

Перспективы развития услуг паромного туризма в Санкт-Петербурге

© 2016 Хорева Любовь Викторовна

доктор экономических наук, профессор

© 2016 Исаева Ольга Леонидовна

Санкт-Петербургский государственный экономический университет

191023, г. Санкт-Петербург, ул. Садовая, д. 21

E-mail: luhor@inbox.ru, deliciousapple12@gmail.com

Рассматриваются основные тенденции развития круизного и паромного туризма, определяется его структура и динамика изменений в последние годы, выявляются проблемы, мешающие развитию услуг круизного и паромного туризма в Санкт-Петербурге.

Ключевые слова: туризм, круизный и паромный туризм, услуги паромного туризма.

В рамках Федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011-2018 годы)»¹ решается ряд базовых задач, среди которых основными названы задачи по развитию туристско-рекреационного комплекса РФ; задачи по повышению качества предоставления туристских услуг и задачи по расширению внутреннего предложения и продвижению страны на мировой рынок туристских услуг. В числе наиболее популярных, перспективных и динамичных видов туристской деятельности назван круизный туризм, для развития которого в нашей стране имеется достаточное количество ресурсов. С учетом того, что услуги круизного туризма востребованы как среди российских, так и среди иностранных туристов, он рассматривается как важное направление внутреннего и въездного туризма. На ряде маршрутов туристам, которые путешествуют на различных круизных лайнерах, не требуется виза для пребывания в портах зарубежных стран, если это пребывание ограничено во времени. Рынок услуг круизного туризма неразрывно связан с культурно-познавательным и образовательным туризмом, рекреационным и экспедиционным, деловым и конгрессным и другими видами туризма. Круизные лайнеры используются как площадки для проведения конференций, деловых встреч, организации свадебных торжеств, поведения других массовых или частных событий и праздников.

Вместе с тем рост круизного туризма в нашей стране в настоящее время ограничивается проблемами изношенности судов и инфраструктуры причальных сооружений, а также наличием участков на внутренних водных путях, где проход судов круизного класса затруднен².

Одним из значительных сегментов круизного туризма является паромный туризм, кото-

рый выделяется как специфический по типу судна, на котором путешествуют туристы. Обычно различают несколько основных типов лайнеров, перевозящих большие группы пассажиров, в том числе и туристов. Во-первых, это океанские лайнеры, наиболее традиционные пассажирские суда, целью которых выступает доставка пассажиров по заданному маршруту на дальние расстояния. Такие суда были особенно популярны в начале прошлого XX в. Параллельно на подобных судах, помимо комфортабельного (или бюджетного) размещения пассажиров, могут предоставляться дополнительные туристско-рекреационные и развлекательные услуги. И постепенно такие лайнеры трансформировались к концу XX в. в круизные суда, которые стали в индустрии гостеприимства рассматриваться как отдельный вид средств размещения туристов. И круизные суда, и паромы, как и гостиницы и другие средства размещения, оцениваются по ряду критериев, что определяет уровень комфортабельности («звездности») средства размещения. Используются следующие критерии: тип судна и его оснащение, состояние кают, питание, уровень обслуживания, наличие развлекательных программ, разнообразие дополнительных услуг³.

Согласно Международной классификации пассажирских судов, сформированной в рамках Конвенции SOLAS⁴, круизное судно относится к категории крупных пассажирских судов с большим водоизмещением и грузоподъемностью, высокой скоростью и повышенной степенью безопасности пассажиров. Такие суда осуществляют перевозку пассажиров по определенным, как правило международным, маршрутам и при этом заходят в открытые порты по заранее выстроенному туристскому маршруту. Круизные лайнеры фактически служат крупными отелями с большим количеством кают различной ценовой кате-

Таблица 1. Динамика количества пассажиров круизных маршрутов, 2004-2015 гг., млн чел.*

Регион	2004	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (прогноз CLIA)
США	9,14	10,4	11,0	11,44	11,64	11,82	12,16	12,9	13,5
Европа (включая РФ)	2,8	5,04	5,67	6,15	6,23	6,39	6,39	6,6	7,0
Остальной мир (Средняя Азия, Австралия и др.)	1,13	2,15	2,40	2,91	3,03	3,09	3,49	4,0	4,7
Общее кол-во пассажиров	13,07	17,59	19,07	20,49	20,9	21,3	22,04	23,5	25,2

* Международная ассоциация круизных линий (Cruise Line International Association - CLIA).
URL: <http://www.cliaeurope.eu>.

