

УДК 656.6

А.С. Буянов, канд. экон. наук,
В.А. Петров,
А.В. Чигишева

ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ КРУИЗЫ В ПОЛЯРНЫХ РЕГИОНАХ

Морские круизы – стабильно развивающаяся, перспективная отрасль мирового туристического бизнеса. Особое место в ней занимают экспедиционные круизы. Специфика экспедиционных круизов определяет основные требования к морским круизным судам. Россия обладает значительным потенциалом для организации арктических экспедиционных круизов, однако в настоящее время данный сегмент рынка полностью занят зарубежными компаниями.

Под морским круизом обычно понимается путешествие на большом морском лайнере с элементами экскурсионного или пляжного отдыха. Однако в этом секторе существует необычный вид путешествий – морские экспедиционные круизы.

Основным отличием этих круизов от традиционных, в первую очередь, является *направление путешествий*. В данном случае рейсы осуществляются в малопосещаемые и труднодоступные места. Среди этих мест популярностью туристов пользуются полярные регионы: Арктика и Антарктика.

В арктическом регионе путешествия осуществляются на острова Новая Земля (Россия), Земля Франца-Иосифа (Россия), Шпицберген (Норвегия), Исландия, Гренландия (Дания), Баффинова Земля (Канада), Ньюфаундленд (Канада).

На Дальнем Востоке основные маршруты пролегают вдоль Курильских островов, Камчатки к Анадырю, от Анадыря через Берингов пролив к острову Врангеля.

Изучать Антарктику туристы начинают, в основном, из Аргентины (порт Ушуайя). Во время путешествия осуществляются заходы на Фолклендские острова, о-ва Южная Георгия, Южные Шетландские о-ва.

Продолжительность таких путешествий колеблется от 10 до 30 дней, но обычно она составляет 2 недели.

Суда для морских экспедиционных круизов отличаются от классических круизных лайнеров. В большинстве своем они имеют небольшие размеры и осадку: длина 70-120 м, ширина 12-18 м, осадка 4-6 м.

Многие суда имеют класс ледовых усилений, соответствующий классам PMPC Arc4 и Arc5.

Экспедиционные круизы рассчитаны на *небольшое количество участников* – обычно от 40 до 120 человек. Это способствует не только более тесному контакту с природой и дружескому общению между пассажирами, но и сохранению дикой природы.

Никаких нормативных документов, ограничивающих поток туристов в регионы Арктики и Антарктики в настоящее время нет. Однако Всемирным фондом дикой природы в рамках Арктической программы составлены основные положения и нормы поведения при реализации арктического туризма.

В частности, в данном документе озвучена рекомендация для организаторов туров "...ограничивать число пассажиров, высаживаемых на берег в местах с девственной природой, до 100 человек".

Иногда даже при большей вместимости судна количество пассажиров в экспедиционном рейсе ограничивается. Например, круизное судно Le Boreal, в обычном рейсе вмещающее до 264 человек, в экспедиционные круизы берет не более 199 человек.

Как правило, все экспедиционные туры сопровождаются гидами-лекторами, которые являются действующими сотрудниками институтов или университетов, исследовательских центров или полевых лабораторий. На протяжении круиза они знакомят туристов с флорой и фауной того места, куда осуществляется путешествие.

Экспедиционные круизы проходят в комфортных условиях. Отсутствие бытовых проблем способствует лучшему восприятию новой информации и новых впечатлений. Туристов привлекает то, что, получая уникальный опыт, они не отказываются от привычных удобств.

Если говорить о судах, то по классу комфортности их можно разделить на две группы.

К первой группе можно отнести суда со средними условиями комфортности.

Это суда, переоборудованные в круизные пассажирские из других типов судов, например из научно-исследовательских (НИС), либо модернизированные пассажирские суда.

Вторая группа круизных судов – экспедиционные суда класса "люкс", по уровню комфорта соответствующие 4–5* отелям. На таких судах для туристов доступны такие общественные помещения как фитнес и СПА-центры, панорамный салон, также на борту имеется современное экспедиционное оборудование (гидрофоны, подводные камеры HD и видео-микроскопы).

К уникальным и труднодоступным местам туристы максимально близко подходят на круизных судах и далее, пересев на надувные резиновые лодки, могут высадиться на берег. От путешественников не требуется специальной физической подготовки. Каждую лодку сопровождает опытный проводник-эксперт, который рассказывает об уникальности посещаемого места.

Россия на рынке экспедиционных морских круизов на сегодняшний момент представлена мало.

Существующие суда (см. табл. 1), позволяющие осуществлять морские экспедиционные круизы, были построены в 80-х годах как научно-исследовательские, а затем переоборудованы для круизных целей. Их владельцы – российские научные организации – на протяжении многих лет сдают их в аренду иностранным компаниям.

