

Научная статья

УДК 379.857

EDN [INVEIV](#)

DOI 10.17150/2411-6262.2022.13(3).16

Э.А. Ржепка  , Т.П. Головченко , Т.Р. Новичкова *Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация*Автор, ответственный за переписку: Э.А. Ржепка, [riejka@yandex.ru](mailto:riejka@yandex.ru)

## К ВОПРОСУ ОБ ИСТОРИИ И СОВРЕМЕННОМ СОСТОЯНИИ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА НА БАЙКАЛЕ

**АННОТАЦИЯ.** В статье рассматривается история развития круизного туризма на озере Байкал, приведены данные о современном состоянии круизного флота. Наиболее крупным собственником судов всех категорий является Восточно-Сибирское речное пароходство. Оно ведет деятельность на Байкале и Ангаре и имеет две составляющих: грузовой флот и скоростной пассажирский флот. В 2003 г. была зарегистрирована первая на Байкале круизная компания в рамках ГК «Истлэнд» и первый трехпалубный теплоход «Николай Ерощенко» пошел в первый круиз в 2004 г. Данная деятельность является достаточно капиталоемкой и трудозатратной с массой ограничений и сложностей, связанных и с контролирующими органами, и с коротким навигационным периодом, и с необходимостью решения вопроса о «зимовке» судов в период ледостава на озере. На сегодняшний день флот на Байкале насчитывает более 200 крупных и около 11 тыс. маломерных судов. Кроме специально рассчитанных для использования в туристских целях, есть еще и категория научно-исследовательских судов. Особое внимание уделено сложностям с обеспечением кадрами плавсостава и обслуживающего персонала, так как работа имеет ярко выраженный сезонный характер. Авторы обращают внимание на влияние данного вида туризма на окружающую среду и подчеркивают основные виды воздействия. Проблема круизов состоит не только в том, что не хватает судов или они устаревшие, а в отсутствии комфортных причальных сооружений по всему Байкалу.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА.** Круиз, туризм, флот, озеро Байкал, фрахт, маломерные суда, водные маршруты, круизная компания, безопасность путешествия.

**ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ.** Дата поступления 6 июня 2022 г.; дата принятия к печати 29 июля 2022 г.; дата онлайн-размещения 31 августа 2022 г.

Original article

E.A. Rzhepka  , T.P. Golovchenko , T.R. Novichkova *Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation*Corresponding author: E.A. Rzhepka, [riejka@yandex.ru](mailto:riejka@yandex.ru)

## ON THE QUESTION OF HISTORY AND THE CURRENT SITUATION OF CRUISE TOURISM ON LAKE BAIKAL

**ABSTRACT.** The article examines the history of the development of cruise tourism on Lake Baikal, provides data on the current situation with the cruise fleet. The largest owner of vessels of all categories is the East Siberian River Shipping Company. It operates on Lake Baikal and the Angara river and has two components such as a cargo fleet and a high-speed passenger fleet. In 2003, the first cruise company on the Baikal was registered within the framework of the Eastland Group of Companies and the first three-deck motor ship Nikolay Yeroshchenko went on its first cruise in 2004. This activity is quite capital-intensive and labor-intensive with a lot of restrictions and difficulties associated with regulatory authorities, with a short navigation period, and

© Ржепка Э.А., Головченко Т.П., Новичкова Т.Р., 2022

with the need to resolve the issue of "wintering" of ships during the freezing over of the lake. Nowadays, the fleet on Lake Baikal has more than 200 large and about 11 thousand small vessels. In addition to specially-designed for tourist purposes, there is also a category of research vessels. Special attention is paid to the difficulties with providing personnel for the crew and maintenance personnel, since the work has a prominent seasonal character. The authors draw attention to the impact of this type of tourism on the environment and emphasize the main types of impact. The problem of cruises is not only that there are not enough ships or they are outdated, but in the absence of comfortable berthing facilities throughout Lake Baikal.

**KEYWORDS.** Cruise, tourism, fleet, Lake Baikal, freight, small vessels, water routes, cruise company, travel security.

**ARTICLE INFO.** Received June 6, 2022; accepted July 29, 2022; available online August 31, 2022.

### Введение

В настоящее время, когда пандемия и нестабильная политическая ситуация серьезно ограничили международный туризм для россиян, очень резко возрос спрос на поездки внутри страны, пассажиропоток увеличился на 10 %. Наши граждане, начиная с нулевых привыкли к проведению отпусков вне своего региона, поэтому и сейчас пытаются при малейшей возможности покинуть привычные стены и отправиться осваивать просторы России. Наиболее востребованными направлениями сразу стали Алтай, Байкал, Камчатка. Быстро идет реформация и развитие туристских дестинаций на Урале и в Западной Сибири, способных за счет приоритетной близости к Центру России перетянуть часть туристского потока на себя. Конкуренция с каждым годом возрастает, обновляется инфраструктура, создаются новые объекты показа и рекреации.

