

М.Н. Войт

МЕХАНИЗМЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ КРУИЗНОГО  
ТУРИЗМА

Рассмотрены формы и механизмы государственной поддержки круизного туризма и круизных компаний в странах Европы и России, определена роль государственной поддержки для развития сферы круизных услуг в России. Выявлены проблемы, ограничивающие развитие круизного туризма, и перспективные направления, предложены меры реализации государственной поддержки круизного туризма, которые позволят воплотить в жизнь потенциал круизного туризма.

*Ключевые слова:* круизный туризм, механизмы государственной поддержки, круизное судно, утилизационный грант.

M.N. Voyt

MECHANISMS OF STATE SUPPORT FOR CRUISE  
TOURISM

The forms and mechanisms of state support for cruise tourism and cruise companies in Europe and Russia are considered, the role of state support for the development of cruise services in Russia is defined. The problems that limit the development of cruise tourism, and promising areas are identified, measures for the implementation of state support for cruise tourism, which will allow to realize the potential of cruise tourism are proposed.

*Keywords:* cruise tourism, state support mechanisms, cruise ship, recycling grant.

*Введение*

Круизный туризм отнесен к наиболее перспективным видам туризма действующей Стратегией развития туризма в Российской Федерации (2019–2025 гг.) и обозначен Федеральной целевой программой «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2019–2025 годы)» как один из самых популярных и динамично развивающихся сегментов туристского рынка.

*Проблемы, ограничивающие развитие  
круизного туризма*

В России круизный туризм не носит массового характера ввиду ряда причин, затрудняющих рост объема круизных перевозок:

- Ограниченность провозных способностей круизного флота и его стремительное устаревание. Решение проблемы обновления флота требует существенных капитальных вложений со стороны судовладельческих компаний, при этом срок окупаемости речного круизного судна на сегодняшний день с учетом ограниченного периода навигации составляет 20–25 лет. Дополнительной проблемой, препятствующей массовому строительству круизного флота, является сосредоточение значительной части имеющегося флота в руках малого и среднего предпринимательства. Большинство судовладельцев объективно не имеют достаточного количества финансовых ресурсов для инвестирования в строительство новых судов [3, с. 41]. Как итог,

реальными финансовыми возможностями для строительства новых судов располагают исключительно крупные судовладельцы России: «Мостурфлот», «Водоход», «Инфофлот», «Гама», «Ортодокс», “Viking River Cruises”. В настоящее время по заказу первых трех компаний строится три круизных суда, два из которых должны быть введены в эксплуатацию в 2019 г., а одно – в 2020 г. Подобные темпы строительства не способны восполнить естественную убыль флота, который не обновлялся с 1991-го по 2012 г., однако с 2012 г. до настоящего времени обновление флота реализовывалось исключительно за счет судов-доноров, что не способствовало увеличению флота количественно. Таким образом, в условиях низкой рентабельности круизного бизнеса, высоких капитальных затрат на поддержание круизных судов в надлежащем техническом состоянии и существенного роста цен на топливо, доля которого в цене круиза занимает от 50 до 70%, решение задачи массового обновления круизного флота возможно исключительно благодаря государственной поддержке.

- Ограниченность пропускной способности судовых гидротехнических сооружений, в том числе на р. Дон (участок от Кочетовского гидроузла до г. Аксая), Волге (участок от Городецких шлюзов до Нижнего Новгорода), Саралевском водном узле на Нижней Волге, на р. Свири (створ Нижне-Свирского шлюза), на Каме (участок от Чайковского шлюза до г. Камбарки). Решение данной проблемы относится к сфере деятельности органов государственной власти, а именно: содержание судовых ходов, подходов к причалам общего пользования, проведение работ по устройству и содержанию рейдов в портах общего пользования, а также судоходных гидротехнических сооружений осуществляется в границах бассейнов внутренних водных путей администрацией соответствующего бассейна внутренних водных путей [2].

- Достаточно высокая стоимость отдыха на круизном судне, по сравнению с другими типами рекреационного туризма, в условиях снижения реальных располагаемых доходов населения с 2014 г. Данные Росстата об изменении доходов населения представлены в таблице.

**Динамика доходов населения России, % [1]**

Показатель		2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Доходы	номинальные	11,7	7,1	10,6	0,9	2,4
	реально располагаемые	4,0	-0,7	-3,2	-5,8	-1,7
Заработная плата	номинальная	11,9	9,1	5,1	7,9	7,3
	реальная	4,8	1,2	-9,0	0,8	3,5
Пенсия	номинальная	9,7	8,8	11,2	3,4	7,4
	реальная	2,8	0,9	-3,8	-3,4	3,6

Таким образом, решение всех указанных проблем является возможным исключительно при реализации мер государственной поддержки судовладельцев и круизного туризма в целом.

