

УДК [502.1+338.48-53](985)(045)

DOI: 10.17238/issn2221-2698.2018.30.23

## Рекреационное природопользование и туризм в планах нового освоения Севера России \*

© **СЕВАСТЬЯНОВ Дмитрий Викторович**, доктор географических наук, профессор

Тел.: +7 921 975-90-76. E-mail: ecolim@mail.ru

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия.

**Аннотация.** В статье обсуждаются проблемы и перспективы развития рекреационного природопользования и туризма в Арктике в связи с государственной «Стратегией развития Арктической зоны РФ и национальной безопасности на период до 2020 года». Рассмотрены современные тенденции развития круизного туризма, экологические проблемы Арктики и задачи рационального встраивания рекреационной и туристской деятельности в новое освоение Арктики и Севера. Результатом исследования является вывод о целесообразности интеграции туристско-рекреационной сферы в комплексный национальный мегапроект социально-экономического развития Арктической зоны РФ.

**Ключевые слова:** Арктика, природопользование, охрана природных ресурсов, национальные парки, Северный морской путь, круизный туризм.

## Recreational nature management and tourism in the new development plans of the North of Russia

© **Dmitriy V. SEVASTYANOV**, Dr. Sci. (Geogr.), Professor

Tel.: +7 921 975-90-76. E-mail: ecolim@mail.ru

Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russia

**Abstract.** The article is devoted to the problems and prospects for the recreational nature management development in the Arctic in connection with the state “Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and National Security for the Period up to 2020”. The author considered modern trends in the development of cruise tourism, environmental problems of the Arctic and the task of embedding recreational and tourist activities in the complex re-development of the Arctic and the North. The result of the study is the conclusion about the expediency of integration of the tourist-recreational sphere into the complex project of social and economic development of the Arctic zone of the Russian Federation.

**Keywords:** *the Arctic, nature management, protection of the natural resources, national parks, the Northern Sea Route, cruise tourism.*

### Введение

Основная цель данной статьи — привлечение внимания к проблеме развития рекреационного природопользования и туризма в северных и арктических регионах России, при реализации стратегии комплексного освоения ресурсов Арктической зоны РФ. Рекреационное природопользование и международный туризм должны найти достойное место в региональных планах и проектах государственного программно-целевого управления развитием Арктического региона РФ.

---

\* Для цитирования:

Севастьянов Д.В. Рекреационное природопользование и туризм в планах нового освоения Севера России // Арктика и Север. 2018. № 30. С. 23–39. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2018.30.23

For citation:

Sevastyanov D.V. Recreational nature management and tourism in the new development plans of the North of Russia. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2018, no. 30, pp. 23–39. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2018.30.23

В XXI в. Арктика, включающая обширные береговые территории, острова и акватории морей Северного Ледовитого океана, как в России, так и за рубежом, становится регионом повышенного международного внимания не только с точки зрения добычи природных ресурсов и соблюдения баланса интересов коренных малочисленных народов Севера, но и как перспективный регион развития транспортных коммуникаций, как регион необходимого усиления природоохранной деятельности, развития рекреационного природопользования и международного туризма. В 2013 г. Правительство Российской Федерации приняло «Стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации и национальной безопасности на период до 2020 года». В этой стратегии, в частности, предусматривается «... развитие арктического туризма и расширение экологически чистых видов туристической деятельности в Арктике, ... содействие региональным туристическим кластерам, продвижение арктического туризма на национальные и международные рынки»<sup>1</sup>.

