



Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования

**«РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

**Кафедра прикладной океанографии
и комплексного управления прибрежными зонами**

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
(магистерская диссертация)

На тему «Разработка стратегии водного туризма в акватории Выборгского залива»

Исполнитель Дрозд Всеволод Ярославович
(фамилия, имя, отчество)

Руководитель Ph.D
(ученая степень, ученое звание)

Семеошенкова Вера Сергеевна
(фамилия, имя, отчество)

«К защите допускаю»

И.о. заведующего кафедрой 
(подпись)

кандидат географических наук
(ученая степень, ученое звание)

Хаймина Ольга Владимировна
(фамилия, имя, отчество)

«16» 02 2026 г.

Санкт-Петербург
2026

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1. ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНА ИССЛЕДОВАНИЯ	7
1.1. Общие исторические сведения района	7
1.2. Исторические данные Выборгского залива	9
1.3. Важные объекты культурного наследия Выборгского района прибрежной и морской зоны	12
1.4. Физико-географическое описание района исследования	19
2. ИССЛЕДОВАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ ВИДОВ ВОДНОГО ТУРИЗМА В ВЫБОРГСКОМ РАЙОНЕ	24
2.1. Круизное судоходство	24
2.2. Судоходство на маломерных моторных судах	28
2.3. Судоходство на парусных яхтах	35
2.4. Прокат малого водного транспорта и снаряжения	43
2.5. Сравнительный анализ существующих видов водного транспорта .	47
2.6. Водная инфраструктура: яхт-клубы района и их сравнительный анализ.	49
3. ОЦЕНКА ТУРИСТИЧЕСКО-РЕКРЕАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА РАЗВИТИЯ ПРИБРЕЖНО-ВОДНОГО ТУРИЗМА В ВЫБОРГСКОМ ЗАЛИВЕ	59
3.1. SWOT-анализ перспектив развития водного туризма в Выборгском районе	59
3.2. SWOT-анализ Выборгского залива с введением весовых коэффициентов факторов.....	62
4. РАЗРАБОТКА КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ВОДНОГО ТУРИЗМА	66
4.1. Общая стратегия развития водного туризма района	66
4.2. Интернет-ресурс водного туризма и отдыха.....	70
4.3. Проект: «Клуб крейсерских яхт».....	76
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	83
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	86

ВВЕДЕНИЕ

С развитием внутреннего туризма в России, значительно увеличился туристический поток в Выборгском районе Ленинградской области. По имеющейся информации на январь 2026 года, туристический поток в Выборг за последние 10 лет возрос в 3.5 раза. За 2025 год был установлен рекорд: Выборг посетили 2 миллиона туристов. [1], [2], [3]

Росту популярности города Выборга среди гостей способствовали многие факторы: [4], [5], [6]

- Благоустройство города, благоустройство парков и скверов, реставрация исторического центра города, исторических зданий и построек, объектов культурного наследия;
- Обеспечение транспортной доступности, ввод новых высокоскоростных железнодорожных маршрутов, а также прямого сообщения с г. Москвой;
- Проведение различных календарных событий для досуга: праздники, фестивали, ярмарки, концерты;
- Развитие туристической инфраструктуры: рестораны, кафе, сувенирные магазины, мастер классы и т.п.;
- Текущая геополитическая ситуация, благоприятно повлиявшая на развитие внутреннего туризма.

В связи с этим, можно наблюдать активное развитие района в связи с увеличением туристического потока в город Выборг и его окрестности. Но это развитие происходит значительной частью на суше, в меньшей степени развиваются прибрежные зоны и водный туризм. Если сравнить развитие туристической отрасли на суше и на водных территориях, то последние проигрывает в десятки раз.

Водный туризм в Выборгском районе практически не развивается. Острова в акватории Выборгского залива осваиваются редким стихийным (палаточным) туризмом и не имеют никакого перспективного развития. Имеется полное отсутствие благоустройства и привлечение туристического

потока. Огромная прибрежная и островная территория попросту простаивает. [4], [5], [6]

В настоящей работе рассматривается разработка стратегии водного туризма в акватории Выборгского залива. Развитие потенциала и привлечение туризма на водные и островные территории Выборгского залива, которые являются неотъемлемой частью перспективной исторической и туристической инфраструктуры города Выборга, в позиционировании его, как морского, прибрежного города. Неотъемлемой частью исследования так же является проектный расчет будущих финансовых перспектив, связанных с доходностью от представленных проектов. [7], [8], [9]

Автор настоящей работы имеет непосредственную связь с водной туристической отраслью в Выборгском заливе в качестве организации яхтенных походов, изучения островов, проведения инженерных геодезических изысканий нескольких островов, участия в парусных регатах, участия в экологических туристических акциях на островах. [7], [8], [9]

Актуальность данной работы обусловлена необходимостью разработки стратегий развития водного туризма в городе Выборге и акватории Выборгского залива в условиях трансформации регионального туристического рынка и роста спроса на внутренние рекреационные маршруты.

Выборг обладает уникальным сочетанием природно-географических и историко-культурных предпосылок для формирования устойчивого водного туристского кластера: шхерная система островов, удобные фарватеры, развитая яхтенная инфраструктура, а также близость к международным транспортным коридорам Балтийского региона создают объективные условия для развития парусного, прогулочного и круизного судоходства.

Вместе с тем современное состояние водного туризма характеризуется фрагментарностью инфраструктуры, недостаточной цифровой интеграцией услуг, сезонной зависимостью и ограниченной координацией участников рынка. Отсутствие комплексной стратегии развития водного туристического

пространства снижает потенциал использования природных и инфраструктурных ресурсов залива. [10], [11]

Разработка научно обоснованных стратегий развития водного туризма позволит:

- повысить эффективность использования прибрежных территорий;
- увеличить туристический поток и продолжительность пребывания туристов;
- обеспечить интеграцию яхт-клубов и марин в единый туристический продукт;
- создать предпосылки для устойчивого экономического развития прибрежной зоны;
- сформировать конкурентоспособный региональный бренд водного туризма.

Исследование, направленное на формирование стратегических механизмов развития водного туризма в Выборге, является актуальным как с точки зрения региональной экономики, так и в контексте пространственного развития прибрежных территорий Северо-Запада Российской Федерации.

Объектом исследования является система водного туризма в городе Выборге и прибрежной зоне Выборгского залива как элемент региональной туристическо-рекреационной инфраструктуры.

Предметом исследования выступают организационно-экономические механизмы, инфраструктурные условия и стратегические направления развития водного туризма в акватории Выборгского залива.

Целью магистерской диссертации является разработка научно обоснованных стратегических направлений развития водного туризма в городе Выборге на основе анализа природно-ресурсного потенциала, инфраструктурного обеспечения и рыночной конъюнктуры.

Для достижения поставленной цели предполагается решение следующих задач:

1. Проанализировать историко-географические предпосылки формирования водного туризма в Выборге.
2. Охарактеризовать природно-климатические и гидрологические особенности Выборгского залива как фактора развития туристской деятельности.
3. Оценить современное состояние инфраструктуры водного туризма (яхт-клубы, марины, прокатная деятельность, экскурсионные маршруты).
4. Проанализировать спрос на услуги водного туризма и определить целевые сегменты потребителей.
5. Провести SWOT-анализ потенциала развития водного туризма.
6. Разработать концепцию цифрового продвижения водных туристских услуг.
7. Сформулировать стратегические рекомендации по повышению конкурентоспособности водного туристского продукта Выборга.
8. Оценить ожидаемую социально-экономическую эффективность предложенных мероприятий.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНА ИССЛЕДОВАНИЯ

1.1. Общие исторические сведения района

Основание и развитие города в шведский период

Город Выборг, расположенный на северо-западе Карельского перешейка, является одним из старейших городских центров Балтийского региона. Его основание связано с экспансией Шведского королевства на восток в конце XIII века. В 1293 году в ходе Третьего шведского крестового похода под руководством Торгильса Кнутссона была заложена крепость - Выборгский замок, ставшая военно-административным центром региона. Первоначально Выборг выполнял функцию пограничного форпоста Швеции в борьбе за контроль над карельскими землями. Однако уже к XIV–XV векам он приобрёл черты полноценного городского поселения с развитой системой торговли и ремесленного производства. Благодаря своему стратегическому положению на пересечении торговых путей между Востоком и Западом, город стал важным участником балтийской торговли. В течение нескольких столетий Выборг оставался ключевым оборонительным пунктом шведского государства в его противостоянии с Новгородской землёй, а позднее — с Русским государством. [12], [13]

Выборг в составе Российской империи

Новым этапом в истории города стало его включение в состав Российского государства в начале XVIII века. В 1710 году в ходе Северной войны Выборг был взят войсками Пётра I. Согласно соглашению по Ништадтскому миру 1721 года город официально перешёл под юрисдикцию Российской империи. Несмотря на смену государственной принадлежности, в Выборге на протяжении длительного времени сохранялись элементы прежней административной и правовой системы (шведской). Это способствовало постепенной интеграции города в российское пространство без резкой трансформации его социально-экономической структуры. [12], [13]

В 1811 году Выборг был включён в состав Великого княжества Финляндского, входившего в состав Российской империи. В XIX веке город активно развивался как торговый и промышленный центр. Рост населения сопровождался формированием многонациональной городской среды, в которой сосуществовали финская, шведская, русская и немецкая культурные традиции.

Развитие города в составе независимой Финляндии

После распада Российской империи и провозглашения независимости Финляндия в 1917 году Выборг стал вторым по величине городом страны и важным экономическим центром. В межвоенный период наблюдался значительный рост промышленного производства и развитие городской инфраструктуры. [12], [13]

Особое внимание уделялось архитектурному облику города. В этот период были реализованы проекты в стиле северного функционализма, среди которых особое место занимает библиотека, построенная по проекту архитектора Алвара Аалто в 1935 году. Градостроительное развитие сопровождалось укреплением финской национальной идентичности городского пространства.

Военные события 1939–1944 гг. и смена населения

Кардинальные изменения в историческом развитии Выборга произошли в результате советско-финских вооружённых конфликтов середины XX века. В ходе Финской войны город был передан Советскому Союзу по условиям Московского мирного договора 1940 года.

В период Второй мировой войны контроль над городом временно переходил к Германии, однако, в 1944 году в результате Выборгской наступательной операции он окончательно вошёл в состав СССР. Военные действия привели к почти полной смене населения: финские жители покинули территорию района в связи с отступлением немецко-фашистских войск, а на их место прибыли переселенцы из различных регионов Советского Союза. [12], [13]

Выборг в советский и постсоветский периоды

В послевоенные десятилетия город развивался как промышленный и транспортный центр в составе СССР. Значительная часть исторической застройки была утрачена или перестроена, однако средневековая планировка центральной части города сохранилась.

После распада СССР Выборг вошёл в состав Российской Федерации. В современных условиях он представляет собой важный туристический центр Ленинградской области, в котором сохраняется многослойное культурно-историческое наследие, сформированное в различные исторические периоды.

1.2. Исторические данные Выборгского залива

История Выборгского залива

Выборгский залив представляет собой одну из наиболее изрезанных и географически сложных акваторий северо-восточной части Финского залива, входящего в бассейн Балтийское море. Морфология береговой линии залива, характеризуется значительным количеством островов, проливов и шхерных образований, обусловила его важное значение как в системе морской торговли, так и в военно-оборонительной инфраструктуре региона на протяжении нескольких столетий. [12], [13]

Ранний этап освоения акватории

Археологические исследования свидетельствуют о том, что прибрежные территории залива были заселены ещё в эпоху раннего средневековья. Уже в IX–XI веках местные финно-угорские племена использовали акваторию залива в хозяйственных целях, включая рыболовство и прибрежную торговлю. Важную роль играли водные пути, связывавшие внутренние районы Карельского перешейка с морскими коммуникациями Балтики.

С XIII века начинается активное военно-политическое освоение региона со стороны Швеция, стремившейся установить контроль над восточной частью Балтийского побережья. Основанный Выборгский замок в 1293 году стал ключевым этапом институционализации власти в регионе. Замок был возведён на острове, расположенном у входа в залив, что позволяло

осуществлять контроль над морскими путями и регулировать судоходство. [12], [13]

В последующие столетия Выборгский залив использовался как естественный транспортный коридор, обеспечивавший торговые связи между Балтийским регионом и внутренними районами Северо-Западной Европы.

Выборгский залив в составе Российской империи

Включение территории Выборга и прилегающей акватории Выборгского залива в состав Российской империи стало следствием завершения Северной войны и закрепления новых границ по условиям Ништадтского мирного договора 1721 года. Установление контроля над северо-восточной частью Финского залива рассматривалось российским правительством как важный элемент обеспечения безопасности новой столицы государства — Санкт-Петербург. [12], [13]

Уже в первые десятилетия XVIII века начались мероприятия по военно-инженерному освоению акватории. Выборгский залив стал частью формирующейся системы морской обороны подступов к столице. Его островная структура и сложная конфигурация береговой линии создавали благоприятные условия для размещения сторожевых постов, артиллерийских батарей и навигационных пунктов.

В 1730–1740-х годах проводились первые систематические гидрографические обследования акватории. Целью данных работ было уточнение глубин, определение безопасных фарватеров и создание картографической базы для военного и торгового судоходства. Полученные данные использовались при составлении навигационных карт, предназначенных для кораблей Балтийского флота. [12], [13]

Особое значение Выборгский залив приобрёл в ходе русско-шведских конфликтов середины XVIII века. В период Русско-шведской войны акватория использовалась для размещения военных судов, обеспечивавших защиту побережья и снабжение сухопутных частей. Наличие защищённых бухт

позволяло использовать залив в качестве временной базы для стоянки галерного флота.

Во второй половине XVIII века значение залива усилилось в связи с модернизацией военно-морской инфраструктуры региона. Проводились работы по укреплению береговых позиций и строительству складских помещений для хранения продовольствия и боеприпасов. Акватория также использовалась для транспортировки строительных материалов, необходимых для возведения оборонительных сооружений.

В ходе Русско-шведская война Выборгский залив вновь оказался в центре военных действий. Он использовался для маневрирования кораблей и обеспечения взаимодействия между сухопутными и морскими подразделениями. Контроль над акваторией позволял ограничивать передвижение шведских судов и обеспечивать безопасность морских коммуникаций. [12], [13]

К концу XVIII века Выборгский залив превратился в важный элемент транспортной системы северо-западных регионов империи. Через него осуществлялись перевозки древесины, камня и других строительных материалов, направлявшихся в Кронштадт и Санкт-Петербург.

В XVIII веке акватория Выборгского залива стала не только важным военно-стратегическим объектом, но и значимым элементом хозяйственной инфраструктуры региона, обеспечивавшим функционирование морских коммуникаций и укрепление обороноспособности государства.

Военно-стратегическое значение в XX веке

В первой половине XX века Выборгский залив оказался в центре военно-политических событий, связанных с изменением государственной принадлежности региона. После провозглашения независимости Финляндия акватория приобрела важное значение в системе обороны финского государства.

В ходе Советско-финской войны залив использовался для переброски войск, снабжения оборонительных позиций и размещения военных кораблей.

Наличие большого количества островов позволяло создавать укрепленные позиции и контролировать движение судов. [12], [13]

Во время Второй мировой войны акватория играла важную роль в обеспечении транспортных коммуникаций. После завершения боевых действий и окончательного включения региона в состав СССР были проведены работы по восстановлению разрушенной инфраструктуры.

Во второй половине XX века залив продолжал использоваться в военно-морских целях, включая размещение вспомогательных судов и обеспечение функционирования прибрежных оборонительных объектов.

Экономическое развитие во второй половине XX – начале XXI века

В послевоенный период началась модернизация портовой инфраструктуры. Акватория залива использовалась для транспортировки промышленных грузов, включая лесоматериалы, строительные материалы и продукцию машиностроения.

Развитие судоходства сопровождалось проведением регулярных гидротехнических работ, направленных на поддержание эксплуатационных характеристик фарватеров. В конце XX – начале XXI века возросло значение залива как элемента туристической инфраструктуры региона.