Но, когда речь идет о круизном туризме, то сразу становится ясно, что этот вид вне конкуренции. Это достаточно капиталоемкий и трудозатратный бизнес с массой ограничений и сложностей [1–3]. Круизы включают в себя сразу несколько функциональных направлений, таких как познавательный, оздоровительный, спортивный, экологический, гастрономический, событийный и другие, в зависимости от программы. Поэтому даже в периоды спада въездного туризма в Иркутскую область, спрос на круизы по озеру Байкал всегда был и есть очень высокий. Интерес к объекту Всемирного наследия вызывает кристально чистая вода, удивительной красоты бухты, заливы, острова, горячие источники, памятники природы и конечно эндемичная флора и фауна. Специалисты считают, что только во время водного путешествия можно по-настоящему познать красоту и мощь «священного озера» [4]. И даже искушенному знатоку Байкала, с воды он открывается в новом ракурсе и дает возможность получить совершенно новые впечатления.

Рассматривая понятие «круиз», отметим, что существует достаточно большое количество определений этому понятию. Проблемам развития сферы круизных услуг посвящены труды отечественных ученых: А.С. Кускова, М.Б. Биржакова, О.Я. Осиповой, В.Г. Гуляева, А.Д. Чудновского, М.А. Жуковой, С.П. Шпилько и др. В данной статье мы будем придерживаться понятия закрепленного в «Концепции развития круизного туризма в РФ на период до 2024 г.», «круиз» — комплексный туристский продукт, включающий перевозку пассажиров по заранее согласованному туристскому маршруту по морским и (или) внутренним водным путям<sup>1</sup>

Отметим, что государственная политика в данной сфере достаточно активна и 28 января 2022 г. была утверждена Концепция развития круизного туризма в Рос-

<sup>1</sup> Концепция развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 28 янв. 2022 г. № 117-р // СПС «КонсультантПлюс».

сийской Федерации на период до 2024 г., в которой отмечается, что круизный рынок является одним из наиболее перспективных направлений развития сферы туризма.

Стратегия развития туризма РФ до 2035 г. так же определяет круизный туризм как один из перспективных видов туризма. В качестве целей предполагается увеличить рынок круизного туризма России в два раза к 2035 г. [5]. Сегодня, формирование государственной политики в туристской сфере базируется на избранной стратегии, определяющей процесс создания конкурентоспособного привлекательного турпродукта.

К проблемам управления развитием туризма Байкальского региона в современных условиях обращалось значительное число отечественных ученых: О.В. Чистякова рассматривает перспективы развития особых экономических зон туристско-рекреационного типа, характеризует возможные специализации каждой зоны и перспективные виды туризма [6]; Н.Н. Даниленко и М.Ю. Ласси разработали методику оценки конкурентоспособности регионального туризма на примере Иркутской области, на основе которой выявляются возможности и угрозы для сферы туризма данного региона, а также факторы косвенного влияния, что позволяет обосновать целесообразность определенных направлений развития туризма; В.Е. Потапова и Я.А. Суходолов [5] в своем исследовании поднимают вопрос гармонизации устойчивого развития туристического бизнеса, предполагающего: временное ограничение доступа к некоторым участкам, упорядочение потоков отдыхающих и размещения мест отдыха, регулирование использования некоторых товаров в границах Байкальской природной территории, унификацию международного законодательства, регулирующего посещение объектов Всемирного наследия, стимулирование использования зеленых (ресурсосберегающих и экологически безопасных) технологий на предприятиях туристической инфраструктуры [там же].

Проблемы, связанные с организацией туристских программ и исследованием эффективности их проведения, являются одними из наиболее обсуждаемых и в полной мере недостаточно проработанных. Недостаточная разработанность этих проблем определили актуальность данного исследования.

### **Исторический и современный аспект**

Круизный флот Байкала представляет собой достаточно разнообразные суда: от больших трехпалубных теплоходов, до небольших яхт, способных принять максимум 3-х пассажиров. Но несмотря на разнообразие собственников и предложений, практически монополистом круизного туризма является группа компаний «Истлэнд» [7].

Восточно-Сибирское речное пароходство вошло в ГК «Истлэнд» в 2000 г., в этот период еще в небольшом количестве среди учредителей сохранялся пакет государства, который потом был выкуплен. На этот момент еще сохранялась достаточно серьезная налоговая задолженность, которая была погашена путем задержек зарплат и сохранению небольших окладов. В 2003 г. собственник серьезно начал заниматься переоборудованием имеющихся кораблей и созданием круизного флота на Байкале. Аналогов на тот момент в нашем регионе не было. В это время предлагались только небольшие водные прогулки на судах типа «Ярославец», очень удобных небольших корабликах, которые даже на зиму не нужно доставать из воды из-за сплошного стального корпуса. Данный вид судов удобен в эксплуатации и позволяет принять одновременно на борту до 15–20 чел., но для обеспечения комфорта были необходимы площади, которых недостаточно. Поэтому приходится выбирать, либо переоборудовать судно для меньшего количества гостей, либо предлагать достаточно дискомфортные условия.