Сейчас эти суда проигрывают существующему и строящемуся современному круизному флоту зарубежных компаний.

Таблица 1

Технические характеристики морских судов, осуществляющих круизы в регионах со сложными ледовыми условиями

Название судна	Длина / Ширина / Осадка, м	Год постройки / Возраст	Пассажировме- стимость, чел.	Класс ледовых усиления
Академик Иоффе	117,2 / 18,2 / 5,9	1989 / 23	117	Arc4
Академик Сергей Вавилов	117,2 / 18,2 / 5,9	1988 / 24	80	Arc4
Профессор Мультановский	71,1 / 12,8 / 6,45	1983 / 29	48	Arc5
Профессор Хромов	71,1 / 12,8 / 6,45	1983 / 29	58	Arc5
Академик Шокальский	71,1 / 12,8 / 6,45	1982 / 30	68	Arc5
Полярный Пионер	71,1 / 12,8 / 6,45	1982 / 30	45	Arc5

В рамках федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы специалистами ЗАО "ЦНИИМФ" в 2012 году была выполнена разработка концептуального проекта круизного пассажирского судна усиленного ледового класса вместимостью до 300 пассажиров для плавания в Северном и Дальневосточном бассейнах.

В результате выполненных исследований был обоснован и предложен оптимальный типовый ряд круизных судов новой концепции на 100, 200 и 300 пассажиров.

В качестве наиболее актуального к внедрению из разработанного ряда круизных пассажирских судов для выполнения экспедиционных туристических рейсов в удаленных районах мирового океана принято круизное судно на 200 пассажиров, обеспечивающее высадку туристов на необорудованный берег к местам туристического интереса.

Основные характеристики судна:

Класс PC – KM ⚙ Arc 5 [1] AUT1-ICS ANTI-ICE ECO-S Passenger Ship

Длина наибольшая, м.....	106,2
Ширина наибольшая, м.....	20,0
Высота борта, м.....	9,0
Водоизмещение полное, т.....	6 149
Валовая вместимость.....	10 000
Осадка судна, м.....	5,3
Мощность ЭУ, кВт.....	6000
Скорость наибольшая/эксплуатационная, уз.....	16/14
Район плавания.....	неограниченный
Дальность плавания, миль.....	10000-15000
Автономность по топливу, сут.....	40
Пассажировместимость, чел.	200
Каюты, ед.	100
- люкс.....	4
- двухместные с балконом.....	70
- двухместные с окном.....	26
Экипаж, чел.	30
Обслуживающий персонал, чел.	60

Архитектурно-конструктивный тип – стальное, двухпалубное двухвинтовое судно, с баком, средней надстройкой, с кормовым расположением машинного отделения (МО), с дизельной энергетической установкой.

Общий вид круизного судна представлен на рис. 1.

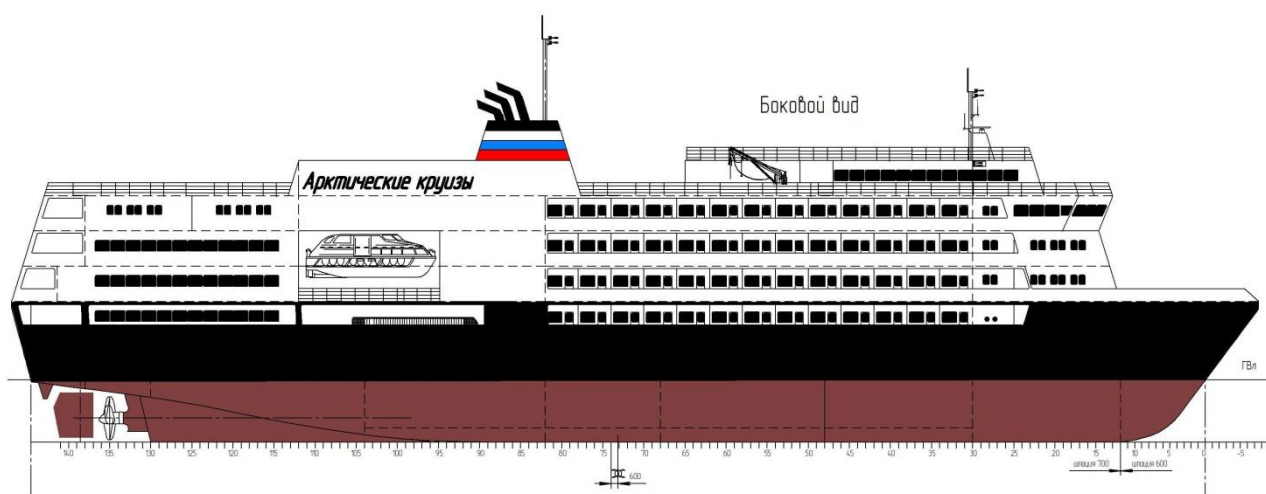


Рис. 1. Концептуальный проект круизного пассажирского судна усиленного ледового класса вместимостью 200 пассажиров для плавания в Северном и Дальневосточном бассейнах

