

КРУИЗНЫЙ ТУРИЗМ В РОССИИ: ИСТОРИЯ, СОВРЕМЕННОСТЬ, ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

CRUISE TOURISM IN RUSSIA: HISTORY, MODERNITY, AND DEVELOPMENT PROSPECTS

*D. Karpov
I. Smolyanko*

Summary: Cruise tourism in Russia has deep historical roots dating back to the era of steamship services on the great rivers. The current stage of its development is characterized by the growing popularity of both river and emerging sea routes. The geography of travel stretches from the Volga and Kama Rivers to the coast of Crimea and the Far East. Despite the existing infrastructural and logistical challenges, the industry demonstrates significant potential. This article examines the evolution, current state and possible vectors of further growth of this segment of the travel industry.

Keywords: cruise tourism, stages of development, Russian tourism, river tourism, government regulation, domestic tourism.

Карпов Дмитрий Витальевич

Аспирант, Мордовский государственный университет им. Н.П. Огарева (Саранск)
gaz_978@mail.ru

Смолянко Игорь Алексеевич

Преподаватель, Мордовский государственный университет им. Н.П. Огарева (Саранск)
kasparov_2011@mail.ru

Аннотация: Круизный туризм в России имеет глубокие исторические корни, уходящие в эпоху паровых сообщений на великих реках. Современный этап его развития характеризуется ростом популярности как речных, так и зарождающихся морских маршрутов. География путешествий простирается от Волги и Камы до побережья Крыма и Дальнего Востока. Несмотря на существующие инфраструктурные и логистические вызовы, отрасль демонстрирует значительный потенциал. Данная статья рассматривает эволюцию, текущее состояние и возможные векторы дальнейшего роста этого сегмента туристической индустрии.

Ключевые слова: круизный туризм, этапы развития, российский туризм, речной туризм, государственное регулирование, внутренний туризм.

По наблюдениям международных аналитиков, круизный сектор демонстрирует устойчивую динамику роста, ежегодно расширяя свою аудиторию. Согласно статистике CLIA, в 2018 году мировые круизные линии перевезли рекордные 27,2 миллиона путешественников [6]. Тогда как в странах с устоявшейся туристической культурой морские и речные путешествия уже стали традиционным видом отдыха, в России этот рынок только формирует свою клиентскую базу. Такой контраст подчеркивает необходимость глубокой проработки стратегий создания и продвижения национальных круизных программ. Успешная реализация этого потенциала требует системного подхода, сочетающего анализ потребительских предпочтений с грамотной маркетинговой политикой.

Погружаясь в исторические хроники, можно обнаружить, что истоки отечественного круизного туризма уходят в эпоху Ивана Грозного, когда паломничество к святыням часто осуществлялось по речным путям. Знаковым событием стало создание в 1570 году каперской флотилии, заложившей фундамент российского морского судостроения. Дальнейшее развитие получило законодательное закрепление при Алексее Романове - в Соборном уложении 1649 года впервые были регламентированы принципы судоходства по внутренним водным артериям. Эти ранние нормативные акты и инфраструктурные инициативы создали предпосылки для

формирования организованного водного туризма. Исторические свидетельства демонстрируют, что традиции путешествий по воде в России имеют глубокие корни, уходящие в XVI-XVII века [8].

Эпоха Петра I ознаменовала качественно новый этап в развитии водных путешествий, заложив основы будущего круизного направления. Масштабные преобразования начала XVIII века позволили наладить устойчивые экономические связи с регионами Балтийского, Азовского и Черного морей. Существенным технологическим прорывом стало внедрение передовых иностранных судов, отличавшихся улучшенной обтекаемой формой, прочностью пиленых досок и металлическими креплениями. Историческим рубежом стало заседание Боярской думы 20 октября 1696 года, где впервые на государственном уровне обсуждались вопросы системного развития судоходства. Эта знаковая дата вошла в летопись страны как момент создания регулярного морского флота, объединившего военные и транспортные функции.

Период правления Петра I подарил России не только военный флот, но и зарождение курортной культуры, ярким примером чего стали первые водолечебницы «Марциальные воды». Путешествия по воде постепенно превращались из необходимости в элемент аристократического образа жизни, становясь неотъемлемой

частью светских ритуалов. Российское дворянство начало активно совершать морские вояжи в европейские и американские порты, стремясь приобщиться к зарубежным традициям и культурным достижениям. Благодаря государственной мудрости императора развивалось не только судостроение и торговые связи, но и формировалась новая философия путешествий. В общественное сознание прочно вошла идея водных маршрутов как средства оздоровления, образования и развлечения, что заложило основы будущей круизной индустрии [1].

