

Арктика и Север. 2022. № 46. С. 190–204.
Научная статья
УДК [338.45:622.3:001.895](985)(045)
doi:10.37482/issn2221-2698.2022.46.190

Логистические основы развития арктического туризма в России *

Цветков Александр Юрьевич^{1✉}, кандидат экономических наук, доцент

¹Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, наб. Северной Двины, 17, Архангельск, 163002, Россия

¹a.cvetkov@narfu.ru✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1092-1295>

Аннотация. В нашей статье мы проанализировали транспортную доступность субъектов арктической зоны Российской Федерации для потенциальных туристов. Для этого мы оценили в баллах материально-временные затраты туристов, направляющихся из основных центров формирования туристских потоков в России (Москва и Санкт-Петербург) по различным арктическим направлениям. Для каждого административно-территориального субъекта арктической зоны мы выбрали потенциальные опорные логистические центры развития арктического туризма, которые будут принимать приезжающих туристов, обеспечивать их основными услугами и перераспределять по туристским маршрутам. Это главным образом транспортные центры, связанные с Москвой и Санкт-Петербургом, а также с населёнными пунктами на данной территории. К ним мы отнесли: Мурманск, Апатиты, Архангельск, Нарьян-Мар, Воркуту, Салехард, Норильск, Анадырь. В результате исследования мы выявили, что в настоящее время наиболее перспективной для развития арктического туризма является Мурманская область, транспортная инфраструктура которой удобна для использования туристами и разработки арктических туристских маршрутов. Перспективны также Архангельская область и Ямало-Ненецкий автономный округ, опорные центры развития арктического туризма которых способны принимать и перераспределять потоки туристов по арктическим направлениям. Наименее освоенной в транспортном отношении является арктическая часть Якутии, где в настоящее время отсутствуют крупные транспортные узлы, способные взять на себя функцию туристских распределительных центров.

Ключевые слова: Арктика, арктический туризм, туристские потоки, материально-временные затраты, экономические расстояния

Logistic Basis for the Development of Arctic Tourism in Russia

Aleksandr Yu. Tsvetkov^{1✉}, Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor

¹Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Nab. Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, 163002, Russia

¹a.cvetkov@narfu.ru✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1092-1295>

Abstract. In our article we analyzed the transport accessibility of the subjects of the Arctic zone of Russian Federation for potential tourists. To do this, we estimated in points the material and time costs of tourists, traveling from the main centers of the formation of tourist flows in Russia (Moscow and St. Petersburg) to various Arctic destinations. For each administrative-territorial subject of the Arctic zone we have selected

* © Цветков А.Ю., 2022

Для цитирования: Цветков А.Ю. Логистические основы развития арктического туризма в России // Арктика и Север. 2022. № 46. С. 190–204. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.46.190

For citation: Tsvetkov A.Yu. Logistic Basis for the Development of Arctic Tourism in Russia. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2022, no. 46, pp. 190–204. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.46.190

potential support logistic centers of the development of Arctic tourism, which will receive visiting tourists, provides them with basic services and redistributes them along tourist routes. These are mainly transport centers, connected with Moscow and St. Petersburg and with settlements on this territory. We referred to Murmansk, Apatity, Arkhangelsk, Naryan-Mar, Vorkuta, Salekhard, Norilsk, and Anadyr. As a result of the study, we have found that currently the most promising for the development of Arctic tourism is Murmansk region, its transport infrastructure is convenient for using by tourists and the development of Arctic tourist routes. Arkhangelsk Oblast and Yamalo-Nenets Autonomous Okrug are also promising, their support centers of the development of Arctic tourism are capable of receiving and redistributing tourist flows in Arctic directions. The least developed in terms of transport is the Arctic part of Yakutia, where there are no large transport hubs, capable of taking on the function of tourist distribution centers.

Keywords: *Arctic, Arctic tourism, tourist flow, material and time cost, economic distance*

Введение

Туризм является одним из способов социально-экономического развития арктических территорий и направлений международного сотрудничества в Арктике [1, Лукин Ю.Ф., с. 96]. В силу возросшего интереса к Арктике на государственном уровне планирование арктического туризма, создание туристского продукта, рассчитанного на массового туриста, является актуальной задачей. Развитие арктического туризма предусматривается в Государственной программе «Социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 года (с дополнениями до 2030 г.)», в «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и национальной безопасности на период до 2020 года», в «Стратегии развития туризма до 2030 года» [2, Севастьянов Д.В., с. 24].