2003 г. была зарегистрирована первая на Байкале круизная компания в рамках ГК «Истлэнд» и первый трехпалубный теплоход «Николай Ерощенко» пошел в первый круиз в 2004 г. Он сразу же кардинально отличался от уже всего имеющегося на тот момент, так как был рассчитан на 46 чел. и предлагал 17 благоустроенных кают разного класса, от Люкса до Стандарта. А в 2007 г. к нему присоединился корабль «Империя», восстановленный и модернизированный. Это не было строительство с нуля, как в последствии стали делать, это было переоборудование буксирного судна «Балхаш». На базе корпуса буксирного судна делалась цилиндрическая вставка, позволяющая оборудовать дополнительные каюты, добавить сауну, бассейн.

В каютном варианте судно «Николай Ерощенко» — это 45 чел., а с целью однодневной прогулки и банкетов — до 60 чел.. «Империя» в настоящий момент является самым большим пассажирским судном на озере, вместимостью 54 чел. в каютном варианте.

Наравне с этими крупными теплоходами у «Истлэнда» имеется еще очень востребованный у туристов 36-ти местный «Александр Великий», который еще с 1994 г. стоял на приколе в Чертугеевском заливе и только в 2000 г. обрел второе рождение, причем от старого теплохода остался только корпус. В 2018 г. прошел новый этап модернизации и сейчас — это современное комфортабельное двухпалубное судно, оснащенное современными навигационными системами и отвечающее требованиям самых взыскательных гостей.

В 2011 г. из Нижнего Новгорода был привезен катер на воздушной подушке «Марс», но проект не развивается успешно, так как катер по техническим характеристикам можно использовать от 3 недель до 1,5 месяцев в год, когда складываются подходящие для него ледовые условия.

Восточно-Сибирское речное пароходство так же ведет деятельность на Байкале и Ангаре и имеет две составляющих: грузовой флот и скоростной пассажирский флот. Что касается грузового флота, то у компании 8 буксиров и 7 плавкранов, из них 1 плавкран находится на Байкале, но он используется только для нужд компании. Пассажирские перевозки осуществляются по Байкалу и есть линия Иркутск-Братск на «Метеорах». Это субсидируемый маршрут, так как для ряда населенных пунктов Иркутской области путь по воде является единственно возможным для связи с другими городами и районами. Второй субсидируемый маршрут Листвянка — Рогатка — Порт Байкал, осуществляется паромом «Байкальские Воды». Этот паром является собственностью ГК «Истлэнд» и при реальной вместимости 100 чел., он может, по разрешающим документам, принять только 20 чел., а в летний период невозможно этим обойтись. Этот маршрут очень проблемный, так как туризм в Порту Байкал и Кругобайкальской железной дороге активно развивается, все больше и больше становится желающих переправиться из Листвянки в Порт Байкал, а паром является единственным официальным средством связи.

По озеру Байкал проходят рейсовые маршруты, осуществляемые скоростными судами: «Баргузин», «Комета», «Восход». Конечно, данные суда уже давно требуют и моральной и физической «перезагрузки» так как эксплуатируются еще с советских времен. Сейчас крайняя точка куда доходит «Комета» — это остров Ольхон. Ранее, конечно, был маршрут Иркутск-Северобайкальск, но сейчас компания уже не в состоянии гарантировать безопасность пассажирам и поэтому он отменен. Планируется строительство двух катамаранов, которые с 2023 г. частично заменят данные суда и позволят расширить географию пассажирских перевозок на север Байкала.

За 2021 г. по расписанию ВСРП по Байкалу перевезено более 440 тыс. чел., причем рейсы туристской направленности Иркутск-Листвянка-бухта Загли, Ир-

кутск-КБЖД-Иркутск, Иркутск-Листвянка-Большие Коты, Иркутск-Тальцы-Иркутск, Иркутск-Бухта Песчаная-Иркутск пользовались наибольшим спросом и составили более 2/3 всех перевозок. Дополнительно школьные туристские группы по Байкалу с сопровождением включали 961 чел.

### Перспективы и проблемы

Для круизного флота так же грядут перемены, так как уже практически готов проект пассажирского судна длиной 100 м на 148 кают и в прогулочном варианте до 200 чел. Сейчас решается вопрос с Окской судовой верфью на раскрой для него металла. Уже есть хороший опыт такой работы, так как первый для Байкала танкер-мусоросборщик «Георгий Москалев», успешно эксплуатируемый уже 2 года, создавался именно там.

Кроме этого, представители ГК «Истлэнд» на крупнейшей в Восточной Европе гражданской морской выставке «Нева» в сентябре 2021 г. в Санкт-Петербурге заключили соглашение с АО «Судостроительный завод «Вымпел» (г. Рыбинск, Ярославской области) о строительстве еще одного нового круизного судна и уже в июне этого года будет полностью готова площадка для сборки нового судна.

Теплый ДОК оборудованный слипом для автоматического спуска и подъема судов в период ледостава находится в Порту Байкал. Там же будут достраиваться новые суда, так как там имеется возможность для обеспечения температурного режима, необходимого для работы с алюминием.