Таким образом, перед Россией стоит неотложная задача комплексного использования существующей инфраструктурной экономической базы, а также природных, этнических, социальных, рекреационных и туристских ресурсов в Арктике для успешного социально-экономического развития северных полярных регионов. В основе современной парадигмы освоения и устойчивого развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ), сформулированной академиком А.И. Татаркиным, должен лежать системный подход к комплексному использованию ресурсов выделенных опорных зон Севера, к сбережению традиционных укладов жизни коренных малочисленных народов и сохранению уникальных арктических экосистем. Справедливо подчёркивается необходимость соблюдения экологического императива при освоении Арктики, что означает безусловный приоритет экологической безопасности над экономическими выгодами развития территорий, необходимость расчёта экологической ёмкости территорий при размещении производств, учёта интересов коренного населения и мероприятий, направленных на сохранение биоразнообразия арктических территорий [1, Татаркин А.И., с. 339]. Развитием такого подхода являются идеи «переосвоения Российской Арктики» через интеграцию имеющихся «региональных проектов и программ развития территориальных единиц Арктической зоны РФ в интересах достижения общих целей *Арктического мегапроекта*» [2, Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н., с. 9]. Актуальными являются предложения, направленные на формирование «арктического портфеля проектов» не только на федеральном, но и на региональном, муниципальном уровнях, на внедрение комплексного проектного подхода к управлению социально-экономическим развитием АЗРФ, на организацию государственного общественного движения «Освоение Арктики» как мегапроекта, поддерживающего «жизненный ресурс» и конкурентоспособность нашей страны, которые выдвинули Ю.Ф. Лукин [3, с. 80] и В.П. Федоров [4, с. 1–6]. Остаётся добавить, что рекреационное природопользование в Арктике, направленное на со-

---

<sup>1</sup> Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 г. URL: <http://government.ru/news/432> (дата обращения: 25.12.2016).

хранение арктической природной среды и организацию особо охраняемых природных территорий (ООПТ), на развитие природно-ориентированных форм туризма — это не менее важное стратегическое направление развития, чем добывающие отрасли экономики.

### *Современные тенденции развития природопользования в Арктике*

В XXI в. в Арктическом регионе пересеклись экономические интересы многих стран мира, но главным образом — России, США и Канады, а также стран Северной Европы: Исландии, Норвегии (со Шпицбергенем), Дании (с Гренландией), Финляндии и Швеции. Все эти страны связаны с Арктикой, прежде всего, своим географическим положением, историей развития, научными исследованиями, экономикой и политикой и заинтересованы в рациональном использовании природных ресурсов Арктического региона. Эти страны являются основным ядром Арктического совета, созданного в 1998 г. для благих целей совместного регулирования норм природопользования в арктических широтах.

Россия имеет наибольшую длину береговой линии в арктических морях (более 20 тыс. км) и крупнейший сектор прилегающих акваторий морей Северного Ледовитого океана (СЛО), выходящий к Северному полюсу. Этот регион обладает и наибольшими запасами полезных ископаемых в Арктическом секторе, в том числе около 105 млрд т условного топлива (рис. 1). Современная экономическая и политическая заинтересованность России в использовании ресурсов Арктической зоны очевидна. Акватории шельфа морей СЛО, прилегающие к территории России, сезонно свободные ото льда, представляют большую экономическую ценность, так как являются не только областью возможной добычи биологических и углеводородных ресурсов, но и зоной транспортного мореплавания Северным морским путём (СМП). В настоящее время значение Севера для экономики арктических государств определяется, прежде всего, его богатейшими природными ресурсами, его сырьевым потенциалом. Поэтому приоритеты развития экономики в Арктике связаны преимущественно с добывающими отраслями природопользования и постепенным развитием транспортной инфраструктуры, ориентированной на вывоз добываемого сырья. В арктических и северных регионах РФ производится добыча основной части цветных и редких металлов, золота и многих других важных видов продукции, обеспечивающих в совокупности до 60% экспорта страны. По данным Росстата, российский Север даёт 15–20% суммарного ВРП федерального бюджета. Здесь добывается 72% всей нефти и газового конденсата, 93% естественного газа, практически все алмазы, заготавливается 37% деловой древесины. По СМП транспортируется 90% никеля и свыше 65% меди, добываемых в Арктической зоне РФ (АЗРФ). Вклад Арктической зоны в суммарный экспорт России по СМП составляет почти 25% [5; 6]. Кроме того, начинают осуществляться и круизные путешествия туристов из разных стран мира к Северному полюсу и островам СЛО из Мурманска. Потенциальный объём грузового транзита через СМП оценивается в 8–12 млн т в год. Круизный арктический туризм по СМП может стать существенным дополнением к рациональному использованию ресурсов Арктики [5, Додин Д.А. и др.; 7].

