

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 190–205.

Научная статья

УДК [338.47:379.83](985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.190>

Использование водного транспорта в логистике арктического туризма

Цветков Александр Юрьевич ^{1✉}, кандидат экономических наук, доцент

¹ Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, набережная Северной Двины, 17, Архангельск, Россия

¹ a.cvetkov@narfu.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1092-1295>

Аннотация. Успешность развития арктического туризма связана с решением проблемы доставки туристов к местам их интереса. «Концепция развития круизного туризма», утверждённая правительством Российской Федерации в 2022 г., предполагает, что преодоление транспортной проблемы в Арктике возможно благодаря водному транспорту. Его можно использовать в логистике арктического туризма как способ передвижения туристов на маршрутах и для организации морских и речных круизов. Мы рассмотрели современное использование водного транспорта при организации туристских маршрутов в российском секторе Арктики на основании информации операторов речных и морских круизов. Кроме того, мы выявили регионы, где водный транспорт используют для организации пассажирских перевозок. В европейской части российской Арктики водный транспорт наиболее активно используется в речных круизах. Речные арктические круизы предоставляют туристам возможность путешествовать в районах, где нет специальной инфраструктуры. При этом начинаются речные маршруты обычно южнее в наиболее заселённых регионах. В азиатской части российской Арктики количество круизов меньше, осуществляются они только на трёх реках — Оби, Енисее и Лене. Но там также имеются регулярные пассажирские рейсы, которыми могут воспользоваться туристы, направляющиеся в Арктику. С помощью контент-анализа отзывов туристов об арктических речных круизах мы выявили основные недостатки их организации. SWOT-анализ использования водного транспорта в логистике арктического туризма показал, что мешает его развитию. К основным проблемам использования водного транспорта в Арктике относится старение судов, обеспечение безопасности пассажиров, короткий период навигации и обмеление водных путей. Наиболее перспективными для использования водного транспорта в арктическом туризме являются внутренние водные пути в европейской части российской Арктики, Белое и Баренцево моря.

Ключевые слова: туристы, арктический туризм, логистика, водный транспорт, навигация, круиз

Use of Water Transport in Arctic Tourism Logistics

Aleksandr Yu. Tsvetkov ^{1✉}, Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor

¹ Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, Russia


¹ a.cvetkov@narfu.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1092-1295>

Abstract. The success of Arctic tourism development is associated with solving the problem of delivering tourists to the places of their interest. “The Concept for the Development of Cruise Tourism”, approved by the government of the Russian Federation in 2022, suggests that overcoming the transport problem in the Arctic is possible thanks to water transport. It can be used in the logistics of Arctic tourism as a way of

* © Цветков А.Ю., 2024

Для цитирования: Цветков А.Ю. Использование водного транспорта в логистике арктического туризма // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 190–205. <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.190>

For citation: Tsvetkov A.Yu. Use of Water Transport in Arctic Tourism Logistics. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 190–205. <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.190>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)

transporting tourists on routes and for organizing sea and river cruises. We have examined the current use of water transport in the organization of tourist routes in the Russian sector of the Arctic based on information from river and sea cruise operators. In addition, we have identified regions where water transport is used to organise passenger transport. In the European part of the Russian Arctic, water transport is most actively used for river cruises. Arctic river cruises provide tourists with the opportunity to travel in areas where there is no special infrastructure. In this case, river routes usually start southwards in the most populated regions. In the Asian part of the Russian Arctic the number of cruises is smaller, they are carried out only on three rivers — the Ob, the Yenisei and the Lena. But there are also regular passages that can be used by tourists travelling to the Arctic. Using content analysis of tourists' reviews of Arctic river cruises we have identified the main drawbacks of their organization. SWOT analysis of the use of water transport in the logistics of Arctic tourism showed what hinders its development. The main problems of water transport use in the Arctic include the ageing of vessels, passenger safety, short navigation period and shallowing of waterways. The most promising ways for the use of water transport in Arctic tourism are inland waterways in the European part of the Russian Arctic, the White Sea and the Barents Sea.

Keywords: *tourists, Arctic tourism, logistics, water transport, navigation, cruise*

Введение

Одной из первоочередных задач по развитию туризма в труднодоступных регионах Арктической зоны Российской Федерации является доставка туристов из мест формирования туристских потоков к объектам туристского интереса. Логистика в Арктике по-прежнему является лимитирующим фактором освоения региона. Для целей развития туризма правительством Российской Федерации 20 сентября 2019 г. была утверждена стратегия на период до 2035 года. Во исполнение положений стратегии 28 января 2022 года правительством утверждена «Концепция развития круизного туризма», в которой определено внимание уделено арктическому туризму. Концепция предполагает развитие круизного туризма в России, в том числе в зоне Арктики, как один из способов преодоления транспортной труднодоступности и слабой инфраструктурной освоенности регионов, интересных туристам. Особенно перспективными для развития такого туризма названы регионы, через которые проходят большие реки, впадающие в море. Арктическая зона Российской Федерации представляет собой именно такую территорию, её пересекают с юга на север крупные реки, впадающие в Северный Ледовитый океан. К основным задачам концепции отнесены популяризация круизного туризма для россиян и интеграция проектов его развития в федеральные и региональные программы. Ключевым фактором развития круизного туризма является использование водного транспорта¹. Для многих территорий Арктики он является единственным видом транспорта, с помощью которого возможно доставить большие туристские группы в труднодоступные районы, обладающие значительным рекреационным потенциалом. Более того, с помощью водного транспорта в один маршрут можно связать различные регионы: как расположенные в зоне Арктики, так и южнее её. Следует учесть, что основные места формирования туристских потоков находятся за пределами Арктики. Круизные маршруты, пересекающие по пути следования к арктическим территориям несколько природных зон, являют-

¹ Концепция развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года, Москва, 2022 г. С. 1–2. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/turizm/koncepciya_razvitiya_kruiznogo_turizma.html (дата обращения: 20.10.2023).