Сейчас проблема круизов состоит не только в том, что не хватает судов или они устаревшие, а в отсутствии комфортных причальных сооружений по всему Байкалу. Федеральный причал в Листвянке напротив гостиницы «Маяк» запрещен к эксплуатации, то есть туда нельзя подходить, осуществлять посадку и высадку пассажиров, так как он находится в ненадлежащем техническом состоянии.

При этом весь частный флот может его использовать, а официальная круизная компания не имеет права, так как имеет пассажирскую лицензию и проходит жесткий контроль. Компания «Истлэнд» была вынуждена построить свой собственный причал (корневое строение) и ежегодно весной приводить туда 2500-тонную баржу из порта Байкал. Есть порт в Турке (республика Бурятия), но туда невозможно подходить судам с большой осадкой, так как не соблюдены проектные глубины и причаливать опять же могут только легкие суда, к которым не относятся вместительные круизные теплоходы и даже Кометы.

Учитывая это, планируемый скоростной флот должен быть подобен Баргунину, который может причаливать к любому необорудованному берегу за счет своей воздушной подушки. Что касается круизных судов, то посадка и высадка во время путешествия для осмотра достопримечательностей, осуществляется шлюпками и конечно это создает определенные дискомфортные условия для пассажиров.

Огромная проблема и с нехваткой кадров, обеспечивающих эксплуатацию судов, так как ближайшее к региону Байкала профильное учебное заведение — Новосибирская академия водного транспорта, филиал в Иркутске закрылся. А для выпускников интереснее поехать в Санкт-Петербург или во Владивосток, где имеются выходы к открытым морям и океанам и уровень заработной платы там значительно выше. Озеро Байкал же представляет собой закрытый бассейн с коротким периодом пассажирской навигации (с конца мая до середины сентября).

На сегодняшний день флот на Байкале насчитывает более 200 крупных и около 11 тыс. маломерных судов. Распределение по классам наиболее популярных круизных судов на Байкале представлено в табл. 1.

Таблица 1

*Распределение по классам наиболее популярных круизных судов на Байкале*

Название судна (теплоход, яхта)	Класс
Арго, Бизон, Александр III, Подлеморье, Ровлан, Флагман Байкала, Елена, Сталкер, Добрый, Бугуруслан, Валерия, Легенда	Комфорт
Антей, Шаман, Натали, Боярд, Балтика, Чивыркуй, Тайфун	Стандарт
Princess-58, Анна Виктория-2, Олимп, Губерния, Байкальская виза, Анна- Виктория, Валерий Бухнер, Престиж	VIP
Империя, Николай Ерощенко, Александр Великий	Повышенной вместимости (премиум и комфорт)
Иван Бабушкин	Прогулочный
Академик Коптюг, Верещагин	Научно-исследовательское судно

\* Составлена авторами.

Кроме специально рассчитанных для использования в туристских целях, есть еще и категория научно-исследовательских судов (табл. 1). Они как правило приписаны к научно-исследовательским институтам и в первую очередь предназначены для полевых экспедиционных работ сотрудников институтов. Но данные суда всегда притягивали внимание организаторов деловых научных мероприятий и экологических проектов. Судно Лимнологического института СО РАН «Г.И. Верещагин» было построено еще в 1962 г. и является самым притягательным для туристских экспедиций. Несмотря на возраст, это достаточно современное и технологичное строение, оборудованное радиолокаторами, эхолотами, дистанционными метеостанциями, глубоководными лебедками, сетями Джели и ДжОМ, глубоководными якорями, позволяющими совершить остановку судна в любом месте. У судна уже есть длительный опыт в проведении международных, межрегиональных и региональных экспедиций в которых принимают участие и профессионалы в лимнологии, зоологии, гидробиологии, а также студенты и школьники, победители олимпиад и участники летних научных школ. Для членов различных экологических организаций на судне проводятся специализированные программы [8].

Длина судоходного пути на пассажирских и туристических маршрутах Байкала составляет более 1 200 миль. Среди круизов выделяют три основных вида: однодневные экскурсии-прогулки, многодневные сборные круизы и зафрахтованные поездки (или индивидуальные круизы с арендой судна). Большинство крупных круизов рассчитано на 5–8 дней, так как это максимально, для нахождения судна в автономном режиме плавания. Туроператоры считают круизами любые водные путешествия продолжительностью более одних суток и считают для себя успешным сезон, когда им удалось реализовать как минимум 75 круизо-суток. По уровню комфорта все байкальские круизы можно разделить на: круизы VIP или премиум класса, класса комфорт и класса стандарт. В любом случае круиз — это достаточно дорогостоящее путешествие, даже если он предлагается с минимальным комфортом.

