

ПЕРЕВОЗКА ИЛИ ТУРИЗМ: ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОГОВОРНЫХ ОТНОШЕНИЙ В СФЕРЕ ВОДНОГО КРУИЗА

PASSENGER TRANSPORTATION OR TOURISM: LEGAL REGULATION OF CONTRACTUAL RELATIONSHIP IN THE WATER CRUISE

V. Zolotovskiy

Summary. The study identifies the legislative specifics of contractual relations in the water cruise. The status of the legal relations subjects was determined, were characterized the law nature and content of the main and additional services, general and special aspects of legal regulation were identified, were disclosed the legal conditions of activity of cruise tourism. Was paid a special attention to the study of imperfection and inconsistency of simultaneously existing requirements for the water cruise organization as a form of tourist travel and transportation.

Keywords: cruise, water cruise, cruise tourism, legal regulation in tourism, the status of cruise tourism business activity subjects.

Золотовский Владимир Алексеевич

Кандидат исторических наук, доцент,
Федеральное Государственное Автономное
Образовательное Учреждение Высшего Образования
«Волгоградский государственный университет»
zolotovskiy.azi@volsu.ru

Аннотация. Работа посвящена раскрытию специфики правового обеспечения договорных отношений в сфере водного круиза. Был определен статус субъектов, охарактеризована правовая природа и содержание основной и дополнительной услуг, выявлены общие и специальные аспекты нормативного регулирования, а также раскрыты правовые условия деятельности в сфере круизного туризма. Особое внимание было уделено вопросам несовершенства и противоречивости одновременно действующих требований к организации круиза как формы туристского путешествия и перевозки.

Ключевые слова: круиз, водный круиз, круизный туризм, правовое регулирование в туризме, статус субъектов деятельности в сфере круизного туризма.

Введение

Динамика развития туристских отношений и темпы роста туристской экономики обуславливают необходимость принятия мер оперативного регулирования, которые на первых этапах их внедрения в национальную правовую систему вступают в противоречие с действующей системой правового регулирования. Современные тенденции в правовом регулировании специальных видов туризма и растущий интерес к круизу актуализируют вопрос о специфике правового обеспечения деятельности в этой сфере внутреннего туризма. В рамках статьи мы остановимся на раскрытии вопроса специфики договорных отношений в круизном туризме.

Анализ

В научной литературе, посвященной водным видам туризма, уделяют особое внимание вопросам инфраструктурного обеспечения перспективных направлений, а также условий развития водного круиза. При этом лишь косвенно затрагиваются вопросы экономики и управления водного туризма. В этой связи следует обратиться к фактически единогласному и безапелляционному отождествлению в работах, посвященных водным видам туризма, круиза и турпродукта без учета специфики предмета регулирования и правовой природы отно-

шений [18, С. 89–90; 9, С. 31; 12, С. 59; 23, Р. 4; 2, С. 143; 10, С. 81–82; 20, С. 284–285]. Авторы отдельных работ идут дальше, предлагают специальную классификацию круизного турпродукта [3].

Понимание круиза через выделение основополагающего значения перевозки встречается в единичных исследованиях. Так, в рамках рассмотрения вопроса обеспечения безопасности в сфере международных водных перевозок, М.С. Оборин, характеризует морской круиз как морскую прогулку, сочетающую туристские услуги [11, С. 11]. Вместе с тем, произошедшие в 2020–2024 гг. изменения в нормативном регулировании отношений в сфере внутреннего круизного туризма не получили комплексного осмысления и стали основой научной актуальности нашего исследования.

Проблема правового регулирования деятельности в сфере круизного туризма крайне редко удостоивалась специального рассмотрения. Характеризуя новейшие исследования, следует остановиться на работах А.С. Маковской, Е.Н. Абрамовой и Ю.С. Цветковой, последовательно поставивших неочевидный для нас в связи общей неурегулированностью отношений в водном круизе вопрос о необходимости введения специальной конструкции договора морского круиза [9, С. 33; 1, С. 28].