Современное использование акватории включает грузовые и пассажирские перевозки, развитие яхтенного туризма, а также рекреационную деятельность.

1.3. Важные объекты культурного наследия Выборгского района прибрежной и морской зоны

Важной составляющей историко-культурного наследия Выборгского района являются оборонительные сооружения, сформированные в различные исторические периоды.

Выборгский замок

На рисунке 1 представлен Выборгский замок в настоящее время.



Рисунок 1 – Выборгский замок настоящее время

Выборгский замок является одним из наиболее значимых памятников средневековой оборонительной архитектуры на территории Северо-Западной России и ключевым элементом историко-культурного наследия Выборгского района. Основанный в 1293 году в период шведской экспансии на восток, замок выполнял функции военно-административного центра и обеспечивал контроль над стратегически важными торговыми и морскими путями региона.

Строительство замка связано с так называемым Третьим шведским крестовым походом, направленным на установление контроля над Карельским перешейком. Первоначально сооружение представляло собой каменную крепость, возведённую на острове в акватории Выборгский залив. Выбор местоположения был обусловлен необходимостью контроля водных коммуникаций, связывавших внутренние районы региона с Финский залив. [12], [13]

Центральным элементом фортификационного комплекса стала башня Святого Олафа, служившая одновременно наблюдательным пунктом и последним рубежом обороны. Каменные стены и башни замка обеспечивали защиту гарнизона от нападений противника и позволяли контролировать прилегающие территории.

В последующие столетия замок неоднократно перестраивался и модернизировался в соответствии с развитием военно-инженерного искусства. В XVI веке были возведены дополнительные оборонительные сооружения, включая бастионы и внешние укрепления.

После включения территории Выборга в состав Российской империи в начале XVIII века замок был адаптирован к новым требованиям артиллерийской войны. Были проведены работы по укреплению стен, строительству казематированных помещений и размещению артиллерийских позиций.

Замок использовался в составе системы береговой обороны, обеспечивая прикрытие морских подступов к городу и контроль судоходства в Выборгском заливе. [12], [13]

В XIX веке военно-стратегическое значение замка постепенно снижалось в связи с развитием новых оборонительных сооружений, включая бастионные укрепления и береговые батареи. Однако он продолжал использоваться для размещения гарнизона и административных служб.

В период военных конфликтов XX века замок выполнял вспомогательные функции в системе обороны региона. После завершения боевых действий проводились работы по восстановлению повреждённых конструкций.

В настоящее время Выборгский замок является объектом культурного наследия федерального значения и используется в музейных и туристических целях. Он представляет собой важный исторический памятник, отражающий особенности фортификационной архитектуры различных эпох.

Крепость Тронгзунд в системе обороны Выборгского района

На рисунке 2 представлена Крепость Тронгзунд.

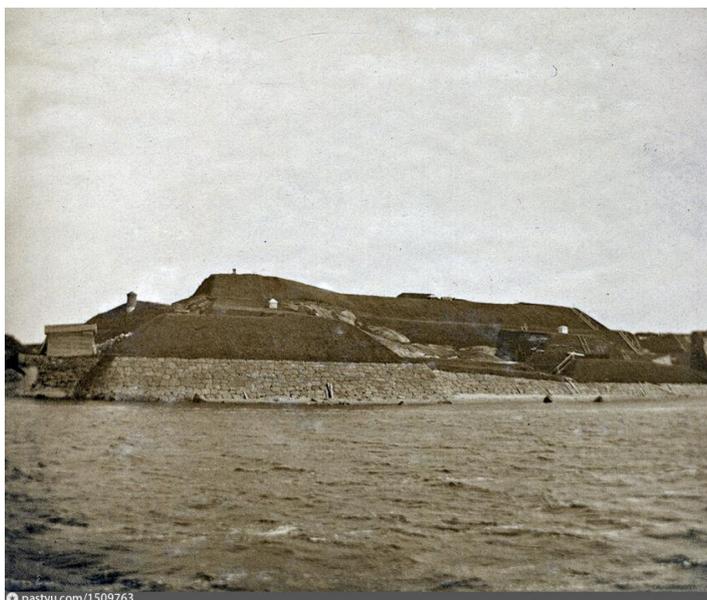


Рисунок 2 – Крепость Тронгзунд, фото 1890г.

Особое место среди фортификационных сооружений Выборгского района занимает Крепость Тронгзунд, расположенная на территории современного города Высоцк. Данный оборонительный объект был возведён в XVIII веке в период нахождения региона в составе Российской империи и предназначался для защиты морских подступов к внутренним районам Выборгский залив.

Выбор места для строительства крепости был обусловлен стратегическим положением пролива Тронгзунд (швед. Trångsund — «узкий пролив»), через который проходил один из основных фарватеров, связывавших внутренние акватории залива с открытой частью Финский залив. Контроль над данным участком позволял эффективно ограничивать передвижение вражеских кораблей и обеспечивать безопасность морских коммуникаций. [12], [13]

Первоначальные укрепления представляли собой систему земляных валов и артиллерийских позиций, размещённых на господствующих высотах побережья. Впоследствии оборонительные сооружения были модернизированы с учётом развития артиллерийской техники. Были возведены каменные казематы, пороховые погреба и дополнительные батареи, предназначенные для размещения тяжёлых орудий.

Фортификационный комплекс включал в себя:

- артиллерийские батареи береговой обороны;
- казематированные помещения для размещения гарнизона;
- склады боеприпасов;
- наблюдательные пункты;
- инженерные сооружения, обеспечивавшие связь между отдельными элементами укреплений.

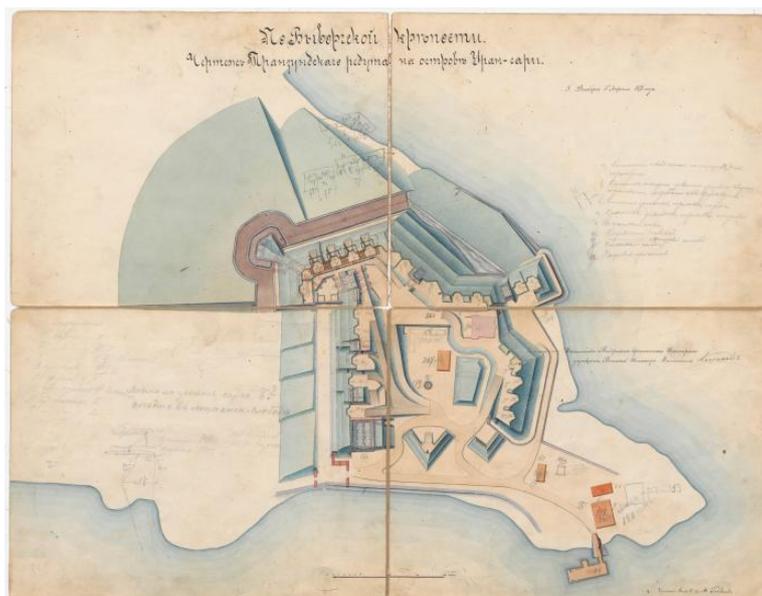


Рисунок 3 – План крепости

В XIX веке крепость Тронгзунд (рисунок 3) продолжала использоваться в составе системы береговой обороны Балтийского побережья. Её сооружения обеспечивали прикрытие судоходных путей и выполняли функции наблюдения за морской обстановкой.

В период военных конфликтов конца XIX – начала XX века укрепления крепости использовались для размещения артиллерийских подразделений и обеспечения обороны побережья. Несмотря на постепенную утрату военно-стратегического значения в последующие десятилетия, крепость сохранила важное историческое значение как элемент оборонительной инфраструктуры региона.

В настоящее время крепость Тронгзунд рассматривается как объект культурного наследия, представляющий интерес с точки зрения изучения военно-инженерного искусства XVIII–XIX веков.

Парк Монрепо

Наряду с военными объектами, важное место в культурном ландшафте района занимают усадебные комплексы XVIII–XIX веков. Они формировались в период нахождения региона в составе Российской империи и отражали особенности дворянской культуры того времени. На рисунке 4 представлен Храм Нептуна в парке Монрепо. [12], [13]

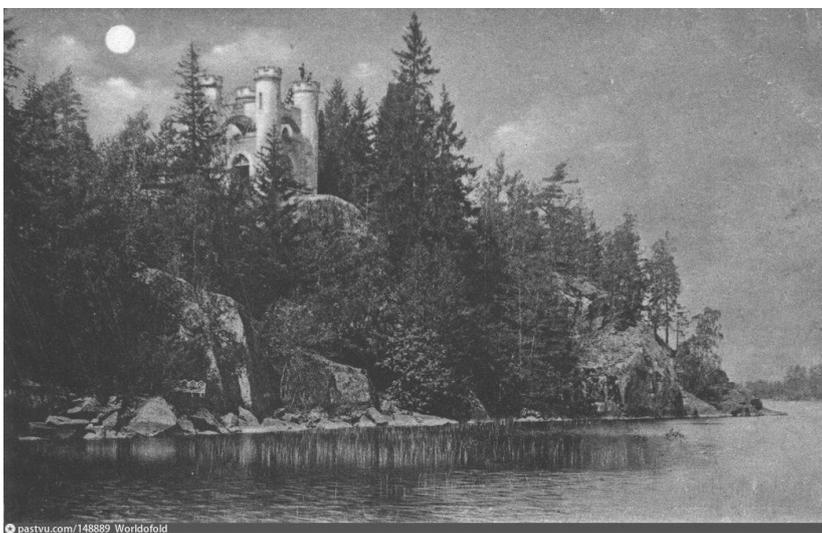


Рисунок 4 – Храм Нептуна в парке Монрепо

Парк представляет собой уникальный ландшафтно-архитектурный ансамбль XVIII–XIX веков, расположенный в северной части города Выборга на побережье Выборгского залива. Парк является выдающимся примером пейзажного садово-паркового искусства эпохи романтизма и входит в число наиболее значимых объектов культурного наследия Ленинградской области.

Территория будущего парка начала осваиваться во второй половине XVIII века. Наибольшего расцвета ансамбль достиг в период владения семьёй Николаи, представители которой сыграли ключевую роль в формировании художественной концепции парка. Концепция основывалась на принципах европейского романтического пейзажного стиля, предполагающего

сохранение природного рельефа и включение архитектурных элементов в естественную среду.

В отличие от регулярных парков барочного типа, Монрепо формировался как «пейзажный парк», где композиция строилась на живописности, асимметрии и смене пространственных впечатлений. Использование гранитных скал, хвойных лесов и береговой линии позволило создать гармоничное сочетание природы и архитектуры.

Пространственная организация парка подчинена принципу последовательного раскрытия видовых перспектив. Система дорожек и аллей формирует маршруты, позволяющие посетителю воспринимать ландшафт как чередование открытых панорам и камерных участков. [12], [13]

Композиционные доминанты размещены в ключевых точках рельефа, что создаёт визуальные акценты и усиливает эффект «живописной неожиданности». Важным элементом структуры является взаимодействие паркового пространства с акваторией Выборгского залива, что придаёт ансамблю особую пространственную глубину.

Архитектурный комплекс парка включает усадебный дом, павильоны, мосты, мемориальные объекты и декоративные постройки. Главный усадебный дом выполнен в традициях классицизма и служил центром усадебной жизни. [12], [13]

Среди наиболее значимых объектов следует выделить павильоны и мемориальные сооружения, расположенные на островах и в глубине парка. Особое место занимает остров Людвигштайн с неоготическим мемориальным ансамблем, отражающим романтические тенденции архитектуры XIX века.

Малые архитектурные формы — мостики, обелиски, декоративные постройки — играют важную роль в формировании художественного образа парка и подчеркивают его философско-эстетическую концепцию.

Парк Монрепо является ценным памятником садово-паркового искусства и важным элементом культурного ландшафта региона. Его значение определяется:

- сохранностью исторической планировочной структуры;
- уникальным сочетанием природных и архитектурных элементов;
- отражением европейских художественных тенденций XVIII–XIX веков;
- влиянием на формирование региональной культурной идентичности.

В настоящее время парк функционирует как музей-заповедник и объект туристической инфраструктуры, сохраняя статус памятника федерального значения.

Иные достопримечательности Выборгского района

Здесь были представлены только несколько основных наиболее значимых культурных объектов. Так же в Выборгском заливе на островах и в прибрежной зоне существует достаточно много достопримечательностей различной значимости, представляющих большой туристический интерес и привлекательность для создания и реализации туристических проектов.

1.4. Физико-географическое описание района исследования

Выборгский залив является северо-восточной частью Финского залива, входящего в бассейн Балтийского моря. Залив расположен в пределах Ленинградской области и характеризуется сложной береговой линией, развитой островной системой и специфическими гидрологическими условиями, обусловленными как природными, так и антропогенными факторами.

Географическое положение и морфология

Выборгский залив занимает северо-восточную часть Финского залива и глубоко вдается в сушу, образуя систему бухт, проливов и шхер. Его акватория включает многочисленные острова различной площади, сформированные преимущественно гранитными массивами Балтийского щита. [14], [15]

Береговая линия отличается высокой степенью изрезанности, что связано с ледниковыми процессами последнего оледенения. Рельеф побережья представлен чередованием скалистых участков, песчаных берегов и заболоченных низин. [14], [15]

Глубины залива относительно невелики и неравномерны. В центральной части акватории глубины увеличиваются, тогда как в прибрежных зонах преобладают мелководные участки. Наличие подводных камней и отмелей осложняет судоходство и требует постоянного гидрографического контроля. [14], [15]

Геологическое строение и рельеф

Территория залива относится к зоне выхода кристаллических пород Балтийского щита. Основу геологического строения составляют граниты, гнейсы и другие древние магматические и метаморфические породы. [16], [17]

Современный рельеф сформирован под воздействием ледниковых процессов плейстоцена. Отступление ледника сопровождалось формированием моренных гряд, валунных полей и сглаженных скальных поверхностей. Значительное влияние оказали процессы постледникового поднятия земной коры, характерные для северо-западных районов Балтики.

Климатические условия

Климат района Выборгского залива умеренно-континентальный с морскими чертами. На формирование климатических условий существенное влияние оказывает близость Балтийского моря. [17], [18]

Средняя температура января колеблется в пределах отрицательных значений, а июля — в пределах умеренно тёплых показателей. Зимний период сопровождается образованием ледяного покрова, который может сохраняться несколько месяцев. Ледовые условия существенно влияют на режим судоходства.

Осадки распределяются относительно равномерно в течение года, однако наибольшее их количество приходится на осенний период.

Гидрологический режим

Гидрологический режим залива определяется сочетанием морских и речных факторов. В акваторию впадают небольшие реки и ручьи, обеспечивающие приток пресной воды. В результате солёность воды ниже, чем в центральной части Финского залива. [17], [18]

Ветровые нагоны и сгоны оказывают влияние на уровень воды, вызывая кратковременные колебания. Ледовый режим характеризуется формированием устойчивого ледяного покрова в зимний период, что обусловлено сравнительно небольшой глубиной и защищённостью акватории.

Количественные гидрологические показатели

Гидрологический режим Выборгского залива формируется под воздействием водообмена с Финский залив, речного стока и метеорологических факторов. [17], [18]

На рисунке 5 ниже изображена судоходная карта Выборгского залива с указанием глубин.