За время навигации одно круизное судно ГК «Ислэнд» совершает по 6–7 рейсов, учитывая, что в среднем за один рейс проходит от 25 до 50 чел., то получается общая численность 260 чел. Минимальная цена за путевку начинается от 91 тыс. р. за 6-дневный круиз до 172 тыс. р. за 8-дневный круиз. Цена отличается в зависимости от теплохода, насыщенности программы, комфортности каюты и может достигать цены 300 тыс. р. за 8-дневное путешествие на теплоходе «Империя» в каюте люкс. Даже по предварительным подсчетам можно понять, что за сезон выручка составляет минимум 60 млн р. при средней загрузке и это без учета фрахтов. А теплоход «Николай Ерощенко» практически на весь сезон расписан по заявкам на фрахт.

У компании «БайкалВизаТур» в распоряжении 2 судна в настоящий момент, они сертифицированы на морские и внутренние водные перевозки. Компания имеет 13-ти летний опыт работы с туристами и предлагает более 30 видов круизов для любого отдыха. Цены чуть ниже предыдущего оператора за счет того, что круизные теплоходы «Губерния» и «Байкальская виза» не могут предоставить такой уровень комфорта, как у «Истлэнда» за счет типа судов (малогабаритные) и, следовательно, не такое количество дополнительных услуг (табл. 2).

Таблица 2

*Основные характеристики круизных судов на Байкале*

Название судна	Длина	Пассажиро-вместимость, чел.	Кают для туристов, шт.	Фрахт в сутки, тыс. р.	Максимальная скорость, км/ч
Бизон	13,75 м	12	5	75	18
Губерния	33,7 м	12	6	400	25
Байкальская Виза	29,9	8	4	150	17
Валерий Бухнер	27,1	16–20	6	200	18
Олимп	36 м	До 36	8	От 200	21 с
Анна-Виктория-2	24	12–14	4	От 100	До 20
Анна-Виктория	19	10	3	75	До 20
Валерия	30	16	8	–	16
Николай Ерощенко	46,1	46	17	430	14
Иван Бабушкин	42,5	120	–	400	18
Империя	58,7	50	26	От 630	14
Александр Великий	39,4	34	14	От 450	18
Princess-58	17,83	10	2	300	44
Академик Коптюг	40,6	До 28	9	Не указано	18
Верещагин	43,68	20	8	Не указано	18

\* Составлена авторами.

Кроме официально зарегистрированных и лицензированных судов, осуществляющих круизы, к данному виду туризма подключаются владельцы частных яхт, небольшой вместимостью. Так уже на протяжении нескольких лет на Байкале организовываются регаты «Больше чем регата», «Север Байкала под парусами», эти мероприятия проводятся клубом путешествий М. Кожухова «Экспедиции под парусами». В среднем в регатах участвуют 10 яхт. Два дивизиона:

– регатный дивизион — яхты Yamaha 30, Yokohama 30, Carter 30 Benetui 42 (вместимость 5 чел.);

– круизный дивизион: Hydra, Bavaria 30, ЛЭС 35, Farr 30.

Яхты управляются опытными шкиперами. Команда клуба путешественников создала «входной билет» для новичков в мир под парусами — уникальный формат: больше чем регата. Регата позволяет сочетать пять важных составляющих: камерный формат с ограниченным количеством участников и лодок, только лучшие проверенные шкиперы, выверенная комбинация морской и наземной программы, команда лучших организаторов с уникальными ролями, специальные гости регаты — музыканты, создающие особую атмосферу во время гонок и по вечерам. Данный формат позволяет получить новые впечатления и познакомиться с единомышленниками, научиться управлять яхтой, увидеть красивые места как на воде, так и на суше. Кроме того, регата подходит новичкам, которые никогда не были в море или тем, кто хочет понять, какой он — парусный спорт? За

неделю большинство тех, кто оказался на борту, забывают о страхе перед морской болезнью и влюбляются в яхтенную жизнь: ставят паруса, соревнуются за места на пьедестале и с новыми друзьями смотрят фантастические закаты.

Маршрут парусных регат проходит от Улан-Удэ до Чивыркуйского залива, затем — бухта Давша, курорт Хакусы в Северо-Байкальском районе, бухта Ая, озеро Фролиха, город Северобайкальск.

Такой формат предполагает экспедиционно-приключенческий поход под парусами на самый Север Байкала. Туда, где чистейшая вода и девственная природа, любопытные нерпы и дикие медведи. А из людей здесь только егеря национальных парков и эвенкийские шаманы.

Дальнейший путь — Онококчанская губа, мыс Котельниковский, губа Болсодей, бухта Заворотная, остров Ольхон, Шаманья скала, пролив Малое море и возвращение в Иркутск. Цена участия составляет 126 тыс. р.

### Заключение и выводы

По оценкам экспертов и респондентов-туристов самым информативным и комфортным является круиз «Большое Байкальское путешествие» на теплоходе «Империя» в июле-августе.

Во-первых, это самое теплое и безштормовое время на озере.

Во-вторых, теплоход «Империя», как уже упоминалось — это самое крупное и вместительное судно на Байкале, оборудованное не только прекрасными 26-тью комфортабельными каютами, но и большим рестораном, баром, сауной с пятиметровым бассейном-купелью. Теплоход может находиться в автономном плавании до 12 суток. Лимит километража прохода составляет 150 км в сутки.