ся более разнообразными и познавательными для туристов. По нашему мнению, обособление арктического туризма искусственно сужает целевую аудиторию и сокращает потенциальное количество заинтересованных туристов. А использование водного транспорта для арктических маршрутов расширяет территориальный охват, повышает их привлекательность и позволяет интегрировать в один тур несколько региональных туристских кластеров. Целью нашего исследования является определение перспектив использования водного транспорта для улучшения логистики арктического туризма.

Материалы и методика исследования

Проблемам развития арктического туризма посвящены работы отечественных и зарубежных учёных. Вопросы логистики в них также упоминаются, хотя масштабных исследований об их решении в последние годы не было. В работе И.А. Потапова рассматривается наиболее выгодная логистика доставки туристов на Соловецкие острова, которые в зоне российской Арктики являются одной из целей путешественников [1]. Логистические основы арктического туризма проанализированы в работе А.Ю. Цветкова [2]. Основными темами современных исследований арктического туризма являются рекреационные ресурсы, организация круизов, концепции и модели развития арктического туризма. Из арктических направлений наиболее часто исследуются полюсные круизы с заходом на Землю Франца-Иосифа в национальный парк «Русская Арктика», который относят к современной точке роста арктического туризма [3, Кружалин В.И., Шабалина Н.В., Никанорова А.Д. и др.]. А.В. Кунников отмечает, что в настоящее время формируется 4 направления, связанные с перемещением туристов в западном секторе Арктики. Большинство маршрутов начинаются в Мурманске и направляются на Северный полюс или на Новую Землю с заходом на Землю Франца-Иосифа (альтернативной точкой начала маршрута указывается Архангельск). Есть маршруты от Певека до Мурманска (по Северному морскому пути) и от Шпицбергена на Землю Франца-Иосифа [4, Кунников А.В.]. Это в основном экспедиционные туры, для которых используются ледоколы или суда ледового класса. Однако, как показывают исследования А. Pashkevich и М. Lamers, потенциал круизного туризма в регионе реализуется сложно, некоторым круизным практикам не хватает последовательности с точки зрения согласования ожиданий и получаемого опыта. Местные власти ограничены финансово, поэтому недостаточно развита береговая инфраструктура, местный транспорт и организована доступность объектов показа [5].

Следует отметить, что именно морской транспорт является главным в транспортной системе российской Арктики, на него приходится 50% объёма грузоперевозок. Туризм на круизных судах в настоящее время составляет основную часть арктического судоходства [6, Pashkevich A., Dawson J., Stewart E.J.]. Северный морской путь объединяет устья судоходных рек, впадающих в Северный Ледовитый океан, делая их единой транспортной системой [7, Митрюкова К.А.]. Но для создания единой логистической системы необходима модернизация

ция и интеграция всех объектов портовой и материковой инфраструктуры Арктической зоны. Сдерживает развитие морского транспорта в Арктике короткий период навигации (от 2 до 4 месяцев). Но при использовании для проводки судов ледоколов навигация увеличивается. Благодаря этому в западном секторе российской Арктики навигация по маршруту Мурманск — Дудинка круглогодичная [8, Грузинов В.М., Зворыкина Ю.В., Иванов Г.В. и др.]. Плавание в акватории Северного морского пути восточнее меридиана мыса Желания требует для любого судна разрешения Федерального агентства морского и речного транспорта [3, Кружалин В.И., Шабалина Н.В., Никанорова А.Д. и др.]. К основным морским портам российской Арктики относятся: Архангельск, Кандалакша, Витино, Онега, Мезень, Мурманск, Нарьян-Мар, Варандей, Сабетта, Диксон, Дудинка, Хатанга, Тикси, Певек, Эгвекинот, Беренговский, Провидения, Анадырь. Из них только порт Дудинка не требует реконструкции, переоснащения и выполнения дноуглубительных работ [8].

Внутренний водный транспорт имеет большое значение для арктических регионов России, в которых отсутствуют другие дороги. К глубоководным магистральным путям, которыми является большинство российских рек, текущих через арктические регионы, прежде всего, относят Обь, Енисей, Лену. Из рек европейского сектора российской Арктики условно, с поправками на глубины, к ним относят Северную Двину, Печору. В азиатском секторе Арктики к таким рекам относятся: Пур, Хатанга, Колыма, Яна, Индигирка и другие. Речной транспорт отличается высокой провозной способностью и сравнительно низкой себестоимостью. Связь внутреннего водного транспорта с морским особенно тесна в европейской части России. Расположенная там разветвлённая единая глубоководная система, образованная магистральными реками и каналами (Волга, Кама, Дон, Беломорско — Балтийский канал, канал имени Москвы, Волго-Донской канал и другие), связывает здесь Белое, Балтийское, Каспийское, Азовское и Чёрное моря. Это не характерно для азиатской части России, где магистральные реки, имеющие большую судоходную протяжённость, текут в меридианном направлении с юга на север и связаны только дорогами, тянущимися в широтном направлении с запада на восток на юге региона. Данная особенность отражается на большем развитии речного круизного туризма в европейской части российской Арктики по сравнению с азиатской частью.

Использование внутреннего водного транспорта очень актуально в азиатской части российской Арктики, где реки порой являются единственной возможностью попасть в отдалённые населённые пункты с наименьшими материальными затратами. Поэтому потенциал речного флота там используется чаще для перевозки грузов и пассажиров, чем для организации круизов. Протяжённость внутренних водных путей в российской Арктике составляет 52 000 км, а для судов с малой осадкой — 70 000 км [9, Нокелайнен Т.С.]. В российской Арктике 8 речных портов общего пользования: Архангельск (река Северная Двина), Лабытнанги, Салехард (река Обь), Зелёный Мыс (река Колыма), Игарка (река Енисей), Надым (река Надым), Нижнеянск (река Яна), Уренгой (река Пур). Среди них на обслуживании пассажиров специа-

лизируются Архангельск, Игарка и Салехард, а заход иностранных судов разрешён только в Архангельск, Салехард и Лабытнанги [9, Нокелайнен Т.С.].

