

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ / ECONOMICS**

**УДК: 656.614.3**

Селиванов Виктор Вениаминович  
Кандидат экономических наук  
доцент кафедры Менеджмента и туристического бизнеса  
Гуманитарно-педагогической академии ФГАОУ ВО «Крымский  
федеральный университет им. В.И. Вернадского»  
(филиал в г. Ялте)

**СОВРЕМЕННЫЕ ВОПРОСЫ ЛОГИСТИКИ ЯХТЕННОГО ТУРИЗМА  
РЕСПУБЛИКИ КРЫМ**

В статье рассмотрены особенности логистических процессов яхтенного и международного круизного туризма Республики Крым. В результате проведенного анализа показано, что несмотря на международные экономические санкции, существуют возможности развития яхтенного туризма в Крыму, однако данные возможности ограничены структурными ограничениями существующей практики регулирования доступа к портовой инфраструктуре. Также в работе предложены рекомендации по совершенствованию институциональной среды развития предпринимательской деятельности в области круизного судоходства.

**Ключевые слова:** Черное море, круизное судоходство, круизные маршруты, морехозяйственный комплекс, яхтенный туризм

**Jel classification code: L 910, L 920**

**Victor Selivanov**  
Ph.D. (economics)  
Associate professor, Management and tourism business Department,  
V.I. Vernadsky Crimean Federal University

**ISSUES OF YACHT TOURISM LOGISTICS IN THE REPUBLIC  
OF CRIMEA**

In the article the peculiarities of logistic processes international yachting and cruise tourism of the Republic of Crimea. In the result of the analysis shows that despite international economic sanctions, there are opportunities for the development of yacht tourism in Crimea, however, these features are limited to the structural limitations of

the existing practice of regulating access to port infrastructure. The article also offers recommendations for improving the institutional environment for the development of entrepreneurship in the field of cruise shipping.

**Key words:** Black sea, cruise ship, cruise lines, Maritime complex, yacht tourism

**Jel classification code:** L 910, L 920

Яхтенный морской туризм во всем мире становится очень популярным и занимает все более значительное место в общем сегменте международного круизного судоходства. Поэтому международные экономические санкции, ограничивающие в настоящее время организации круизного и яхтенного туризма на Черном море не должны препятствовать изучению возможностей развития и реализации этого популярного вида отдыха. Сегодняшние некоторые моторные яхты логичнее было бы называть малыми круизными судами. Они обладают всем комплексом удобств для достаточно ограниченного круга пассажиров и по комфортности не уступают лучшим круизным судам, а во многом и превосходят их. Во всяком случае, бортовые вертолеты и подводные лодки, которыми оборудованы некоторые современные яхты высшего класса, на круизных судах пока не встречаются.

Высокий класс круизных яхт подразумевает, что морские путешествия на них будут совершать туристы, требования к организации отдыха которых будут выходить за рамки требований среднестатистического морского туриста. Кроме того, круизы на борту современных морских яхт предоставляют расширенные возможности для пассажиров посетить места, практически недоступные для современных морских пассажирских лайнеров.

Всё это определяет особенности логистики яхтенного туризма. В этой связи важно уметь определить главные проблемы логистики яхтенного и международного круизного туризма Республики Крым и северного Причерноморья в целом и методы их решения.

Как известно, логистический процесс в системе морских путешествий можно определить, как «логичный, последовательный и взаимосвязанный набор мероприятий, который потребляет ресурсы поставщика услуг путешествий, создает ценность и выдает результат потребителю» [1]. Мы считаем, что, учитывая эксклюзивную направленность яхтенного туризма, можно было бы определить, что логистика яхтенного туризма направлена, в первую очередь, на достижение наивысшего эмоционального эффекта для пассажиров яхт [2].

Прогулочные яхты высокого комфортного класса все чаще посещают черноморские порты Крыма. Рассмотрим ограничения сервисного обслуживания данного сегмента отрасли круизного туризма.

С одной стороны, общая организация сервисного обслуживания таких яхт в целом не выходит за рамки обычных требований. Существующие процедуры оформления прихода и отхода иностранных яхт в морские порты Российской Федерации хотя и являются излишне административно регулируемым фактором для яхтенного капитана (но не для пассажиров), обычно персонал яхт обладает достаточным уровнем компетентности в данной области. Многие береговые туристские фирмы готовы предоставить самый широкий спектр экскурсионных программ и организовать их проведение на достаточно высоком уровне. С организацией мелкого ремонта, снабжения предметами первой необходимости таких яхт также не существует особых сложностей.