В-третьих, программа круиза охватывает практически все ландшафтно-экологические зоны акватории Байкала с западной и восточной стороны.

В-четвертых, во время нахождения на судне для гостей постоянно работают аниматоры и организуют ежедневную развлекательно-познавательную программу, а большое количество гостей (до 50 чел.) позволяет проводить массовые мероприятия.

Несмотря на то, что данный круиз является самым дорогим (от 172 тыс. р. до 310 тыс. р.) востребованность его самая высокая. Основными покупателями путевок за последние 3 года являются жители Центральной России, до этого времени практически все путевки выкупали немцы, французы и голландцы.

Среди самых эндемичных мест, которые обязательно хотят посетить туристы на первом месте стоит остров Ольхон с его сакральной культурой. Ушканьи острова с самым большим на Байкале лежбищем байкальской нерпы, ледниковое озеро Фролиха, это единственное место в Байкальском регионе, где водится голец-давчан (рыба с красным мясом), эти места входят в топ-лист посещений.

Конечно, есть определенные недовольства гостей, когда уровень волнения озера превышает полтора метра и капитан корабля не позволяет доставлять туристов к берегу для осмотра достопримечательностей. Большие суда не подходят близко к берегу во время плавания, так как, несмотря на то, что Байкал — это глубочайшее озеро планеты (1642 м), прибрежные участки либо мелководны, либо имеют подводные препятствия, поэтому туристов доставляют до берега на шлюпках. Шлюпка при сильном волнении может представлять опасность для жизни и здоровья туристов, но они часто этого не понимают и предъявляют претензии организаторам за срыв запрограммированного посещения.

Вопросы безопасности очень актуальны не только на воде, но и во время экскурсий и прогулок по берегу Байкала, ведь многие туристы не понимают, что нахождение в абсолютно диких местах всегда опасно и требует соблюдения определен-

ных правил. Вот здесь то и важен профессионализм организаторов путешествий, гидов и проводников, которые должны учитывать «разношерстность» туристских групп. Как правило, в каждом круизе есть и совсем молодые, активные гости, которые хотят все увидеть и ничего не бояться, а есть напротив — пожилые люди с определенными физическими ограничениями, которые так же хотят посмотреть максимум, но в другом темпе. Поэтому организаторы должны предусмотреть как минимум двоих сопровождающих для разных категорий туристов во время прохождения по таежным участкам, причем это должны быть не просто гиды-экскурсоводы, а опытные инструкторы. На особо охраняемых природных территориях предусматриваются представители заповедников и заказников, хорошо знающих специфику места и имеющих опыт поведения при встрече с дикими животными или знающими, что делать, если турист поранился или получил травму.

На теплоходах и яхтах проводится огромное количество самых разнообразных круизов. Круизы классифицируют: по продолжительности, по географии поездки, по тематике, по уровню комфорта, по ценовой категории, по степени участия (индивидуальные групповые). На Байкале основная классификация — это сборные круизы и фрахты. Географически круизы охватывают практически всю акваторию и побережье озера. Чем мельче судно, тем более оно маневренно и, следовательно, сможет пришвартоваться в тех местах, в которых большой круизный теплоход с большой осадкой (а теплоход «Империя» имеет осадку около 3-х м) просто коснется донного грунта всем днищем или его частью при недостатке глубины.

Практически весь круизный транспорт на Байкале имеет ряд особенностей:

- достаточно низкую скорость передвижения (в среднем около 16–18 км/час);
- негативное влияние на окружающую среду (загрязнение сточными водами, выбросы в атмосферу, акустическое загрязнение);
- практически полное бездействие в несезон (почти 8 месяцев в году).

С экологической точки зрения большой вред Байкалу приносят маломерные суда, так как на них отсутствует система резервирования и фильтрация. К сточным водам относят биологические вещества, химические средства и мелкий мусор, которые в любом случае имеют место на каждом судне. И если в условиях городской среды они попадают в канализацию, то водный транспорт не имеет даже фильтров. Большие круизные суда оснащены достаточно объемными хранилищами для отходов, которые не сбрасываются во время движения, а откачиваются только при прибытии к месту приписки. Но нужно учитывать, что максимальный объем таких хранилищ позволяет находиться в плавании не более 8 дней, следовательно, если туристам предлагается путешествие на небольшом судне, да и еще на 10–12 дней, то нужно понимать, что все продукты жизнедеятельности потом окажутся в водах Священного озера [9–11].

Акватория озера относится к двум административным единицам — к республике Бурятия и Иркутской области. Уже долгое время, при кажущейся согласованности действий обеих сторон, существует и ряд противоречий и несогласий, но для туристов, которые хотят посмотреть на озеро и его берега во время круизов, данный туристский объект рассматривается как единое целое. После круиза остается общее впечатление о всей поездке, несмотря на то, с какой стороны озера было лучше, а с какой хуже, поэтому административные ресурсы и частные компании должны быть направлены на единую цель — создание благоприятного имиджа.