XIX столетие ознаменовалось стремительным рывком в развитии судостроения, когда паровые машины начали активно вытеснять традиционные парусные системы на внутренних водных путях. Историческим прорывом стало строительство в 1816 году первого отечественного речного судна на реке Пожве, положившее начало регулярному пароходному сообщению между Камой и Волгой. Уже с 1815 года пароход «Елизавета» установил постоянные рейсы между Северной столицей и Кронштадтом, демонстрируя практическую ценность нового вида транспорта. Мировые масштабы паростроения проявились в 1819 году, когда судно «Саванна» преодолело Атлантику за рекордные шесть суток, а спустя восемь лет трансатлантические рейсы парохода «Сириус» стали регулярными. К 1840-м годам российские пассажиры получили возможность ежедневных путешествий до Любека и еженедельных до Лондона, что кардинально изменило представления о доступности международных маршрутов.

Историческим моментом для российского флота стало 3 августа 1856 года, когда император Александр II подписал устав Российского общества паростроения и торговли – монументального проекта в сфере морских перевозок. Созданная компания мгновенно превратилась в крупнейшего игрока на отечественном судостроительном рынке. Всего за четыре года активной деятельности флот общества пополнился четырьмя десятками пароходов, причем три четверти из них составляли современные суда, находящиеся в эксплуатации не более трех лет. Этот качественный и количественный рост демонстрировал не только оперативность развития, но и стратегический подход к обновлению флота. Молодые суда с их повышенной надежностью стали основой для расширения маршрутной сети и повышения регулярности сообщений.

Основание Сормовского судостроительного завода в Нижнем Новгороде в 1848 году стало катализатором технологической революции на водном транспорте. Под инженерным руководством гениального нижегородского изобретателя В.И. Калашникова производственные мощности выпустили более 60 новых судов, кардинально модернизировали 110 пароходов и изготовили свыше 160 паровых котлов. Эта масштабная техническая

трансформация не только обновила речной флот, но и заложила основу для создания стандартизированных судостроительных решений. Деятельность завода под руководством Калашникова вывела отечественное паростроение на новый уровень, обеспечив водные артерии страны современными судами [7].

Россия вошла в историю мирового судостроения как создатель первого теплохода, спущенного на воду в 1903 году. Стремительное развитие отрасли привело к тому, что уже к 1907 году волжский речной флот стал крупнейшим в мире, демонстрируя впечатляющие масштабы отечественного судоходства. Начало XX века ознаменовалось активным созданием акционерных предприятий, специализировавшихся на строительстве и эксплуатации пароходов. Знаковым событием стало открытие к 1913 году регулярной пассажирской линии между Нижним Новгородом и Астраханью, обслуживаемой флотилией из одиннадцати современных судов. Этот период стал временем качественного преобразования речных перевозок, когда технические инновации сочетались с развитием инфраструктуры и маршрутной сети.

Зарождение организованного речного туризма в СССР относится к 1959 году, когда Центральный совет по туризму запустил первый тематический экскурсионный маршрут. По показателям мощности флота и объема перевозок Волжский бассейн уступал лишь глубоководной системе реки Святого Лаврентия в Северной Америке, занимая вторую позицию в мировом рейтинге. При этом по количеству судов, оснащенных механическими двигателями, советский речной флот не имел равных в мире, демонстрируя технологическое превосходство. Данный период характеризуется переходом от утилитарных перевозок к развитию специализированных туристических направлений. Сочетание мощной производственной базы и растущего интереса к познавательному отдыху создало предпосылки для формирования полноценной круизной индустрии [4].

Золотой век советского морского туризма начался в 1957 году с новаторской инициативы ВАО «Интурист», арендовавшего для этих целей немецкие теплоходы «Победа» и «Грузия». Эти суда открыли престижный маршрут между Одессой и Ленинградом, в то время как «Петр Великий» курсировал по Черному морю с иностранными гостями. Историческим событием стал 1960 год, когда на теплоходе «Адмирал Нахимов» впервые отправились в путешествие советские граждане по Крымско-Кавказской линии.