Использование транспортного потенциала рек ограничено продолжительностью навигации, которая сокращается при движении с запада на восток и составляет от полугода в устье Северной Двины до 2–2,5 месяцев в низовьях Индигирки, Яны или Анабара, а на некоторых малых притоках Енисея от 7 до 20 дней [8; 9, Нокелайнен Т.С.]. Кроме ледостава навигация лимитируется уровнем воды и глубиной рек. Дноуглубительные работы после 1991 г. на многих реках не проводились, в результате протяжённость водных путей с гарантированными глубинами сократилась на 40%. В настоящее время средние глубины в Арктике колеблются от 0,7 м на малых реках до 10–12 м в низовьях Енисея [9].

Одним из приоритетных сегментов туристского рынка в Арктике с точки зрения ожидания туристов является массовый, подразумевающий осмотр достопримечательностей при условии комфортного передвижения и проживания [10, Ноева Е.Е.]. Последнее в условиях Арктики возможно в настоящее время только с использованием круизных или пассажирских судов, которые будут для туристов и видом транспорта, и местом размещения.

Для достижения поставленной цели мы изучили современное использование водного транспорта при организации речных и морских круизов, маршруты которых полностью или частично проходят в российском секторе Арктики. Для этого мы использовали информацию о предложениях круизных операторов России на сезон 2023 г. Мы проанализировали предлагаемые маршруты, их повторяемость за навигацию, изучили пассажирские возможности судов. Это позволило охарактеризовать состояние круизного туризма и определить потенциал водного транспорта России для его использования при организации доставки туристов в регионы Арктики. Мы выявили основные водные пути, которые можно использовать для логистики арктического туризма, оценили связанность основных районов формирования туристских потоков, которые направляются к местам туристского интереса в российском секторе Арктики. Также мы изучили расписания регулярных пассажирских рейсов речного и морского транспорта в различных регионах российского сектора Арктики с точки зрения его потенциального использования для доставки туристов. С помощью контент-анализа отзывов туристов об арктических круизах мы охарактеризовали их позитивные и негативные стороны, выявили проблемы, которые сдерживают использование водного транспорта в арктическом туризме. Для выявления преимуществ и проблем использования водного транспорта в логистике арктического туризма мы провели SWOT-анализ.

Результаты и обсуждение

В 2019 г. за сезон было 23 круиза по Северному Ледовитому океану к Северному полюсу, в том числе 17 — с посещением национального парка «Русская Арктика» [3, Кружалин В.И., Шабалина Н.В., Никанорова А.Д. и др.]. В 2022 г. совершено 3 рейса ледоколом «50 лет

Победы». В 2023 г. к полюсу был только 1 круиз на этом судне². Количество иностранных туристов упало почти до нуля, эксперты сообщают о рекордном падении спроса на круизы в российскую Арктику. Количество участников круизов сократилось более чем в 5 раз. Причины этого в сложившемся международном положении и отсутствии достаточного количества российских платёжеспособных туристов, готовых заплатить за полюсный круиз более 1 млн рублей. Специалисты ожидают, что арктические круизные направления станут более востребованными после выхода Китая из пандемии, так как китайские туристы ранее составляли большую часть участников круизов³.

Речные круизы, в том числе с заходом в зону российской Арктики, не утратили популярности. Их стоимость тоже высока, но они доступнее для туристов со средним доходом. Наиболее дешёвые речные круизы с заходом в Арктику в европейской части России, их стоимость начинается от 51 000 рублей за 12 дней⁴. Наиболее дорогие речные круизы по Енисею (от 267 000 за 6 дней на круизном судне, от 103 000 на рейсовом пассажирском судне)⁵. По Оби и Лене стоимость круизов средняя на фоне выше названных цен (от 148 990 рублей за 11 дней по Оби; 127 875 рублей за 14 дней по Лене)⁶. Их востребованность связана с продуманностью маршрутов, проходящих через несколько природных зон, областей и многочисленных мест туристского интереса. Обычно они начинаются в крупных городах центральных районов европейской части страны или юга Сибири, в местах проживания основной массы потенциальных туристов. Более того, у водных круизов своя тематическая аудитория, а после возникновения трудностей с зарубежными поездками некоторые любители иностранных круизов переключились на отечественные. Результаты изучения маршрутов круизов и задействованного при этом транспорта представлены в табл. 1.

Таблица 1

Водный транспорт в круизах с заходом в зону российской Арктики в сезон 2023 г.

Направления	Период	Основные аттракторы в арктической части круиза	Количество рейсов/ вместимость
Водные магистрали: река Москва, канал имени Москвы, Волга, Кама, Онежский канал, река Свирь, Ладожское озеро, Нева, Онежское озеро, Беломорско-Балтийский канал, Белое море, Северная Двина			
Москва — Череповец — Соловки — Петрозаводск — Санкт — Петербург — Архангельск — Москва (или Ярославль)	середина мая — начало октября	Соловки, Архангельск, Мурманск	10/186-196
Архангельск — Соловки — Беломорск — Ярославль — Москва			1/196

² Суда и обратно: для круизов в Арктике смягчат пограничные правила. URL: <https://iz.ru/1575978/ksenii-nabatkina-iana-shturma/suda-i-obratno-dlia-kruizov-v-arktike-smiagchat-pogranichnye-pravila> (дата обращения: 21.10.23).

³ Эксперты сообщили о рекордном падении спроса на круизы в Арктике. URL: <https://murmansk.rbc.ru/murmansk/02/03/2023/640043bd9a794735ff80d67c> (дата обращения: 21.10.2023).

⁴ Речные круизы на теплоходе Русь Великая. URL: <https://unicruises.com/ship/rus-velikaya> (дата обращения: 20.10.2023).

⁵ Круизы по рекам России. URL: <https://vodohod.com/cruises/> (дата обращения: 20.10.2023).

⁶ URL: <https://www.infoflot.com/> (дата обращения: 20.10.2023).