гории и развитой рекреационной и туристской инфраструктурой на борту.

В ряду круизных судов специфическим видом являются круизные паромы, которые отличаются тем, что совмещают в себе функции круизного судна и одновременно перевозят некоторое количество пассажиров (не туристов), транспортных средств и багажа по попутным маршрутам от порта к порту. В общем случае, паромы - это суда, которые осуществляют регулярные перевозки пассажиров, а также перевозку на открытых или закрытых палубах колесной техники или иных средств передвижения и производят погрузку техники посредством горизонтального способа⁵. Круизные паромы вместительны, комфортабельны и безопасны, однако скоростные и маневренные характеристики у них несколько ниже, чем у океанских круизных лайнеров⁶. Поскольку существуют определенные различия в организации круизных и собственно паромных маршрутов, специалисты разделяют их по ряду критериев, хотя, считаем, подобное деление условно. Так, указывается, что круизный рейс должен длиться не менее 60 часов, причем его основная цель - предоставить туристу впечатление от морского путешествия. В стоимость подобного тура входят возможное проживание вне судна и полный пансион на всем протяжении маршрута. Кроме начального и конечного портов отправления, круиз должен предусматривать минимум две остановки. На классическом круизном судне нет места для каких-либо грузов или автомобилей. И при таком подходе круизное путешествие носит сезонный характер: например, в Санкт-Петербурге и в Хельсинки навигация открывается в мае, а заканчивается в ноябре⁷. Паромное же сообщение, которое весьма популярно, например, в Северной Европе и дает возможность перевозить не только пассажиров, но и грузы и транспорт, а туристам при этом предоставляется тот же сервис и уровень комфорта, что и на круизных маршрутах, позволяет снизить негативное влияние фактора сезонности⁸.

Рынок паромного и круизного туризма стремительно развивается и является одним из самых

крупных сегментов индустрии туризма. За последние 35 лет данный сегмент вырос более чем в 30 раз. В течение этого долгого периода круизная индустрия стабильно удерживает рекордные темпы роста, которые превышают темпы роста туристской сферы в целом: среднегодовой темп прироста международной индустрии паромного туризма достигает 7,4 %. Если говорить только о средних показателях прироста европейского круизного рынка, то они еще выше и равны 10 %⁹. Международная ассоциация круизных линий (Cruise Lines International Association - CLIA) опубликовала данные о росте количества пассажиров в круизных поездках с 2004-го по 2015 г. (табл. 1).

Приведенные данные свидетельствуют о том, что, несмотря на мировой кризис, спрос на услуги круизного туризма остается стабильным и с каждым годом все большее количество туристов выбирает данный вид отдыха. По оценкам CLIA, в 2016 г. планируется увеличение количества паромных и круизных лайнеров в мире на 27 ед., общее число которых достигнет 497 судов. Количество путешественников, предпочитающих водный транспорт, в 2016 г., по прогнозам CLIA, увеличится до 25,2 млн чел.

Стабильность круизного рынка способствует росту числа компаний и турагентов, занимающихся продажей и предоставлением круизных услуг. В настоящее время уже более 30 тыс. туристских компаний являются членами CLIA. Так как основная целевая аудитория круизного туризма - это семейные пары с детьми и молодежь, круизные компании запускают новые услуги и развлечения, предназначенные для данного сегмента. В этом году CLIA ожидает на маршрутах увеличение числа ночевки в портах захода, у пассажиров будет больше возможностей погрузиться в местную среду, увеличится количество и разнообразие экскурсий.