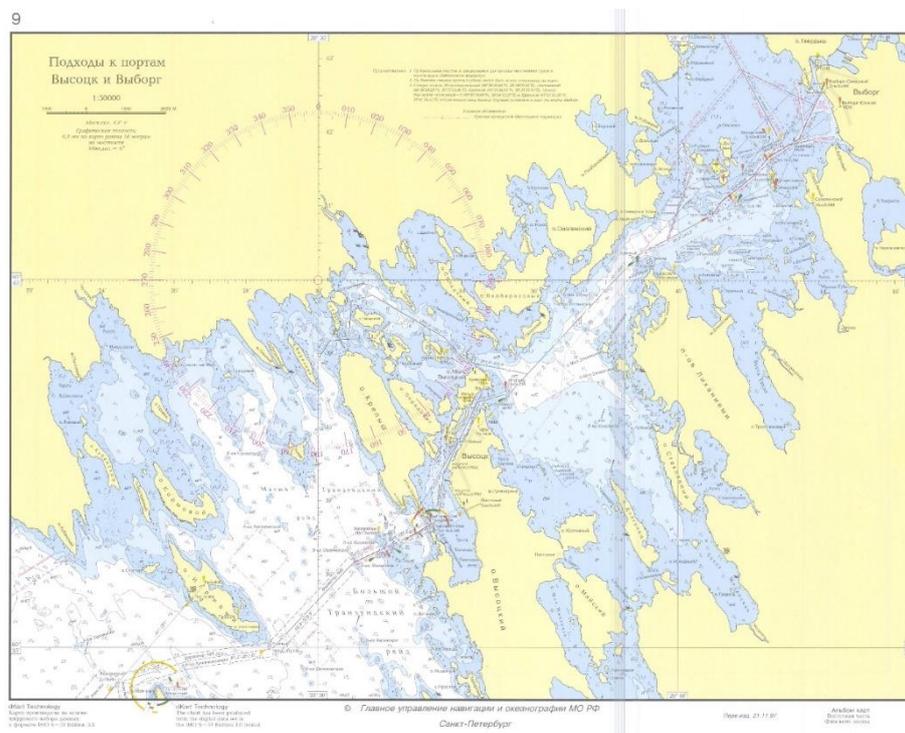


Рисунок 5 – Судоходная карта Выборгского залива с указанием глубин

Площадь и глубины:

Площадь акватории Выборгского залива составляет приблизительно 1 000–1 200 км² с учётом островной системы. Средняя глубина варьируется в пределах 8–15 м, тогда как максимальные глубины достигают 35–40 м в центральных участках залива и в отдельных проливах. [19], [20]

В прибрежной зоне глубины часто не превышают 3–5 м, что обусловлено аккумуляцией донных отложений и слабой гидродинамикой. Значительная часть мелководий приходится на внутренние бухты и защищённые участки шхерной зоны. [19], [20]

Температура поверхностных вод имеет выраженную сезонную динамику:

- в зимний период: от $-0,2$ до $+1$ °С;
- в весенний период: $+2\dots+6$ °С;
- в летний период: $+15\dots+19$ °С (в отдельных мелководных бухтах до $+22$ °С);
- в осенний период: $+4\dots+10$ °С.

Вертикальная стратификация температур наиболее выражена в летние месяцы, когда формируется термоклин на глубине 5–10 м. [21], [22]

Солёность воды:

Средняя солёность воды в заливе составляет 2–5 ‰, что значительно ниже показателей открытой части Финского залива. Минимальные значения солёности фиксируются в районах устьев рек и могут снижаться до 1–2 ‰.

Градиент солёности возрастает в направлении западной части акватории, где влияние морских вод более значительно. [23], [24]

Ледовый режим:

Ледообразование обычно начинается в конце ноября — начале декабря. Устойчивый ледяной покров формируется к январю. [21], [22]

Основные количественные параметры ледового режима:

- средняя продолжительность ледостава: 120–150 суток;
- средняя толщина льда: 30–60 см;
- максимальная толщина льда в суровые зимы: до 70–80 см;
- период вскрытия: апрель — начало мая.

Мелководные участки залива замерзают быстрее и сохраняют ледовый покров дольше по сравнению с открытыми частями акватории. [23], [24]

Колебания уровня воды:

Уровень воды в Выборгском заливе подвержен значительным кратковременным колебаниям, связанным с ветровыми нагонами и сгонами.

Амплитуда таких колебаний может достигать:

- в обычных условиях: ± 20 – 40 см;
- при сильных штормовых ветрах: до 80 – 100 см.
- приливные явления выражены слабо и не превышают 2 – 3 см.

Прозрачность и кислородный режим:

Средняя прозрачность воды составляет $1,5$ – $3,5$ м по диску Секки и зависит от сезона и интенсивности фитопланктона.

Содержание растворённого кислорода:

- в поверхностных слоях: 7 – 11 мг/л;
- в придонных водах: 5 – 8 мг/л.

В летний период в застойных мелководных зонах возможно снижение кислородного содержания вследствие биохимических процессов.

Биогеографические особенности:

Экосистема Выборгского залива включает разнообразные водные и прибрежные биотопы. В акватории распространены водоросли, моллюски и различные виды рыб, характерные для Балтийского бассейна. На рисунке 6 изображен остров Густой. [25], [26],[27], [28]



Рисунок 6 – Остров Густой

Прибрежные территории представлены смешанными лесами, болотными участками и луговыми экосистемами. Значительная часть островов сохраняет естественный природный облик, что повышает экологическую ценность региона.

2. ИССЛЕДОВАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ ВИДОВ ВОДНОГО ТУРИЗМА В ВЫБОРГСКОМ РАЙОНЕ

2.1. Круизное судоходство

Значение: Существование маршрутов круизных судов с заходом в порт города. Разовый заход или путем постоянного маршрутного сообщения круизных судов в порт города Выборг позволяет:

- интегрировать город в региональные морские туристические продукты;
- привлечь дополнительный пассажирский поток в экскурсионный туристический сезон;
- связать культурно-исторические достопримечательности Выборга и прибрежных территорий с программой круиза.

Текущая ситуация

В связи, со сложившейся на текущий 2026 год геополитической ситуацией, за последние 5 лет и в настоящее время в порт Выборга заходит только один круизный лайнер «Мустай Карим». Одним из регулярных маршрутов судна является круиз под названием «Сага о Выборге», организуемый оператором ВодоходЪ. В рамках данного маршрута теплоход отправляется из Санкт-Петербурга и делает заход в порт Выборга, после дневной стоянки, отправляется назад обратно в Санкт-Петербург и далее по маршруту вглубь материка. [35], [36], [37], [38]

Продолжительность такого маршрута чаще всего составляет 2 дня и 1 ночь, что делает его удобным для короткого тематического круиза, ориентированного на историко-культурный туризм.

Помимо коротких программ, теплоход также курсирует по длительным маршрутам, которые включают Выборг как одну из остановок на пути. Например, классический маршрут:

- Санкт-Петербург → Выборг → Коневец → Свирьстрой → Мандрюги → Кижы → Горицы → Углич → Москва, продолжительностью около 8 дней, где город Выборг входит в перечень ключевых пунктов экскурсионной программы.

Круизный теплоход «Мустай Карим» представляет собой современное пассажирское судно класса «река–море», построенное по проекту PV300 и введённое в эксплуатацию в 2020 году. Судно является флагманом круизной компании ВодоходЪ и относится к числу наиболее технологически оснащённых круизных лайнеров внутреннего водного транспорта Российской Федерации. [39], [40], [41]

Общая характеристика судна

Теплоход относится к четырёхпалубным пассажирским лайнерам нового поколения, спроектированным по концепции «плавучей гостиницы», уровень сервиса которой сопоставим с пятизвёздочным отелем. Судно предназначено для эксплуатации как на внутренних водных путях, так и в прибрежных морских акваториях, включая Балтийское море, что делает возможным его использование на туристских маршрутах с заходом в порт Выборг. [39], [40], [41]

В таблице 1 представлены основные технические характеристики Круизного теплохода «Мустай Карим».

Таблица 1 – Основные технические характеристики Круизного теплохода «Мустай Карим»

Показатель	Значение
Проект	PV300
Класс судна	«река–море»

Длина	141 м
Ширина	16,8 м
Осадка	3,0 м
Водоизмещение	около 4500 т
Скорость хода	до 22,5 км/ч
Мощность ГД	2 × 1200 кВт
Пассажировместимость	до 329 чел.
Экипаж	до 140 чел.
Автономность плавания	до 15 суток

Управление движением судна осуществляется посредством двух полноповоротных винторулевых колонок, что обеспечивает высокую манёвренность при прохождении узких фарватеров и швартовке в портовых акваториях. Дополнительно судно оснащено носовым подруливающим устройством мощностью 500 кВт, позволяющим выполнять безопасные манёвры в условиях ограниченного пространства.

Конструктивные особенности

Корпус судна имеет инверсную (обратно наклонную) носовую оконечность, предназначенную для эффективного разрезания волны. Данная конструкция способствует снижению качки и обеспечивает возможность эксплуатации при волнении до 3 м, а также в битом льду толщиной до 30 см. [39], [40], [41]

На борту теплохода размещены:

- обзорные салоны;
- рестораны и бары;
- спа-комплекс;
- тренажёрный зал;
- прогулочная палуба (солярий);
- каюты с панорамным остеклением и индивидуальными балконами.

Таким образом, судно сочетает функции транспортного средства и плавучего средства размещения туристов.

Эксплуатация на маршрутах Балтийского бассейна

С момента начала навигации теплоход активно используется на круизных линиях Волжско-Невского бассейна, включая маршруты с заходом

в Выборг. За первые годы эксплуатации судно посетило более 70 портов, обеспечивая развитие круизного туризма в северо-западном регионе России. [39], [40], [41]

В контексте развития водного туризма в Выборгском заливе теплоход «Мустай Карим» может рассматриваться как элемент современной круизной инфраструктуры, обеспечивающий приём туристских потоков среднего и высокого ценового сегмента.

Организационно-технологические особенности захода в Выборг

- В мае 2023 года «Мустай Карим» впервые официально зашёл в морской порт Выборг, что стало важной вехой для развития круизного туризма в регионе, поскольку до этого пассажирские суда крупного класса подобного размера (длина 141 м) в порт не заходили. [40], [41], [42]

- Судно относится к классу «река-море», оснащено современным навигационным оборудованием для безопасного прохода по Финскому заливу и морскому каналу до Выборга.

На рисунке 7 показана фотография Теплоход «Мустай Карим» в Выборгском порту.



Рисунок 7 – Теплоход «Мустай Карим» в Выборгском порту

Анализ

Сильные стороны:

- Появление и привлечение города Выборг в существующих морских и речных круизных туристических маршрутах;
- Привлечение дополнительного пассажирского потока в экскурсионный туристический сезон;
- Задействование значительной части Выборгского залива в качестве обзора на существующем маршруте судна;
- Историческая составляющая – прибытие в город морским транспортом. Заход судна в порт Выборга представляет из себя своего рода «Городское событие» и радость для горожан.

Слабые стороны:

- Единичный случай, единственное крупное курсирующее судно, заходящее в Выборгский залив;
- Высокая стоимость круизной путевки. Возможно, что это разряд туризма не для широкого круга лиц;
- Лоцманская сложность захода в порт путем множественных поворотов фарватера и наличием малых глубин для такого большого судна.
- Отсутствие развитой инфраструктуры и благоустройства для принятия круизного судна.

2.2. Судоходство на маломерных моторных судах

Значение: Приоритетная цель развития водной среды района – создание и внедрение морских экскурсионных маршрутов в пределах Выборгского залива. Разнообразие маршрутов. Предоставление качественных туристических услуг. [39], [40], [41]

Цели:

- увеличение продолжительности времени пребывания туристов;
- расширению экскурсионных маршрутов;
- более эффективному использованию природно-ландшафтного потенциала акватории.

Текущая ситуация

Основное осуществление водных регулярных маршрутных экскурсий на сегодняшний день в Выборге производится компанией «Морские прогулки» на маломерных судах – тримаранах модели «Медуза». [43], [44]

Тримаран «Медуза» представляет собой один из современных маломерных экскурсионных судов, используемых для осуществления водных туристско-экскурсионных маршрутов в акватории Выборгского залива и прилегающей береговой зоне города Выборга. Относится к категории прогулочных пассажирских судов прибрежного плавания, предназначенных для:

- обзорных водных экскурсий;
- организация морских водных перевозок в акватории;
- трансферных туристических маршрутов;
- рекреационных прогулок по внутренним водам;
- тематических историко-культурных туров вдоль береговой линии.



Рисунок 8 – Тримараны «Медуза».

На рисунке 8 представлено фото Тримаранов «Медуза». Конструктивно судно выполнено по тримаранной схеме, предполагающей наличие одного основного корпуса и двух боковых аутригеров. Данный тип судов особенно эффективен в условиях мелководной и островной акватории северо-восточной части Финского залива, где глубины и сложная конфигурация береговой линии ограничивают использование традиционных однокорпусных экскурсионных теплоходов. [43], [44], [45]

На рисунке 9 ниже показан Пример регулярного туристического маршрута тримаранов «Медуза».

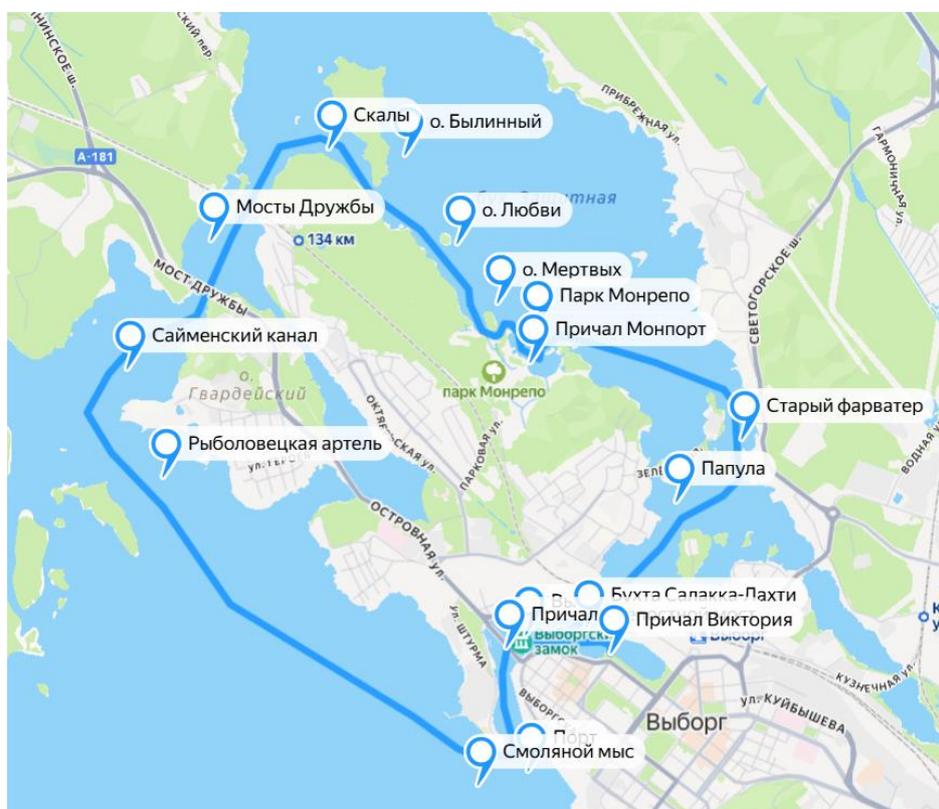


Рисунок 9 – Пример регулярного туристического маршрута тримаранов «Медуза»

Анализ

Сильные стороны:

- Туристическая, городская популярность;
- Кол-во судов, флот компании состоит 11 единиц, что способствует большому масштабу деятельности;
- Доступность. Стоимость билета на прогулку начинается от 300руб и увеличивается в зависимости от насыщенности предлагаемых маршрутов;
- Разнообразие маршрутов туристических экскурсий;
- Возможность частной аренды судна под проведение различных, в том числе развлекательных мероприятий;
- Вместительность судна – 20 человек, позволяет брать на борт цельные группы, сформированные для комплексной экскурсии по городу;

- Скорость и манёвренность судна;
- Простота конструкции, малые затраты на техническое обслуживание;
- Относительно недорогая стоимость самого судна;
- Наличие разнообразия быстрых-скорых туристических маршрутов;
- Монополизация ниши, в которой отсутствует конкуренция;
- Официальные разрешенные перевозки, согласно установленным требованиям морского регистра;
- Налоговые отчисления в пользу государства.