Санкт-Петербург — Соловки — Архангельск — Санкт — Петербург (или Москва)			10/186-196
Ярославль — Соловки — Москва			1/196
Пермь — Сарапул — Казань — Ульяновск — Нижний Новгород — Ярославль — Петрозаводск — Соловки или Мурманск (поезд) — Териберка — Пермь			1/314
Москва — Повенец — Медвежьегорск — Мурманск (поезд) — Териберка — Кемь — Соловки — Архангельск — Ярославль			1/196
Архангельск — Северодвинск, Малые Корелы (автобус) — Брин-Наволоки — Холмогоры — Ломоносово — Архангельск	начало июня	Архангельск, Северодвинск, Малые Корелы, Ломоносово	1/60
Обь, Иртыш, Обская губа Карского моря			
Новосибирск — Томск — Нижневартовск — Сургут — Салехард — Ханты-Мансийск — Тобольск	середина июня — конец августа	природа	1/130
Тобольск — Ханты-Мансийск — Салехард — Сургут			3/130
Сургут — Салехард — Ханты-Мансийск — Тобольск			2/130
Сургут — Салехард — Новый Порт — Сургут	август		1/130
Енисей, Енисейский залив Карского моря			
Красноярск — Игарка — Дудинка	лето	природа	6/94
Направления	Период	Основные аттракторы в арктической части круиза	Количество рейсов / вместимость
Дудинка — Игарка — Красноярск	июнь — сентябрь	природа	6/94
Норильск — (самолёт) Диксон — Дудинка — (рейсовый теплоход) — Енисейск			1/315 (329)
Красноярск (автобус) — Енисейск (рейсовый теплоход) — Дудинка — Норильск (поезд, автобус)			2/315 (329)
Норильск (автобус) — Дудинка (рейсовый теплоход) — Енисейск — (автобус) Красноярск			2/315 (329)
Норильск — Дудинка — дельта Енисея (рейсовый теплоход) — Дудинка — (вертолёт) плато Путорана — Норильск (самолёт) — Диксон	начало июля — начало сентября		2/315 (329)
Красноярск — Игарка — Дудинка — плато Путорана (вертолёт)			1/94
Лена, море Лаптевых			
Якутск — Жиганск — Кюсюр — Тикси — Якутск	июль — август	природа, фольклор	2/210
Северный Ледовитый океан			
Мурманск — Северный полюс — Земля Франца-Иосифа — Мурманск	июль	природа	1/128

Нарьян-Мар — Новая Земля — Нарьян-Мар	июль		заказ/18
Анадырь — остров Врангеля — Анадырь	август		2/46

Анализ данных табл. 1 показывает, что наибольшее количество круизов с заходом в арктическую зону (речных, с выходом в море) в сезоне 2023 г. было организовано в европейской части России. Здесь самый продолжительный период прохождения круизов (с середины мая по начало октября). Основными пунктами отправления круизов были Москва и Санкт-Петербург. Также круизы начинались в Архангельске, Ярославле, Перми. Часть маршрутов проходит южнее арктической зоны. Самый протяжённый маршрут начинался в Перми. Он организован по каскадному типу и проходил через крупные города (Казань, Ульяновск, Нижний Новгород, Ярославль и др.), в каждом из которых можно было начать круиз. Таким образом, благодаря системе рек и каналов, водные маршруты охватывают территорию, на которой проживает большая часть населения России, потенциальных туристов, что обеспечивает продажи путёвок. Средняя вместимость используемых для круизов судов составляет 232 места (от 186 до 314). Наименее продолжительный и редко организуемый маршрут проходил по Северной Двине. Причина тому обмеление реки, вследствие чего теплоходные рейсы возможны только при высоком уровне воды в начале лета. Все круизы с заходом в Арктику в европейской части России включают в свой маршрут Соловецкие острова, следовательно, они являются основным объектом туристского интереса. Большинство маршрутов осуществляется на судах класса «река — море», поэтому они свободно заходят в Белое море и достигают Соловков и Архангельска. Севернее широты Соловецких островов речные круизы из центральных районов России не продолжают. Исключение составляют комбинированные маршруты, когда, прибыв на теплоходе в Карелию (Медвежьегорск), туристы пересаживаются на поезд и едут в Мурманск, где программа продолжается на побережье Баренцева моря. Теоретически система «река — море» позволяет судам вдоль побережья Кольского полуострова из Белого моря выходить в Баренцево море и достигать Мурманска. Таким образом, в европейской части российской Арктики наиболее привлекательным для туристов бассейном является Белое море, что нужно учесть при организации круизов.

Круизный флот, задействованный на арктических маршрутах в навигацию 2023 г., представлен модернизированными судами постройки от 1956 до 1978 гг. Это следует учесть в решении вопроса безопасности пассажиров. В бассейне рек Обь, Иртыш и в Обской губе Карского моря за сезон, длящийся с середины июня до конца августа, было организовано 11 круизов, в том числе 7 — с заходом в Арктику. Самый первый и протяжённый маршрут стартовал в Новосибирске. Но основная часть маршрутов начинается ниже по течению реки в Тобольске (река Иртыш) и Сургуте. Отправные точки круизов находятся далеко от основных мест формирования туристских потоков в европейской части России, следовательно, расходы туристов увеличиваются на стоимость проезда до них. Исключение составляет крупный город Новосибирск и прилегающие районы южной Сибири, которые в данном регионе

наиболее заселены. Все маршруты заходят в Салехард, находящийся на полярном круге. Один прошедший круиз включал выход в Обский залив Карского моря. Вместимость теплохода «Северная Сказка», обслуживавшего в сезон 2023 г. линию, составляет 130 человек, он был построен в 1957 г., модернизирован в 2019 г. Особенность круизов в бассейне Оби — их продолжительность (все арктические маршруты длятся от 11 дней) и прохождение по мало-заселённым местам. Часть маршрута проходит южнее зоны Арктики.