Цель данной статьи - рассмотрение основных тенденций развития круизного и паромного туризма в г. Санкт-Петербурге, определение его структуры и динамики изменений, вызванных введением со стороны Европейского союза санкций против Российской Федерации.

Таблица 2. Количество иностранных туристов, прибывших в Санкт-Петербург на морских круизных судах и паромах, 2005-2015 гг.

Год	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Кол-во туристов, тыс. чел.*	300	428	454	456,5	463	496,4	482	491,8
Число судоводов**	Н.д.	115	254	327	225	261	239	225

* Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга. URL: <http://gov.spb.ru>.

** Гунягина А.В. Вопросы развития морских пассажирских перевозок в балтийском бассейне на примере города Санкт-Петербург // Системный анализ и логистика. 2016. № 12. С. 58-61.

Санкт-Петербург является одним из ведущих портов Балтийского моря и обладает крупным пассажирским морским терминалом “Морской фасад”, принимающим океанские лайнеры ведущих круизных и пассажирских компаний мира. Кроме “Морского фасада”, относительно небольшие круизные лайнеры могут швартоваться на Морском вокзале Петербурга, а также на некоторых набережных Невы в центре города. По итогам 2014 г. Санкт-Петербург занял четвертое место в рейтинге стран Северной Европы по численности прибывающих круизных туристов (514 тыс. чел., включая россиян), впереди были такие порты как Саутгемптон (1,5 млн чел.), Копенгаген (750 тыс. чел.) и Гамбург (589 тыс. чел.)¹⁰.

Несмотря на введенные санкции против России, интерес иностранных туристов к Санкт-Петербургу сохраняется. Конечно, на сегодняшний день количество иностранных туристов в городе сократилось, но, по мнению руководителя пассажирского порта Санкт-Петербурга “Морской фасад” С. Жусупова, принимая во внимание только круизный и паромный туризм, санкционные меры против Российской Федерации мало повлияли на состояние этого вида туризма в Санкт-Петербурге, в связи с тем что решение о круизной поездке принимается на уровне конкретного человека, и геополитическая обстановка в этом случае оказывает меньшее влияние, нежели личные предпочтения.

Пассажиропоток терминала “Морской фасад” в 2015 г. в период навигации составил 491 тыс. 822 чел. и увеличился по сравнению с 2014 г. на 2 %. В 2015 г. порт принял в общей сложности 234 круизных и 5 паромных судов. В настоящее время в порту работают 25 круизных компаний, из которых самые крупные: Crystal Cruises, Silver Sea Cruises, Regent Seven Seas Cruises, Norwegian Star, Costa Luminosa. Большинство иностранных круизных компаний швартуют свои суда в Северной столице на 2 дня, стоит отметить, что такую возможность имеют всего 10 городов в мире. По оценкам руководства “Морского фасада”, в 2016 г. пассажиропоток порта снова уве-

личится на 1-2 %¹¹. По оценкам главы Комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга, в 2015 г. на паромах и круизных лайнерах город посетили свыше 770 тыс. чел.¹², большая часть из которых – это иностранные туристы. Выше представлена таблица международных туристских паромных прибытий в Санкт-Петербург за период с 2005-го по 2015 г., составленная на основе данных, опубликованных Администрацией Санкт-Петербурга (табл. 2).

Как видно по данным, представленным в таблице, количество иностранных туристов, посещающих Санкт-Петербург на водном транспорте, увеличилось за 10 лет с 300 тыс. чел. в год до почти 492 тыс. чел. Этому во многом способствовало принятое Постановление Правительства РФ от 7 мая 2009 г. № 397 “О порядке пребывания на территории Российской Федерации иностранных граждан и лиц без гражданства, прибывающих в РФ в туристических целях на паромах, имеющих разрешения на пассажирские перевозки”¹³. Согласно этому документу пассажиры паромов имеют право в течение 72 часов без оформления виз находиться на территории России (в том числе в Санкт-Петербурге, если турист является участником групповых экскурсионных программ). Необходимо отметить, что на паромных и круизных судах Северную столицу посещают туристы из более чем 170 стран. Наибольшее число туристов из Германии – их порядка четверти от общего количества прибывающих в Санкт-Петербург, 20 % приходится на путешественников из США, 15 % – туристы, прибывающие в Санкт-Петербург из Великобритании. Остальные 30 % составляют туристы из Швеции, Норвегии, Италии и других стран¹⁴.