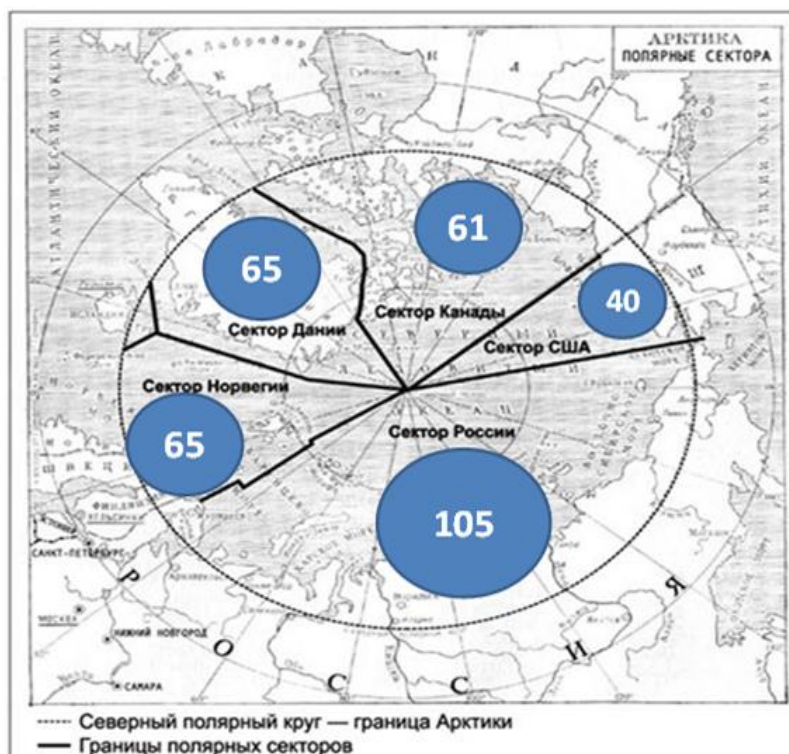


Рис. 1. Общие запасы углеводородов в национальных секторах основных стран Арктического региона (в млрд т условного топлива) [5, Додин Д.А. и др.]

Россия — северная, арктическая страна, имеющая самый широкий сектор выхода к Северному Ледовитому океану и наибольшую площадь арктических и полярных ландшафтов в мире. Присутствие нашей страны в Арктике обусловлено историческими, научными, экономическими и оборонными стратегическими причинами. По арктическим широтам проходит почти 16 тысяч километров государственной границы Российской Федерации. Охрана северных границ страны и рациональное использование природных ресурсов Арктики — задача государственной важности. В современных условиях организация *рационального природопользования* в АЗРФ должна базироваться на экологическом императиве, учитывать проблемы изменений климата, необходимость охраны природных ресурсов от загрязнений и истощения. На фоне обостряющейся борьбы за ресурсы Арктики экологический фактор приобретает особое значение для обеспечения стратегических национальных интересов и устойчивого социально-экономического развития северных территорий РФ. Для России, имеющей выход к акваториям 7 морей в арктическом секторе, существуют самые благоприятные перспективы для транспортного использования СМП, обеспечения его безопасности, поддержки торгового судоходства и организации международного круизного арктического туризма.