Круизы по Енисею проходят с начала июня по конец сентября. Из 19 круизов, организованных в 2023 г., 12 заходят в зону Арктики. Есть комбинированные маршруты с посещением полуострова Таймыр, плато Путорана и Диксона. Особенность организации круизов на Енисее в том, что они идут в одном направлении: либо вниз по реке из Красноярска или Енисейска до Дудинки, либо вверх по течению реки из Дудинки. Маршрут обслуживает теплоход «Максим Горький», построенный в 1974 г., вмещающий 94 человека (аттестован как гостиница на 5 звёзд). В 2023 г. он раньше запланированного сошёл с маршрута по причине поломки. Часть маршрутов, которые комбинируются с посещением Норильска, дельты Енисея, Диксона, используют два рейсовых теплохода, которые в течение всего лета и части осени возят пассажиров от Красноярска до Дудинки. Вместимость пассажирских судов больше, чем круизных (315–329 человек), построены они были в 1953 и 1954 гг. При этом стоимость круизов с использованием пассажирских судов ниже, чем на круизном теплоходе, так как государство субсидирует такие рейсы.

По реке Лена за сезон 2023 г. прошло 2 круиза с заходом в Арктику и выходом в море Лаптевых. Круизы начинаются в Якутске и заканчиваются в Тикси при благоприятных погодных условиях. Обслуживают круизы теплоходы «Демьян Бедный» и «Михаил Светлов» Ленского речного пароходства вместимостью 210 человек, построенные в 1985 и 1986 гг. Маршрут круиза оборотный, но возможно купить путёвку только вниз по течению реки или только вверх до Якутска. Круизы по Лене не обеспечены участниками за счёт местных туристов, но из-за уникальности маршрута привлекают их из других регионов России и из-за рубежа.

Сезон круизов по Северному Ледовитому океану включает июль и август, когда лучше ледовая обстановка. В 2023 г. он не был массовым, один рейс на ледоколе «50 лет Победы» (2007 г. постройки) из Мурманска доставлял туристов на Северный полюс и Землю Франца-Иосифа. Два круиза были организованы в восточной части российской Арктики — в Чукотском море от Анадыря до острова Врангеля на экспедиционном судне «Профессор Хромов» вместимостью 46 человек, построенном в 1982 г.⁷ Эксклюзивный маршрут на яхте ледового класса вместимостью 18 человек предлагался из Нарьян-Мара до Новой Земли. Отличает эти круизы сложность организации и высокая стоимость, поэтому они не массовые, а с потерей зарубежного рынка туристов обеспечение заполнения судов проблематично.

⁷ Круизный оператор «Васта Экспедишенс» («Vasta Expeditions»). URL: <https://vasta-expeditions.ru/> (дата обращения: 21.10.2023).

Мы изучили отзывы туристов, принимавших участие в круизах с заходом в Арктику, которые были оставлены на специальных сайтах отзывов и сайтах круизных операторов. Так как арктические круизы не являются массовыми, то и отзывов по ним немного. Так, на сайте круизного оператора из 442 отзывов, оставленных за сезон 2023 г., лишь 2 относятся к арктическим круизам⁸. Большинство отзывов положительные, что объясняется тем, что в подобных круизах мало случайных пассажиров, не подготовленных к особенностям Арктики. Туристы хвалят интересные программы, комфорт, обслуживание, питание.

Из отрицательных сторон круизов называют плохую погоду (туманы, мешающие некоторым высадкам на берег), сложности высадки, так как во многих местах нет пристаней (это особенно относится к рекам Сибири и побережья Северного Ледовитого океана), небезопасность, недостаток спасательных средств, шлюпок, отсутствие связи на большом протяжении маршрута, комары, дым от лесных пожаров (круиз по Лене), запустение в арктических населённых пунктах, стоимость путёвки⁹.

Опрос населения, который проводился в Якутии в 2019 г., показал, что лишь 11% потенциальных туристов готовы купить круиз по Лене без дополнительных условий, а 61% возможно купили бы, но не по такой цене, 18% не купили бы ни в коем случае, а 10% это не интересно¹⁰.

При организации круизов используют не только специальные круизные суда, но и рейсовые пассажирские теплоходы, следующие на значительном протяжении определённых водных путей. Мы проанализировали возможности использования пассажирского флота в арктической зоне России для организации маршрутов для групповых и индивидуальных туристов (табл. 2).

Таблица 2

Регулярные пассажирские сообщения водным транспортом с заходом в зону российской Арктики во время навигации 2023 г.

Бассейн	Направление	Регулярность рейсов	Вместимость (мест)
Баренцево и Белое моря	Мурманск — Островной (Баренцево море) — Чаваньга (Белое море)	декабрь — сентябрь -3 рейса в месяц; октябрь — ноябрь — 2 до Островного. В июне-августе — 1 рейс в месяц до Чаваньги	200
Белое море	Архангельск — Соловки Архангельск — Койда	3 — июнь, август; 2 —июль.	36
	Кемь (Рабочееостровск) — Соловки	3 — июнь; 2 — июль, август. 2 раза в день	36 80–160
Карское море	Салехард — Новый	5 — июль, сентябрь;	150

⁸ Отзывы о речных круизах по России. URL: <https://kruiz.online/reviews> (дата обращения: 21.10.2023).

⁹ Tripadvisor. URL: www.tripadvisor.ru (дата обращения: 21.10.2023).

¹⁰ Туристка поделилась впечатлениями от круиза по Лене. URL: <https://sakhaday.ru/news/turistka-podelilas-vpечatleniyami-ot-kruiza-po-lene> (дата обращения: 21.10.2023).