#### Список использованной литературы

1. Боринских Л.А. Анализ речных круизных компаний на российском рынке и состав их речного флота / Л.А. Боринских, О.В. Воронова. — EDN [FXJAMX](#) // Синергия Наук. — 2020. — № 54. — С. 319–334.

2. Жиленко В.Ю. Особенности развития круизного туризма на Байкальской территории / В.Ю. Жиленко, С.К. Удалых. — EDN [VHSNJV](#) // Научный результат. Серия: Технология бизнеса и сервиса. — 2015. — Т. 1, № 3 (5). — С. 10–17.

3. Мышлявцева С.Э. Речной круизный флот как фактор развития круизного туризма в России / С.Э. Мышлявцева. — EDN [SVFFOO](#) // География и туризм. — 2020. — № 1. — С. 13–17.

4. Ржепка Э.А. Туризм в Прибайкалье: географический, экономический и образовательный аспекты / Э.А. Ржепка, О.Ю. Палкин, Т.Р. Новичкова. — DOI 10.17150/1993-3541.2015.25(2).343-351 // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2015. — Т. 25, № 2. — С. 343–351.

5. Потапова Е.В. Гармонизация рекреационных возможностей и растущего туристического потока на Байкальской природной территории / Е.В. Потапова, Я.А. Суходолов. — DOI 10.17150/2500-2759.2019.29(1).7-17 // Известия Байкальского государственного университета. — 2019. — Т. 29, № 1. — С. 7–17.

6. Чистякова О.В. Особые экономические зоны туристско-рекреационного типа на Байкале: направления развития, специализации / О.В. Чистякова // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). — 2012. — № 3. — С. 108–112.

7. Даниленко Н.Н. Апробация модифицированного (агрегированного) показателя оценки конкурентоспособности регионального туризма (на примере Иркутской области) / Н.Н. Даниленко, М.Ю. Ласси. — DOI: 10.17150/2500-2759.2017.27(4).505-514 // Известия Байкальского государственного университета. — 2017. — Т. 27, № 4. — С. 505–514.

8. Предварительные результаты комплексного исследования вертикального распределения зоопланктона с использованием погружной голографической камеры / Т.П. Ржепка, Е.С. Троицкая, М.М. Макаров [и др.]. — EDN [ETZYUM](#) // Комплексные исследования Мирового океана : материалы VI Всерос. науч. конф. молодых ученых, Москва, 18-24 апреля 2021 г. — Москва, 2021. — С. 530–531.

9. Соколов С.Н. Экологизация туристско-рекреационной деятельности / С.Н. Соколов, Э.А. Ржепка, Б.А. Середовских. — EDN [MIZJWK](#) // Динамика и взаимодействие геосфер земли : материалы Всерос. конф. (Томск, 08-12 ноября 2021 г.). В 3 т. — Томск, 2021. — Т. 3. — С. 185–188.

10. Рубцова Н.В. Системный подход к управлению сферой туристско-рекреационных услуг региона: эффективность и условия реализации / Н.В. Рубцова. — Иркутск : Изд. дом БГУ, 2021. — 160 с.

11. Самаруха В.И. Концепция развития туризма в Байкальском регионе / В.И. Самаруха, О.В. Чистякова. — EDN [PCAMSR](#) // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. — 2012. — № 2-2. — С. 184–189.

## References

1. Borinskikh L.A., Voronova O.V. Analysis of River Cruise Companies on the Russian Market and the Composition of Their River Fleet. *Sinergiya nauk = Synergy of Sciences*, 2020, no. 54, pp. 319–334. (In Russian). EDN: [FXJAMX](#).

2. Zhilenko V.Yu., Udalykh S.K. Some Aspects of Development of Cruise Tourism on the Baikal Territory. *Nauchnyi rezul'tat. Seriya: Tekhnologiya biznesa i servisa = Research Result. Research Result. Business and Service Technology*, 2015, vol. 1, no. 3, pp. 10–17. (In Russian). EDN: [VHSNJV](#).

3. Myshlyavtseva S.E. River Cruise Fleet as a Factor in the Development of Cruise Tourism in Russia. *Geografiya i turizm = Geography and Tourism*, 2020, no. 1, pp. 13–17. (In Russian). EDN: [SVFFOO](#).

4. Rjepka E. A., Palkin O. Yu., Novichkova T. R. Tourism in the Baikal Region: Geographic, Economic and Educational Aspects. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2015, vol. 25, no. 2, pp. 343–351. (In Russian). DOI: 10.17150/1993-3541.2015.25(2).343-351.

5. Potapova E.V., Sukhodolov Ya.A. Harmonization of Recreational Opportunities and the Growing Tourist Flow in Baikal Nature Reserve Area. *Izvestiya Baikalskogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2019, vol. 29, no. 1, pp. 7–17. (In Russian). DOI: 10.17150/2500-2759.2019.29(1).7-17.