Освоение дальневосточных вод началось в 1962 году с легендарного рейса «Григория Орджоникидзе» по маршруту Находка – бухта Ольги – Совгавань – Холмск – Корсаков, чья популярность не знала границ вопреки суровым погодным условиям. Успех этой экспедиции

стимулировал развитие круизов на Балтике и Севере.

В 1980-е годы флот начал выполнять рекламные рейсы для зарубежных операторов, используя суда проектов 302 и КУ-065 на направлениях Ленинград - Валаам - Кижы - Петрозаводск. А в 1990-е годы состоялись знаковые рекламные экспедиции по маршрутам Москва - Санкт-Петербург и Москва - Казань, ознаменовавшие новый этап развития отечественного круизного бизнеса [2].

Конец двадцатого века ознаменовался стремительной трансформацией морского круизного направления в глобальную индустрию. Всего за полтора десятилетия пассажиропоток вырос в четыре раза - с 1,6 миллиона путешественников в 1980-х до впечатляющих 6,5 миллионов к 1996 году. Такой взрывной рост объясняется комплексом факторов: общеотраслевым развитием туризма, перенасыщением традиционных курортов и уникальными преимуществами морских путешествий. Плавающие гостиницы с функциями культурно-развлекательных комплексов предложили принципиально новый формат отдыха, сочетающий познавательные и рекреационные возможности. Диапазон предложения варьировался от кратковременных маршрутов выходного дня до многомесячных кругосветных экспедиций, демонстрируя гибкость формата [3].

Современный российский круизный рынок демонстрирует устойчивую положительную динамику, ежегодно увеличивая пассажиропоток. Такое природное богатство страны как разветвленная сеть речных артерий и морских побережий создает идеальные предпосылки для развития этого формата путешествий. Ключевым преимуществом круизного отдыха выступает его мобильность: турист посещает множество точек маршрута без утомительных переездов и перепакровки чемоданов.

Особую ценность представляет гибкость такого формата - в любой момент путешественник может вернуться в комфортабельную каюту, не прерывая общего маршрута. Современные круизные суда превратились в полноценные плавучие курорты, где стандартом оснащения кают стали санузелы, климат-контроль и холодильное оборудование, а в общественных зонах доступны рестораны, кинозалы и музыкальные салоны с беспроводным интернетом.

Неотъемлемой составляющей круизов становятся насыщенные экскурсионные программы, дополненные «зелеными стоянками» с пикниками и купанием. Этот синтез комфорта, мобильности и разнообразия впечатлений формирует уникальное предложение на туристическом рынке России.

Современный российский круизный рынок формируется восемью ключевыми операторами, сосредоточенными преимущественно в центральном водном бассейне. Флагманом отрасли выступает компания «ВодоходЪ», располагающая 27 современными четырехпалубными судами, которые ежегодно перевозят 105 тысяч круизных туристов и дополнительно 450 тысяч пассажиров на прогулочных маршрутах. Значительную роль играет «Мостурфлот», эксплуатирующий 14 пассажирских судов, пять из которых работают в центральном регионе, а также три прогулочных теплохода. Компания «Ортодокс» дополняет рынок девятью комфортабельными теплоходами, формируя вместе с другими игроками конкурентоспособную среду. Совокупный флот этих компаний обеспечивает широкую географию путешествий по основным водным артериям страны [11].

Несмотря на позитивную динамику ключевых показателей, круизный туризм продолжает оставаться нишевым сегментом, формирующим не более 23% общего турпотока России. Хотя статистика фиксирует превышение докризисных значений 2019 года по количеству путешественников, финансовые и операционные результаты демонстрируют неполное восстановление. В 2021 году лишь 65% речных судов вышли в навигацию, оставив треть флота в портах приписки. Крупнейшие операторы «Мостурфлот» и «ВодоходЪ» использовали неполные мощности: первый задействовал 11 из 15 лайнеров, второй - только 17 из 26 единиц флота.

Согласно экспертным оценкам, основной причиной такой ситуации стала потеря въездного туризма, традиционно занимавшего значительную долю рынка. Как подчеркивает Светлана Гончарова, заместитель генерального директора «Мостурфлота», растущий внутренний спрос пока не компенсирует отсутствие иностранных путешественников. В этой парадигме стратегическим направлением развития отрасли становится ориентация на российского туриста как основного потребителя круизных услуг, требующая адаптации продукта и маркетинговой политики.