	Порт Салехард — Ныда Салехард — Яр-Сале	4 — август; 1 — октябрь. 2 — июль, август. 19 — июнь; 21 — июль; 28 — август; 17 — сентябрь; 5 — октябрь	
Река Енисей	Красноярск — Дудинка	июнь — начало октября — 1 рейс в неделю	315–329
Река Печора	Нарьян-Мар — Коткино Нарьян-Мар — Великовисочное	июнь — начало октября — 2 раза в месяц; июнь — начало октября — 3 раза в неделю	11–30
Енисей, Енисейский залив	Дудинка — Носок Дудинка — Воронцово	8 — июнь; 10 — июль; 13 — август, сентябрь; 4 — октябрь. 2 — июль	30–50
Река Хатанга, Хатангский залив, река Хета, река Попигаи	Хатанга — Сындасско Хатанга — Катырык Хатанга — Попигаи	по 3 — в июле, августе, сентябре. по 1 — в июне, сентябре; по 2 — в июле, августе. по 3 — в июле, августе, сентябре	30
Лена	Якутск — Кюсюр — Тикси	июнь — 1, июль, сентябрь — 2, август -3	199

Данные табл. 2 показывают, что пассажирские рейсы водного транспорта в навигацию 2023 г. были организованы не на всём протяжении арктической зоны России. Для доставки туристов в районы Арктики и для организации круизов для индивидуальных туристов подходят протяжённые рейсы, связывающие места формирования туристских потоков и основные аттрактанты. По сравнению с прошедшими навигациями, их количество сократилось. Отменены пассажирские рейсы по Иртышу и Оби, которые осуществлялись из Омска в Салехард. Рейсы из Салехарда до Антипаюты по Обской и Тазовской губе Карского моря заменены на авиарейсы.

В настоящее время самыми протяжёнными являются регулярные пассажирские рейсы по Лене и Енисею, осуществляемые с июня по сентябрь или октябрь. Между Красноярском и Дудинкой по Енисею 1 раз в неделю навстречу друг другу курсируют два судна («Валерий Чкалов» и «Александр Матросов»). Круизные операторы уже используют их для доставки туристов. Количество пассажирских рейсов по Лене меньше, на линии работает один теплоход «Механик Кулибин» 1955 г. постройки. Индивидуальные туристы путешествуют на нём. Интерес для организаторов доставки туристов могут представлять регулярные пассажирские рейсы из Мурманска на теплоходе «Клавдия Еланская» 1977 г. постройки. В течение года на нём осуществляются непродолжительные рейсы по Баренцеву морю до Островного,

а летом маршрут 1 раз в месяц продлевается до деревни Чаваньга, расположенной на берегу Белого моря, на юге Кольского полуострова. По пути следования судно делает остановки в других населённых пунктах, но к берегу не пристаёт из-за отсутствия причалов.

Для доставки туристов на Соловки активно используется пассажирская линия из Кеми (Карелия). Этот маршрут самый дешёвый и самый доступный для посещения островов. В качестве альтернативного направления можно рассмотреть регулярные рейсы из Архангельска, которые осуществляются летом 2–3 раза в месяц на теплоходе «Беломорье». Это более длинный рейс, и при достаточном уровне комфорта на судне он мог быть интересен для туристов, но обслуживающий его теплоход не может предоставить таких удобств. Подобные рейсы теплоход «Беломорье» осуществляет вдоль побережья Двинского залива Белого моря до пристани Койда. Проблемой является высадка пассажиров на промежуточных стоянках, так как близко к берегу при отсутствии причала судно подойти не может. На Соловецких островах основной причал, принимающий круизные суда, в сезон 2023 г. был закрыт на ремонт. Кратковременные пассажирские рейсы (до суток) на судах малой вместимости производятся в устьях Оби (с заходом в Обскую губу Карского моря) и Енисея, на реках Хатанга, Хета и Попигай. Пассажирские рейсы на Печоре кратковременные, самые продолжительные длятся до 7–8 часов. Для организации круизов они не подходят, но для доставки туристов к определённым местам их интереса их использовать можно.

Осложняет свободное передвижение на многих перечисленных маршрутах факт их прохождения в пограничной зоне, что требует специального разрешения для индивидуальных туристов при выходе на берег. Для иностранных судов в российском секторе Арктики и на Дальнем Востоке есть перечень портов, где разрешено производить посадку и высадку туристов, а требования пограничного режима там не применяются. Для российских круизных судов, согласно закону «О государственной границе», до недавнего времени необходимо было оформлять коллективный пропуск в пограничную зону, оповещать органы власти об использовании лодок и катеров и т. д. Но правительственная комиссия смягчила процедуру пограничного контроля для российских круизных судов, ограничив её уведомлением о маршруте судна, экипаже и пассажирах¹¹. Принятый 2022 г. национальный стандарт Российской Федерации «Арктический туризм. Туристские и экскурсионные услуги в Арктической зоне Российской Федерации» определяет требования к организации инфраструктуры и обеспечению безопасности туристов в подобных путешествиях.

Мы провели SWOT-анализ перспектив использования водного транспорта в логистике арктического туризма.

Сильной стороной использования водного транспорта является возможность связывать места формирования туристских потоков и места туристского интереса без строитель-

¹¹ Суда и обратно: для круизов в Арктике смягчат пограничные правила. URL: <https://iz.ru/1575978/ksenii-nabatkina-iana-shturma/suda-i-obratno-dlia-kruizov-v-arktike-smiagchat-pogranichnye-pravila> (дата обращения: 21.10.2023).

ства дорог, доставлять туристов в труднодоступные районы Арктики, лишённые других видов транспортной инфраструктуры. Благодаря приспособленности круизных и пассажирских судов к многодневному плаванию с проживанием туристов в каютах, отсутствует необходимость создавать гостиничную инфраструктуру в местах туристского интереса, тем самым экономятся средства и сохраняется уязвимая арктическая природа. Наличие обширной системы искусственных и естественных водных путей в европейской части российской Арктики даёт возможность разрабатывать программы арктических круизов с началом в различных городах, расположенных на них.

Слабой стороной использования водного транспорта в логистике арктического туризма является следующее: отсутствие пристаней, причалов, устаревшая береговая инфраструктура по пути следования судов, из-за чего далеко не везде круизные теплоходы и ледоколы могут пристать, обмеление большинства рек, текущих в арктической зоне из-за отсутствия дноуглубительных работ. Кроме того, водный транспорт ограничен продолжительностью навигации, которая в Арктике длится от 2–2,5 месяцев на реках в азиатской части, до 6 месяцев в европейской части и от 2 до 4 месяцев на Северном морском пути. Угрозы заключаются и в высокой стоимости арктических круизов, которая ограничивает их массовость.