Среди изысканий, посвященных выделению специфики круизной деятельности, определенный инте-

рес представляет специальная статья О.А. Шевченко, П.Е. Морозова и Д.С. Слюсарева. Несмотря на явную актуальность такого изыскания, авторы статьи не уделили внимания туристской составляющей в понимании сущности круизной деятельности и специфике круизного продукта. Очевидно, под влиянием публичной артикуляции темы арктического туризма [См.: 2, С. 127–128; 21] исследователи ограничили цель круизного туризма исследовательской составляющей и необоснованно исключили из состава специальных круизных услуги, оказываемые на борту судна. Вызывает недопонимание отказ авторов от работы с соответствующими теме федеральными законами и подзаконными актами, а также неаргументированный выбор в качестве основного источника ГОСТ «Туристские услуги. Речные круизы. Общие требования» 2014 года [22].

Результаты исследования

Основываясь на складывающихся традициях формирующегося в России туристского права, следует подчеркнуть, что правовое регулирование деятельности в круизе как специальном виде должно быть основано на его нормативном определении. Вводимые в федеральные нормативно-правовые акты нормосодержащие дефиниции определяют систему субъектов, их статус и виды деятельности. Кроме того, в них конкретизируется цель соответствующего вида туристского путешествия, что позволяет уточнить перечень оказываемых услуг. Однако, в настоящее время соответствующая дефиниция водного круизного туризма не нашла отражения в специальном туристском законодательстве. Опосредованно государственная воля в этом вопросе проявляется на основе анализа нормативно-правового обеспечения перевозок в сфере водного транспорта. Сам факт раскрытия этого вопроса в транспортном праве предопределил особенности правового регулирования соответствующих отношений. Так, в Кодексе внутреннего водного транспорта [7] (далее — КВВТ) содержатся классификация маршрутов, а также указание на форму билета, подтверждающего заключение договора перевозки. В частности, в ст. 96 в общем перечне видов маршрутов на основе продолжительности маршрутов [7], в соответствии с временным критерием разграничения статуса туриста и экскурсанта, отраженным в ст. 1 федерального закона № 132 «Об основах туристской деятельности в РФ» [19] (далее — ФЗ 132), упомянуты туристские и экскурсионные маршруты: «туристские — маршруты перевозок пассажиров продолжительностью более чем 24 часа; экскурсионно-прогулочные — маршруты перевозок пассажиров продолжительностью не более чем 24 часа».

В п. 2 ст. 97 законодатель конкретизирует цель круиза как перевозки, оговаривая, что право проезда пассажира по указанным видам маршрута обеспечивается билетом [7]. При этом, законодатель делает два уточнения. Со-

гласно п. 4 ст. 97 [7], с одной стороны, подчеркивает, что вместо билета в подтверждение заключения договора перевозки по экскурсионно-прогулочным и туристским маршрутам перевозок пассажирам может быть выдана «путевка или билет на перевозку группы пассажиров». С другой стороны, конкретизируется, что при перевозке туриста по туристскому маршруту «путевка формируется как туристский продукт».

Отметим, что приведённые в КВВТ нормативные веления не позволяют сделать даже предварительных выводов о специфике круизного туризма. В частности, кажется очевидным, что законодатель принципиально разделяет потребителей на туристов и пассажиров, делая основным субъектом отношений пассажира. В тоже время турист упоминается единожды, в последней части п. 4 ст. 97 [7], в связи с крайне неопределенной фразой, согласно которой путевка формируется как туристский продукт. Кроме того, закрепленная в п. 4 ст. 97 КВВТ формулировка прямо противоречит определению турпродукта, представляющему собой не документ, подтверждающий право, а комплекс услуг [7]. Такая некорректность в определении еще больше усложняет понимание государственной воли в вопросе сущности круиза.

Специальные определения и основы для построения таковых содержатся в подзаконных нормативных актах, а также документах, содержащих технические нормы. Так, «Стратегия развития туризма до 2035» содержит сущностную видовую характеристику круизного туризма как вида путешествия на круизном судне с определенными туристскими целями: путешествие на круизном судне по обозначенному маршруту в культурно-познавательных, досугово-рекреационных, оздоровительных, профессионально-деловых и других целях [15, раздел 1]. Предложенное понимание круизного туризма как специального вида основано на телеологическом подходе и не содержит конкретики в отношении перечня услуг. Определяющим является лишь наличие услуги по перевозке по маршруту путешествия.