Правительство Санкт-Петербурга заинтересовано в развитии иностранного въездного паромного туризма, так как эта отрасль туристской деятельности приносит в бюджет города не только налоги от дохода турфирм, которые обслуживают иностранные суда и круизных туристов, но и поступления от портовых сборов и обслуживания круизных паромов и лайнеров. Ежегодные

поступления средств от обслуживания туристов, прибывающих в Санкт-Петербург на паромном и круизном транспорте, в среднем, по официальным данным, составляют 250 млн долл. Морской туризм приносит большие доходы городу, и поэтому одной из задач городского правительства является создание условий для его развития в Санкт-Петербурге. Существует программа развития Санкт-Петербурга как туристического центра на 2011-2016 гг., в которой морской туризм обозначен как одно из приоритетных направлений. Согласно этой программе правительство Санкт-Петербурга выделяет средства на развитие инфраструктуры порта «Морской фасад». В 2016 г. планируется начать работы по улучшению его инфраструктуры. По плану к началу навигации 2017 г. работы будут завершены, и порт сможет принять еще большее количество морских судов, прибывающих в Санкт-Петербург. Кроме того, развитие порта «Морской фасад» предопределено стратегическим планом компании до 2020 г. План подразумевает его развитие как порта начала круизов, вследствие чего произойдет увеличение числа круизных компаний, использующих Санкт-Петербург как отправную точку для путешествий. Это станет первым шагом к получению статуса порта базирования. Для города это означает трехкратное увеличение дохода от туристов, которые проведут в Санкт-Петербурге в 2 раза больше времени, а для порта - удвоение пассажиропотока.

В то же время следует указать, что развитие паромного и в целом круизного туризма связано с рядом проблем, среди которых: нестабильность отрасли, обусловленная чувствительностью к внешним воздействиям различной специфики, начиная от политических событий на международной арене и заканчивая местными погодными условиями. Говоря о Санкт-Петербурге, следует отметить, что общие проблемы данного вида туризма характерны и для города, однако есть и свои особенности, например, неготовность городской и собственно туристской инфраструктуры принять возрастающее количество круизных туристов. Будет очень непросто вывозить всех круизных туристов на автобусах с Васильевского острова (из порта) в центр города.

Сложная процедура заполнения миграционных карт при прохождении паспортного контроля пассажирами круизных судов на пунктах пропуска через границу является еще одной проблемой паромного туризма в Санкт-Петербурге. Если учесть тот факт, что пограничники проверяют не только паспорта, но и правильность заполнения миграционной карты, а туристы часто заполняют карту неверно, то время прохода пас-

портного контроля может составить несколько часов, а это срыв программ и штрафные санкции для принимающих компаний. Указанные проблемы мешают развитию паромного туризма в Санкт-Петербурге.

Анализ основных тенденций развития въездного круизного паромного туризма в Санкт-Петербурге показал следующее: развитие паромного туризма в городе продолжается и, несмотря на кризис, с каждым годом возрастает количество туристов, приезжающих в наш город водным транспортом. Правительство города вкладывает средства в развитие инфраструктуры морского порта «Морской фасад», что способствует притоку круизных туристов в Санкт-Петербург. Проблемы, мешающие развитию паромного туризма, следующие: сложная процедура заполнения миграционных карт при прохождении паспортного контроля, наносящая ущерб логистике и имиджу Санкт-Петербурга; неготовность городской инфраструктуры к возрастающему количеству круизных туристов.