Возможности для использования водного транспорта в логистике арктического туризма заключаются в создании им мультипликативного эффекта после строительства и модернизации пассажирского и круизного флота, причалов, стимулирующих дальнейшее развитие инфраструктуры в населённых пунктах, через которые проходят его маршруты, повышающего качество жизни местных жителей, что поможет в привлечении новых туристов. Возможности также связаны с интеграцией в единую логистическую систему России объектов портовой инфраструктуры Арктики, что облегчит передвижение туристов. А потепление климата определяет возможность увеличения арктической навигации.

Угрозы для дальнейшего развития водного транспорта в логистике арктического туризма связаны со старением круизного флота, недостаточным количеством судов, пригодных для плавания в условиях Арктики, откладыванием на неопределённый срок достройки запланированных теплоходов и ледоколов из-за санкций на поставку комплектующих иностранными компаниями. Это приводит к возникновению проблем в обеспечении безопасности пассажиров.

Заключение

Таким образом, водный транспорт в логистике туризма является основой круизного туризма и средством доставки туристов. В арктическом туризме водный транспорт в основном используется для организации круизов. В России наиболее распространены речные круизы, их маршруты разнообразны, они более доступны для потенциальных туристов по сравнению с морскими арктическими полюсными круизами. Практически все речные круизы, отнесённые нами к арктическим, лишь частично заходят в зону российской Арктики, а

большая их часть проходит по водным путям, расположенным южнее. Наиболее развита система водных путей для речных круизов в европейской части России, здесь организуется их основное количество, в том числе с заходом в арктическую зону. Благодаря использованию судов типа «река — море», арктические речные круизы заходят на Соловецкие острова и в Архангельск. Преимуществом круизов в европейской части страны является их меньшая стоимость по сравнению с маршрутами, организуемыми в азиатской части. Этому способствует конкуренция между круизными операторами, более продолжительная навигация и значительное количество потенциальных туристов, так как именно в европейской части проживает большая часть населения страны. Проблему создаёт старый круизный флот, большинство кораблей которого построено раньше 1980 г. Дополнительные возможности предоставляют для перемещения туристов в европейском секторе российской Арктики регулярные пассажирские маршруты из Мурманска по Баренцеву и Белому морям, из Архангельска и Кеми по Белому морю, в том числе на Соловецкие острова. Таким образом, Белое море является перспективным для организации самостоятельных круизов. По этому поводу на Петербургском экономическом форуме в 2023 г. было подписано соглашение между губернаторами Мурманской и Архангельской областей и представителями круизных операторов о реализации круизных маршрутов в акватории Белого моря, для чего будет построен круизный лайнер, который должен выйти в первый рейс в 2025 г.¹²

В азиатской части Арктики организуется меньшее количество речных круизов, что объясняется сравнительно небольшой численностью населения, меньшей конкуренцией между круизными операторами и большей стоимостью путёвок. Наибольшее количество круизов с заходом в Арктику организуется по Енисею. При этом активно используются рейсовые пассажирские суда, осуществляющие регулярные рейсы раз в неделю с июня по октябрь из Красноярска в Дудинку. Пассажирские рейсы субсидируются государством, поэтому расходы туристов, которые пользуются ими для путешествия в Арктику, меньше, чем в круизах на специальных судах. По Лене осуществляется всего несколько круизов за сезон. Рейсовые теплоходы, курсирующие по Лене, используют самодеятельные туристы. Круиз по Лене начинается в Якутске, который значительно удалён от мест проживания потенциальных туристов из европейской части России, поэтому стоимость путёвки увеличивается из-за необходимости дополнительной оплаты проезда к месту начала круиза. Количество круизов, организуемых по Оби также небольшое, хотя места начала маршрутов ближе к районам формирования туристских потоков. Регулярные пассажирские рейсы в регионе сохранились на короткие расстояния на теплоходах малой вместимости, теоретически их можно использовать для индивидуальных туристов. Арктические и полярные круизы в акватории Северного Ледовитого океана в сезон 2023 г. осуществлялись в её западной и восточной частях. Один экспедиционный рейс был из Мурманска на Северный полюс и Землю Франца-Иосифа, и два

¹² В акватории Белого моря начнут работать круизы. URL: <https://murmansk.mk.ru/social/2023/06/15/v-akvatorii-belogo-morya-nachnut-rabotat-kruizy.html> (дата обращения: 21.10.2023).

рейса из Анадыря на остров Врангеля. Лимитирует использование водного транспорта в Северном Ледовитом океане высокая стоимость эксплуатации ледокола для полюсных круизов и ограниченные сроки навигации на Северном морском пути. Кроме того, в последние годы сократилась востребованность таких круизов из-за отсутствия основных их потребителей — иностранных туристов. Поэтому до разрешения международной ситуации и возвращения российских полюсных круизов на зарубежный рынок их развитие представляется проблематичным. Использование водного транспорта в логистике арктического туризма лимитируется старением круизного и пассажирского флота, что отражается на обеспечении безопасности пассажиров. Отсутствие причальной инфраструктуры на путях следования, отсутствие дноуглубительных работ, приводящих к сокращению гарантированных глубин на водных путях, снижает эффективность использования водного транспорта. Отсутствие субсидий государства на организацию пассажирских рейсов приводит к сокращению их количества. Увеличение пассажиропотока за счёт туристов на таких судах могло бы повысить их рентабельность. Создание новых пассажирских водных маршрутов благоприятно скажется на качестве жизни жителей прибрежных населённых пунктов, облегчит доставку туристов в места их интереса, что поспособствует развитию арктического туризма.