Слабые стороны:

- Территориальная ограниченность. В основном, зона водных прогулок тримаранов «Медуза» располагается в непосредственной близости к самому городу и не имеет охвата на 80% территории Выборгского залива. Отсутствие возможности выхода к дальним островам залива;
- Поточковая работа, отсутствие индивидуальных эксклюзивных маршрутов;
- Метеозависимость. В легкое волнение прогулка будет не безопасной из-за качки. Либо ограничение зоны плавания.
- Отсутствие комфорта. Закрытого теплого контура, обогревателя, мини-кухни и т.п.
- Отсутствие организации дальних экспедиционных походов.

Так же в Выборгском заливе услуги культурно-туристического судоходства оказывает достаточное количество отдельных, не связанных между собой частных перевозчиков. Рассмотрим общий пример.

Организация морских водных прогулок на маломерных катерах

Достаточно, большую нишу в организации морских водных экскурсиях в Выборгском районе занимают отдельные, возможно, частные перевозчики, имеющие одно, в редких случаях два-три маломерных судна. [39], [40], [41]

На рисунке 10 ниже представлено фото примера алюминиевого прогулочный катер.



Рисунок 10 – Алюминиевый прогулочный катер в Выборгском заливе

Существует множество моделей катеров, на которых перевозчики оказывают услуги водных экскурсий. Среди основных моделей можно выделить общие параметры маломерного судна:

- Длина корпуса от 4 до 6 метров по ватерлинии;
- Материал корпуса – сталь, алюминий, стеклопластик;
- Оснащение в основном подвесными моторами от 30 до 120 л.с.
- Наличие открытого кокпита для лучшей обзорности и закрытой рубки для комфорта.

Перевозки на таких маломерных катерах имеют большой охват акватории Выборгского залива. Можно заказать катер на индивидуальную морскую прогулку. Существует разнообразие предлагаемых маршрутов в зависимости от предложений перевозчиков. На основе наблюдений, в Выборгском заливе насчитывается в количестве более 100 предложений подобных водных прогулок. Разнообразие предлагаемых плавсредств очень велико, классифицируются они по возрасту, техническому состоянию, уровню комфорта. [39], [40], [41]

Предложенные туристические маршруты так же различаются: от часовых выходов в акватории, до многодневных походов на дальние острова залива. Это могут быть краткосрочные туры по близлежащим к Выборгу окрестностям. Рыболовецкие туры. Походы на Сайменский канал. Выходы на дальние острова залива: острова Вихревой, Мощный, Игривый.

Экскурсионное обслуживание на таких маршрутах предоставляется в зависимости от возможностей перевозчика. На каких-то судах может присутствовать отдельный гид, обладающий достаточной экскурсионной информацией для заданной местности. На прочих судах владельцы могут ограничиваться аудио сопровождением экскурсий.

Стоит отметить разрозненность работы различных перевозчиков – участников рынка. Нет объединений в общий вид деятельности. Отсутствие единых стандартов обслуживания туристического потока. Немногие перевозчики занимаются заданным видом деятельности официально и осуществляют налоговые отчисления. Нужно отметить сомнительную компетенцию некоторых перевозчиков. Не все капитаны и плавсредства имеют права на перевозку туристов и экскурсионное обслуживание. Большая часть маломерных судов зарегистрировано в ГИМС (Государственная Инспекция Маломерных Судов) и не имеют лицензии на коммерческую деятельность. На рисунке 11 наглядно представлена разница предлагаемых для путешествия плавсредств.



Рисунок 11 – Разница предлагаемых для путешествия плавсредств

Анализ

Сильные стороны:

- Туристическая, городская популярность, распространенность и разнообразие предложений;
- Кол-во судов более 100 единиц, что способствует большому охвату деятельности;
- Потребительская доступность, зависимости от класса судна и уровня экскурсионного сопровождения цена на морскую прогулку может начинаться от 500руб;
- Разнообразие туристических маршрутов. Начиная от локальных около города, до посещения любых островов залива. Возможность организации экспедиционных маршрутов на продолжительное время.
- Возможность частной аренды судна под проведение различных индивидуальных походов, в том числе развлекательных мероприятий;
- Скорость и манёвренность судна, возможность приставать на необорудованную островную стоянку;
- Комфортные условия в зависимости от типа судна. Наличие закрытого теплого контура, обогревателя, мини-кухни и т.п.

Слабые стороны:

- Высокая конкуренция среди участников рынка;
- Метеозависимость. В плохую погоду (волнение, сильный ветер). Либо ограничение зоны плавания;
- Отсутствие общей организации получения заказов на морские прогулки. Все зависит от конкретного рекламного предложения и его продвижения;
- Отсутствие законных оснований-разрешений на туристическую деятельность, а также на перевозку пассажиров;
- Хаотичное соответствие безопасности к требованиям водных перевозок, вся ответственность ложится на личное отношение перевозчика к этому вопросу;
- Вместительность судна. В своем большинстве маломерные суда не могут принять на борт более 4-8 пассажиров, в зависимости от класса судна;

- Высокая стоимость и ограниченность выбора значительной части новых плавсредств в связи с отсутствием производства на территории России.
- Высокая стоимость и сложность текущего технического обслуживания некоторых элементов маломерных судов;
- Качество судов и оказанных экскурсионных услуг. Участники рынка не имеющие право на морские перевозки, но все-равно осуществляющие предоставление морских услуг, могут иметь очень большой разброс в условиях состояния плавсредства;
- Отсутствие объединения в систему и глобальных перспектив развития.

2.3. Судоходство на парусных яхтах

Парусный туризм является одним из перспективных направлений развития прибрежно-водного туризма в Выборге и прилегающей акватории Выборгский залива. Важно отметить историческую составляющую передвижения на парусных судах в заливе с исторических времен до наших дней. Яхтенный туризм формирует важный сегмент водной туристической экономики Выборга, обеспечивая диверсификацию рекреационного использования прибрежной зоны и способствуя развитию маломерного судоходства как устойчивого элемента туристской специализации региона. [41], [42], [43]

Среди главных целей парусного туризма можно отметить:

- привлечение целевой туристической аудитории, интересующейся парусным спортом и походами;
- организация проведения морских водных перевозок в акватории;
- привлечение молодежи в спортивную парусную деятельность;
- создание новых и расширение уже имеющихся туристических экскурсионных маршрутов;
- эффективное использование природно-ландшафтного потенциала акватории.

Текущая ситуация

В настоящий момент в акватории города Выборга и в прилегающем заливе существуют различные частные перевозчики – владельцы парусных яхт. Имеются различные предложения по организации водных прогулок и походов. В отличие от моторных судов, численность парусного флота в Выборгском заливе мала и составляет около 50 судов. [41], [42], [43]

На территории города и района функционирует ряд объектов яхтенной инфраструктуры, обеспечивающих базирование и обслуживание маломерных судов, в частности парусно-моторных. К числу ключевых объектов относятся:

- Яхт-клуб «Фаворит»
- Яхт-клуб «LAVOLA»
- Яхт-клуб «47 причал»

Указанные яхтенные марины предоставляют стояночные места для судов длиной до 20–30 м, оснащены слипами для спуска судов на воду, системами подачи электроэнергии и пресной воды, а также обеспечивают круглогодичное хранение плавсредств. Вместимость отдельных яхтенных гаваней достигает 20–30 судов одновременно, что позволяет принимать как частные прогулочные яхты, так и туристические чартерные суда.

Дополнительным элементом инфраструктуры выступают городские причалы для маломерных судов (например, Причал № 1), где стоимость краткосрочной стоянки начинается примерно от 200 руб./сутки, что формирует доступную экономическую среду для сезонного яхтинга и стимулирует развитие чартерных услуг.

На рисунке 12 ниже показана Парусная яхта Rillan в г. Выборге, стоящая на причале крепостного моста.



Рисунок 12 – Парусная яхта Rillan в г. Выборге, стоящая на причале крепостного моста

Эксплуатация яхт осуществляется преимущественно в навигационный период (май–октябрь), в течение которого акватория используется для:

- прогулочных маршрутов вдоль исторического центра города;
- выхода к островным территориям Выборгского архипелага;
- трансграничных туристических переходов в направлении Санкт-Петербурга;
- спортивно-парусных мероприятий и регат;
- в целях экологического туризма.

Описание парусного флота

Яхтенный парусный флот в Выборгском заливе преимущественно состоит из судов шведского производства 1970-1980 годов. По приблизительным оценкам это около 70% парусных яхт, находящихся на учете в ГИМС в Выборгском заливе. Остальная часть судов советского производства, самодельные суда и малую часть около 5% составляют относительно новые суда иностранного производства начиная с 2000 годов выпуска. [35], [36], [41]

Популярность шведских яхт в регионе обусловлена их адаптацией к условиям Балтийского моря, включая эксплуатацию в шхерных акваториях с

ограниченными глубинами, скалистыми берегами и переменной ветровой нагрузкой.

Наиболее распространёнными моделями яхт шведского производства, используемыми в прогулочном и чартерном судоходстве Выборга, являются суда следующих компаний:

- Hallberg-Rassy
- Najad
- Nimbus Boats
- Malö Yachts

Парусные яхты таких производителей, как Hallberg-Rassy и Najad, относятся преимущественно к классу океанских круизных яхт длиной от 6 до 15 метров и характеризуются следующими инженерно-техническими параметрами представленными в таблице 2.

Таблица 2 – Инженерно-технические параметры для парусных яхт Hallberg-Rassy и Najad

Показатель	Диапазон значений
Длина корпуса	8,5–15,5 м
Осадка	1,4–2,1 м
Водоизмещение	4–14 т
Мощность вспомогательного двигателя	18–75 л.с.
Материал корпуса	стеклопластик (GRP)

Конструктивные особенности шведских яхт включают:

- повышенную прочность корпуса за счёт многослойной стеклопластиковой обшивки;
- наличие килевой балки с увеличенной площадью бокового сопротивления;
- эффективную систему рулевого управления, обеспечивающую манёвренность в узкостях;
- развитую систему автономного энергоснабжения (аккумуляторные батареи, солнечные панели).

Парусные яхты шведского производства активно применяются в экскурсионной деятельности и краткосрочной аренде благодаря сочетанию высоких ходовых качеств и эксплуатационной надёжности. Средняя крейсерская скорость данных судов составляет 4–7 узлов при расходе топлива порядка 1–5 л/ч, что обеспечивает их экономическую эффективность при использовании в туристической сфере.

С инженерно-эксплуатационной точки зрения шведские яхты оптимально соответствуют гидрометеорологическим условиям Выборгского залива, включая:

- ветровую нагрузку до 15–18 м/с;
- высоту волны до 1,5 м;
- наличие узких фарватеров и островных проливов.

Комфорт парусных яхт в условиях эксплуатации в Выборгском заливе

Комфорт парусных яхт является одним из ключевых факторов развития яхтенного туризма в акватории Выборгского залива. В условиях умеренно-континентального климата, переменной ветровой обстановки и сезонной навигации (май–октябрь) требования к уровню бытового и эксплуатационного комфорта судна существенно возрастают.

Конструктивные параметры, влияющие на комфорт

Уровень комфорта определяется прежде всего размерами судна и архитектурой внутреннего пространства. Показатели уровня комфорта для судна представлены в Таблице 3.

Таблица 3 – Показатели уровня комфорта для судна

Показатель	Малые яхты (6–8 м)	Средние яхты (9–12 м)	Круизные яхты (12–15 м)
Количество кают	1	2	2–3
Спальных мест	2–4	4–6	6–8
Высота в салоне	1,5–1,7 м	1,8–1,95 м	до 2,0 м
Наличие галюна	условное	отдельный санузел	1–2 санузла
Камбуз	минимальный	полноценный	расширенный

Для условий Выборгского залива наиболее востребованы яхты длиной 9–12 м, обеспечивающие баланс между манёвренностью в шхерных проливах и достаточным уровнем автономности.

Жилое пространство и планировка

Комфорт круизной яхты определяется эргономикой внутреннего пространства:

- изолированные носовая и кормовая каюты;
- салон с трансформируемой обеденной зоной;
- стационарный камбуз (газовая плита, холодильник, мойка с пресной водой);
- санузел с морским туалетом и душем;
- системы хранения личных вещей и провизии.

На рисунке 13 представлен пример внутреннего убранства убранство в каюте яхты Rillan.



Рисунок 13 – Внутренне убранство в каюте яхты Rillan

На яхтах скандинавского типа (например, производства Hallberg-Rassy или Najad) традиционно уделяется особое внимание теплоизоляции корпуса и качеству внутренней отделки (натуральное дерево, влагостойкие панели, шумоизоляция машинного отделения).

Климатический комфорт

Для эксплуатации в акватории Балтийского моря (Выборгского залива) существенное значение имеют:

- автономные дизельные отопители (Webasto, Eberspächer);
- эффективная вентиляция кают;
- системы подогрева воды;
- двойные иллюминаторы и качественные уплотнения люков.

Средняя температура воздуха в навигационный период в Выборге колеблется от +5 °С (май) до +28 °С (июль), что требует возможности обогрева в начале и конце сезона.

Навигационно-эксплуатационный комфорт

Комфорт управления также влияет на общее восприятие яхтенного туризма:

- автопилот;
- картплоттер и GPS-навигация;
- электрические лебёдки;
- защищённый кокпит с тентом;
- противоскользящее палубное покрытие.

В условиях шхерной акватории Выборгского залива удобство маневрирования и хорошая обзорность из кокпита имеют критическое значение, в связи со сложностью лоции.

Комфорт современных парусных яхт обеспечивает возможность их использования не только как транспортного средства, но и как автономного плавучего объекта размещения. В условиях Выборгского залива оптимальными являются суда длиной 9–12 м с развитой системой жизнеобеспечения, что способствует росту продолжительности туристских маршрутов и увеличению экономической эффективности яхтенного туризма.

Анализ

Сильные стороны:

- Разнообразие туристических маршрутов. Начиная от локальных около города, до посещения многих островов залива. Возможность организации

экспедиционных маршрутов на продолжительное время с комфортным проживанием на яхте. Возможность осуществления трансграничных переходов, например в сторону Финляндии или в город Санкт-Петербург;

- Узкий круг яхтенных капитанов, задействованных в коммерческой деятельности, что способствует низкой конкуренции;
- Возможность частной аренды судна под проведение различных индивидуальных походов, в том числе развлекательных мероприятий;
- Комфортные условия в зависимости от типа судна. Наличие закрытого теплого контура, обогревателя, полноценного камбуза (кухни), галюна (туалета)
- Вместительность круизных парусных яхт, которая дает возможность осуществлять многие типы деятельности, такие как перевозка большего количества пассажиров, туристического инвентаря, иного оборудования.
- Экологичность и экономичность парусных яхт. Не редко случается так, что на пути следования по всей протяженности заданного туристического маршрута яхта идет на парусной тяге, не затрачивая при этом топливо;
- Умеренная метеозависимость. Благодаря строению водоизмещающих корпусов с устройством киля или балласта парусные яхты в отличии от глиссирующих судов более устойчивы к волнению, этот же пункт можно отнести к условиям комфорта;
- Стереотипная привлекательность, создание романтического имиджа.

Слабые стороны:

- Количество судов, оказывающих коммерческие услуги, около 10-15 яхт на весь Выборгский залив;
- Дороговизна – яхтенные круизы даже не индивидуального характера, а в составной группе имеют стоимость от 5000руб с человека за походный день;
- Отсутствие общей организации получения заказов на морские прогулки. Все зависит от конкретного рекламного предложения и его продвижения;

- Отсутствие законных оснований-разрешений на туристическую деятельность, а также на перевозку пассажиров;
- Хаотичное соответствие безопасности к требованиям водных перевозок, вся ответственность ложится на личное отношение перевозчика к этому вопросу;
- Высокая стоимость и ограниченность выбора значительной части новых плавсредств в связи с отсутствием производства на территории России;
- Высокая стоимость и сложность текущего технического обслуживания некоторых элементов маломерных судов;
- Качество судов и оказанных экскурсионных услуг. Участники рынка не имеющие право на морские перевозки, но все-равно осуществляющие предоставление морских услуг, могут иметь очень большой разброс в условиях состояния плавсредства;
- Малая скорость следования, относительно моторных глиссирующих судов. В диапазоне от 4 до 8 узлов.