США, Канада, страны Северной Европы также имеют свои географические секторы в Арктике и жёстко отстаивают свои экономические и политические интересы в регионе, богатом биоресурсами и запасами нефти и газа, а также всё активнее используют природные ресурсы арктического пространства. Среди неарктических стран научные и коммерческие интересы к Арктике всё более настойчиво проявляют Китай, Япония, Южная Корея и даже Индия.

Китай активно внедряется в Арктическое пространство: регулярно проводит научные исследования в Арктике, используя свой пока единственный дизельный ледокол «Хуе Лонг», и уже начинает осуществлять морские перевозки по трассе СМП. С 1999 г. в Китае действует Национальная арктическая исследовательская экспедиция, которая выполнила уже восемь крупных научных миссий в Арктике, используя ледокол «Хуе Лонг», а также основала две исследовательские полярные станции в Исландии и Норвегии. В 2003 г. в норвежской части Шпицбергена в Нью-Олесунн (Ny-Ålesund) была организована китайская научно-исследовательская арктическая станция «Хуанхэ». Этот научный арктический стационар КНР планируется в дальнейшем использовать и как основу будущего туристского кластера, и как базу круизного арктического туризма<sup>2</sup>.

Получив в 2012 г. статус наблюдателя в Арктическом Совете (членами которого являются Норвегия, Исландия, Дания, Швеция, Канада, Финляндия, США и Россия), Китай существенно активизировал свои исследования в Арктике. В том же году в рамках договора с Россией ледокол «Хуе Лонг» прошёл по Северному морскому пути вдоль российской береговой линии, совершил заход и стоянку в Исландии. В 2013 г. в Шанхае организован «Китайско-Североевропейский Центр арктических и антарктических исследований» для поддержки научных, экономических и туристских разработок. В правительстве КНР образована Арктическая и Антарктическая администрация (KYAA, Chinese Arctic and Antarctic Administration), отвечающая за выполнение научных программ и постепенно наращивающая активность. В 2016 г. в Китае заложен новый исследовательский ледокол — «Хуе Лонг 2», а в августе 2016 года, были проведены первые совместные арктические российско-китайские исследования в исключительной экономической зоне РФ в СЛО. По мере наращивания экспортного потенциала китайской экономики и недавнего превращения КНР (с 2010 г.) в первую экспортную державу мира, китайское руководство осознаёт выгоду от развития торгового сообщения через арктические моря, от проведения научных исследований и организации круизного туризма в Арктике<sup>3</sup>.

Следовательно, в обозримой перспективе при соответствующем современном обустройстве СМП неизбежно перейдёт из статуса национального проекта в категорию важнейшего международного, способного обеспечивать стратегические экономические интересы России.

Арктическая зона в РФ в природном отношении является крайне суровыми регионом. На островах и побережье морей Северного Ледовитого океана преобладает арктический и субарктический климат, ландшафты арктических пустынь (с фрагментарной растительностью) и зоны тундр (равнинных и горных). Частично по южной границе АЗРФ появляются фрагменты зоны лесотундры и северной тайги. Площадь арктических морей в этом секторе

---

<sup>2</sup> Романова К. Китайский бизнес идет в Арктику. URL: <http://www.gazeta.ru/business/2014/05/16/6037137.shtml> (дата обращения: 10.03.2016).

<sup>3</sup> Китай в Арктике. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2260803.html> (дата обращения: 10.12.2017).

достигает 6,8 млн кв. км, а длина северного побережья РФ — более 22 600 км. Этот труднодоступный и экзотический по своей природе регион в последние десятилетия стал привлекательным не только своим ресурсным, промышленным и экономическим потенциалом, но и с точки зрения рекреационного природопользования, для организации особо охраняемых природных территорий (ООПТ): национальных парков и заповедников как объектов рекреации и туризма. В XXI в. в АЗРФ были спроектированы и созданы такие крупные рекреационные объекты как Кандалакшский заповедник и НП «Хибины» на Кольском полуострове, НП «Онежское Поморье» на Онежском полуострове Белого моря, НП «Русская Арктика» на северной оконечности о. Новая Земля и федеральный заказник на архипелаге «Земля Франца Иосифа», объединённый Таймырский заповедник, НП «Остров Врангеля», кластерный НП «Берингия» на Чукотке (рис. 2). Дальнейшее рекреационное развитие этих арктических природных территорий создаст возможность использовать их как объекты экологического туризма в ходе организации круизов по трассе СМП.