Для создания конкурентного круизного продукта с использованием водного транспорта необходимо организовывать интегрированные маршруты, проходящие через ряд территорий с различным рекреационным потенциалом, чтобы привлечь разные категории туристов. Наиболее перспективным районом использования водного транспорта в логистике арктического туризма является европейский сектор Арктики, где значительное количество потенциальных туристов, достаточно большой флот, обширная система водных путей. Это единая глубоководная система, Белое и Баренцево моря. На реках в азиатской части Арктики (Обь, Енисей, Лена) перспективным будет развитие пассажирского речного флота, рассчитанного также на перевозку туристов.

Список источников

1. Потапов И.А. Методические подходы к анализу транспортно-географического положения рекреационных объектов (на примере Архангельской области) // Сервис в России и за рубежом. 2016. Т. 10. № 4 (65). С. 43–55. DOI: <https://doi.org/10.12737/20182>
2. Цветков А.Ю. Логистические основы развития Арктического туризма в России // Арктика и Север. 2022. № 46. С. 190–204. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.46.190>
3. Кружалин В.И., Шабалина Н.В., Никанорова А.Д. и др. Организация круизного туризма в национальном парке «Русская Арктика»: риски и потенциал развития // Современные проблемы сервиса и туризма. 2021. Т. 15. № 3. С. 157–169. DOI: <https://doi.org/10.24412/1995-0411-2021-3-157-169>
4. Кунников А.В. Перспективы развития арктического круизного туризма в западном секторе Российской Арктики // Арктика: экология и экономика. 2020. № 4. С. 130–138. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2020-4-130-138>
5. Pashkevich A., Lamers M. Short-circuiting cruise tourism practices along the Russian Barents Sea coast? The case of Arkhangelsk // Current Issues in tourism. 2018. No. 21 (4). Pp. 440–454. DOI: <https://doi.org/10.1080/13683500.2015.1092947>

6. Paskevich A., Dawson J., Stewart E.J. Governance of expedition cruise ship tourism in the Arctic: a comparison of the Canadian and Russian Arctic // *Tourism in marine environments*. 2015. Vol. 10. No. 3–4. Pp. 225–240. DOI: <https://doi.org/10.3727/154427315X14181438892883>
7. Митрюкова К.А. Транспортный каркас арктической зоны Российской Федерации // *Экономика, предпринимательство и право*. 2023. Т. 13. № 5. С. 1371–1388. DOI: <https://doi.org/10.18334/epp.13.5.117587>
8. Грузинов В.М., Зворыкина Ю.В., Иванов Г.В. и др. Арктические транспортные магистрали на суше, акваториях и в воздушном пространстве // *Арктика: экология и экономика*. 2019. № 1 (33). С. 6–20. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2019-1-6-20>
9. Нокелайнен Т.С. Картографирование условий навигации арктических рек России // *ИнтерКарто. ИнтерГИС*. 2019. Т. 25. № 2. С. 175–185. DOI: <https://doi.org/10.35595/2414-9179-2019-2-25-175-185>
10. Ноева Е.Е. Современное состояние и перспективы развития арктического туризма // *Вестник СВФУ. Серия: Экономика. Социология. Культурология*. 2022. № 4 (28). С. 91–99. DOI: <https://doi.org/10.25587/SVFU.2022.87.14.011>

References

1. Potapov I.A. Methodological Approaches to the Analysis of Transport-Geographical Location of Recreational Objects (The Example of Arkhangelsk Region). *Services in Russia and Abroad*, 2016, vol. 10, no. 4 (65), pp. 43–55. DOI: <https://doi.org/10.12737/20182>
2. Tsvetkov A.Yu. Logistic Basis for the Development of Arctic Tourism in Russia. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2022, no. 46, pp. 190–204. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.46.190>
3. Kruzhalin V.I., Shabalina N.V., Nikanorova A.D. et al. Organization of Cruise Tourism in National Park "Russian Arctic": Risks and Development Potential. *Service and Tourism: Current Challenges*, 2021, vol. 15, no. 3, pp. 157–169. DOI: <https://doi.org/10.24412/1995-0411-2021-3-157-169>
4. Kunnikov A.V. Prospects for the Development of Arctic Cruise Tourism in the Western Sector of the Russian Arctic. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: Ecology and Economy], 2020, no. 4, pp. 130–138. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2020-4-130-138>
5. Pashkevich A., Lamers M. Short-Circuiting Cruise Tourism Practices Along the Russian Barents Sea Coast? The Case of Arkhangelsk. *Current Issues in Tourism*, 2018, no. 21 (4), pp. 440–454. DOI: <https://doi.org/10.1080/13683500.2015.1092947>
6. Paskevich A., Dawson J., Stewart E.J. Governance of Expedition Cruise Ship Tourism in the Arctic: A Comparison of the Canadian and Russian Arctic. *Tourism in Marine Environments*, 2015, vol. 10, no. 3–4, pp. 225–240. DOI: <https://doi.org/10.3727/154427315X14181438892883>
7. Mitryukova K.A. The Transport Framework of the Russian Arctic Zone. *Journal of Economics, Entrepreneurship and Law*, 2023, vol. 13, no. 5, pp. 1371–1388. DOI: <https://doi.org/10.18334/epp.13.5.117587>
8. Gruzinov V.M., Zvorykina Yu.V., Ivanov G.V. et al. Arctic Transport Routes on Land, in Water and Air Areas. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: Ecology and Economy], 2019, no. 1 (33), pp. 6–20. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2019-1-6-20>
9. Nokelaynen T.S. Mapping the Navigation Conditions of Arctic Rivers of Russia. *Intercarto. Intergis*, 2019, vol. 25, no. 2, pp. 175–185. DOI: <https://doi.org/10.35595/2414-9179-2019-2-25-175-185>
10. Noeva E.E. Current Status and Development Prospects of Arctic Tourism. *Vestnik SVFU. Seriya: Ekonomika. Sotsiologiya. Kul'turologiya* [NEFU Bulletin. Series: Economics. Sociology. Culturology], 2022, no. 4 (28), pp. 91–99. DOI: <https://doi.org/10.25587/SVFU.2022.87.14.011>

Статья поступила в редакцию 23.10.2023; одобрена после рецензирования 11.01.2024;
принята к публикации 12.01.2024

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов