

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ

Е.А. Заостровских

Институт экономических исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская 153, г. Хабаровск, 680042,
e-mail: zaost@ecrin.ru

Рассмотрены мировые тенденции и проблемы развития круизного туризма. Определены основные тренды, способствующие изменению круизных маршрутов. Проанализировано текущее состояние и предпосылки устойчивого развития круизного туризма в Дальневосточном регионе.

Ключевые слова: устойчивое развитие, круизное судоходство, Дальневосточный регион, Тихоокеанская Арктика.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF CRUISE TOURISM IN THE FAR EASTERN REGION

E.A. Zaostrovskih

This study examines global trends and problems in the development of cruise tourism. The main trends contributing to the development of cruise routes are identified. The current state and prerequisites for the sustainable development of cruise tourism in the Far East region are analyzed.

Keywords: sustainable development, cruise shipping, Far Eastern region, Pacific Arctic.

В условиях интенсивного освоения Арктики, наряду с вопросами межрегионального сотрудничества, экономической целесообразности, охраны окружающей среды, большое значение приобретает вопрос устойчивого развития круизного туризма [2], что подразумевает сочетание экономических, экологических и социально-культурных ценностей в регионе [4]. В этом ключе в 2021 г. японский Центр арктических исследований Университета Хоккайдо провёл серию онлайн-семинаров, посвящённых вопросу устойчивого развития круизного туризма в Тихоокеанской Арктике¹.

Мировые тенденции круизного туризма. На протяжении последних трёх десятилетий мировой круизный рынок демонстрировал непрерывный рост с небольшими сбоями в кризисных годах, который был сокрушительно прерван в 2020 г. пандемией COVID-19, когда у большинства компаний не было выбора, кроме как остановить свои услуги на неопределённое время. Как следствие количество круизных пассажирских перевозок снизилось на 75% и достигло рекордно низкой отметки – 7 млн человек. Ожидалось, что в следующий 2021 г. круизные пассажирские перевозки продолжат своё падение. Однако вопреки прогнозам,

1. Устойчивое развитие круизного туризма в Тихоокеанской Арктике. Прошлый опыт и дальнейшие перспективы. Центр арктических исследований Университета Хоккайдо. URL: <https://russia-platform.oia.hokudai.ac.jp/ru/report/7452>.

спрос увеличился, восстановившись после первоначального спада в 2 раза, и достиг уровня 13,9 млн человек. В результате изменений последних двух лет некоторые компании были вынуждены прекратить свою деятельность, что привело к аресту судов и аукционным продажам. По этой причине впервые в истории средний возраст круизных судов, идущих на слом, снизился с 47 до 28 лет. Таким образом, в 2021 г. круизный флот составил 323 судна общей пассажировместимостью – 581,2 тыс. человек [5].

Как правило, страны с морскими традициями имеют более высокую долю населения, которая периодически отправляется в круизы. При этом уровень круизной индустрии в Азиатском регионе достаточно низкий (12%), поскольку круизы обычно не воспринимаются как приемлемая форма отдыха. В первую очередь это связано с географическими особенностями и культурными различиями рынка Азии по сравнению с рынками Средиземноморья или Северной Европы, где преобладают короткие круизные маршруты и небольшие расстояния между пунктами назначения.

Однако ситуация в Азии с 2010 г. заметно меняется. Видя огромный потенциальный спрос со стороны азиатских туристов на круизные путешествия, правительства и отраслевые партнёры стремятся сформировать круизные кластеры в совокупности с круизными портами [6]. По этой причине основным условием развития круизных линий в Азии стало наличие развитой портовой инфраструктуры, которая способна одновременно принимать большой поток туристов [3].

Массовое распространение круизного туризма создало масштабную проблему для круизных портов, которые стоят перед дилеммой – получение дохода от туризма или сохранение экологических и социально-культурных ценностей в регионе. Вероятно, что в будущем новые санитарные протоколы и новые условия обслуживания круизных судов будут способствовать развитию круизных маршрутов с акцентом на экологическое движение. Именно по этой причине круизный туризм в будущем будет стремительно развиваться в отдалённых и труднодоступных регионах, в том числе в Тихоокеанской Арктике.

Круизный туризм в Дальневосточном регионе. Ещё в доковидное время Дальневосточный регион часто попадал в фокус внимания зарубежных круизных операторов для освоения и развития нового круизного направления. Круизный туризм был особенно популярен среди туристов стран Азии. Только за период с 2013 по 2019 гг. количество захода круизных судов в порты выросло с 8 до 47 единиц, а число туристов увеличилось с 14,6 тыс. до 54,5 тыс. человек. Два последующих года из-за пандемии COVID-19 в 2021 г. было отменено около 40 круизных судов: Владивосток – 15, Корсаков – 10, П.– Камчатский – 15. Безусловно, введённые ограничения приводят к ощутимой потере дохода круизных компаний в регионе.

Пока круизный туризм сконцентрирован в южной части региона. Морские маршруты формируются из портов Корсаков и Владивосток с выходом на Курилы, Камчатку, Чукотку, Командорские острова, Магадан и остров Врангеля. В

рамках формирования трансграничного бренда «Восточное кольцо России» планируется создать единое круизное пространство для дальнейшего сотрудничества со странами Азии [1].

В целом круизный туризм Дальневосточного региона имеет необходимые предпосылки для дальнейшего развития: большая по протяжённости морская береговая линия; наличие островных и отдалённых территорий; близость региона к ёмкому рынку Азии; культурно-историческое наследие; возможность развивать новые экологические маршруты. Однако одной из главных проблем устойчивого развития круизного туризма является отсутствие собственного круизного флота, слабо развитая портовая инфраструктура, а также отсутствие надлежащей организации операций по эффективному и надёжному размещению круизных судов.

Для того чтобы проект «Восточное кольцо России» стал цепью готовых маршрутов, планируется развивать транспортную логистику. В этом ключе с 2021 г. стали разрабатывать межрегиональную схему территориально-пространственного планирования. Ростуризм планировал поддерживать существующие туристические кластеры за счёт софинансирования. Планировалось также создать отдельную круизную компанию с парком судов международного класса для развития круизного туризма. Успешность реализации устойчивого развития круизного туризма в Тихоокеанской Арктике в дальнейшем будет зависеть от многих факторов.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Гомилевская Г.А., Петрова Г.А. Морской туризм как составляющая туристского бренда «Восточное кольцо России» // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2017. Т. 9, № 3. С. 71–85. DOI dx.doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2017-3/71-85.
2. Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика: на перекрестке двух океанов и континентов / отв. ред. Б.Х. Краснопольский. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2021. 248 с.
3. Заостровских Е.А. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций в 2015 г. // Региональные проблемы. 2016. Т. 19, № 4. С. 90–100.
4. Fahimnia B., Sarkis J., Davarzani H. Green supply chain management: a review and bibliometric analysis // International Journal of Production Economics. 2015. N 162. P. 101–114.
5. Growth of the Ocean Cruise Line Industry. URL: <https://cruisemarketwatch.com/growth/> (дата обращения: 03.04.2022).
6. Lau Y.-y., Yip T.L. The Asia cruise tourism industry: Current trend and future outlook // The Asian Journal of Shipping and Logistics. 2020. N 36. P. 190–201.

REFERENCES:

1. Gomilevskaya G.A., Petrova G.A. Sea tourism as a component of the tourist brand «The Eastern Ring of Russia». *Territoriya novykh vozmozhnostei. Vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i servisa*, 2017, vol. 9, no. 3, pp. 71–85. DOI dx.doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2017-3/71-85. (In Russ.).
2. *Dal'nevostochnaya i Tikhookeanskaya Arktika: na perekrestke dvukh okeanov i kontinentov / otv. red. B.Kh. Krasnopol'skii* (Far Eastern and Pacific Arctic: At the Crossroads of Two Oceans and Continents), Krasnopol'ski B.Kh., Ed. Khabarovsk: ERI FEB RAS, 2021. 248 p. (In Russ.).
3. Zaostrovskikh E.A. Development of Maritime Transport in Russia and in the Russian Far East in the Context of Global Trends in 2015. *Regional'nye problemy*, 2016, vol. 19, no. 4, pp. 90–100. (In Russ.).
4. Fahimnia B., Sarkis J., Davarzani H. Green supply chain management: a review and bibliometric analysis. *International Journal of Production Economics*, 2015, no. 162, pp. 101–114.
5. *Growth of the Ocean Cruise Line Industry*. Available at: <https://cruisemarketwatch.com/growth/> (accessed: 03.04.2022).
6. Lau Y.-y., Yip T.L. The Asia cruise tourism industry: Current trend and future outlook. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 2020, no. 36, pp. 190–201.