коваленко, Л.А. Давыдова. — DOI 10.38050/2078-3809-2023-15-2-47-57. — EDN LWVYOL // Научные исследования экономического факультета. Электронный журнал. — 2023. — Т. 15, № 2 (48). — С. 47–57.
2. Ветлугаева А.Д. Современное состояние и перспективы развития туризма в России / А.Д. Ветлугаева, М.А. Татарникова. — EDN HIPEOZ // Теория и практика управления государственными функциями и услугами. Тарифное регулирование : сб. науч. трудов V нац. науч.-практ. конф., Санкт-Петербург, 10 нояб. 2022 г. / под ред. И.В. Федосеева. — Санкт-Петербург, 2022. — С. 39–44.
3. Забудская П.А. Объекты туризма в сложившейся ситуации в настоящее время в России / П.А. Забудская, А.В. Захаров. — EDN JOVMZN // Устойчивое развитие территорий : сб. докл. III Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 26–27 мая 2021 г. — Москва, 2021. — С. 171–174.
4. Новолодская Г.И. Основы туризма в схемах и таблицах / Г.И. Новолодская, Н.Н. Тушемилова. — Санкт-Петербург : Инфо-да, 2018. — 158 с. — EDN LYHCCD.
5. Боринских Л.А. Анализ речных круизных компаний на российском рынке и состав их речного флота / Л.А. Боринских, О.В. Воронова. — EDN FXJAMX // Синергия Наук. — 2020. — № 54. — С. 319–334.
6. Федорова С.М. Предпосылки развития речного туризма в Байкальском регионе / С.М. Федорова. — EDN YWPEHZ // Проблемы развития современного общества : сб. науч. ст. 4-й Всерос. науч.-практ. конф., Курск, 24–25 янв. 2019 г. — Курск, 2019. — С. 299–301.
7. Хитрова Т.И. Разработка транспортных проектов Иркутской области на основе моделей транспортного спроса / Т.И. Хитрова, А.П. Коротенко. — DOI 10.17150/2500-2759.2021.31(1).34-42. — EDN TSFIFJ // Известия Байкальского государственного университета. — 2021. — Т. 31, № 1. — С. 34–42.
8. Рубцова Н.В. Внутренний и выездной туризм в России: состояние и прогноз развития в условиях пандемии COVID-19 / Н.В. Рубцова, К.С. Солодунин. — DOI 10.18334/err.12.1.114074. — EDN TGYIBS // Экономика, предпринимательство и право. — 2022. — Т. 12, № 1. — С. 301–314.
9. Ржепка Э.А. К вопросу об истории и современном состоянии круизного туризма на Байкале / Э.А. Ржепка, Т.П. Головченко, Т.Р. Новичкова. — DOI 10.17150/2411-6262.2022.13(3).16. — EDN INVEIV // Baikal Research Journal. — 2022. — Т. 13, № 3. — С. 13.
10. Ржепка Э.А. Туризм в Прибайкалье: географический, экономический и образовательный аспекты / Э.А. Ржепка, О.Ю. Палкин, Т.Р. Новичкова. — DOI 10.17150/1993-3541.2015.25(2).343-351. — EDN TSX LKN // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2015. — Т. 25, № 2. — С. 343–351.

11. Новолодская Г.И. Новые формы работы туристических предприятий в условиях пандемии / Г.И. Новолодская. — DOI 10.17150/2500-2759.2022.32(1).16-28. — EDN BLBVQF // Известия Байкальского государственного университета. — 2022. — Т. 32, № 1. — С. 16–28.

12. Головачук Е.В. Туризм и гостеприимство в Иркутской области в постпандемийный период / Е.В. Головачук, Н.В. Рубцова. — EDN MSWYHO // Развитие малого предпринимательства в Байкальском регионе : материалы 5-й междунар. науч.-практ. конф., Иркутск, 22 нояб. 2022 г. — Иркутск, 2023. — С. 406–414.