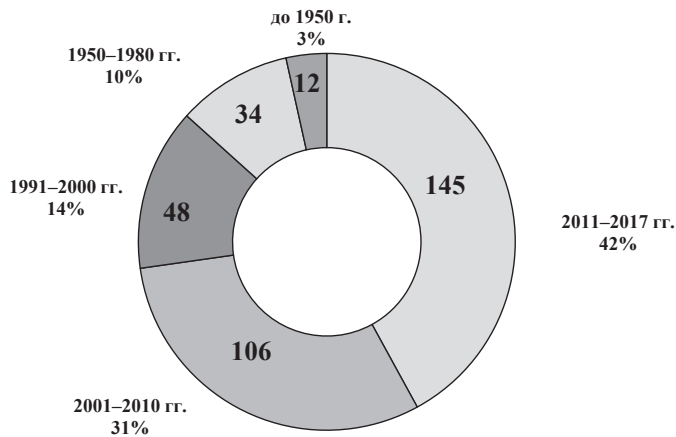
#### *Европейский опыт государственной поддержки круизного туризма*

Рассмотрим опыт государственной поддержки развития речного круизного туриз-

## Войт М.Н. Механизмы государственной поддержки круизного туризма

ма в странах Европы, так как данный регион занимает долю 70% от мирового рынка речных круизов. Прирост круизного флота в Европе с 2004-го по 2017 г. составил 143%, при этом более 42% речного круизного флота построено в 2011–2017 гг.

[5]. Возрастная структура европейского речного круизного флота, выявленная на основе данных отчета о развитии рынка внутреннего судоходства в Европе Европейской ассоциации речных круизных компаний, представлена на рисунке.



Возрастная структура европейского речного круизного флота, ед.

Наиболее развита сфера речных круизов в Германии, где реализуется масштабная государственная поддержка круизного туризма в рамках национальной Стратегии развития транспорта до 2030 г. В данный период в транспортную инфраструктуру Германии планируется инвестировать 269,6 млрд евро, из них 7 млрд евро – на водные пути [6]. Наиболее значимыми положениями Стратегии, направленными на стимулирование развития речного круизного туризма, являются:

1. Приоритетная поддержка действующих водных путей, по которым осуществляется активное круизное судоходство.
2. Модернизация и углубление каналов (прежде всего Кильского канала).
3. Расширение шлюзов и увеличение их пропускной способности.
4. Возведение, расширение и модернизация существующих причалов.

5. Реализация комплекса мероприятий по предотвращению наводнений.

6. Экологизация речного круизного флота и снижение негативного эффекта от судоходства для экологии.

Значительный вклад в развитие круизного туризма в странах Европы вносит созданная в 2000 г. Европейская ассоциация речных круизных компаний, объединяющая 19 круизных компаний, владеющих и управляющих в совокупности 239 судами [7]. Таким образом, данная ассоциация объединяет 70% участников рынка речных круизов. В сферу интересов и деятельности участников ассоциации входят следующие вопросы:

- эксплуатация и развитие водных путей;
- эксплуатация и развитие причалов;
- реализация единой политики в области навигации на всей территории системы европейских водных путей;

- разработка и внедрение единых международных стандартов судостроения;
- совершенствование и стандартизация трудового законодательства в сфере круизного туризма;
- совершенствование, стандартизация и унификация таможенных и визовых формальностей в сфере круизных перевозок, а также разработка единых стандартов осуществления портовых операций.

Для Дунайского региона разработана и реализуется самостоятельная программа развития круизного туризма, которая финансируется из европейских структурных и инвестиционных фондов. В соответствии с данной программой активно ведется работа над развитием инфраструктуры Дуная и формированием уникального туристического бренда Дунайского региона. Активную поддержку круизным компаниям региона оказывает Ассоциация туристических организаций и фирм Дунайского региона. Основными направлениями деятельности Ассоциации являются:

1. Создание механизмов для скоординированной маркетинговой политики и развитие собственного туристического бренда.
2. Создание новых туристских продуктов круизного туризма и специальных программ.
3. Поддержка деятельности участников Ассоциации.
4. Лоббирование интересов Ассоциации на различных правительственных уровнях.

#### *Формирование механизмов государственной поддержки круизного туризма в России*

Россия омывается 12 морями, по ее территории проходит более 100 тыс. км внутренних водных путей, и, таким образом, потенциал для развития круизного судостроения огромен и на сегодняшний день недооценен. Круизная отрасль страны испыты-

вает ряд серьезных и фундаментальных проблем, препятствующих ее развитию, поэтому важным условием реализации потенциала круизного туризма является формирование единого механизма развития круизного туризма и поддержки российских круизных компаний. В настоящее время в России ведется государственная поддержка круизного туризма и круизных компаний по следующим направлениям:

1. Обновление круизного флота.
2. Формирование и совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей судоходство по внутренним водным путям и оказание туристских услуг.
3. Улучшение состояния водных путей и судоходных гидротехнических сооружений.
4. Развитие портовой и береговой инфраструктуры.