В Концепции развития круизного туризма представлено определение круиза, конкретизирующее его потребительскую характеристику: комплексный туристский продукт, включающий перевозку пассажиров по заранее согласованному туристскому маршруту по морским и (или) внутренним водным путям. Кроме того, в Концепции развития круизного туризма уточняется перечень основных (размещение, питание, экскурсионное обслуживание, услуги учреждений культуры и обеспечение туристскими товарами на берегу во время стоянок судна, дополнительные услуги на борту) и дополнительных (предоставление авиа- или железнодорожных билетов до места посадки и высадки, трансфер от аэропорта или железнодорожного вокзала до порта и обратно, дополнительную экскурсионную программу до (после) кру-

иза, страховые услуги, визовую поддержку и др.) услуг, составляющих круизный туристский продукт [16, раздел III]. Отметим, что указанные дополнительные услуги нашли отражение в правилах перевозки пассажиров водным транспортом. Они разрешены к оказанию перевозчиком или его агентом [14, п. 11].

Примечательно, но даже в более конкретных по содержанию определениях, представленных в Концепции развития круизного туризма, как и в КВБТ упоминается о перевозке пассажиров, а не туристов. Уже в этом мы усматриваем логическое противоречие указанных норм положениям ФЗ 132. С правовой точки зрения морской и речной круиз в указанных ранее нормативных актах идентифицируется как перевозка пассажиров специальным водным транспортом. Отличие между круизным туризмом (читай — круизом) и перевозкой состоит в том, что перевозка имеет своей целью перемещение пассажира из одного пункта в другой, а круиз — это вид деятельности по предоставлению туристского продукта как комплекса услуг, сочетающего в себе транспортировку, обусловленную нахождением на судне как самоходном сооружении, предназначенном для перевозки и временного проживания, а также соответствующие материальные и нематериальные услуги, определенные длительностью нахождения на борту судна и реализацию программ отдыха и развлечения. Вместе с тем, следует согласиться со справедливым различием круизного туризма от линейных водных пассажирских перевозок на основании таких критериев как: мотивация путешествия, социальный состав пассажиров, спектр предлагаемых пассажирских услуг, конструктивные особенности судов, время отплытия, а также география маршрутов [23, Р. 3–4].

Приведенные нами определения и нормативные веления, а также закрепленная в ФЗ 132 «Об основах туристской деятельности в РФ» дефиниция турпродукта [19, ст. 1], позволяют с уверенностью сделать вывод о том, что в вопросе понимания комплексной круизной услуги законодатель не делает различий между круизным туризмом и туристскими круизными перевозками. При этом, в специальном ГОСТ Р 56221-2022 «Туристские услуги. Речные круизы. Общие требования» в этом вопросе в форме необязательного к исполнению требования изложено нормативно-техническое уточнение не только в части характеристики круиза как турпродукта, через определение круизного судна с точки зрения его использования как плавательного средства и объекта размещения. В стандарте упоминаются туристы, представленные в качестве субъектов речного туризма, в контексте определения речного круиза и услуг речных круизов: деятельность по организации и осуществлению речных круизов, включающая в том числе размещение туристов в каютах, перевозку по запланированному маршруту, питание, проведение культурно-массовых и других мероприятий на борту судна, экскурсионное

обслуживание в пунктах стоянок по маршруту следования судна [4, С. 2, 5–7].

Особый интерес представляет вопрос экономико-правового статуса субъектов. Речь идет не только о потребителях товаров и услуг. Специальное значение имеет статус поставщиков услуг. С учетом объектной обусловленности выделения базовой роли услуги по перевозке в круизе, основным субъектом отношений в круизном туризме является перевозчик. Его статус определяется нормами ГК РФ 2 часть глава 40 «Перевозка» 5], Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации [8] (далее — КТМ), КВБТ [7], федерального закона о лицензируемой деятельности и правил перевозки, а также технической нормой п. 3.6. ГОСТ Р 56221-2022 [4], согласно которым исполнителями услуг речных круизов должны быть: юридические лица различных форм собственности или индивидуальные предприниматели, владеющие судном на правах собственности или аренды, обеспечивающие его эксплуатацию и надлежащее техническое состояние и использующие его в целях круиза.