13. Устойчивый гостиничный продукт как основа экологических круизов в российской Федерации / М.С. Филатова, Э.Э. Ибрагимов, Е.В. Логвина, О.В. Прохорова. — DOI 10.24412/1995-0411-2021-3-39-48. — EDN SVPAYT // Современные проблемы сервиса и туризма. — 2021. — Т. 15, № 3. — С. 39–48.

14. Ирисова Т.А. Развитие речных круизов в волжском бассейне / Т.А. Ирисова, В.А. Груздева. — EDN VBNTIH // Научный вестник МГИИТ. — 2015. — № 6 (38). — С. 13–19.

15. Метелева Е.Р. Новые города в Сибири как драйверы пространственного развития: вызовы и перспективы / Е.Р. Метелева, Т.В. Светник. — DOI 10.17150/2500-2759.2022.32(1).7-15. — EDN CHADCH // Известия Байкальского государственного университета. — 2022. — Т. 32, № 1. — С. 7–15.

REFERENCES

1. Kovalenko V.V., Davydova L.A. Tourism Industry of Russia During the Crisis of 2022. *Nauchnye issledovaniya ekonomicheskogo fakul'teta. Elektronnyi zhurnal = Scientific Research of Faculty of Economics. Electronic Journal*, 2023, vol. 15, no. 2, pp. 47–57. (In Russian).

2. Vetlugaeva A.D., Tatarnikova M.A. The Current State and Prospects of Tourism Development in Russia. In Fedoseev I.V. (ed.). *Theory and Practice of Management of Public Functions and Services. Tariff Regulation. Materials of the 5th National Scientific and Practical Conference, Saint-Petersburg, November 10, 2022*. Saint Petersburg, 2022, pp. 39–44. (In Russian). EDN: HIPEOZ.

3. Zabudskaya P.A., Zakharov A.V. Tourism objects in the current situation are currently in Russia. Sustainable development of territories. *Collection of Reports of the III International Scientific and Practical Conference, Moscow, May 26–27, 2021*. Moscow, 2021, pp. 171–174. (In Russian). EDN: JOVMZN.

4. Novolodskaya G.I., Tushemilova N.N. *Fundamentals of tourism in diagrams and tables*. Saint Petersburg, Info-da Publ., 2018. 158 p. EDN: LYHCCD.

5. Borinskikh L.A., Voronova O.V. Analysis of River Cruise Companies on the Russian Market and the Composition of Their River Fleet. *Sinergiya nauk = Synergy of Sciences*, 2020, no. 54, pp. 319–334. (In Russian). EDN: FXJAMX.

6. Fedorova S.M. Background of the Development of River Tourism in the Baikal Region. *Problems of development of modern society. Collection of Scientific Articles of the 4th All-Russian Scientific and Practical Conference, Kursk, January 24–25, 2019*. Kursk, 2019, pp. 299–301. (In Russian). EDN: YWPEHZ.

7. Khitrova T.I., Korotenko A.P. Development of Transport Projects in the Irkutsk Region Based on Transport Demand Models. *Izvestiya Baikalskogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2021, vol. 31, no. 1, pp. 34–42. (In Russian). EDN: TSFIFJ. DOI: 10.17150/2500-2759.2021.31(1).34-42.

8. Rubtsova N.V.1, Solodukhin K.S. Domestic and Outbound Tourism in Russia: State and Development Trends amid COVID-19 Pandemic. *Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo = Journal of Economics, Entrepreneurship and Law*, 2022, vol. 12, no. 1, pp. 301–314. (In Russian). EDN: TGYIBS. DOI: 10.18334/epp.12.1.114074.

9. Rzhepka E.A., Golovchenko T.P., Novichkova T.R. On the Question of History and the Current Situation of Cruise Tourism on Lake Baikal. *Baikal Research Journal*, 2022, vol. 13, no. 3, pp. 13. (In Russian). EDN: INVEIV. DOI: 10.17150/2411-6262.2022.13(3).16.

10. Rzhepka E.A., Palkin O.Yu., Novichkova T.R. Tourism in the Baikal Region: Geographical, Economic and Educational Aspects. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2015, vol. 25, no. 2, pp. 343–351. (In Russian). EDN: TSXLKN. DOI: 10.17150/1993-3541.2015.25(2).343-351.