Проблемы заключаются, в первую очередь, в недостаточной готовности отечественных портов к приему яхт такого класса. На сегодняшний день кроме марины сочинского порта, в российских портах Черного и Азовского морей нет надлежаще оборудованных мест, которые могли бы обеспечить безопасный отстой круизных яхт и организацию их надлежащего берегового сервиса. Яхтенная стоянка в Балаклаве, хотя и является хорошо оборудованным местом для приема яхт различных типов, однако общее количество стояночных мест для яхт больших размерений там довольно ограничено. Кроме того, из-за отсутствия пограничного и таможенного пункта пропуска, в Балаклаве практически невозможно организовать открытие (закрытие) границы для круизных яхт,

приходящих из-за границы в территориальные воды РФ (или планирующих покинуть их пределы). Ближайшие к Балаклаве порты, выполняющие эти пограничные и таможенные процедуры: Севастополь и Ялта. Невозможно таможенное и пограничное оформление круизных яхт также в Феодосии и Керчи по причине отсутствия пассажирского пограничного пункта пропуска [3].

Таким образом, мы подошли к следующей важной проблеме, сдерживающей развитие яхтенного туризма, — к проблеме действующей в РФ законодательной базы. Без изменения системы действующего законодательства развитие яхтенных круизов на базе крымских морских портов практически невозможно.

При обслуживании круизных яхт, в особенности VIP класса, необходимо предоставить возможности максимально полного удовлетворения потребностей. Всегда негативно воспринимается ситуация, когда портовые операторы вынуждены отказать пассажирам яхт в выполнении тех или иных заявок. При этом проблема заключается часто в институциональных ограничениях. Так, ряд выдвигаемых требований яхтенных туристов из-за законодательных ограничений на сегодняшний день остаются практически невыполнимыми. В частности, к таким требованиям относятся:

- встреча в аэропорту «Симферополь» туристов на бортовом вертолете яхты, стоящей в порту г. Ялта из-за требований пограничной службы;
- организация прогулки на вертолете с иностранными туристами;
- переход иностранной яхты между портами внутри акватории Российской Федерации, в том числе включающей ныряние с аквалангами;
- отход яхты в портах, где отсутствует пограничный пункт пропуска.

Можно привести множество аналогичных примеров, когда специалисты вынуждены доводить до сведения яхтенному капитану и пассажирам о запрете движения по различным маршрутам, запланированным иностранной компанией для яхтенного круиза.

Фактически круиз для иностранных яхт в территориальных водах Черного моря РФ может осуществляться исключительно по одному маршруту: между

портами Сочи, Ялта, Севастополь и др., то есть теряется первоначально заложенный смысл в организации этого вида отдыха на море. Яхтенные туристы хотят посетить места, находящиеся в стороне от обычных массовых маршрутов. Однако это запрещено действующим законодательством.

Все это приводит к снижению конкурентоспособности российских портов в Черном море на мировом рынке яхтенного туризма в условиях когда во всем мире предлагается все большее разнообразие нетрадиционных маршрутов. Кроме того, институциональные изменения в Решение вышеуказанных проблем продвигается очень медленно. Разработанный еще Советом министров АРК в мае 2012 г. План мероприятий по реализации концепции «Развития яхтенного туризма в Автономной республике Крым до 2020 г.», до сих пор не вызывают оптимизма в оценке перспектив ее реализации [4].

В этой связи важно понимать, что если в ближайшем будущем не будут приняты меры по изменению некоторых действующих нормативных актов, регламентирующих систему контроля и практику оформления контролирующими органами пассажирских круизных яхт, не изменится отношение отечественного бизнеса к требованиям современной системы продвижения регионального продукта на международный рынок, туристский потенциал черноморских портов РФ останется не сможет реализоваться в полной мере.

### Литература

1. План мероприятий по реализации первого этапа (2012–2013 годы) концепции «Развитие яхтенного туризма в Автономной республике Крым» до 2020 года.- [www.ark.gov.ua](http://www.ark.gov.ua)
2. Селиванов В. В. Круизное судоходство на Черном море: от кризисной ситуации к устойчивому развитию // Крымский научный вестник. 2015 г. — №5. — Том 1. «Экономические науки», с. 66-73. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://krvestnik.ru/pub/2016/01/05-Selivanov.pdf>
3. Селиванов В.В. Международный морской туризм: основы организации и методология: учебное пособие / В.В. Селиванов. — Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2015.- 296 с.