На судне предусматриваются следующие общественные помещения для пассажиров:

- основной ресторан на 200 мест;
- 1-2 бара на 50-60 мест каждый;
- многофункциональный киноконцертный зал на 200 мест (демонстрация кинофильмов, проведение концертов и других массовых мероприятий, чтение лекций и т. п.);
- главный салон / музыкальный салон на 100 мест;
- библиотека / панорамный салон;
- тренажерный зал, массажный салон, сауна и бассейн;
- салон красоты (парикмахерская).

По данным Ассоциации Туроператоров по Арктике в 2009 году общий пассажиропоток морских круизов в Арктике исчислялся 1 300 000 человек. При этом на долю российского сектора Арктики приходилось не более 0,1% пассажиропотока, который обслуживался иностранными круизными компаниями.

Развитие арктического туризма в России пока находится на начальной стадии, однако именно в этом виде туризма, как и во многих других, наша страна имеет огромный потенциал, хотя пока и не располагает значительными средствами для его развития. Тем не менее, популярность экспедиционных круизов в Арктику и Антарктику растёт с каждым годом.

В Америке, Европе, Китае и Японии экспедиционные круизы в Арктику хорошо известны, в России – это «экстремальный отдых». Туристические компании не выходили на рынок с «Арктическим круизом» как с традиционным продуктом для массового потребителя. До 2009 г. разрабатывались и предлагались только корпоративные программы, отдельных пассажиров на судах почти не было. Подъем спроса на экспедиционные круизы в России начался после 2009 г. Если в 2009 году на одном рейсе было 10-12 пассажиров из России, то в 2010 году это число доходило уже до 40 человек. Такой рост, учитывая специфичность «туристического продукта», дает возможность прогнозировать увеличение потенциального спроса на морские экспедиционные круизы в России.

В настоящее время отсутствуют юридические ограничения на посещение российской территории Арктики туристическими судами, но фактически оформление туристических маршрутов не имеет нормативно-правовой основы и связано с неоправданными бюрократическими проволочками во всех инстанциях согласования. Непрозрачность указанной процедуры обуславливает значительные риски отечественных круизных компаний, которые не имеют возможности полноценно участвовать в мировом рынке туристических услуг и планировать свою деятельность на обозримую перспективу.

Важной проблемой организации экспедиционных круизов в России является отсутствие информации о привлекательности и природных богатствах российских северных и дальневосточных прибрежных территорий. В то время как зарубежные страны выделяют значительные средства на распространение информации о культурных и природных богатствах своих территорий.

Правительства Норвегии, Гренландии и Канады ведут плотную работу с национальными круизными компаниями по созданию оптимальных условий для работы в своих территориальных водах, оказывают серьезную маркетинговую поддержку круизным компаниям: предоставляют выставочные стенды на крупнейших туристических выставках, фото- и видеоматериалы, красочные информационные брошюры.

Операционный опыт и финансовая мощь иностранных круизных компаний практически исключают возможность для российских компаний самостоятельно организовывать и продавать на мировом рынке круизы по российской Арктике. При этом пассажиры круизов, организованных иностранными компаниями, практически не используют наземную инфраструктуру российских городов: гостиницы, рестораны, поезда и авиатранспорт, поскольку все это им обеспечивает круизное судно, а начало и завершение своих круизов иностранные компании стараются организовывать в зарубежных портах.

Оценить потребность в круизных судах в России в целом достаточно трудно, так как формально такого сегмента рынка морских пассажирских перевозок в настоящее время в России нет. Все действующие экспедиционные пассажирские суда (переоборудованные) принадлежат научно-исследовательским организациям, которые сдают их в аренду иностранным круизным компаниям. Ясно, что заниматься строительством современного круизного флота НИИ не имеют возможности. Российские компании, занимающиеся продажей (перепродажей) морских круизов также не имеют финансовых возможностей для строительства собственного флота.

Таким образом, создание российской круизной компании с собственным современным флотом возможно при участии либо иностранного капитала известных мировых круизных компаний, либо при поддержке государства или российских госкорпораций.

Буянов А.С., Петров В.А., Чигишева А.В. Экспедиционные круизы в полярных регионах // Техническая эксплуатация морского транспорта: Сб. научных трудов ЗАО "ЦНИИМФ". СПб., 2014. – с. 95-100.