2.4. Прокат малого водного транспорта и снаряжения

Арендная и прокатная деятельность является важным сегментом развития водного туризма в пределах Выборгского района, обеспечивая доступ к рекреационному использованию акватории Выборгский залив для широкого круга потребителей туристических услуг. [34], [40], [46]

Текущая ситуация

В настоящее время в структуре водного туризма Выборгского района функционируют следующие формы аренды и проката малого водного транспорта и снаряжения:

- прокат моторных лодок;
- прокат каяков и байдарок;
- аренда сап-бордов;
- прокат гидроциклов.

Данные услуги ориентированы как на индивидуальных туристов, так и на организованные туристические группы и представлены на основных

рекламных интернет ресурсах. На рисунке 14 представлено фото водной прогулки на сапборде на фоне Выборгского замка. [34], [40], [46] в



Рисунок 14 – Водная прогулка на сапборде на фоне Выборгского замка

Пространственная организация проката

Основные пункты проката водного оборудования расположены:

- в прибрежной зоне города Выборг;
- в районе береговой линии парка Парк Монрепо;
- на территории яхтенных стоянок;
- в прибрежных рекреационных зонах островной части залива.

Размещение прокатных пунктов в непосредственной близости от туристских объектов обеспечивает интеграцию водной рекреации в существующие экскурсионные маршруты.

Организационно-экономические особенности

Арендная деятельность в сфере водного туризма характеризуется:

- сезонностью спроса (май–сентябрь);
- зависимостью от гидрометеорологических условий;
- высокой долей краткосрочной аренды.

Стоимость аренды водного транспорта варьируется в зависимости от типа услуги, продолжительности проката и уровня сервисного сопровождения.

Рекреационное значение

Развитие прокатной деятельности способствует:

- увеличению туристской активности;
- вовлечению акватории в рекреационное использование;
- формированию новых туристских маршрутов;
- развитию активных форм отдыха.

Кроме того, использование арендного водного транспорта позволяет снизить нагрузку на традиционные экскурсионные объекты за счёт перераспределения туристских потоков.

Арендная и прокатная деятельность представляет собой важный элемент формирования современной туристской инфраструктуры Выборгского района и способствует эффективному освоению рекреационного потенциала акватории Выборгского залива. [34], [40], [46]

Ниже приведено расширение подраздела за счёт включения анализа спроса на прокатные услуги и классификации используемых маломерных судов в пределах Выборгский район и акватории Выборгский залив.

Анализ спроса на прокатные услуги водного транспорта

Спрос на услуги аренды и проката маломерных судов в Выборгском районе носит выраженный сезонный характер и напрямую зависит от:

- продолжительности навигационного периода;
- погодных условий;
- уровня туристского потока;
- доступности прибрежной инфраструктуры.

Сезонная динамика спроса

Наибольшая интенсивность спроса на прокатные услуги наблюдается:

- в период с июня по август — пик туристской активности;
- в мае и сентябре — умеренный уровень спроса;
- в межсезонье (октябрь–апрель) — минимальный спрос вследствие

ледостава.

Краткосрочная аренда (от 1 до 3 часов) составляет до 60–70 % общего объёма прокатных услуг, что обусловлено экскурсионной направленностью туристических поездок в город Выборг.

Структура спроса по видам водного проката

Наиболее востребованными средствами водной рекреации являются:

- моторные лодки — около 35–40 %;
- каяки и байдарки — 20–25 %;
- сап-борды — 15–20 %;

Рост популярности немоторизованных средств передвижения связан с развитием экологически ориентированных форм туризма.

Анализ

Сильные стороны:

- разнообразие туристических водных маршрутов в близости к городу;
- экологичность некоторых видов водного транспорта;
- возможность краткосрочной водной прогулки;
- возможность длительной аренды водного транспорта для осуществления дальних походов вглубь залива;
- потребительская доступность.

Слабые стороны:

- сезонность, ограниченная возможность осуществлений водных прогулок в теплое время;
- сильная метеозависимость – волнение, осадки
- опасность, в отличие от других видов водной деятельности, представленных ранее, ответственность за безопасность на воде несет арендатор, и не всякий пользователь может адекватно оценить ситуацию на воде в условиях повышенного судоходства в акватории;
- вероятность кражи или порчи плавсредств;

2.5. Сравнительный анализ существующих видов водного транспорта

Ниже представлена методика и расчёт интегральной оценки привлекательности видов водного туризма в г. Выборг и акватории Выборгского залива с использованием весовых коэффициентов.

• 1. Методика расчёта

Интегральная оценка рассчитывается по формуле взвешенной суммы:

$$[I = \sum(B_i \times W_i)]$$

где:

(B_i) — балльная оценка показателя (по шкале 1–5);

(W_i) — весовой коэффициент значимости критерия;

(I) — интегральный показатель привлекательности.

Сумма весов равна 1.

• 2. Критерии оценки и весовые коэффициенты

Таблица 4 – Критерии и весовые коэффициенты

Критерий	Вес (W)
Экономическая рентабельность	0,25
Инвестиционная ёмкость (обратный показатель)*	0,15
Потенциал роста	0,20
Сезонная устойчивость	0,10
Экологическая устойчивость	0,15
Инфраструктурная обеспеченность	0,15
Итого	1,00

* Чем ниже инвестиционная ёмкость, тем выше балл.

• 3. Балльная оценка (1–5)

Таблица 5 – Балльная оценка

Вид туризма	Рент.	Инв.	Рост	Сезон	Экол.	Инфр.
Круизное судоходство	4	2	3	3	3	4
Моторные катера	3	3	3	3	2	4
Парусные суда	4	3	4	4	4	3
Водный инвентарь	5	5	4	2	5	3

- 4. Расчёт интегральных показателей

Круизное судоходство

$$[I = (4 \times 0,25) + (2 \times 0,15) + (3 \times 0,20) + (3 \times 0,10) + (3 \times 0,15) + (4 \times 0,15)]$$

$$[I = 1,00 + 0,30 + 0,60 + 0,30 + 0,45 + 0,60 = 3,25]$$

Моторные катера

$$[I = (3 \times 0,25) + (3 \times 0,15) + (3 \times 0,20) + (3 \times 0,10) + (2 \times 0,15) + (4 \times 0,15)]$$

$$[I = 0,75 + 0,45 + 0,60 + 0,30 + 0,30 + 0,60 = 3,00]$$

Парусные суда

$$[I = (4 \times 0,25) + (3 \times 0,15) + (4 \times 0,20) + (4 \times 0,10) + (4 \times 0,15) + (3 \times 0,15)]$$

$$[I = 1,00 + 0,45 + 0,80 + 0,40 + 0,60 + 0,45 = 3,70]$$

Водный инвентарь

$$[I = (5 \times 0,25) + (5 \times 0,15) + (4 \times 0,20) + (2 \times 0,10) + (5 \times 0,15) + (3 \times 0,15)]$$

$$[I = 1,25 + 0,75 + 0,80 + 0,20 + 0,75 + 0,45 = 4,20]$$

- 5. Итоговая сравнительная таблица

Таблица 6 – Итоговая сравнительная таблица

Вид водного туризма	Интегральный показатель
Водный инвентарь	4,20
Парусные суда	3,70
Круизное судоходство	3,25
Моторные катера	3,00

- 6. Вывод анализа:

Согласно проведённой интегральной оценке, наибольшей стратегической привлекательностью в условиях развития водного туризма Выборгского залива характеризуется сегмент водного инвентаря (SUP, каяки, байдарки), что обусловлено низкой инвестиционной ёмкостью, высокой экологической устойчивостью и значительным потенциалом роста.

Парусный туризм занимает вторую позицию, демонстрируя сбалансированное сочетание экономической эффективности и экологической безопасности, а также высокий потенциал трансграничного развития.

Круизное судоходство и моторные катера уступают по интегральному показателю вследствие высокой капиталоемкости и большей зависимости от внешних факторов.

На основании данных можно построить сравнительную радиальную оценку видов водного транспорта в Выборгском заливе представленную на рисунке 15.

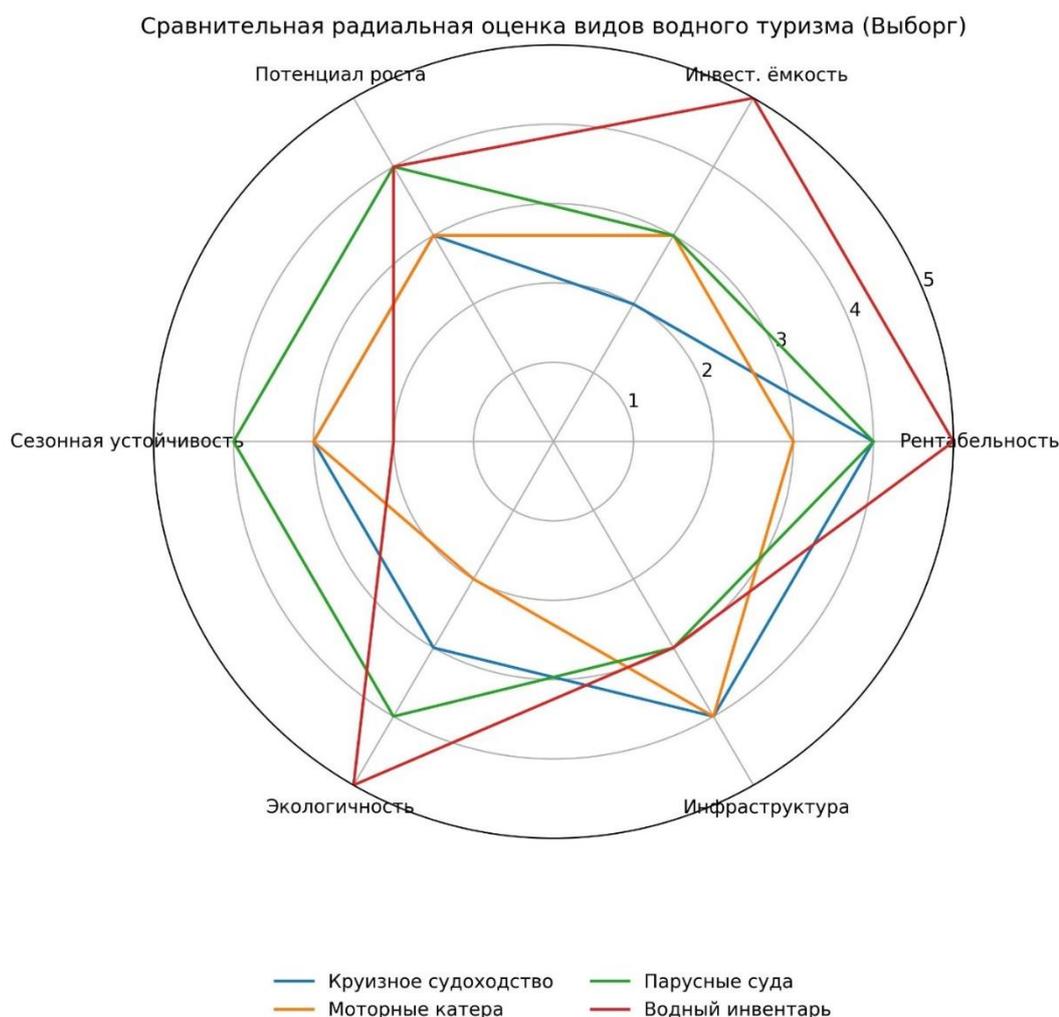


Рисунок 15 – Сравнительная радиальная оценка видов водного транспорта в Выборгском заливе

2.6. Водная инфраструктура: яхт-клубы района и их сравнительный анализ.

В прибрежной зоне Выборгского залива сформирована инфраструктура водного туризма, включающая несколько яхт-клубов и баз отдыха, обеспечивающие стоянку маломерных судов, их хранение, по возможности сервисное обслуживание. Так же осуществляется размещение туристов.

Данные объекты выполняют функции береговой поддержки морских видов транспорта и способствуют развитию рекреационного освоения акватории. [34], [40], [46]

Яхт-клубная инфраструктура

В Выборгском заливе существуют следующие яхт-клубы:

1. Яхт-клуб «Фаворит» (Выборг)

Яхт-клуб «Фаворит» расположен в южной части города Выборга на полуострове Цветущий Мыс и является одним из базовых объектов инфраструктуры маломерного судоходства в акватории Выборгского залива. Территориальное размещение клуба в защищённой бухте обеспечивает благоприятные условия для стоянки яхт и катеров в период навигации. [34], [40], [46]

Основные характеристики и функции

Яхт-клуб выполняет следующие инфраструктурные задачи:

- предоставление причальных мест для парусных и моторных яхт;
- сезонное и круглогодичное хранение маломерных судов;
- организация спуска и подъёма судов (слиповые операции);
- техническое обслуживание флота;
- обеспечение базирования частных и чартерных яхт;
- поддержка прогулочного и экскурсионного судоходства.

Причальная линия клуба рассчитана на размещение маломерных судов длиной до 12–15 м, что соответствует наиболее распространённому классу круизных парусных яхт, используемых для туристических маршрутов в Выборгском заливе.

Роль в развитии водного туризма

Яхт-клуб «Фаворит» используется как:

- пункт базирования прогулочных яхт;
- отправная точка экскурсионных маршрутов по шхерной зоне залива;
- стоянка судов, задействованных в чартерной деятельности;

- инфраструктурный элемент приёма транзитных яхт Балтийского бассейна.

Близость к фарватеру и островной системе Выборгского архипелага позволяет использовать клуб в качестве логистического узла при организации краткосрочных и многодневных туристских переходов.

Яхт-клуб «Фаворит» формирует важный элемент береговой поддержки яхтенного туризма в Выборге, обеспечивая эксплуатацию маломерного флота в условиях прибрежно-шхерной акватории.

2. Яхт-клуб «Гранд Марин» (Выборг)

Яхт-клуб GrandMarin расположен в центральной части города Выборга в непосредственной близости от исторической набережной и используется в качестве городской марины для приёма маломерных туристских судов, включая парусные и моторные яхты. [34], [40], [46]

Инфраструктурные характеристики

Марина выполняет функции краткосрочной стоянки и сервисного обеспечения судов, задействованных в водном туризме в акватории Выборгского залива. Основные элементы инфраструктуры включают:

- оборудованные плавучие причалы;
- швартовочные места для яхт длиной до 15 м;
- подключение к береговым коммуникациям (электроснабжение, водоснабжение);
- охраняемую территорию;
- доступ к городской транспортной и туристской инфраструктуре.

Размещение марины в центральной части Выборга обеспечивает удобный доступ к объектам культурно-исторического наследия, что делает её востребованной среди участников круизных и яхтенных маршрутов.

Функциональное значение

Яхт-клуб GrandMarin используется как:

- пункт временной стоянки транзитных яхт Балтийского бассейна;

- отправная точка экскурсионных водных маршрутов по островной системе Выборгского залива;
- база для организации прогулочных и чартерных рейсов;
- инфраструктурный элемент приёма туристских судов в городской акватории.

Эксплуатация марины способствует интеграции водного туризма в общую туристско-рекреационную систему города, обеспечивая взаимодействие между прибрежной инфраструктурой и объектами размещения.

Таким образом, яхт-клуб GrandMarin представляет собой ключевой элемент городской яхтенной инфраструктуры Выборга, обеспечивающий обслуживание туристского маломерного флота в условиях шхерной акватории.

3. Яхт-клуб «Lavola» (Выборгский район)

Яхт-клуб Lavola расположен в посёлке Раппатилы на северном побережье Выборгского залива и является одним из наиболее развитых объектов береговой яхтенной инфраструктуры в Выборгском районе. [34], [40], [46]

Инфраструктурные особенности

Клуб функционирует как марина гостевого типа и обеспечивает базирование маломерного флота, задействованного в туристско-рекреационной деятельности в акватории залива. В состав инфраструктуры входят:

- стационарные и плавучие причальные сооружения;
- оборудованный слип для спуска и подъёма судов;
- площадки для сезонного и межнавигационного хранения яхт;
- сервисная зона технического обслуживания;
- пункты подключения к береговым инженерным сетям;
- гостиничные корпуса для размещения экипажей и туристов.