11. Novolodskaya G.I. New Forms of Activities of Tourist Enterprises in the Context of a Pandemic. *Izvestiya Baikalskogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2022, vol. 32, no. 1, pp. 16–28. (In Russian). EDN: BLBVQF. DOI: 10.17150/2500-2759.2022.32(1).16-28.

12. Golovachuk E.V., Rubtsova N.V. Tourism and Hospitality in the Irkutsk Region in the Post-pandemic Period. *Development of Small Business in the Baikal Region. Materials of the 5th International Scientific and Practical Conference, Irkutsk, November 22, 2022*. Irkutsk, 2023, pp. 406–414. (In Russian). EDN: MSWYHO.

13. Filatova M.S., Ibragimov E.E., Logvina E.V., Prochorova O.V. Sustainable Hotel Product as the Base of Ecological Cruises in the Russian Federation. *Sovremennye problemy servisa i turizma = Service and Tourism: Current Challenges*, 2021, vol. 15, no. 3, pp. 39–48. (In Russian). EDN: SVPAYT. DOI: 10.24412/1995-0411-2021-3-39-48.

14. Irisova T.A., Gruzdeva V.A. Development of River Cruises in the Volga Basin. *Nauchnyi vestnik MGIIT = Scientific Bulletin MSIIIT*, 2015, no. 6, pp. 13–19. (In Russian). EDN: VBNTIH.


15. Meteleva E.R., Svetnik T.V. New Cities in Siberia as Drivers of Spatial Development: Challenges and Prospects. *Izvestiya Baikalskogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2022, vol. 32, no. 1, pp. 7–15. (In Russian). EDN: CHADCH. DOI: 10.17150/2500-2759.2022.32(1).7-15.


Информация об авторах

Ржепка Элина Анатольевна — кандидат географических наук, доцент, доцент кафедры мировой экономики и экономической безопасности, Байкальский государственный университет, старший научный

Authors

Elina A. Rzhepka — Ph.D. in Geography, Associate Professor, Associate Professor of the Department of World Economy and Economic Security, Baikal State University, Senior Researcher, V.B. So-

сотрудник, Институт географии имени В.Б. Сочавы, Сибирское отделение Российской академии наук, г. Иркутск, Российская Федерация, e-mail: rjepka@yandex.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-4369-8061>, SPIN-код: 1757-1465; AuthorID РИНЦ: 747099.


Новичкова Татьяна Рабфаиловна — старший преподаватель кафедры мировой экономики и экономической безопасности, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, e-mail: novi4kova.t@yandex.ru,  <https://orcid.org/0000-0003-1368-2568>, SPIN-код: 5542-4418, AuthorID РИНЦ: 1115886.


Вклад авторов

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования

Ржепка Э.А. Исследование некоторых аспектов водных перевозок как опыт для развития круизного туризма на Байкале / Э.А. Ржепка, Т.Р. Новичкова. — DOI 10.17150/2500-2759.2023.33(3).518-530. — EDN HQWOCI // Известия Байкальского государственного университета. — 2023. — Т. 33, № 3. — С. 518–530.

chava Institute of Geography, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Irkutsk, the Russian Federation, e-mail: rjepka@yandex.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-4369-8061>, SPIN-Code: 1757-1465, AuthorID RSCI: 747099.

Tatyana R. Novichkova — Senior lecturer Department of World Economy and Economic Security, Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation, e-mail: novi4kova.t@yandex.ru,  <https://orcid.org/0000-0003-1368-2568>, SPIN-Code: 5542-4418, AuthorID RSCI: 1115886.

Contribution of the Authors

The authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

For Citation

Rzhepka E.A., Novichkova T.R. A Study of Some Aspects of Water Transportation as an Experience for the Development of Cruise Tourism in Baikal. *Izvestiya Baikal'skogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2023, vol. 33, no. 3, pp. 518–530. (In Russian). EDN: HQWOCI. DOI: 10.17150/2500-2759.2023.33(3).518-530.