6. Chistyakova O.V. Tourist-Recreational Special Economic Zones at Lake Baikal: Directions for Development, Specializations. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii (Baykalskiy gosudarstvennyy universitet ekonomiki i prava) = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy (Baikal State University of Economics and Law)*, 2012, no. 3, pp. 108–112. (In Russian).

7. Danilenko N.N., Lassi M.Yu. Testing of the Modified (Aggregate) Indicator of Assessment of Regional Tourism Competitiveness (Case Study of Irkutsk Oblast). *Izvestiya Baykal'skogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2017, vol. 27, no. 4, pp. 505–514. (In Russian). DOI: 10.17150/2500-2759.2017.27(4).505-514.

8. Rzhepka T.P., Troitskaya E.S., Makarov M.M., Ol'shukov A.S., Kucher K.M. Preliminary Results of a Comprehensive Study of the Vertical Distribution of Zooplankton Using an Immersion Holographic Camera. *Comprehensive Research of the World Ocean. Materials of the VI All-Russian Scientific Conference of Young Scientists, Moscow, April 18-24, 2021*. Moscow, 2021, pp. 530–531. (In Russian). EDN: [ETZYU](#)

9. Sokolov S.N., Rzhepka E.A., Seredovskikh B.A. Environmentalization of Tourist and Recreational Activities. *Dynamics and Interaction of the Earth's Geospheres. Materials of All-Russian Research Conference, Tomsk, November 08-12, 2021*. Tomsk, 2021, vol. 3, pp. 185–188. (In Russian). EDN: [MIZJWK](#).

10. Rubtsova N.V. *A Systematic Approach to the Management of Tourism and Recreational Services in the Region: Efficiency and Conditions of Implementation*. Irkutsk, Baikal State University Publ., 2021. 160 p.

11. Samarukha V.I., Chistyakova O.V. Concept of Tourism Development in the Baikal Region. *Nauchno-tehnicheskie vedomosti Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo politekhnicheskogo universiteta. Ekonomicheskie nauki = St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Economics*, 2012, no. 2-2, pp. 184–189 (In Russian). EDN: [PCAMSR](#).

### Информация об авторах

*Ржепка Элина Анатольевна* — кандидат географических наук, доцент кафедры мировой экономики и экономической безопасности, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, [rjepka@yandex.ru](mailto:rjepka@yandex.ru),  <https://orcid.org/0000-0002-4369-8061>, SPIN-код: 1757-1465, AuthorID РИНЦ: 747099.

*Головченко Татьяна Петровна* — кандидат педагогических наук, доцент кафедры мировой экономики и экономической безопасности, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, [ta-gol78@mail.ru](mailto:ta-gol78@mail.ru),  <https://orcid.org/0000-0003-4470-415X>, SPIN-код: 3103-4189, AuthorID РИНЦ: 1095118.

*Новичкова Татьяна Рабфаиловна* — старший преподаватель, кафедра мировой экономики и экономической безопасности, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, [novi4kova.t@yandex.ru](mailto:novi4kova.t@yandex.ru),  <https://orcid.org/0000-0003-1368-2568>, SPIN-код: 5542-4418, AuthorID РИНЦ: 1115886.

### Authors

*Elina A. Rzhepka* — PhD in Geography, Associate Professor, Associate Professor at the Department of World Economy and Economic Security, Baikal State University, Russian Federation, [rjepka@yandex.ru](mailto:rjepka@yandex.ru),  <https://orcid.org/0000-0002-4369-8061>, SPIN-Code: 1757-1465, AuthorID RSCI: 747099.

*Tatiana P. Golovchenko* — PhD in Pedagogy, Associate Professor of the Department of World Economy and Economic Security, Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation, [ta-gol78@mail.ru](mailto:ta-gol78@mail.ru),  <https://orcid.org/0000-0003-4470-415X>, SPIN-Code: 3103-4189, AuthorID RSCI: 1095118.

*Tatiana R. Novichkova* — Lecturer, Department of World Economy and Economic Security, Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation, [novi4kova.t@yandex.ru](mailto:novi4kova.t@yandex.ru),  <https://orcid.org/0000-0003-1368-2568>, SPIN-Code: 5542-4418, AuthorID RSCI: 1115886.

### Вклад авторов

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

### Contribution of the Authors

The authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

### Для цитирования

Ржепка Э.А. К вопросу об истории и современном состоянии круизного туризма на Байкале / Э.А. Ржепка, Т.П. Головченко, Т.Р. Новичкова. — DOI 10.17150/2411-6262.2022.13(3).16. — EDN [INVEIV](#) // *Baikal Research Journal*. — 2022. — Т. 13, № 3.

### For Citation

Rzhepka E.A., Golovchenko T.P., Novichkova T.R. On the Question of History and the Current Situation of Cruise Tourism on Lake Baikal. *Baikal Research Journal*, 2022, vol. 13, no. 3. (In Russian). EDN: [INVEIV](#). DOI: 10.17150/2411-6262.2022.13(3).16.