Причальная линия рассчитана на размещение парусных и моторных яхт длиной до 15–18 м, что позволяет использовать марину для базирования круизных судов среднего класса.

Функциональное значение

Яхт-клуб Lavola выполняет следующие функции:

- базирование частных и чартерных яхт;
- организация прогулочных и экскурсионных маршрутов;
- обеспечение транзитной стоянки маломерных судов;
- проведение спортивных и туристских мероприятий;
- развитие парусного туризма в акватории Выборгского залива.

Защищённое расположение марины в бухтовой части побережья снижает воздействие ветрового волнения, что обеспечивает безопасную стоянку судов в течение всего навигационного периода.

Яхт-клуб Lavola является важным элементом береговой поддержки водного туризма в Выборгском районе, обеспечивая технические и организационные условия для эксплуатации яхтенного флота.

4. Яхт-клуб в посёлке Советский (Выборгский район)

В посёлке Советский, расположенном на северо-восточном побережье Выборгского залива, функционирует яхтенная стоянка, используемая для базирования маломерного флота, задействованного в прогулочном и любительском судоходстве. [34], [40], [46]

К числу объектов береговой инфраструктуры относится яхт-клуб Советский, обеспечивающий стоянку парусных и моторных судов в условиях защищённой прибрежной акватории.

Основные функции клуба:

- предоставление причальных мест для маломерных судов;
- сезонное хранение яхт и катеров;
- организация спуска и подъёма судов;
- базирование частного прогулочного флота;
- обеспечение выхода в акваторию Выборгского залива.

Причальные сооружения клуба ориентированы преимущественно на размещение судов длиной до 10–12 м, что соответствует наиболее распространённому классу туристских парусных яхт, используемых для краткосрочных маршрутов по шхерной зоне залива.

Эксплуатационное значение

Расположение яхт-клуба в посёлке Советский обеспечивает:

- доступ к островной системе северной части Выборгского залива;
- возможность организации прибрежных туристских маршрутов;
- использование базы в качестве транзитного пункта для маломерного флота;
- развитие локального парусного туризма.

Относительная удалённость от городской акватории Выборга способствует снижению антропогенной нагрузки и обеспечивает благоприятные условия для стоянки судов в навигационный период.

Яхт-клуб в посёлке Советский представляет собой элемент локальной береговой инфраструктуры, обеспечивающий эксплуатацию маломерного флота в северной части Выборгского залива.

Современная сеть яхт-клубов акватории Выборгского залива формирует материально-техническую основу для развития водного туризма. Наличие оборудованных марин, сервисных пунктов и средств размещения обеспечивает возможность реализации как краткосрочных прогулочных маршрутов, так и многодневных круизных программ с использованием маломерного флота.

Сравнительный анализ четырёх ключевых яхт-клубов/марин, функционирующих в акватории Выборгский залив и обеспечивающих развитие яхтенного туризма в Выборгском районе. Анализ сформирован в структурной таблице 7 и текстового комментария.

Таблица 7 – Сравнительный анализ яхт-клубов

Параметр	Lavola	GrandMarin	Фаворит	Советский яхт-клуб
----------	--------	------------	---------	--------------------

Местоположение	пос. Раппитылы (север)	г. Выборг (центр)	южная часть Выборга	пос. Советский (северо- восток)
Тип объекта	марина / яхт- клуб	городская марина	яхт-клуб / марина	яхт-клуб / марина
Защищённость акватории	средняя	умеренная	средняя	высокая
Пассажирские услуги	да	да	да	ограничено
Сервис и обслуживание яхт	нет	базовый	базовый- средний	минимальный
Слип / подъём судов	да	нет	да	да

Продолжение таблицы 7

Стоянка сезонная/круглогодичная	сезонная/межсезонная	сезонная	сезонная	сезонная
Длина яхт (макс.)	до 18 м	до 15 м	до 15 м	до 12 м
Причальная инфраструктура	обширная	ограниченная	развитая	развитая
Доступ к экскурсионным маршрутам	высокий	высокий	высокий	средний
Интеграция в туристский продукт	высокая	высокая	средняя	низкая
Целевая аудитория	транзитные яхты, чартеры	экскурсионные яхты, туристы	частные яхтсмены	локальные туристы

Комментарии к анализу

1. Локация и акватория

- Lavola располагается в более защищённой бухте и обеспечивает лучшие навигационные условия для стоянки судов при ветровом волнении — важный фактор для яхтенного туризма в открытой части залива.
- GrandMarin находится ближе всего к историческому центру Выборга, что облегчает интеграцию яхтенного трафика в общегородские экскурсионные маршруты.
- Фаворит занимает выгодную прибрежную позицию вблизи открытой акватории, что удобно для коротких выходов в шхеры.
- Советский яхт-клуб расположен на периферии района, что делает его менее доступным для массового туриста, но привлекательным для частных яхтсменов, ориентированных на спокойные прогулки.

2. Инфраструктура и сервис

- Lavola обладает наиболее развитой инфраструктурой (слип, сезонное и межсезонное хранение, расширенный сервис), что делает клуб привлекательным для чартерных яхт и транзитных судов.
- GrandMarin имеет более ограниченную инфраструктуру, но компенсирует это выгодным расположением и доступом к городской туристской среде.
- Фаворит предлагает развитый сервис по базированию и обслуживанию яхт, однако его инфраструктура ориентирована преимущественно на сезонное использование.

- Советский яхт-клуб обладает минимальной технической базой, пригодной в основном для базовой стоянки и стартовых прогулок.

3. Стоимость и экономическая привлекательность

- Lavola — обладает более высокой стоимостью обслуживания судов, что компенсируется качеством сервиса и возможностью аренды дополнительных услуг (прокат, техническое сопровождение).

- GrandMarin предлагает относительно низкие ставки для краткосрочной стоянки и лучше подходит для экскурсионных заходов.

- Фаворит и Советский яхт-клуб имеют средние и низкие тарифы, ориентированные на индивидуальных яхтсменов и любительское судоходство.

4. Интеграция в туристический продукт

- Lavola и GrandMarin наиболее активно интегрированы в туристские маршруты и городские экскурсии — от них удобно стартовать как прогулкам по островной системе, так и поездкам в центр Выборга.

- Фаворит обеспечивает хорошие предпосылки для комбинированных морско-экскурсионных маршрутов, но без очевидной привязки к городским туристским программам.

- Советский яхт-клуб менее интегрирован в туристический продукт региона, но может стать точкой развития локального яхтенного сервиса.

Сопоставительный анализ показывает, что:

- Lavola — лидер по инфраструктуре и сервису, перспективен для развития транзитного и чартерного яхтенного туризма.

- GrandMarin — наиболее адаптирован к городскому туристскому трафику и служит важной связующей точкой между круизами и экскурсиями в Выборге.

- Фаворит — сбалансированный объект с развитым сервисом, ориентированный на сезонное использование.

- Советский яхт-клуб — объект с локальной направленностью, подходящий для любительского яхтинга и менее интенсивных маршрутов.

3. ОЦЕНКА ТУРИСТИЧЕСКО-РЕКРЕАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА РАЗВИТИЯ ПРИБРЕЖНО-ВОДНОГО ТУРИЗМА В ВЫБОРГСКОМ ЗАЛИВЕ

Метод SWOT-анализа в системе методов исследования

В рамках настоящего исследования в качестве одного из основных инструментов стратегического анализа применяется метод SWOT-анализа, позволяющий осуществить комплексную оценку внутренних и внешних факторов, оказывающих влияние на развитие и продвижения водных туристических услуг в городе Выборг. [5], [7], [29], [30]

SWOT-анализ представляет собой метод стратегического планирования, направленный на выявление сильных (Strengths) и слабых (Weaknesses) сторон исследуемого объекта, а также возможностей (Opportunities) и угроз (Threats), обусловленных воздействием факторов внешней среды. Применение данного метода обеспечивает систематизацию исходной информации о текущем состоянии объекта исследования и позволяет определить ключевые направления его стратегического развития. [5], [7], [29], [30]

Использование SWOT-анализа в контексте разработки и функционирования стратегий развития водных услуг обусловлено необходимостью:

- выявления ограничений, связанных с технической реализацией и функциональными возможностями;
- определения перспектив развития рынка водного туризма на региональном уровне;
- анализа конкурентной среды;
- установления возможных рисков, связанных с сезонностью спроса на туристические услуги и изменениями социально-экономических условий.

Проведение SWOT-анализа в настоящем исследовании включает следующие этапы:

1. Определение объекта стратегического анализа;

2. Идентификация и систематизация внутренних факторов (сильных и слабых сторон);
3. Анализ факторов внешней среды (возможностей и угроз);
4. Формирование SWOT-матрицы;
5. Присвоение весовых коэффициентов выявленным факторам с целью их последующего количественного сопоставления и определения степени влияния на эффективность функционирования.

Введение весовых коэффициентов позволяет осуществить переход от качественного анализа к количественной оценке факторов, что обеспечивает повышение обоснованности принимаемых управленческих решений и способствует формированию эффективной стратегии развития продвижения услуг водного туризма. [31], [32]

Применение метода SWOT-анализа в исследовании направлено на повышение конкурентоспособности рекламно-информационной платформы и обеспечение устойчивого развития водного туризма на территории города Выборг за счёт использования современных цифровых технологий.

3.1. SWOT-анализ перспектив развития водного туризма в Выборгском районе

S — Сильные стороны (Strengths)

- Выгодное географическое расположение в северо-восточной части Финского залива. [5], [7]
- Наличие шхерного ландшафта с большим количеством островов и бухт, благоприятных для яхтинга и водных маршрутов.
- Уникальное сочетание природных и историко-культурных объектов:
 - ✓ Выборгский замок;
 - ✓ Парк Монрепо;
 - ✓ Крепость Тронгзунд.
- Относительно низкий уровень антропогенной нагрузки на отдельные участки акватории.
- Возможности развития различных видов водного туризма:

- ✓ Пассажирское судоходство;
- ✓ Парусный туризм;
- ✓ Круизно-экскурсионные маршруты;
- ✓ Экологический туризм;

W — Слабые стороны (Weaknesses)

- Ограниченный навигационный период вследствие продолжительного зимнего периода и ледостава,
 - Недостаточный уровень развития туристской портовой инфраструктуры (марин, причалов).
 - Сложные гидрографические условия (мелководья, узкие проливы).
 - Низкая степень транспортной доступности отдельных островных территорий.
 - Недостаточная интеграция водных маршрутов в существующие туристские программы региона. [5], [7]

O — Возможности (Opportunities)

- Развитие трансграничных туристских маршрутов в акватории Балтийского региона.
 - Формирование сети яхтенных стоянок и туристских гаваней.
 - Создание экологических водных маршрутов в пределах особо охраняемых природных территорий.
 - Использование объектов исторического наследия в структуре водных экскурсионных программ.
 - Рост интереса к экологическому и активному туризму.

T — Угрозы (Threats)

- Экологические риски, связанные с увеличением рекреационной нагрузки.
 - Возможное ухудшение гидрологического состояния прибрежных вод.
 - Конкуренция со стороны других туристических акваторий Балтийского моря.
 - Ограничения природоохранного законодательства.

- Климатические факторы, влияющие на продолжительность туристского сезона.

3.2. SWOT-анализ Выборгского залива с введением весовых коэффициентов факторов

Методика: [5], [7]

- вес (W) — значимость фактора (0–1);

Весовой коэффициент (W_i) представляет собой количественную характеристику относительной значимости отдельного фактора внутри соответствующей группы SWOT.

Весовой коэффициент отражает:

- степень стратегической важности фактора;
- его влияние на достижение целей развития;
- долгосрочную значимость в системе территориального управления.

Значения W_i устанавливаются в интервале: $0 < W_i \leq 10 < W_i \leq 1$

Определение весовых коэффициентов осуществляется на основе экспертного метода с использованием рангового распределения факторов по степени их влияния на развитие водного туризма. Экспертная оценка формируется с учётом инфраструктурных, природных, инвестиционных и институциональных особенностей рассматриваемой акватории.

Для групп «Сильные стороны» и «Возможности» более высокое значение P_i свидетельствует о положительном стратегическом эффекте.

Для групп «Слабые стороны» и «Угрозы» более высокий балл отражает степень негативного воздействия фактора.

- оценка (R) — степень проявления фактора (1–5);

Оценка влияния (P_i) характеризует интенсивность воздействия конкретного фактора на развитие исследуемого объекта.

В работе используется пятибалльная шкала оценки:

- 1 балл — незначительное влияние;

- 2 балла — слабое влияние;
- 3 балла — умеренное влияние;
- 4 балла — существенное влияние;
- 5 баллов — критически значимое влияние.

- интегральный показатель = $W \times R$;
- сумма весов внутри каждой группы = 1,0.

В Таблице 8 приведен расчет сильных сторон (S).

Таблица 8 – Сильные стороны (S)

№	Фактор	Вес (W)	Оценка (R)	W×R
S1	Выгодное положение в пределах Финский залив	0,20	5	1,00
S2	Шхерный ландшафт и островная система	0,25	5	1,25
S3	Наличие объектов культурного наследия (Выборгский замок, Парк Монрепо)	0,20	4	0,80
S4	Потенциал развития яхтинга и водных маршрутов	0,20	4	0,80
S5	Относительно низкая антропогенная нагрузка	0,15	4	0,60

Итоговый показатель $S = 4,45$

В таблице 9 приведен расчет слабых сторон (W).

Таблица 9 – Слабые стороны (W)

№	Фактор	Вес (W)	Оценка (R)*	W×R
W1	Ограниченный навигационный период	0,25	5	1,25
W2	Недостаток марин и причальной инфраструктуры	0,30	4	1,20
W3	Сложные гидрографические условия	0,20	4	0,80
W4	Недостаточная транспортная доступность островов	0,15	3	0,45
W5	Слабая интеграция в региональные турпродукты	0,10	3	0,30

*Для слабых сторон оценка отражает степень негативного влияния.

Итоговый показатель $W = 4,00$

В таблице 10 приведены Возможности (O).

Таблица 10 – Возможности (O)

№	Фактор	Вес (W)	Оценка (R)	W×R
O1	Развитие трансграничных маршрутов Балтики	0,20	4	0,80
O2	Создание сети туристских гаваней	0,25	5	1,25
O3	Развитие экологических водных маршрутов	0,20	4	0,80
O4	Рост спроса на активный туризм	0,20	4	0,80
O5	Использование объектов исторического наследия	0,15	4	0,60

Итоговый показатель $O = 4,25$

В таблице 11 ниже представлены угрозы (T).

Таблица 11 – Угрозы (T)

№	Фактор	Вес (W)	Оценка (R)*	W×R
T1	Экологическая деградация при росте нагрузки	0,30	4	1,20
T2	Конкуренция других акваторий Балтики	0,20	3	0,60
T3	Природоохранные ограничения	0,20	4	0,80
T4	Климатические ограничения сезона	0,20	4	0,80
T5	Колебания экономической конъюнктуры	0,10	3	0,30

Итоговый показатель $T = 3,70$

Интегральная интерпретация

- Сильные стороны (4,45) превышают слабые (4,00) → внутренний потенциал развития положительный.
- Возможности (4,25) превышают угрозы (3,70) → внешняя среда умеренно благоприятна.
- Наибольший стратегический эффект может быть достигнут за счёт развития инфраструктуры марин и туристских гаваней в акватории Выборгский залив.