Можно предложить возможные пути решения проблемы сложной процедуры заполнения миграционных карт: разработка инструкций на электронных носителях для предварительного заполнения данного документа на морском судне, что хотя и сопряжено с дополнительными организационными действиями круизных компаний, но в конечном счете позволит избежать финансовых и временных потерь. Еще одно возможное решение, кардинальное, - отмена миграционных карт для круизных и паромных туристов. Отмена этого документа не приведет к каким-либо последствиям, так как в миграционной карте вся информация, кроме цели визита, дублируется со страниц паспорта. В условиях увеличения потоков круизных туристов могут возникать трудности при движении туристских автобусов от морского порта по Васильевскому острову и по центру города. Этого можно избежать, если использовать в качестве трансфера речной флот и более детально продумывать вопросы по транспортной логистике (объездные маршруты, удобные парковки для туристских автобусов). Решение данных проблем поможет в создании более комфортных условий для туристов во время пребывания в городе, а привлекательность Санкт-Петербурга среди круизных компаний значительно повысится.

¹ Постановление Правительства РФ от 02.08.2011 № 644 (ред. от 18.12.2014) «О федеральной целевой программе «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011-2018 годы)». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_118424.

² Карпова Г.А., Хорева Л.В. Услуги круизного туризма: классификация видов деятельности и подготовка кадров // Детско-юношеский туризм: образовательные технологии : сб. науч. тр. по материалам I Междунар. науч.-практ. конф. 2015. С. 21-28.

³ Жужома Ю.Н. Круизный туризм в черноморском бассейне: анализ состояния, проблемы, перспективы // Сб. науч. ст. кафедры финансового менеджмента и аудита университета ИТМО / под ред. И.Г. Сергеевой. Санкт-Петербург, 2016. С. 84-92.

⁴ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (текст, измененный Протоколом 1988 года к ней, с поправками) = International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (text modified by the Protocol of 1988 relating thereto, including amendments). Санкт-Петербург, 2008. SOLAS 74 - Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года.

⁵ Правила классификации и постройки морских судов. НД N 2-020101-072. Т. 1. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1200102215>.

⁶ Бутко И.И. Туризм. Транспортные туры и круизы. Москва, 2010.

⁷ Ефимов Д.А. Устойчивое развитие туризма: макроэкономические аспекты // Вестник РМАТ. 2011. Вып. 2. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/ustoychivoerazvitie-turizma-makroekonomicheskie-aspekty>.

⁸ Кучумов А.В. Инвестиционная привлекательность Санкт-Петербурга как дестинации паромного и круизного туризма // Россия и Санкт-Петербург:

экономика и образование в XXI веке. Санкт-Петербург, 2015. С. 90-93.

⁹ Бабкин А.В. Специальные виды туризма. Ростов-на-Дону, 2008. С. 231.

¹⁰ Международная ассоциация круизных линий (Cruise Line International Association - CLIA). URL: <http://www.cliaeuropa.eu>.

¹¹ Портал Пассажира порта "Морской фасад". URL: <http://www.portspb.ru>.

¹² Петербург сфокусировался на проблематике и перспективах инкаминга // RTourNews. URL: <http://rtournews.ru/blog/articles/peterburg-sfokusirovalsja-na-problematike-i-perspektivah-inkaminga.html>.

¹³ О порядке пребывания на территории Российской Федерации иностранных граждан и лиц без гражданства, прибывающих в Российскую Федерацию в туристических целях на паромных судах, имеющих разрешения на пассажирские перевозки : постановление Правительства Рос. Федерации от 7 мая 2009 г. N 397 : [ред. от 15 сент. 2014 г.] (вместе с "Положением о пребывании на территории Российской Федерации иностранных граждан и лиц без гражданства, прибывающих в Российскую Федерацию в туристических целях на паромных судах, имеющих разрешения на пассажирские перевозки"). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_87622.

¹⁴ Туристский год в Санкт-Петербурге: единство и борьба противоположностей. Портал Российского союза туристской индустрии. URL: <http://www.rstnw.ru>.

Поступила в редакцию 03.04.2016 г.