Как известно, в России почти 20% территории расположены к северу от полярного круга. Но с учётом сухопутной территории, отнесённой Указом Правительства РФ № 296 от 02.05.2014 г. к Арктической зоне РФ, размеры этого региона расширяются до 37% площади России<sup>4</sup> (рис. 2).

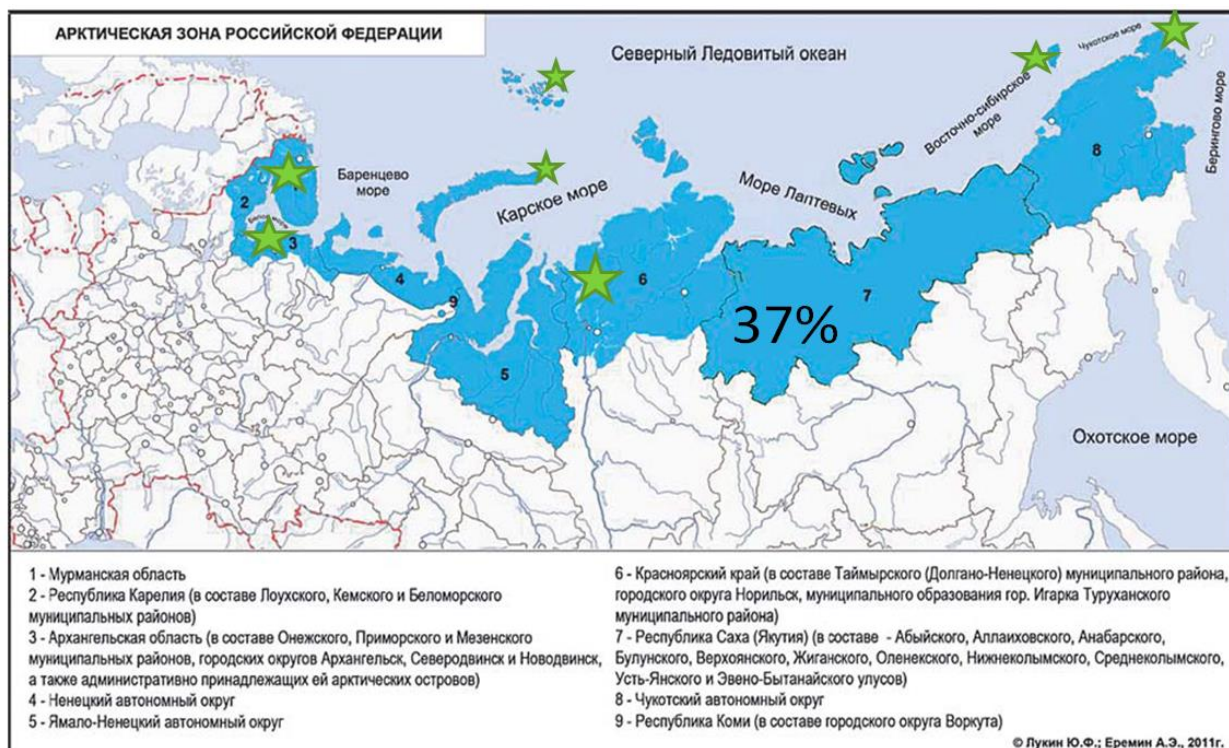


Рис. 2. Карта Арктической зоны РФ<sup>5</sup>. Арктическая зона РФ (с учётом ландшафтно-климатических условий) выходит за пределы Северного полярного круга и составляет 37% территории РФ. Звёздочками показаны основные ООПТ Арктической зоны

<sup>4</sup> Лукин Ю.Ф. Российская Арктика в изменяющемся мире. Архангельск. 2012. URL: [https://narfu.ru/aan/Russian\\_Arctic\\_Lukin](https://narfu.ru/aan/Russian_Arctic_Lukin) (дата обращения: 25.12.2014).