На основании представленного анализа можно сделать следующий вывод, что развитие прибрежно-водного туризма в Выборгском заливе обладает значительным потенциалом, однако требует комплексного подхода к развитию инфраструктуры и рациональному природопользованию. Далее будут рассмотрены уже реализуемые проекты водного туризма и предложены новые концепции. [33], [34]

4. РАЗРАБОТКА КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ВОДНОГО ТУРИЗМА

4.1. Общая стратегия развития водного туризма района

Настоящая стратегия направлена на формирование устойчивой модели развития водного туризма, основанной на принципах экономической эффективности, экологической безопасности и территориальной сбалансированности.

- 1. Миссия и стратегическая цель

Миссия:

Формирование конкурентоспособного водно-рекреационного кластера Балтийского региона на базе природного и культурного потенциала Выборгского района.

Стратегическая цель:

Повышение туристской привлекательности и экономической отдачи водного туризма при сохранении природной среды и исторического наследия.

2. Стратегические приоритеты

2.1. Инфраструктурная модернизация

- реконструкция существующих марин и причалов;
- расширение судомест для крейсерских яхт;
- развитие сервисных предприятий (ремонт, клининг, производство кильблоков);
- создание безопасных стоянок в шхерных зонах.

Особое внимание уделяется модернизации объектов в г. Выборг и прибрежных населённых пунктах.

2.2. Диверсификация туристского продукта

Стратегия предполагает развитие следующих сегментов:

Круизное судоходство (межрегиональные маршруты).

Парусный туризм (регаты, чартерные программы).

Моторный туризм (прогулочные маршруты).

Активные формы отдыха (SUP, каякинг, байдарки).

Развитие каждого сегмента осуществляется с учётом их инвестиционной ёмкости, сезонности и экологической нагрузки.

2.3. Экономическая устойчивость

- поддержка малого и среднего предпринимательства;
- внедрение механизмов государственно-частного партнёрства;
- формирование кластерной модели взаимодействия яхт-клубов;
- стимулирование локального производства оборудования.

2.4. Цифровая трансформация

- создание единого портала водного туризма;
- внедрение онлайн-бронирования услуг;
- цифровая карта навигационных маршрутов;
- продвижение через социальные сети и туристские агрегаторы.

2.5. Экологическая безопасность

- регулирование антропогенной нагрузки;
- контроль за выбросами моторных судов;
- развитие экологических маршрутов;
- внедрение стандартов устойчивого туризма.

3. Этапы реализации стратегии

- модернизация существующей инфраструктуры;
- запуск цифровой платформы;
- поддержка стартапов в сфере сервиса.
- расширение марин;
- развитие трансграничных маршрутов;
- увеличение числа регат и фестивалей.
- формирование международного водно-туристского кластера;
- интеграция в балтийскую сеть яхтенных маршрутов;
- создание круглогодичных форм водного отдыха.

4. Ожидаемые результаты

- увеличение туристического потока на 25–40 %;
- рост доходов малого бизнеса;

- повышение инвестиционной привлекательности района;
- создание новых рабочих мест;
- формирование устойчивого бренда водного туризма Выборгского залива.

На рисунке 16 представлено дерево развития водно-туристского кластера исходя из сжатых данных.



Рис 16 Дерево развития водно-туристского кластера - сжатые данные

В результате более глубокого анализа, и в целях увеличения графической инфоомаии и разнообразия данных была построена более расширенная древовидная диаграмма, которая представлена на рисунке 17.

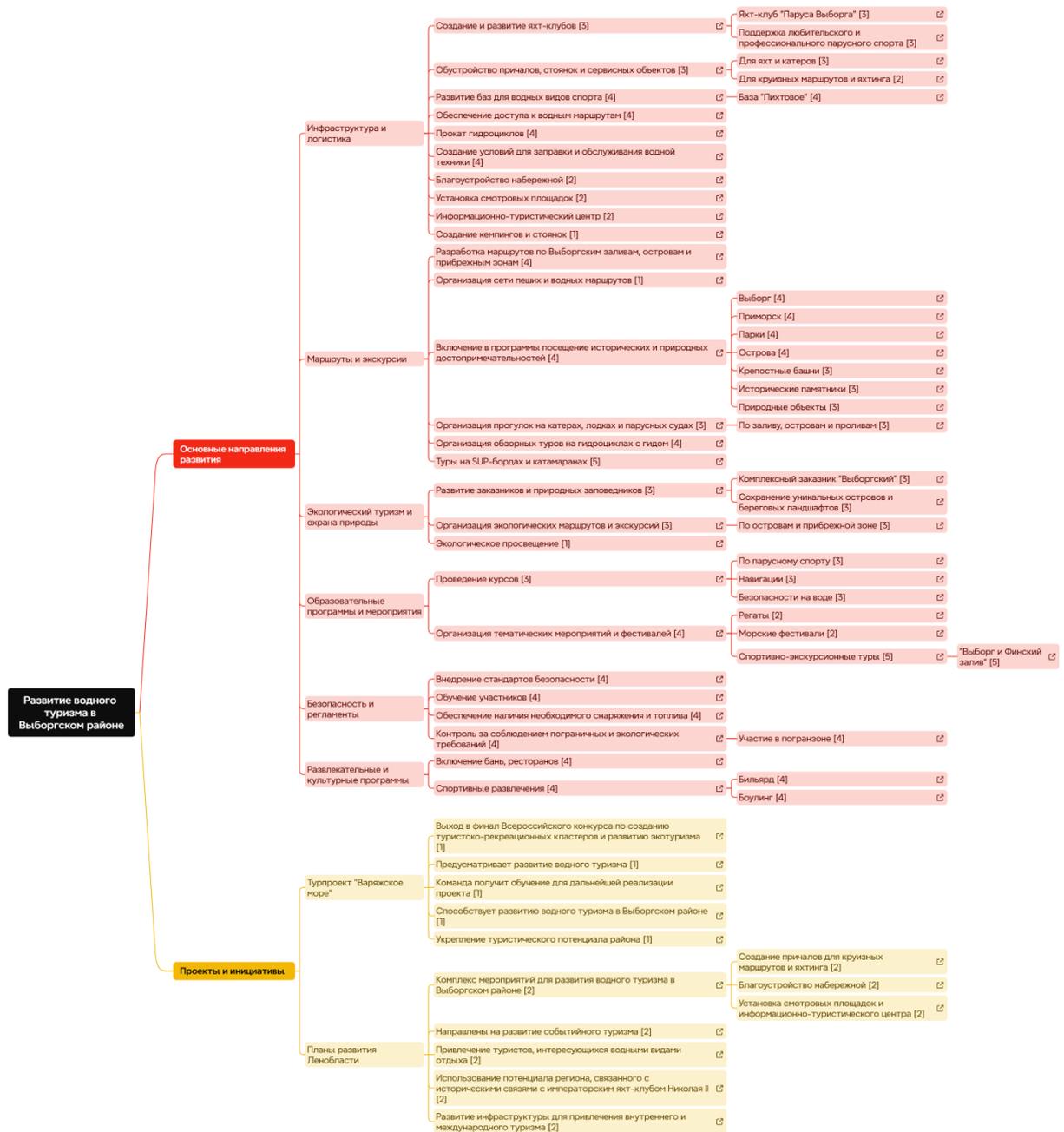


Рис 17 Древоидная диаграмма развития водного туризма в районе

5. Заключение

Стратегия развития водного туризма в Выборгском районе представляет собой комплексную модель территориального развития, ориентированную на рациональное использование природного потенциала акватории Выборгского залива. Реализация предложенных мероприятий позволит сформировать конкурентоспособный туристско-рекреационный комплекс, способный интегрироваться в региональную и международную систему водного туризма.

4.2. Интернет-ресурс водного туризма и отдыха

Развитие водного туризма в акватории Выборгский залива требует формирования современной цифровой среды, обеспечивающей доступ потенциальных туристов к информации о водных экскурсиях, аренде яхт, прогулочных маршрутах и сопутствующих услугах. В данном контексте целесообразным представляется создание специализированного интернет-портала, ориентированного на продвижение водных туристических услуг в городе Выборге и прилегающем районе. [4], [47], [48]

1. Цель создания сайта

Основной целью разработки интернет-ресурса является:

- повышение доступности информации о водных туристических услугах;
- продвижение яхтенного и экскурсионного туризма;
- формирование единой цифровой платформы бронирования;
- увеличение туристского потока в прибрежной зоне Выборгского залива;
- интеграция водных маршрутов в общий туристский продукт города.

2. Целевая аудитория

Потенциальными пользователями сайта являются:

- индивидуальные туристы;
- семейные группы;
- корпоративные клиенты;
- участники круизных туров;
- владельцы маломерных судов;
- иностранные туристы, прибывающие по маршрутам Балтийского бассейна.

3. Структура сайта

Предлагается следующая функциональная структура интернет-платформы:

3.1. Главная страница

- краткое описание возможностей водного туризма в Выборге;
- интерактивная карта маршрутов;
- рекламные баннеры прогулочных и чартерных услуг;
- онлайн-форма быстрого бронирования.

3.2. Раздел «Водные экскурсии»

- обзор экскурсионных маршрутов по островной системе;
- продолжительность и стоимость туров;
- фотогалерея;
- расписание рейсов.

3.3. Раздел «Аренда яхт и катеров»

- описание доступных судов;
- технические характеристики;
- условия аренды;
- возможность почасового или суточного бронирования.

3.4. Раздел «Яхт-клубы и марины»

Информация об объектах инфраструктуры:

- Lavola
- GrandMarin
- Яхт-клуб Фаворит
- Советский яхт-клуб

3.5. Раздел «Маршруты»

- прогулочные маршруты;
- парусные туры;
- экскурсии по шхерам;
- круизные заходы.

3.6. Раздел «Новости и события»

- регаты;
- фестивали;
- сезонные туристские предложения;
- открытие навигации.

4. Рекламная составляющая

Сайт может включать:

- баннерную рекламу водных услуг;
- партнёрские предложения яхт-клубов;
- продвижение прокатных компаний;
- SEO-оптимизацию;
- интеграцию с социальными сетями;
- систему онлайн-оплаты услуг.

5. Ожидаемые результаты реализации

Создание интернет-платформы позволит:

- повысить загрузку яхт-клубов;
- увеличить спрос на аренду маломерных судов;
- улучшить информированность туристов;
- повысить экономическую эффективность водного туризма;
- стимулировать развитие прибрежной инфраструктуры.

Разработка специализированного интернет-портала, ориентированного на продвижение услуг водного туризма в акватории Выборгский залив, предполагает оценку его внутренних и внешних факторов функционирования. Для этого целесообразно использовать метод SWOT-анализа, позволяющий определить сильные и слабые стороны проекта, а также потенциальные возможности и угрозы его реализации. [5], [7], [51], [52]

S — Strengths (Сильные стороны)

- формирование единой цифровой платформы водных туристских услуг;
- круглосуточная доступность информации для пользователей;
- возможность онлайн-бронирования водных экскурсий и аренды яхт;
- интеграция информации о ключевых объектах инфраструктуры:
 - ✓ Lavola
 - ✓ GrandMarin
 - ✓ Яхт-клуб Фаворит

✓ Советский яхт-клуб

- расширение каналов продвижения водного туризма;
- возможность размещения рекламных предложений.

W — Weaknesses (Слабые стороны)

- необходимость регулярного обновления контента;
- зависимость от технической поддержки и хостинга;
- ограниченный уровень цифровой грамотности отдельных пользователей;
- затраты на разработку и сопровождение сайта;
- возможная недостаточная интеграция с существующими туристскими платформами.

O — Opportunities (Возможности)

- рост популярности внутреннего туризма;
- развитие яхтенного и прогулочного судоходства;
- расширение перечня предлагаемых водных маршрутов;
- увеличение загрузки причальных мест;
- интеграция с городскими туристскими сервисами;
- выход на международный туристский рынок Балтийского региона;
- внедрение мобильной версии или приложения.

T — Threats (Угрозы)

- сезонный характер навигации;
- неблагоприятные погодные условия;
- конкуренция со стороны агрегаторов туристских услуг;
- снижение туристского потока;
- возможные технические сбои;
- изменения в нормативно-правовой базе судоходства.

Для количественной оценки эффективности проекта интернет-платформы водного туризма в акватории Выборгский залив целесообразно использовать расширенный SWOT-анализ с присвоением весовых коэффициентов каждому фактору. [5], [7]

Весовой коэффициент (W) отражает значимость фактора (0–1), Оценка влияния (R) — степень воздействия фактора (1–5).

Итоговый балл определяется как произведение:

$$S = W \times R$$

В таблице 12 приведены Сильные стороны (Strengths).

Таблица 12 – Сильные стороны (Strengths)

Фактор	W	R	S
Единая цифровая платформа услуг	0,20	5	1,00
Онлайн-бронирование водных услуг	0,15	5	0,75
Интеграция данных о яхт-клубах (например, Lavola, GrandMarin)	0,10	4	0,40
Доступность информации 24/7	0,10	4	0,40
Рекламная функция платформы	0,15	4	0,60
Повышение загрузки причалов	0,10	4	0,40
Расширение каналов продвижения	0,20	5	1,00
Итого S	1,00	—	4,55

В таблице 13 приведены Слабые стороны (Weaknesses).

Таблица 13 – Слабые стороны (Weaknesses)

Фактор	W	R	S
Затраты на разработку сайта	0,25	4	1,00
Необходимость обновления контента	0,20	3	0,60
Зависимость от технической поддержки	0,15	3	0,45
Ограниченная цифровая грамотность пользователей	0,15	2	0,30
Недостаточная интеграция с сервисами	0,25	3	0,75
Итого W	1,00	—	3,10

В таблице 14 представлены Возможности (Opportunities).

Таблица 14 – Возможности (Opportunities)

Фактор	W	R	S
Рост внутреннего туризма	0,20	5	1,00
Развитие яхтенного туризма	0,20	4	0,80
Увеличение водных маршрутов	0,15	4	0,60
Выход на международный рынок	0,15	3	0,45
Интеграция с городскими сервисами	0,10	4	0,40
Разработка мобильного приложения	0,20	5	1,00
Итого O	1,00	—	4,25

В таблице 15 показаны Угрозы (Threats).

Таблица 15 – Угрозы (Threats)

Фактор	W	R	S
Сезонность навигации	0,25	4	1,00
Неблагоприятные погодные условия	0,20	4	0,80
Конкуренция агрегаторов	0,20	3	0,60
Снижение турпотока	0,15	3	0,45
Технические сбои	0,10	2	0,20
Изменения законодательства	0,10	3	0,30
Итого T	1,00	—	3,35

Итоговая количественная оценка

- Сильные стороны (S): 4,55
- Возможности (O): 4,25
- Слабые стороны (W): 3,10
- Угрозы (T): 3,35

Расчёт стратегического потенциала:

$$[(S + O) - (W + T) = (4,55 + 4,25) - (3,10 + 3,35) = 2,35]$$

Вывод:

Полученное положительное значение интегрального показателя (+2,35) свидетельствует о высокой перспективности создания интернет-сайта по продвижению водных туристских услуг в Выборге. Потенциал сильных сторон и возможностей проекта превышает влияние внутренних ограничений и внешних угроз, что подтверждает целесообразность его реализации в целях развития водного туризма в регионе. Внедрение специализированного интернет-сайта, направленного на продвижение водных туристских услуг в Выборге, будет способствовать формированию единого цифрового пространства водного туризма и повышению конкурентоспособности региона на рынке прибрежно-рекреационных услуг.

4.3. Проект: «Клуб крейсерских яхт»

Важным элементом инфраструктуры парусного туризма в акватории Выборгского залива выступают объединения владельцев и пользователей крейсерских парусных судов, обеспечивающие организационные условия для эксплуатации яхт, развития морских туристских маршрутов и формирования устойчивых сообществ яхтсменов. К числу подобных организаций относится клуб крейсерских яхт, организованный в 2025 году в Выборге, осуществляющий деятельность в пределах Выборгского района Ленинградской области. [49], [50], [51]

Основным направлением функционирования клуба является объединение владельцев крейсерских парусных яхт, преимущественно североевропейского производства, эксплуатируемых в условиях шхерной акватории Финского залива. Деятельность клуба ориентирована на развитие любительского и туристского яхтинга, а также организацию коллективных морских переходов по прибрежным районам Балтийского моря. [2], [49]

К числу ключевых видов деятельности «Клуба крейсерских яхт» относятся:

- организационное сопровождение эксплуатации крейсерских яхт;
- участие в подготовке и проведении парусных походов и туристических маршрутов;

- проведение тренировочных выходов в акваторию Выборгского залива;
- координация взаимодействия между владельцами парусных судов;
- развитие практических навыков мореплавания у членов клуба;
- участие в региональных яхтенных мероприятиях и регатах.