Период 2020-2021 годов стал для круизной индустрии временем серьезных испытаний, когда ограничительные меры привели к существенному сокращению пассажиропотока. Однако отрасль демонстрирует уверенное восстановление - по экспертным оценкам, возврат к докризисным показателям ожидался к 2024 году. Уже сейчас статистика подтверждает эту положительную динамику: в 2022 году загрузка круизных судов достигла 70-80% от их общей вместимости. Согласно прогнозу Ростуризма, около 700 тысяч россиян выберут этот формат путешествий по итогам навигационного сезона. Эти обнадеживающие данные свидетельствуют о значительном потенциале дальнейшего развития круизного

направления в стране [5].

К 2025 году российский круизный туризм демонстрирует устойчивый рост, полностью преодолев последствия пандемийных ограничений и превысив докризисные показатели за счет активного спроса со стороны внутренних путешественников. Значительно расширилась география маршрутов – наряду с классическими волжскими направлениями популярность приобрели дальневосточные экспедиции по Амуру и северные круизы к памятникам деревянного зодчества [9].

Динамичное развитие круизного туризма в России стало возможным благодаря уникальному сочетанию богатых водных ресурсов и растущего спроса со стороны населения на новые форматы путешествий. Перспективы дальнейшего роста этого сегмента эксперты связывают с несколькими ключевыми аспектами: возможностью участия в мероприятиях вдоль маршрута с одновременным решением вопросов транспортировки и проживания, стремлением современных туристов к получению неизведанных впечатлений вместо традиционных курортов, а также наличием доступных ценовых предложений, особенно в сегменте речных круизов. Однако существенным препятствием для полноценного развития отрасли остается ограниченность производственных мощностей судостроительной промышленности. Подавляющая часть действующего флота была построена в советский период, а за последние десятилетия был спущен на воду лишь один новый речной теплоход «Мустай Карим» в 2020 году. Ситуацию может улучшить планируемое введение в эксплуатацию лайнера «Петр Великий» в 2023 году, однако для морского круизного туризма за последние годы не построено ни одного нового судна [10].

Серьезным вызовом для развития морских круизов остается неготовность портовой инфраструктуры большинства российских регионов соответствовать современным стандартам. Единственным исключением на сегодняшний день остается порт Сочи, параметры которого полностью отвечают международным требованиям. В то же время ключевые точки потенциальных круизных маршрутов – включая крымские, мурманские и сахалинские портовые комплексы – остро нуждаются в масштабной модернизации. Отсутствие глубоководных причалов, современных пассажирских терминалов и сервисных зон существенно ограничивает возможности приема круизных лайнеров. Эта инфраструктурная несбалансированность создает выраженный диссонанс между растущим спросом на морские путешествия и реальными логистическими возможностями большинства российских портов.

Значительным барьером для развития отечественно-

го круизного туризма остается качество обслуживания, причем эта проблема проявляется как на борту судов, так и в портовой инфраструктуре. Низкий стандарт сервиса не только сдерживает рост популярности этого направления внутри страны, но и лишает российские круизные компании возможности конкурировать с международными операторами, которые привлекают туристов гарантированно высоким уровнем комфорта.

Для преодоления этих системных проблем требуется комплекс государственных мер, включающих возрождение отечественного судостроения для круизных нужд, модернизацию портовой инфраструктуры и реализацию программ повышения квалификации персонала. Эффективным инструментом стимулирования спроса может стать продление программы кешбэка, уже доказавшей свою результативность в привлечении новых клиентов.

Не менее важной задачей является формирование привлекательного имиджа российского круизного продукта через создание современных информационных материалов, внедрение гибкой системы льгот и скидок, а также активное использование цифровых технологий. Расширение географического разнообразия маршрутов при одновременном обновлении флота позволит не только удовлетворить растущий спрос, но и создать устойчивую конкурентную среду на внутреннем туристическом рынке.

Познавательная насыщенность сочетается здесь с камерной атмосферой, которую создают относительно небольшие размеры судов, что придает путешествию черты премиального отдыха. Существенным конкурентным преимуществом остается отсутствие визовых формальностей для российских туристов и доступность различных моделей формирования программы – от полного пакета до выбора отдельных экскурсий и услуг непосредственно во время плавания.