<sup>5</sup> Там же, с дополнениями автора.

Одним из важнейших стимулов к современной активизации международной экономической и рекреационной деятельности в Арктическом регионе планеты, безусловно, является потепление климата Арктики и смягчение ледовой обстановки в морях СЛО, наблюдаемое в последние десятилетия. Исследователи отмечают, что ледяной покров Арктики *пульсационно* сокращается. По данным Росгидромета, с начала 1980-х гг. XX в. ежегодно фиксируется значительное сезонное сокращение площади морского льда. Этот процесс резко ускорился в конце 1990-х гг. и достиг максимальных значений в 2007 г. (4,3 млн кв. км), затем в 2012 г. (3,41 млн кв. км), в 2016 г. (4,1 млн кв. км). Таким образом, всё большая площадь полярных льдов в летнее время исчезает и освобождает пространства северных морей для свободного мореплавания. По данным мониторинга морского ледяного покрова Арктики, осуществляемого специалистами ААНИИ, на декабрь 2014 г. площадь полярной шапки льдов в СЛО в целом составляла 11,67 млн км<sup>2</sup>, что меньше средней многолетней нормы на 4,2%, а для восточного сектора Арктики, включающего моря Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское, Берингово и Охотское, площадь льда в этом секторе была меньше среднего многолетнего значения на 7,9%. В декабре 2017 г. общая площадь арктического морского льда в СЛО составила в среднем 11,75 млн кв. км<sup>6,7</sup>.

По поводу дальнейшего развития ледовой обстановки в Арктике имеются разные точки зрения. Сторонники теории направленного потепления глобального климата рисуют перспективы дальнейшего сокращения ледяного покрова Арктики вплоть до полного его исчезновения к концу текущего столетия. По мнению других специалистов, изучающих цикличность изменений климата, в настоящее время климатическая система находится в точке бифуркации и в ближайшие годы может проявиться тенденция к похолоданию и росту ледовитости Арктики. В любом случае на современном этапе и в обозримой перспективе целесообразно увеличивать ледокольный флот и укреплять инфраструктуру СМП.

Практика арктического мореплавания показывает, что обеспечение круглогодичной безопасности на СМП зависит от мощных ледоколов, которые могут прокладывать путь сквозь льды и обычно сопровождают суда даже летом. При этом очевидны и сложности, связанные с судоходством в высоких широтах. Это долгая, суровая зима, тяжёлые льды, которые до конца не исчезают даже в самые тёплые месяцы года. Проводка грузовых и круизных транспортов зимой через тяжёлые льды возможна только с помощью ледоколов, а это весьма сложное и дорогое мероприятие. Ледокольный флот РФ, фактически находящийся в настоящее время в эксплуатации, насчитывает всего 6 атомных ледоколов: четыре тяжёлых — класса «Арктика» и два — с меньшей осадкой, класса «Таймыр» и 5 дизель-электрических судов ледокольного типа. Активно используется для проводки судов и для круизного туриз-

---

<sup>6</sup> Global Sustainable Development Report, 2015 edition. Advance Unedited version. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/1758GSDR%202015%20Advance%20Unedited%20Version.pdf> (дата обращения: 10.02.2016).

<sup>7</sup> National Snow & Ice Data Center, Arctic Sea Ice News & Analysis, 2016. URL: <http://nsidc.org/arcticseaicenews> (дата обращения: 01.12.2016).