Существенным направлением работы клуба является популяризация парусного туризма как формы активной рекреационной деятельности, основанной на использовании природного потенциала шхерных акваторий северной части Балтийского моря. Практика коллективных выходов под парусом способствует освоению прибрежных маршрутов, включая навигацию в условиях узких проливов и островных систем Выборгского архипелага.

Организационная деятельность клуба также включает обмен опытом эксплуатации морских крейсерских яхт, техническое консультирование по вопросам обслуживания судов и обеспечение информационной поддержки участников туристских переходов. В рамках клубной активности формируются экипажи для осуществления краткосрочных и многодневных морских путешествий, что способствует расширению туристско-рекреационного использования акватории Выборгского залива. [49], [50], [51]

Таким образом, «Клуб крейсерских яхт» выполняет функции общественно-организационного центра развития крейсерского яхтинга в регионе, обеспечивая условия для реализации туристского потенциала водных пространств Выборгского района и интеграции парусного туризма в систему региональной рекреационной деятельности.

Экономическая составляющая деятельности «Клуба крейсерских яхт»

Функционирование клубов крейсерских яхт в акватории Выборгского залива представляет собой не только форму организации досуговой и туристско-рекреационной активности, но и самостоятельный сегмент экономики водного туризма, включающий комплекс коммерческих и квазикommerческих услуг, связанных с эксплуатацией маломерного флота.

Экономическая модель деятельности яхт-клуба формируется на основе диверсифицированной структуры доходов, основными источниками которых являются:

Основные статьи доходов

1. Членские взносы

Регулярные платежи участников клуба составляют базовый элемент финансовой устойчивости организации и направлены на покрытие эксплуатационных расходов, содержание причальной инфраструктуры и организацию мероприятий.

2. Услуги стоянки судов

Предоставление мест для сезонного и круглогодичного базирования крейсерских яхт является одним из ключевых источников дохода. Стоимость стоянки зависит от:

- длины судна (LOA);
- срока размещения;
- уровня инженерной оснащённости причала;
- наличия дополнительных сервисов (электроснабжение, водоснабжение).

3. Техническое обслуживание и хранение

Дополнительные финансовые поступления формируются за счёт:

- подъёма и спуска судов;
- сезонной консервации;
- зимнего хранения на стапельных площадках;
- мелкого судоремонта.

4. Чартерная деятельность

Клуб участвует в организации аренды крейсерских яхт для туристских целей, включая:

- краткосрочные прогулочные выходы;
- многодневные парусные туры;
- участие в регатах.

5. Образовательные услуги

Проведение обучающих программ (основы управления парусным судном, навигация, безопасность плавания) также может выступать источником дополнительного дохода.

Структура затрат

Основные расходы яхт-клуба связаны с поддержанием инфраструктуры и обеспечением безопасной эксплуатации флота:

- содержание причальных сооружений;
- амортизация инженерных систем;
- коммунальные платежи;
- заработная плата технического персонала;
- расходы на охрану территории;
- страхование имущества и ответственности.

Экономический эффект для региона

Деятельность «Клуба крейсерских яхт», оказывает мультипликативное влияние на экономику прибрежной зоны Выборгского района за счёт:

- стимулирования спроса на сопутствующие туристические услуги;
- увеличения загрузки объектов размещения;
- развития судоремонтных мастерских;
- роста занятости в сфере водного туризма;
- привлечения частных инвестиций в инфраструктуру.

Так же, эксплуатация крейсерских яхт способствует формированию устойчивого спроса на услуги берегового сервиса в навигационный период (май–сентябрь), что обеспечивает сезонное поступление финансовых ресурсов в локальную экономику.

В целом, клубы крейсерских яхт выступают не только как элементы спортивно-рекреационной инфраструктуры, но и как хозяйствующие субъекты, участвующие в формировании регионального рынка туристских услуг на базе водных ресурсов Выборгского залива.

Расчет рентабельности деятельности «Клуба крейсерских яхт»

Для оценки экономической эффективности функционирования клуба крейсерских яхт целесообразно рассчитать показатель рентабельности основной деятельности на основе соотношения прибыли и совокупных затрат на содержание яхтенной инфраструктуры. [49], [50], [51]

Исходные расчётные данные (условные)

В рамках настоящего исследования принимаются следующие усреднённые показатели функционирования яхт-клуба в навигационный период (май–сентябрь) представленные в Таблице 16.

Таблица 16 – Усреднённые показатели функционирования яхт-клуба в навигационный период (май–сентябрь)

Показатель	Значение
Количество судомест	60 ед.
Средняя стоимость сезонной стоянки	85 000 руб./судно
Доход от стоянки	5 100 000 руб.
Доход от зимнего хранения	1 200 000 руб.
Доход от технического обслуживания	800 000 руб.
Доход от чартерных услуг	1 500 000 руб.
Доход от обучающих программ	400 000 руб.
Совокупный годовой доход	9 000 000 руб.

Также используются годовые эксплуатационные расходы. Исходные данные представлены ниже в таблице 17.

Таблица 17 – Годовые эксплуатационные расходы

Статья затрат	Значение
Содержание причалов	2 000 000 руб.
Коммунальные расходы	900 000 руб.
Заработная плата персонала	2 300 000 руб.
Текущий ремонт инфраструктуры	1 000 000 руб.
Охрана территории	600 000 руб.

Статья затрат	Значение
Страхование имущества	400 000 руб.
Прочие расходы	500 000 руб.
Совокупные затраты	6 700 000 руб.

Расчёт прибыли

Расчёт прибыли осуществляется по формуле:

$$[P=D-Z]$$

где:

P—прибыль;

D—совокупный доход;

Z — совокупные затраты.

$$[P=9,000,000-6,700,000=2,300,000 \text{ руб.}]$$

Расчёт рентабельности деятельности

Показатель рентабельности определяется по формуле:

$$[R=\{2,300,000\} \{6,700,000\} 100\%=34,3\%]$$

Полученное значение рентабельности (34,3 %) свидетельствует о достаточной экономической эффективности эксплуатации яхтенной инфраструктуры в условиях сезонного спроса на услуги водного туризма в акватории Выборгского залива. Основную долю доходов формируют услуги стоянки судов (56,7 %), что подчёркивает значимость базирования крейсерских яхт как ключевого направления коммерческой деятельности клуба.

Дополнительные источники дохода, включая техническое обслуживание и чартерные программы, обеспечивают диверсификацию финансовых поступлений и способствуют снижению зависимости от сезонных колебаний спроса. [49], [50], [51]

Таким образом, деятельность клуба крейсерских яхт, функционирующего по реализуемой модели может рассматриваться как экономически целесообразная форма использования туристско-рекреационного потенциала прибрежной зоны Выборгского района.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате выполнения данной работы была достигнута поставленная цель — сформирована научно обоснованная стратегия развития водного туризма Выборгского залива с учётом ресурсного потенциала территории, инфраструктурных возможностей и современных тенденций туристского рынка.

В процессе исследования установлено, что акватория Выборгского залива обладает значительным культурно-историческим, природно-географическим, рекреационным и транспортным потенциалом. Близость к Санкт-Петербургу, развитая сеть яхт-клубов и марин, наличие уникальных ландшафтных комплексов и шхер создают объективные предпосылки для формирования конкурентоспособного водно-туристского кластера регионального уровня.

Проведённый стратегический анализ, включая SWOT-анализ с весовыми коэффициентами, показал преобладание сильных сторон и возможностей над слабыми сторонами и угрозами. Интегральная оценка стратегической позиции свидетельствует о наличии устойчивого потенциала роста при условии модернизации инфраструктуры, снижения сезонности эксплуатации и внедрения цифровых сервисов управления туристическими потоками.

В рамках работы разработано дерево стратегии развития, включающее следующие приоритетные направления:

- инфраструктурное развитие марин и береговых объектов;
- диверсификацию туристического продукта (парусный, моторный, экологический туризм);
- обеспечение экономической устойчивости и инвестиционной привлекательности;
- цифровизацию сервисов и создание единой информационной платформы;

- соблюдение принципов экологической безопасности и устойчивого природопользования.

Практическая значимость исследования заключается в возможности использования предложенной стратегии органами местного самоуправления, субъектами малого и среднего бизнеса, яхт-клубами и инвесторами при формировании программ развития водного туризма в Выборгском районе. Разработанные методические подходы к оценке факторов внешней и внутренней среды могут быть применены для анализа других прибрежных территорий.

Реализация предложенной стратегии позволит:

- увеличить туристический поток и продолжительность навигационного сезона;
- повысить доходность предприятий водного туризма;
- сформировать устойчивый бренд акватории;
- укрепить позиции Выборгского залива как одного из центров водного туризма Северо-Запада России.

Перспективы дальнейших исследований связаны с разработкой финансово-экономической модели кластера, системой КРІ мониторинга стратегии и механизмами государственно-частного партнёрства в сфере водной рекреации.

В целом результаты диссертационного исследования подтверждают целесообразность комплексного стратегического подхода к развитию водного туризма в акватории Выборгского залива и создают основу для его долгосрочного устойчивого развития.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 20.09.2019 № 2129-р. — М., 2019.
2. Александрова А. Ю. Международный туризм. — М. : КНОРУС, 2019. — 448 с.
3. Федеральная служба государственной статистики. Туризм в России. — М., 2023. — 185 с.
4. Стратегия социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года. — СПб., 2020. — 152 с.
5. Морозов М. А. Экономика туризма. — М. : Академия, 2014. — 256 с.
6. World Tourism Organization. Coastal and Maritime Tourism. — Madrid : UN-WTO, 2013. — 96 p.
7. Квартальнов В. А. Стратегический менеджмент в туризме. — М. : Финансы и статистика, 2007. — 368 с.
8. Биржаков М. Б. Введение в туризм. — СПб. : Герда, 2014. — 544 с.
9. Зорин И. В., Квартальнов В. А. Туризм как вид деятельности. — М. : Финансы и статистика, 2003. — 288 с.
10. UNEP. Sustainable Coastal Tourism: An Integrated Planning and Management Approach. — Nairobi : United Nations Environment Programme, 2009. — 84 p.
11. Hall C. M. Coastal and Marine Tourism. — London : Routledge, 2001. — 320 p.
12. География Ленинградской области / под ред. А. Г. Исаченко. — СПб. : Изд-во СПбГУ, 1998. — 384 с.
13. Природные условия и ресурсы Ленинградской области / под ред. С. А. Петрова. — СПб. : Наука, 1999. — 288 с.
14. Атлас Балтийского моря. — Л. : ГУНиО МО СССР, 1984. — 152 с.
15. Айбулатов Н. А. Динамика береговой зоны морей. — М. : Наука, 1990. — 264 с.

16. Арнольд В. И. Прибрежные геосистемы: структура, динамика, управление. — СПб. : Изд-во СПбГУ, 2012. — 304 с.
17. Барышников Н. Б. Гидрология рек и озёр Карельского перешейка. — СПб. : Изд-во Рос. гос. гидрометеорол. ун-та, 2002. — 210 с.
18. Барышников Н. Б., Румянцев В. А. Гидрография северо-запада России. — СПб. : Наука, 2010. — 312 с.
19. Румянцев В. А. Основы гидрологии Балтийского моря. — СПб. : Изд-во Рос. гос. гидрометеорол. ун-та, 2003. — 318 с.
20. Leppäranta M., Myrberg K. Physical Oceanography of the Baltic Sea. — Berlin : Springer, 2009. — 378 p.
21. Фёдоров В. Н. Гидрология устьевых областей морей. — М. : Изд-во МГУ, 1997. — 376 с.
22. Климат Ленинградской области и прилегающих территорий. — СПб. : Гидрометеоиздат, 2005. — 240 с.
23. Гидрометеорологические условия шельфовой зоны морей СССР. Т. 3. Балтийское море. — Л. : Гидрометеоиздат, 1982. — 276 с.
24. Матишов Г. Г., Денисов В. В. Моря России: гидрология и экология. — М. : Наука, 2008. — 502 с.
25. HELCOM. State of the Baltic Sea Report. — Helsinki : Baltic Marine Environment Protection Commission, 2018. — 155 p.
26. Baltic Marine Environment Protection Commission. Baltic Sea Action Plan. — Helsinki, 2007. — 102 p.
27. Вылегжанин А. Н. Международно-правовые основы управления морскими пространствами. — М. : Норма, 2015. — 320 с.
28. Maritime Spatial Planning Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council. — Brussels, 2014. — 15 p.
29. Костяной А. Г. Морское пространственное планирование: международный опыт и перспективы применения в России. — М. : Наука, 2018. — 256 с.

30. Ehler C., Douvère F. *Marine Spatial Planning: A Step-by-Step Approach toward Ecosystem-Based Management*. — Paris : UNESCO, 2009. — 99 p.
31. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации : федер. закон Рос. Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. действующая). — М., 2024.
32. О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации : федер. закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ (ред. действующая). — М., 2024.
33. Butler R. The Concept of a Tourism Area Life Cycle // *Canadian Geographer*. — 1980. — Vol. 24. — P. 5–12.
34. Jennings G. *Water-Based Tourism, Sport, Leisure, and Recreation*. — London : Routledge, 2007. — 312 p.
35. Orams M. *Marine Tourism: Development, Impacts and Management*. — London : Routledge, 1999. — 216 p.
36. Lukovic T. *Nautical Tourism*. — Wallingford : CABI Publishing, 2013. — 382 p.
37. Дружинин А. Г. *Пространственное развитие приморских регионов*. — Ростов н/Д, 2016. — 280 с.
38. European Commission. *Blue Growth Strategy*. — Brussels : European Commission, 2012. — 36 p.
39. Об особо охраняемых природных территориях : федер. закон Рос. Федерации от 14.03.1995 № 33-ФЗ (ред. действующая). — М., 2024.
40. Pallis A. *Port Economics, Management and Policy*. — London : Routledge, 2010. — 270 p.
41. Водный кодекс Российской Федерации : федер. закон Рос. Федерации от 03.06.2006 № 74-ФЗ (ред. действующая). — М., 2024.
42. Правила классификации и постройки маломерных судов. — СПб. : Рос. морской регистр судоходства, 2022. — 468 с.
43. *Guidelines for Marina Design*. — Brussels : PIANC, 2014. — 180 p.

44. Sorensen J. The International Proliferation of Integrated Coastal Zone Management Efforts // *Ocean & Coastal Management*. — 2002. — Vol. 45. — P. 33–54.
45. Ассоциация яхтенных портов России. Аналитический обзор рынка марин Российской Федерации. — М., 2022. — 74 с.
46. Гуляев В. Г. Организация туристской деятельности. — М. : Нолидж, 2010. — 312 с.
47. Министерство транспорта Российской Федерации. Стратегия развития водного транспорта Российской Федерации до 2030 года. — М., 2021. — 120 с.
48. OECD. *Tourism Trends and Policies 2020*. — Paris : OECD Publishing, 2020. — 412 p.
49. Котлер Ф., Боуэн Дж., Мейкенз Дж. Маркетинг. Гостеприимство. Туризм. — М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2018. — 1071 с.
50. Buhalis D. *eTourism: Information Technology for Strategic Tourism Management*. — Harlow : Pearson, 2003. — 376 p.
51. Xiang Z., Gretzel U. Role of Social Media in Online Travel Information Search // *Tourism Management*. — 2010. — Vol. 31. — P. 179–188.
52. Об основах туристской деятельности в Российской Федерации : федер. закон Рос. Федерации от 24.11.1996 № 132-ФЗ (ред. действующая). — М., 2024.