Особую ценность представляют комбинированные маршруты по схеме «река-море-река», позволяющие в рамках одного путешествия познакомиться с разнообразными природными и культурными ландшафтами. Именно речной сегмент демонстрирует наибольшую стабильность на отечественном рынке, подтверждая востребованность такого формата путешествий среди российских туристов.

Подводя итог, можно сказать, что российский круизный туризм обладает многовековой историей, уходящей корнями в эпоху паломнических речных путей и государственных инициатив по развитию судоходства. Несмотря на впечатляющий исторический фундамент и богатейший природный потенциал водных артерий, современное состояние отрасли характеризуется противоречивой динамикой. С одной стороны, наблюдает-

ся устойчивый рост интереса со стороны внутренних туристов и расширение географии маршрутов, а с другой – сохраняются системные ограничения, связанные с физическим и моральным устареванием флота и портовой инфраструктуры. Ключевыми вызовами остаются недостаточный уровень сервиса, ограниченные производственные мощности судостроения и неразвитость причальных комплексов, что существенно сдерживает конкурентоспособность отечественного продукта. В качестве стратегического вектора развития отрасль ори-

ентируется на внутреннего потребителя, адаптируя под его потребности туристический продукт и маркетинговую политику. Для реализации существующего потенциала требуется комплексная государственная поддержка, направленная на обновление флота, модернизацию инфраструктуры и повышение качества обслуживания. Преодоление этих барьеров позволит круизному туризму занять достойное место в структуре внутреннего круизного туризма, полностью раскрыв свои уникальные преимущества.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алексеева, Н.Д. Исторический аспект развития речного круизного туризма в России / Н.Д. Алексеева // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. – 2012. – № 3. – С. 17-25.
2. Волков, Ю. Ф. Введение в гостиничный и туристический бизнес / Ю.Ф. Волков // М.: Феникс, 2013. – 520 с.
3. Егорова, Н.С. История становления русского флота и круизного туризма в России / Н.С. Егорова // Будущее науки - 2019: сборник научных статей 7-й Международной молодежной научной конференции, Курск, 25-26 апреля 2019 года. Том 2. – Курск: Юго-Западный государственный университет, 2019. – С. 101-103.
4. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли / Сост. проф. С.И. Иловайский. – Одесса: тип. Акц. Южнорус. о-ва печ. дела, 1907. – 359 с.
5. Коваленко, И.Е. Развитие речного круизного туризма в России / И.Е. Коваленко // Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта: традиции, инновации (РИВВТ-2023): Сборник трудов межвузовской научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых, Санкт-Петербург, 05 декабря 2023 года. – Санкт-Петербург: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2024. – С. 214-217.
6. Лазарева, А.А. Возможности развития речного круизного туризма в России / А.А. Лазарева, Т.И. Григорьева // Индустрия туризма: возможности, приоритеты, проблемы и перспективы. – 2019. – Т. 14, № 2. – С. 281-290.
7. Основы курса истории России / А.С. Орлов, В.А. Георгиев, А.Ю. Полунин, Ю.Я. Терещенко. – М.: Простор, 2002. – 651 с.
8. Речное судоходство в России / М.Н. Чеботарев, М.Д. Амусин, Б.В. Богданов и др. – М.: Транспорт, 1985. – 352 с.
9. Сарафанова, А.Г. Обзор влияния COVID-19 на круизную индустрию / А.Г. Сарафанова, А.А. Сарафанов // Современные проблемы сервиса и туризма. – 2021. – № 3. – С. 19-29.
10. Соколов, А.А. Концепция развития морского круизного туризма России / А.А. Соколов // Роль России в формировании многополярного мира: вызовы, возможности, перспективы, управленческие решения: сборник статей по итогам VII Международного Невского форума, Санкт-Петербург, 21–23 июня 2023 года. – Санкт-Петербург: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», 2023. – С. 37-41.
11. Тортева, А.С. Проблемы и перспективы развития речного круизного туризма в России / А.С. Тортева, И.П. Смирнова // Транспорт. Горизонты развития: Труды 4-го Международного научно-промышленного форума, Нижний Новгород-Новосибирск-Владивосток-Самара, 23-26 апреля 2024 года. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2024. – С. 222-226.

© Карпов Дмитрий Витальевич (gaz_978@mail.ru), Смолянок Игорь Алексеевич (kasparov_2011@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»