4. Селиванов В.В., Лукьянова Е.Ю. Яхтенный туризм и особенности экскурсионного сервиса: монография / В.В. Селиванов, Е.Ю. Лукьянова. — Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2016. — 168 с.
5. Смок Д.Р. Стратегическое управление логистикой / Д.Р. Смок, Д.М. Ламберт.- М.: ИНФРА-М, 2005.- 828 с.
6. Brooker E., Joppe M. Developing a tourism innovation typology: Leveraging liminal insights //Journal of Travel Research. — 2013. — С. 0047287513497839.
7. Cho W. J. Analyses of consumer preferences and perceptions regarding activation of yacht tourism industry //Journal of Korean navigation and port research. — 2012. — Т. 36. — №. 5. — С. 401-407.
8. Hof A., Schmitt T. Urban and tourist land use patterns and water consumption: Evidence from Mallorca, Balearic Islands //Land Use Policy. — 2011. — Т. 28. — №. 4. — С. 792-804.
9. Lück M., Maher P. T., Stewart E. J. Cruise tourism in Polar Regions: Promoting environmental and social sustainability?. — Earthscan, 2010.
10. Orams M. B. Polar yacht cruising //Cruise tourism in the polar regions: promoting environmental and social sustainability. — 2011. — С. 13-24.
11. Sariisik M., Turkey O., Akova O. How to manage yacht tourism in Turkey: A swot analysis and related strategies //Procedia-Social and Behavioral Sciences. — 2011. — Т. 24. — С. 1014-1025.
12. Yuqin S. U. N. Literature review of study on development of three types of waterfront tourism industry in China [J] //Journal of Shanghai Maritime University. — 2011. — Т. 3. — С. 017.

### References

1. Plan meroprijatij po realizacii pervogo jetapa (2012–2013 gody) koncepcii «Razvitie jahtennogo turizma v Avtonomnoj respublike Krym» do 2020 goda.- [www.ark.gov.ua](http://www.ark.gov.ua) (in Russian)
2. Selivanov V. V. Kruiznoe sudohodstvo na Chernom more: ot krizisnoj situacii k ustojchivomu razvitiju // Krymskij nauchnyj vestnik. 2015 g. — №5. — Tom

1. «Jekonomicheskie nauki», p. 66-73. — Rezhim dostupa: <http://krvestnik.ru/pub/2016/01/05-Selivanov.pdf> (in Russian)
3. Selivanov V.V. Mezhdunarodnyj morskoy turizm: osnovy organizacii i metodologija: uchebnoe posobie / V.V. Selivanov. — Simferopol': IT «ARIAL», 2015.- 296 p. (in Russian)
4. Selivanov V.V., Luk'janova E.Ju. Jahtennyj turizm i osobennosti jekskursionnogo servisa: monografija / V.V. Selivanov, E.Ju. Luk'janova. — Simferopol': IT «ARIAL», 2016. — 168 p. (in Russian)
5. Smok D.R. Strategicheskoe upravlenie logistikoj / D.R. Smok, D.M. Lambert.- M.: INFRA-M, 2005.- 828 p. (in Russian)
6. Brooker E., Joppe M. Developing a tourism innovation typology: Leveraging liminal insights //Journal of Travel Research. — 2013. — S. 0047287513497839.
7. Cho W. J. Analyses of consumer preferences and perceptions regarding activation of yacht tourism industry //Journal of Korean navigation and port research. — 2012. — T. 36. — №. 5. — S. 401-407.
8. Hof A., Schmitt T. Urban and tourist land use patterns and water consumption: Evidence from Mallorca, Balearic Islands //Land Use Policy. — 2011. — T. 28. — №. 4. — S. 792-804.
9. Lück M., Maher P. T., Stewart E. J. Cruise tourism in Polar Regions: Promoting environmental and social sustainability?. — Earthscan, 2010.
10. Orams M. B. Polar yacht cruising //Cruise tourism in the polar regions: promoting environmental and social sustainability. — 2011. — S. 13-24.
11. Sariisik M., Turkay O., Akova O. How to manage yacht tourism in Turkey: A swot analysis and related strategies //Procedia-Social and Behavioral Sciences. — 2011. — T. 24. — S. 1014-1025.
12. Yuqin S. U. N. Literature review of study on development of three types of waterfront tourism industry in China [J] //Journal of Shanghai Maritime University. — 2011. — T. 3. — S. 017.