Сейчас в нашей стране реализуется Федеральный закон от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ «О поддержке судостроения и судоходства». Основными мерами поддержки строительства новых круизных судов являются субсидирование процентной ставки по кредитам и лизинговым платежам и введение судового утилизационного гранта. Минпромторг Российской Федерации предоставляет субсидии отечественным судоходным компаниям и паромствам на компенсацию части затрат на выплату процентов по кредитам, полученным в российских банках на приобретение круизных судов и на выплату лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным с российскими лизинговыми компаниями на приобретение круизных судов. В настоящее время по данной программе на российских судоверфях по заказу АО «Машпромлизинг» (ранее – ЗАО «Гознак-лизинг») строится два судна для круизных компаний «ВодоходЪ» и «Гама».

С 2017 г. в России реализуется программа предоставления судового утилизационного гранта. Судовой утилизационный грант – единовременная выплата российской судоходной компании при утилизации старого флота и заказе на верфи в Российской Федерации нового судна [4]. Планируется, что механизм предоставления судового утилизационного гранта будет действовать в России до 2030 г. Важным условием получения гранта является возраст утилизируемого судна, который должен быть не менее 30 лет. Размер гранта для круизного судна является максимальным из всех типов гражданских судов и составляет 15% от стоимости нового судна. В 2017 г. на программу утилизационного гранта было выделено 393,7 млн руб., в 2018 г. – 371,2 млн руб., в 2019 г. запланировано 289,8 млн руб.

Также к мерам государственной поддержки круизного туризма можно отнести регистрацию судов, которые были построены на судовой верфи России после 1 января 2010 г., в Российском международном реестре судов, что обеспечивает для судовладельца льготный режим налогообложения.

Еще одной проблемой развития круизного туризма является слабо разработанная нормативно-правовая база регулирования круизных перевозок. В настоящее время в России действует единственный национальный стандарт для сферы круизных перевозок – ГОСТ Р 56221–2014 «Туристские услуги. Речные круизы. Общие требования». Большая часть вопросов организации круизных перевозок регулируется нормативно-правовой базой для внутреннего водного транспорта и пассажирских перевозок, которая не учитывает специфики круизных перевозок.

Вопросы улучшения состояния водных путей и судоходных гидротехнических сооружений находятся в ведении Феде-

рального агентства морского и речного транспорта. В настоящее время в данном направлении реализуется несколько крупных проектов, среди них – строительство Багаевского гидроузла на р. Дон, Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волге, в 2020 г. планируется начать строительство второй нитки Нижне-Свицкого гидроузла.

Развитие портовой и береговой инфраструктуры осуществляется с использованием механизмов государственно-частного партнерства. Наиболее крупными реализованными проектами строительства новых причалов и речных вокзалов стали причалы в Рыбинске, Старой Ладого, Свирьстрое, Кузине, на Ореховом острове у крепости Орешек в Ленинградской области и некоторых других городах и населенных пунктах. Планируется весной 2019 г. завершить строительство причала для крупных круизных судов в Великом Новгороде.

#### *Заключение*

Недостатком реализующихся в России мероприятий государственной поддержки круизного туризма является выборочность их применения. В стране отсутствует единая комплексная программа государственной поддержки круизного туризма, в связи с чем возникают сложности в оценке эффективности реализации рассмотренных мероприятий. Кроме того, в настоящее время недостаточное внимание уделяется вопросам, решение которых позволило бы в значительной степени реализовать потенциал круизного туризма и усилить экономический эффект для страны от развития данного вида туризма. Среди них:

1. Создание более лояльного визового режима для иностранных круизных туристов. На сегодняшний день для туристов, прибывающих в Россию через крупные морские порты Санкт-Петербург, Влади-

восток и другие, существует 72-часовой безвизовый режим и действует безвизовый режим для организованных туристских групп из Китая. Однако в условиях текущего валютного курса и решения проблемы массового обновления круизного флота специалистами туриндустрии предлагается рассмотреть возможность более длительного безвизового режима (сроком до 15 дней) для иностранцев, прибывших в Россию с целью круизного туризма.

2. Разработка и реализация мер льготного налогообложения для круизных компаний, активно обновляющих круизный флот, в условиях резкого роста тарифов на топливо в стране.

3. Дальнейшее более интенсивное развитие современной инфраструктуры для приема круизных судов, в том числе в Санкт-Петербурге, где отсутствует речной вокзал.

4. Активное продвижение круизного турпродукта на внутреннем и международном рынке, в том числе при поддержке Ростуризма.