В тоже время, относя услуги, оказываемые в круизе к туризму, мы должны опираться на нормы ФЗ 132, согласно которым деятельность по формированию, продвижению и реализации туристских услуг в круизном туризме должна осуществляться туроператором. Отметим, что в 2020 г. в КВБТ была введена норма, которая закрепляет за перевозчиком в сфере круизного туризма право выбора формы реализации услуг: либо как перевозку с соответствующими круизу услугами и оформлением права на них в виде билета, либо как турпродукта с соответствующей реализацией и оформлением права на эти услуги в виде путевки. Таким образом, учитывая действующее туристское и транспортное законодательство, а также общую туроператорскую практику и специфику круиза, организация деятельности в сфере круизного туризма может быть представлена в следующих трех формах:

- перевозчик в сфере туристского круиза получает статус туроператора (ярким пример являются такие судоходные компании как ООО «Круиз», ООО «ВОДОХОДЪ», АО «ДОНИНТУРФЛОТ», ООО «ГАМА», ООО КФ «РУСИЧ», ООО СК «БЕЛЫЙ ЛЕБЕДЬ»);
- наиболее соответствующая практика российскому туроперейтингу и отечественному законодательству — туроператор заключает с фактическим перевозчиком договор фрахтования [7, п. 6 ст. 95; 8, ст. 177, ст. 198], выступая в качестве договорного перевозчика дополняет круизный тур экскурсионными услугами в местах остановок посредством договоров с надлежащими исполнителями. Здесь важно отметить, что лишь в Кодексе торгового мореплавания, в части определения обязательств надлежащего информирования, встречается упоминание о фактическом перевозчике [8, п. 1 ст. 173; 8, п. 2 ст. 177; 8, ст. 187]. В таких

случаях, для приведения гражданско-правовых отношений в соответствие с национальным законодательством перевозчики в сфере водного круиза оформляют их договором, предметом которого является «оказание услуг по формированию и реализации туристского продукта (круиза) Компанией по заданию Клиента на условиях, указанных в настоящем Договоре» [1, С. 28];

- исполнение круизных услуг в составе услуг по договору перевозки самим судовладельцем-перевозчиком без получения статуса туроператора [17, С. 115–119].

Несмотря на то, что последний вариант соответствует действующему транспортному праву, он вступает в противоречие с принципами и целями правового регулирования в сфере туризма в РФ. Прежде всего это касается правовых форм обеспечения защиты интересов туристов, существенно отличающихся от механизмов защиты прав пассажиров.

С одной стороны, в соответствии со ст. 1 ФЗ 132 основными поставщиками турпродукта, отвечающими за неисполнение и ненадлежащее исполнение услуг, являются туроператоры. При реализации круизного турпродукта туроператором, заключившим с фактическим перевозчиком договор тайм-чартера, данные нормы совпадают с принципами и нормами КТМ в части определения ответственности перевозчика. Так, согласно п. 1, 2 ст. 187: «В случае, если осуществление перевозки пассажира или ее части поручено фактическому перевозчику, перевозчик тем не менее несет ответственность в соответствии с правилами, установленными настоящей главой, за всю перевозку пассажира...; В отношении перевозки пассажира, осуществляемой фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия или бездействие фактического перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей» [8]. С другой стороны, нормы КВБТ, регулирующие эти отношения на основе выделения перевозчика и судовладельца в качестве основных субъектов пассажирской перевозки [7, ст. 3], не устанавливая при этом классификации перевозчиков на фактических и договорных, прямо и конкретно определяют ответственность перевозчика по договору перевозки и договору фрахтования [7, п. 1, 6 ст. 95; 7, п. 1, 3 ст. 97; 7, ст. 99; 7, п. 2 ст. 116].

Однако, именно в связи с вопросом специфики субъектов-исполнителей услуг по перевозке возникает не менее важный вопрос о характере и правовой природе услуг в круизном туризме — являются ли они отдельными услугами по перевозке, или же представляют собой специфичный тип турпродукта? Следует подчеркнуть, что указанные ранее нормы п. 4. ст. 97 КВБТ [7] и Правил оказания услуг по перевозке пассажиров водным транспортом предполагают оба варианта [14, п. 10]. Кроме того, нормами п. 5.5, 6 ГОСТР 56221-2022

[4] определяется специальный набор услуг по размещению и соответствующему обслуживанию, совпадающими с гостиничными, позволяющий отнести комплекс услуг круизного туризма к турпродукту. Эта же проблема определяет понимание статуса потребителя в круизном туризме и сопутствующих вопросов юридической ответственности всех участников отношений. Прежде всего в этом аспекте проблемы мы сталкиваемся с уже упомянутой выше нормативной неопределенностью, не позволяющей разделить статус потребителя услуг в круизном туризме на статус пассажира и статус туриста.