5. Формирование специализированной нормативно-правовой базы для круизных перевозок.

6. Формирование региональных программ и подпрограмм развития круизного туризма.

7. Формирование единой базы статистических данных развития круизного туризма, в том числе включающих информацию о пассажиропотоке на круизных маршрутах, количестве заходов круизных судов в города и населенные пункты России и другие данные, анализ которых позволит сформировать более точную оценку развития рынка круизных услуг в России и дать корректный прогноз развития отрасли.

### Литература

1. Динамика доходов населения: Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики. 2018. Вып. 34. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/16278.pdf> (дата обращения: 07.12.2018).
2. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ: принят Государственной думой 7 февраля 2001 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Морозов М.А., Морозова Н.С., Войт М.Н. Развитие сферы речных круизов в России. М.: РосНОУ, 2017. 176 с.
4. СМИ: Минпромторг определил выплаты для сдачи судов в утиль // ТАСС. URL: <https://tass.ru/transport/4151111> (дата обращения: 09.12.2018).
5. Market Insight Inland Navigation in Europe. URL: [https://www.inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2018/12/Market-Insight-Fall-2018\\_EN\\_Final.pdf](https://www.inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2018/12/Market-Insight-Fall-2018_EN_Final.pdf) (date of the application: 09.12.2018).
6. The 2030 Federal Transport Infrastructure Plan. [S. l.]: Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure. URL: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/ftip-2030.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/ftip-2030.pdf?__blob=publicationFile) (date of the application: 07.12.2018).
7. The European River Cruise Association. URL: <http://www.igrivercruise.com/en/> (date of the application: 07.12.2018).

### Literatura

1. Dinamika dokhodov naseleniya: Byulleten' o tekushchikh tendentsiyakh rossijskoj ekonomiki. 2018. Vyp. 34. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/16278.pdf> (data obrashcheniya: 07.12.2018).
2. Kodeks vnutrennego vodnogo transporta Rossijskoj Federatsii ot 7 marta 2001 g. № 24-FZ: prinyat Gosudarstvennoj dumoj 7 fevralya 2001 g. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Konsul'tantPlyus".



Зворыкина Т.И. Обоснование модели национальной системы нормирования...

3. Morozov M.A., Morozova N.S., Vojt M.N. Razvitie sfery rechnykh kruizov v Rossii. M.: RosNOU, 2017. 176 s.
4. SMI: Minpromtorg opredelil vyplaty dlya sdachi sudov v util' // TASS. URL: <https://tass.ru/transport/4151111> (data obrashcheniya: 09.12.2018).
5. Market Insight Inland Navigation in Europe. URL: [https://www.inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2018/12/Market-Insight-Fall-2018\\_EN\\_Final.pdf](https://www.inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2018/12/Market-Insight-Fall-2018_EN_Final.pdf) (date of the application: 09.12.2018).
6. The 2030 Federal Transport Infrastructure Plan. [S. l.]: Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure. URL: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/ftip-2030.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/ftip-2030.pdf?__blob=publicationFile) (date of the application: 07.12.2018).
7. The European River Cruise Association. URL: <http://www.igrivercruise.com/en/> (date of the application: 07.12.2018).

DOI: 10.25586/RNU.V9276.19.01.P.95

УДК 339.97

Т.И. Зворыкина

ОБОСНОВАНИЕ МОДЕЛИ НАЦИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ  
НОРМИРОВАНИЯ И СТАНДАРТИЗАЦИИ УСТОЙЧИВОГО  
РАЗВИТИЯ АДМИНИСТРАТИВНО-ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ  
ОБРАЗОВАНИЙ И ЕЕ ЭЛЕМЕНТЫ\*

Описаны результаты исследований, проведенных в целях обоснования модели национальной системы нормирования и стандартизации устойчивого развития административно-территориальных образований. Дано определение последней, приведена информация об элементах модели и представлены документы, регламентирующие устойчивое развитие административно-территориальных образований.

*Ключевые слова:* модель, нормативное регулирование, устойчивое развитие, стандарты, качество жизни, территория.

T.I. Zvorykina

SUBSTANTIATION OF THE MODEL OF THE NATIONAL SYSTEM  
OF REGULATION AND STANDARDIZATION OF SUSTAINABLE  
DEVELOPMENT OF ADMINISTRATIVE AND TERRITORIAL  
ENTITIES AND ITS ELEMENTS

The results of studies conducted in order to substantiate the models of the national system of rationing and standardization of studies of the development of administrative-territorial entities are described. The definition of the last is submitted, information about the elements of the models is given, documents regulating the sustainable development of administrative and territorial entities is presented.

*Keywords:* model, standard regulation, sustainable development, standards, quality of life, territory.

\* Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований, проект № 18-010-00324/19.