Кроме того, для нас очевидно, что сопряжение статуса туриста и пассажира обуславливает затруднение в защите интересов исполнителя круизных услуг при реализации прав туриста / пассажира, соответствующих с одной стороны нормам ст. 10 и ст. 14 ФЗ 132 [19], с другой стороны норм КТМ [8], КВБТ [7] и Правил морской перевозки пассажиров [13], направленных на регулирование и правовое обеспечение условий одностороннего отказа от исполнения условий, или расторжение договора оказания услуг.

В частности, речь идет о сопряжении права туриста на расторжение / односторонний отказ договора о реализации турпродукта в связи с изменениями условий перевозки / маршрута и т.д., с правом перевозчика отменить перевозку на основании необходимости соблюдения требований к обеспечению безопасности по требованию властей [8, ст. 184, 185; 7, ч. 8 ст. 95, ст. 101; 13, п. 35]. Отметим, что последнее не относится к норме ст. 14 ФЗ 132 [19], отраженной в гипотезе нормы и имеющей практику реализации исключительно в связи с условиями организации экстренной помощи, как в части оснований, так и в части субъектов принятия решений.

Не менее важное значение норма п. 64 Правил морской перевозки пассажиров о праве пассажира до отхода судна, а также после начала рейса в любом порту, в который судно зайдет для посадки или высадки пассажиров, отказаться от договора морской перевозки пассажира [13]. Указанные нормативные требования явным образом вступают в противоречие норме ч. 6,7 ст. 10 федерального закона об основах туристской деятельности в РФ, закрепляющей конкретный перечень условий, выступающих основанием изменения или расторжения договора о реализации туристского продукта для каждой из сторон [19].

Выявленное противоречие транспортного законодательства туристскому объективно определено личными и национальными интересами безопасности в наделянии перевозчика правом изменения туристского маршрута и проч. Здесь важно еще раз подчеркнуть, что первичность услуги по перевозке, составляющая специфику и сущность круиза, определяет обязательным условием перевозки пассажиров в пункт назначения,

после расторжения договора [13, п. 35]. В то время как прекращение договора о реализации туристского продукта предполагает возврат денежных средств за вычетом понесенных расходов [19, ст. 14]. Особое значение этот вопрос приобретает, в том числе, в связи с актуализацией темы о введении безвозвратных тарифов [6].

Выводы

Анализ специфики договорных отношений, позволил сделать выводом о том, что наиболее корректной с точки зрения защиты прав потребителя будет организация круизного туризма либо туроператором — круизным перевозчиком, либо туроператором, формирующим круизный турпродукт на основе договора с перевозчиком и выступающим в качестве договорного перевозчика. При таком подходе все прямые обязательства будут

не только отражены в договоре с потребителем, но и получат правовое обеспечение в форме императивных велений, позволяющих в случае нарушения обязательств туроператора — исполнителя услуги в сфере круизного туризма обеспечить наступление всех видов юридической ответственности.

Акцентируя внимание на деятельностной характеристике круиза, отметим, что, согласно российскому гражданскому законодательству, отношения, связанные с оказанием услуг, входящих в круиз, должны регулироваться разными видами договоров: договор перевозки и договор оказания услуг. При этом доктринальная и нормативная определенность предмета этих договоров явным образом вступает в противоречие со сложившейся в круизе договорной практикой.

ЛИТЕРАТУРА

1. Абрамова Е.Н., Цветкова Ю.С. Некоторые вопросы правового регулирования взаимных обязательств туриста и туроператора в Арктике // *Океанский менеджмент*. 2020. №4 (9). С. 27–30
2. Афанасьева А.В. Круизный туризм в Антарктике: состояние и актуальные тренды // *Современные проблемы сервиса и туризма*. 2021. Т.15. №3. С. 126–148
3. Войт М.Н. Современные концепции речного круизного турпродукта в России // *Цивилизация знаний: российские реалии. Сборник трудов XXIV международной научной конференции*. Москва, 2023. С. 682–690
4. ГОСТ Р 56221-2022 «Туристские услуги. Речные круизы. Общие требования». М.: ФГБУ «Институт стандартизации», 2023. 12 стр.
5. «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» от 26.01.1996 N 14-ФЗ // *Собрание законодательства РФ*. 29.01.1996. N 5. ст. 410 [«Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» от 26.01.1996 N 14-ФЗ // *Собрание законодательства РФ*. 29.01.1996. N 5. ст. 410
6. Для речных круизов необходимо ввести невозвратные тарифы. URL: <https://ratanews.ru/news/general/dlia-recnykh-kruizov-neobходимо-vvesti-nevozvratnye-tarif> (дата обращения — 14.06.2025)
7. «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 N 24-ФЗ // *Парламентская газета*. 12.03.2001. N 45; *Собрание законодательства РФ*. 12.03.2001. N 11. ст. 1001
8. «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 22.06.2024) // *Российская газета*. 01-05.05.1999. N 85–86; *Собрание законодательства РФ*. 03.05.1999. N 18. ст. 2207
9. Маковская А.С. Некоторые вопросы правового регулирования морского круизного туризма в России // *Океанский менеджмент*. 2019. № 1 (4). С. 30–34
10. Масленников С.Н., Синицын Г.Я., Преснякова А.В. Речной круизный туризм: тенденции развития и вызовы в условиях глобальных изменений // *Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока*. 2025. № 1. С. 79–84
11. Оборин М.С. Тенденции и особенности развития круизного туризма // *Современные проблемы сервиса и туризма*. 2021. Т.15. №3. С. 7–18
12. Поддубная Т.Н., Заднепровская Е.Л., Джум Т.А. Тенденции развития круизного туризма в Краснодарском крае // *Бизнес. Образование. Право*. 2020. № 4 (53). С. 58–63
13. Приказ Минтранса России от 17.06.2015 N 190 (ред. от 25.07.2022) «Об утверждении Правил морской перевозки пассажиров» // *Официальный интернет-портал правовой информации* <http://www.pravo.gov.ru>, 07.09.2015
14. Приказ Минтранса России от 29.07.2024 N 256 «Об утверждении Правил оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте» // *Официальный интернет-портал правовой информации* <http://pravo.gov.ru>, 27.11.2024
15. Распоряжение Правительства РФ от 20.09.2019 N 2129-р «Об утверждении Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 год» // *Официальный интернет-портал правовой информации* <http://pravo.gov.ru>, 23.09.2019; *Собрание законодательства РФ*. 30.09.2019. N 39. ст. 5460
16. Распоряжение Правительства РФ от 28.01.2022 N 117-р «Об утверждении Концепции развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года» // *Официальный интернет-портал правовой информации* <http://pravo.gov.ru>, 07.02.2022; *Собрание законодательства РФ*. 14.02.2022. N 7. ст. 997
17. Стахова Л.В. Возможности сотрудничества туристских компаний с круизными туроператорами // *Сервис в России и за рубежом*. 2016. Т. 10. № 2 (63). С. 111–124
18. Тепепченкова Н.В. Современные проблемы развития круизного туризма в России // *Социальная политика и социология*. 2015. Т. 14. № 1 (107). С. 89–96
19. Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» // *Собрание законодательства РФ*. 02.12.1996. N 49. ст. 5491; *Российская газета*. N 231. 03.12.1996
20. Хоанг Т.В., Динг Н.Х., Нгуен Х.Ан., Тринь Тхи Н.Т., Тринь Тхи Т.М. Состояние развития круизного туризма во Вьетнаме // *Наукофера*. 2025. № 3-1. С. 283–289
21. Цветкова Ю.С. Анализ правового регулирования арктического туризма в Российской Федерации на региональном уровне // *Юридическая наука*. 2025. № 4. С. 273–277
22. Шевченко О.А., Морозов П.Е., Слюсарев Д.С. Актуальные проблемы правового регулирования внутреннего круизного туризма в Российской Федерации // *Туризм: право и экономика*. 2022. № 3. С. 9–11
23. Logunova N., Kalinkina S., Lazitskaya N., Tregulova I. Specifics of cruise tourism and features of creating a cruise tourism product // *International Scientific and Practical Conference «Environmental Risks and Safety in Mechanical Engineering»*. E3S Web of Conferences 217, 05005 (2020). P. 1–7

© Золотовский Владимир Алексеевич (zolotovskiy.azi@volsu.ru)

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»