Проблема доступности арктических туров возникла не случайно. В её основе видится общая дороговизна подобных путешествий, что, в частности, повлияло на создание стереотипа об арктическом туризме как развлечении для богатых иностранцев. Действительно, доступность многих потенциальных туристских маршрутов в Арктику ограничена сложностью транспортной логистики. Большинство аттракций для туристов в зоне Арктики расположено в труднодоступных районах особо охраняемых природных территорий [2, Севастьянов Д.В. с. 30]. Стоимость проезда из места формирования потенциальных туристских потоков к местам туристского интереса составляет большую часть цены арктического турпродукта. Часто для проезда нельзя воспользоваться регулярными рейсами, приходится использовать заказной транспорт, в том числе специальный.

В настоящее время становится популярным так называемый «полюсный» арктический туризм. Он предполагает морские круизы, основной целью которых является посещение Северного полюса. В отношении инфраструктуры эти круизы нуждаются в ледоколах, способных проходить в сложных ледовых условиях Северного Ледовитого океана. В связи с высокой ценой фрахта атомного ледокола для круиза на Северный полюс минимальная стоимость путёвки туда составляет около 10 000 долларов США. Организацией арктических круизов занимаются отечественные и зарубежные компании («Quark Expeditions», «Poseidon Expeditions», «Aurora Expeditions», «Narag-Lloyd Cruises»). Однако для этого фрахтуются в ос-

новном российские ледоколы, базирующиеся в Мурманске («50 лет победы», «Ямал»). Сезон полярных круизов длится в период наилучшей ледовой обстановки с июня по сентябрь, средняя их продолжительность — 10–12 суток. В 2017 г. было 17 круизов, в 2018 — 15, 2019 — 23, в 2021 — 15¹. Круизы обычно заходят на архипелаг Земля Франца Иосифа. Специалисты национального парка «Русская Арктика», расположенного на архипелаге Земля Франца Иосифа и Северном острове архипелага Новая Земля, разработали для заходящих на его территорию круизов схемы морских маршрутов и организовали места высадки на берег для осмотра основных объектов показа. К наиболее популярным стоянкам круизных ледоколов относят остров Гукера (бухта Тихая), остров Чампа (мыс Триест), остров Галля (мыс Тегетгоф), остров Нортбрук (мыс Флора) [3, Кунников А.В., с. 43]. Инспекторы национального парка контролируют высадку туристов на острова.

Круизы к Северному полюсу из-за высокой стоимости не относятся к массовому туризму, в среднем за сезон в них принимает участие примерно 1 000 человек. Но об уходе от элитарной направленности в практике арктического туризма к массовой свидетельствуют исследования отечественных и зарубежных учёных [4, Желнина З.Ю., Терещенко Н.В., с. 73]. В том числе этого можно достигнуть за счёт рациональной организации транспорта, используемого туристами. Для создания массовых направлений арктических туров необходимо спланировать транспортную логистику, проанализировать существующие регулярные рейсы, связывающие арктические территории с потенциальными местами формирования туристских потоков, выявить основные опорные логистические центры на арктических территориях, которые будут использоваться для перераспределения потоков туристов на маршруты.

Анализ опыта развития туризма в зарубежной Арктике показал, что в основе формирования туристских кластеров должно лежать кроме всего прочего развитие транспортной инфраструктуры [2, Севастьянов Д.В., с. 33]. Сокращение времени, которое туристы затрачивают на поездку в Арктику, снижение стоимости проезда поможет сделать арктический туризм более массовым. Целью данной работы является анализ временных и экономических расстояний между центрами формирования туристских потоков и арктическими регионами, которые предлагают различные виды арктического туристского продукта; выявление наиболее перспективных в настоящее время направлений и возможных способов дальнейшего планирования арктического туризма с точки зрения логистических преимуществ.

Материалы и методы исследования

Проблема развития арктического туризма широко освещена в современной литературе [1, Лукин Ю.Ф.; 2, Севастьянов Д.В.; 3, Кунников А.В.; 4, Желнина З.Ю., Терещенко Н.В.; 5, Stewart E.J., Ligget D., Dawson J.; 6, Баяскаланова Т.А., Куклина М.В., Богданов В.Н.; 7, Pashkevich A., Stjernström O., Lundmark L. и др.]. Подходы к определению арктического туризма

¹ URL: <http://www.rus-arc.ru/ru/Tourism/Statistics> (дата обращения: 19.11.2021).

условны, под него попадает любой его вид на территориях, которые отнесены к арктической зоне Российской Федерации. Мы считаем, что в качестве главного критерия при планировании арктических туров нужно использовать ожидания туристов, хотя они обычно стереотипны. Маркетинговые исследования, которые проводились в Санкт-Петербурге и Мурманске среди студентов, показали, что 80% опрошенных хотят отправиться в арктическое путешествие, которое для них видится активным или экологическим видом туризма (для 50% и 40% опрошенных соответственно). При этом в образах своих впечатлений потенциальные туристы видят айсберги, северное сияние, белых медведей, ледоколы, уникальные ландшафты, арктический пленэр, экологическое волонтерство, арктические компетенции [4, Желнина З.Ю., Терещенко Н.В., с. 75]. Следовательно, мы должны рассматривать в качестве мест организации арктических туров территории, на которых можно всё это увидеть. Они расположены за полярным кругом, в зоне тундры, на побережье Северного Ледовитого океана, на арктических островах.

Если рассматривать вопрос рубежей Арктики, то в качестве южной экологической границы принимают границу южного распространения тундры. В пределах этой природной зоны и к северу от неё потенциальные туристы могут оправдать свои ожидания относительно арктических образов, что будет способствовать возвращению их туда в будущем, следовательно, арктические маршруты станут приносить доход своим организаторам.

Для разработки логистических схем доставки туристов нужно знать точки начала и окончания предполагаемых арктических туров. Наиболее обоснованным началом маршрутов видятся крупные города — транспортные узлы, которые являются местами формирования туристских потоков в любом направлении. Подобные города являются либо местами жительства потенциальных туристов, либо служат транспортными стыковочными центрами, через которые они могут добраться до конечной цели своего интереса. По нашему мнению, в России основными местами формирования туристских потоков являются Москва и Санкт-Петербург — самые населённые города и самые крупные транспортные узлы. Ещё потенциальными центрами формирования потоков туристов можно назвать крупные города — транспортные узлы, которые связаны регулярными рейсами как с местами туристского интереса в Арктике, так и с другими городами, следовательно, которые могут перераспределять потоки туристов на арктические маршруты из регионов России и из-за рубежа. Таким критериям, кроме уже названных, соответствуют Новосибирск, Екатеринбург, Уфа, Омск и т. д. Конечно, список может быть расширен после организации соответствующих регулярных рейсов, которые соединят другие потенциальные транспортные распределительные центры с местами интереса туристов в Арктике.

Другой стороной вопроса логистики туристских арктических направлений является выбор конечных опорных логистических центров на арктических территориях, которые будут принимать туристов, обеспечивать необходимыми туристскими услугами и перераспреде-

лять их на территории по туристским направлениям («опорные логистические центры развития арктического туризма»). Критериями выбора подобных центров является наличие транспортной связи с местами формирования туристских потоков, нахождение их в транспортной доступности к потенциальным местам туристского интереса и наличие необходимой для туристов инфраструктуры. Для районов российской арктической зоны такими местами могут быть Мурманск, Кировск, Апатиты, Архангельск, Нарьян-Мар, Воркута, Салехард, Лабытнанги, Норильск, Анадырь. Во всех этих городах или вблизи их есть аэропорты, в некоторых — железнодорожные, речные, морские вокзалы. Имеются регулярные рейсы из мест формирования туристских потоков и до мест потенциального туристского интереса в Арктике.

Факторами, влияющими на формирование цены и привлекательности турпродукта, являются время и стоимость проезда к месту отдыха. В качестве критерия выгоды транспортно-географического положения опорных центров обслуживания арктических туристов мы использовали материально-временные затраты потенциальных туристов при передвижении от мест формирования туристских потоков до них (экономические расстояния). Об измерении выгоды транспортно-географического положения объектов говорится в работе Л.А. Безрукова, Ц.Б. Дашпилова [8, Безруков Л.А., Дашпилов Ц.Б.]. Исследованию оценки экономического расстояния между местами формирования туристских потоков и центрами туристского интереса посвящены работы И.А. Потапова [9, Потапов И.А.]. Выбор критериев оценки авторы видят в приоритетах туристов при перемещении. И это прежде всего скорость перемещения.

Оценку времени и стоимости проезда к месту отдыха мы произвели на основе данных по стоимости билетов, времени в пути и регулярности рейсов, доступных на официальных Интернет-сайтах аэропортов и железнодорожных вокзалов. Для сопоставления разных вариантов транспортной доступности мы выразили эти данные в баллах по методике, предложенной И.А. Потаповым [9, Потапов И.А.] (табл. 1). Сумма баллов, в которых были оценены время и стоимость проезда при использовании регулярных рейсов, является обобщённым показателем материально-временных затрат туристов. Дополнительными критериями (поправками) оценки выгоды тех или иных направлений относительно потенциальных центров формирования туристских потоков является количество видов транспорта, которым можно добираться до опорного центра в Арктике и регулярность рейсов (в неделю, в сутки) (табл. 2).

Таблица 1

Оценка материально-временных затрат туристов (баллы) [9, Потапов И.А.]

Время в пути	Балл	Стоимость проезда	Балл
до 2 часов	1	до 1 000 рублей	1
до 3 часов	2	до 2 000 рублей	2
до 4 часов	3	до 3 000 рублей	3
до 5 часов	4	до 4 000 рублей	4

до 6 часов	5	до 5 000 рублей	5
до 7 часов	6	до 6 000 рублей	6
до 8 часов	7	до 7 000 рублей	7
до 9 часов	8	до 8 000 рублей	8
до 10 часов	9	до 9 000 рублей	9
более 10 часов	10	более 9 000 рублей	10

Таблица 2

Оценка регулярности рейсов (балл)

Баллы						
1	2	3	4	5	6	7
Количество регулярных рейсов из мест формирования туристских потоков						
1 и более в сутки	6 раз в неделю	5 раз в неделю	4 раз в неделю	3 раза в неделю	2 раза в неделю	1 раз в неделю
Количество видов транспорта, которыми можно добраться до опорного пункта в Арктике						
2 и более	-	-	-	-	-	1

Интегральная оценка преимущества транспортно-географического положения потенциальных опорных туристских центров в Арктике вычисляется как сумма баллов, полученных по каждому из перечисленных критериев. Чем выше общий балл, тем больше материально-временные затраты туристов.

Результаты и их обсуждение

Рассмотрим каждый из предложенных опорных центров арктического туризма в субъектах Российской Федерации, полностью или частично входящих в арктическую зону. Представим их как транспортные узлы, перераспределяющие потоки туристов по маршрутам, выявим их преимущества и недостатки, которые тормозят развитие арктического туризма на этих территориях.

Мурманская область занимает выгодное географическое положение с точки зрения возможностей для развития арктического туризма. Приграничное положение, относительная близость к центрам формирования туристских потоков, а также наличие транспортной инфраструктуры делает её доступной для туристов. Мурманск представляется важным опорным логистическим центром развития арктического туризма, так как здесь сходятся сухопутные, воздушные и водные транспортные пути. Этому способствует наличие железнодорожного сообщения с другими регионами России, аэропорта, через который осуществляется регулярная связь с Москвой и Санкт-Петербургом, морского порта, который используется для целей круизного туризма. Здесь базируется атомный ледокольный флот России, который используется для проводки судов в Северном Ледовитом океане и для арктических круизов. Благодаря компактной сети поселений в Мурманской области, рассредоточенности туристских объектов по её территории и наличию нескольких транспортных центров можно выделить и другие потенциальные опорные центры для туристов. В частности, в районе городов Апатиты и Кировск есть ещё один аэропорт «Хибины», используемый туристами-горнолыжниками, принимающий рейсы из Москвы и Санкт-Петербурга, там же имеется и

железнодорожная станция. Мы определили экономические расстояния и оценили материально-временные затраты потенциальных туристов в баллах (табл. 3). По каждому центру формирования туристских потоков сделали поправку на количество видов транспорта, которыми доступны данные направления для туристов. Если они доступны одним видом транспорта, то поправка 2, если двумя — поправка 1.

Таблица 3

Оценка материально-временных затрат туристов при поездках в Мурманск и Апатиты из центров формирования туристских потоков (баллы)

Центры	Москва		Санкт-Петербург	
	Поезд	Самолёт	Поезд	Самолёт
Мурманск				
Время в пути	10	2	10	1
Стоимость проезда	3	2	2	3
Регулярность рейсов	1	1	1	1
Поправка на количество видов транспорта	1		1	
Итого	15	6	14	6
Апатиты				
Время в пути	10	2	10	1
Стоимость проезда	3	4	2	6
Регулярность рейсов	1	1	1	1
Поправка на количество видов транспорта	1		1	
Итого	15	8	14	9

Мы видим, что опорный центр Мурманск имеет примерно одинаковые значения материально-временных затрат и экономические расстояния относительно Москвы и Санкт-Петербурга при использовании двух видов транспорта. У Апатитов менее выгодно транспортно-географическое положение при использовании туристами самолёта, так как стоимость билетов из Москвы и Санкт-Петербурга до аэропорта «Хибины» выше, так как его загруженность меньше.

Архангельская область административно входит в арктическую зону частично. Северные районы области могут служить местами заезда туристов на арктические маршруты. В Архангельске сходятся сухопутные, воздушные и водные пути, поэтому он является центром перераспределения туристов, промежуточным пунктом арктических круизов и начальной точкой отправления полярных экспедиций. Аэропорт Архангельска принимает рейсы как из основных центров формирования туристских потоков (Москва, Санкт-Петербург), так и из других крупных городов (Казань и др.). Из аэропорта местных авиалиний осуществляются рейсы по области, в том числе в населённые пункты на побережье Белого моря. Оценка материально-временных затрат туристов представлена в табл. 4.

Таблица 4

Оценка материально-временных затрат туристов при поездках в Архангельск из центров формирования туристских потоков (баллы)

Центры	Москва	Санкт-Петербург
--------	--------	-----------------

Критерии / транспорт	Поезд	Самолёт	Поезд	Самолёт
Время в пути	10	1	10	1
Стоимость проезда	2	4	2	3
Регулярность рейсов	1	1	5	1
Поправка на количество видов транспорта	1		1	
Итого	14	7	18	6

Как показывают результаты анализа, менее выгодно положение Архангельска относительно Санкт-Петербурга при использовании наиболее дешёвого железнодорожного транспорта. В данном случае причиной повышения материально-временных затрат туристов является регулярность курсирования поезда Архангельск — Санкт-Петербург (2–3 раза в неделю). Использование авиационного транспорта при проезде от мест формирования туристских потоков до Архангельска как опорного распределительного центра требует примерно одинаковых затрат времени и денег.

Нарьян-Мар является единственным городом, самым крупным населённым пунктом и транспортно-распределительным центром Ненецкого автономного округа. Здесь представлен главным образом авиационный и водный транспорт. Аэропорт Нарьян-Мара принимает регулярные рейсы из Москвы и Санкт-Петербурга, связывает разбросанные на обширной территории округа населённые пункты, которые могут быть потенциально интересны туристам. Имеется речной порт на Печоре, который обслуживает грузоперевозки и местные пассажирские линии. Железнодорожный транспорт отсутствует, автомобильный транспорт ограничен малым количеством дорог. Оценка материально-временных затрат и экономического расстояния представлена в табл. 5.

Таблица 5

Оценка материально-временных затрат туристов при поездках в Нарьян-Мар из центров формирования туристских потоков (баллы)

Центры	Москва		Санкт-Петербург	
	Поезд	Самолёт	Поезд	Самолёт
Критерии / транспорт				
Время в пути	-	2	-	2
Стоимость проезда	-	7	-	5
Регулярность рейсов	-	1	-	5
Поправка на количество видов транспорта	2		2	
Итого	-	12	-	14

Таким образом, доступность Нарьян-Мара для туристов из основных центров формирования туристских потоков ограничена одним видом транспорта. Вероятной причиной этого является отсутствие сухопутных дорог и небольшая численность населения в Нарьян-Маре и Ненецком автономном округе, в силу чего рентабельность регулярных рейсов низкая. По этой же причине количество рейсов из Санкт-Петербурга в Нарьян-Мар составляет 3 раза в неделю, что ухудшает транспортную доступность столицы округа по данному направлению.

Для северных районов Республики Коми, отнесённых к арктической зоне, опорным центром развития арктического туризма может быть крупнейший здесь город Воркута. Там

имеется необходимая туристская инфраструктура. Для приезда сюда можно воспользоваться наземным и авиационным транспортом, имеется железнодорожная станция и аэропорт. Но прямое авиасообщение с центрами формирования основных туристских потоков присутствует только с Москвой. Данные оценки экономических расстояний и материально-временных затрат туристов представлены в табл. 6.

Таблица 6

Оценка материально-временных затрат туристов при поездках в Воркуту из центров формирования туристских потоков (баллы)

Центры Критерии / транспорт	Москва		Санкт-Петербург	
	Поезд	Самолёт	Поезд	Самолёт
Время в пути	10	3	10	-
Стоимость проезда	4	10	5	-
Регулярность рейсов	3	6	5	-
Поправка на количество видов транспорта	1		2	
Итого	18	20	22	-

Анализ таблицы показывает сравнительно высокие значения материально-временных затрат потенциальных туристов на проезд в Воркуту как опорный центр развития арктического туризма на севере республики Коми. Причём положение Воркуты относительно Санкт-Петербурга наименее выгодно. Другой выявленной особенностью являются примерно одинаковые значения по совокупности баллов, полученных при использовании самолёта и поезда. Это свидетельствует о неблагоприятности транспортно-географического положения Воркуты при современной организации транспортного сообщения её с регионами России. Однако Воркута находится в 130–150 километрах от предполагаемых опорных центров арктического туризма в соседнем Ямало-Ненецком автономном округе (города Салехард и Лабытнанги), связана с последним железной дорогой, что можно использовать для организации совместных туров и инфраструктурного развития.

Ямало-Ненецкий автономный округ практически полностью находится к северу от экологической границы Арктики и может предложить туристам этнические и экологические туры в тундру, на побережье Карского моря, что соответствует стереотипам потенциальных туристов об арктическом туризме. Опорными центрами развития туризма здесь могут быть два рядом расположенных города — столица округа Салехард (здесь есть аэропорт и речной порт) и расположенный в 20 километрах от него на противоположном берегу реки Обь Лабытнанги с железнодорожной станцией. Из Салехарда на самолёте можно добраться до Москвы и Санкт-Петербурга, а также до других крупных транспортных узлов — Екатеринбург, Новосибирск, Омск, Уфа. Через него осуществляется связь с населёнными пунктами округа. В Лабытнанги регулярно приходит только поезд из Москвы. В силу близкого расположения Салехарда и Лабытнанги будем рассматривать их как один опорный логистический центр арктического туризма. Значения оценки экономических расстояний и материально-временных затрат представлены в табл. 7.

Таблица 7

Оценка материально-временных затрат туристов при поездках в Салехард и Лабытнанги из центров формирования туристских потоков (баллы)

Центры	Москва		Санкт-Петербург	
	Поезд	Самолёт	Поезд	Самолёт
Критерии / транспорт				
Время в пути	10	2	-	2
Стоимость проезда	3	10	-	8
Регулярность рейсов	2	1	-	4
Поправка на количество видов транспорта	1		2	
Итого	16	14	-	16

Таким образом, суммарные баллы, полученные для оценки материально-временных затрат туристов, следующих из Москвы и Санкт-Петербурга, примерно одинаковы, что свидетельствует о равнозначном положении этого опорного центра относительно центров формирования туристских потоков. Преимущество имеют туристы, следующие через Москву, так как они могут воспользоваться на выбор двумя видами транспорта, в том числе самым дешёвым проездом на поезде. Положение относительно Санкт-Петербурга может стать благоприятнее при увеличении регулярности рейсов самолёта и введении поезда. Наличие регулярных рейсов из Новосибирска и Уфы (1 раз в неделю), Омска (2 раза в неделю), Екатеринбурга (3 раза в неделю) расширяет географию потенциальных центров формирования туристских потоков в Ямало-Ненецкий автономный округ.

Для обширных слабозаселённых территорий Таймыра на севере Красноярского края опорным центром развития арктического туризма может быть Норильск. Это крупнейший город, имеющий аэропорт, из которого осуществляются рейсы не только в рассматриваемые нами центры формирования туристских потоков Москву и Санкт-Петербург, но и в другие потенциальные центры (Новосибирск, Уфу, Красноярск). Железнодорожный транспорт в перевозке туристов из других городов не участвует, представлен лишь короткой местной линией, связывающей Норильск с Дудинкой, речным портом на Енисее. В сущности, наиболее обжитой территорией с наличием транспортной инфраструктуры является восьмидесятикилометровая окрестность Норильска. Отдельные населённые пункты Таймыра находятся на значительном расстоянии от неё и доступны только авиационным транспортом. Результаты балльной оценки экономических расстояний и материально-временных затрат потенциальных туристов, собирающихся посетить Таймыр, представлены в табл. 8.

Таблица 8

Оценка материально-временных затрат туристов при поездках в Норильск из центров формирования туристских потоков (баллы)

Центры	Москва		Санкт-Петербург	
	Поезд	Самолёт	Поезд	Самолёт
Критерии / транспорт				
Время в пути	-	4	-	4
Стоимость проезда	-	10	-	10
Регулярность рейсов	-	1	-	6
Поправка на количество видов транспорта	2		2	

Итого	-	17	-	22
-------	---	----	---	----

Анализ данных таблицы показывает, что наиболее выгодно положение Норильска относительно Москвы. Положение относительно Санкт-Петербурга осложнено регулярностью рейсов (2 раза в неделю). В целом общие баллы, полученные при оценке экономических расстояний, высокие. Возможности расширения туристского рынка у районов севера Красноярского края имеются благодаря наличию регулярных рейсов в другие города Сибири и Урала. Красноярский край по критериям транспортной и социальной инфраструктуры, стоимости отдыха некоторые авторы относят к наиболее подготовленным для арктического туризма [6, Баяскаланова Т.А., Куклина М.В., Богданов В.Н., с. 117].

Для арктических районов Чукотского автономного округа единственным подходящим опорным центром для развития арктического туризма является его столица Анадырь. Через аэропорт Анадыря осуществляется воздушная связь с «большой землёй» всего округа, регулярным сухопутным транспортом до Чукотки не добраться. Из рассматриваемых центров формирования туристских потоков Чукотка связана только с Москвой. Из других потенциальных центров, которые связаны регулярными рейсами с аэропортом Анадыря, можно назвать Владивосток и Хабаровск. Морской порт Анадыря может быть использован для захода арктических круизов. Оценка экономических расстояний и материально-временных затрат туристов представлена в табл. 9.

Таблица 9

Оценка материально-временных затрат туристов при поездках в Анадырь из центров формирования туристских потоков (баллы)

Центры	Москва		Санкт-Петербург	
	Поезд	Самолёт	Поезд	Самолёт
Критерии / транспорт				
Время в пути	-	8	-	-
Стоимость проезда	-	10	-	-
Регулярность рейсов	-	4	-	-
Поправка на количество видов транспорта	1		0	
Итого	-	23	-	-

Балльная оценка материально-временных затрат туристов показывает сравнительно высокий результат, свидетельствующий о неблагоприятном транспортно-географическом положении Анадыря относительно Москвы. Его минусы в регулярности рейсов (от 2 до 4 в неделю) и высокой цене на билет. Отсутствие регулярных рейсов в Санкт-Петербург сужает потенциальный туристский рынок для этого направления. Однако благодаря наличию регулярного авиасообщения с Хабаровском и Владивостоком возможно расширить рынок за счёт включения в него не только юга российского Дальнего Востока, но и соседнего Китая и Японии.

Обширные районы арктической части Якутии лишены крупных населённых пунктов, которые могли бы стать опорными центрами развития арктического туризма. Они не связаны с «большой землёй» регулярным наземным транспортом, нет аэропортов, из которых осуществляются рейсы в крупные города. Связь с другими регионами возможна через Якутск

или по реке Лене в навигацию. Последнее обстоятельство даёт возможность развития речного круизинга, что может сгладить отсутствие туристской инфраструктуры и регулярного транспортного сообщения непосредственно в арктической зоне Якутии. Развитие посёлка Тикси как транспортного центра, обслуживающего побережье Якутии, создание в нём туристской инфраструктуры может стать основой для формирования там опорного центра развития арктического туризма.

Результаты, полученные при оценке материально-временных затрат туристов, совершающих поездки в районы арктической зоны России, позволяют провести сравнение и выявить опорные центры развития арктического туризма, которые уже в настоящее время могут успешно обслуживать туристские потоки. Анализ составляющих этой оценки показывает имеющиеся проблемы, снижающие транспортную доступность опорных центров и увеличивающие экономические расстояния. В табл. 10 представлены конечные результаты исследования.

Таблица 10

Сводная таблица результатов оценки материально-временных затрат туристов и определения экономических расстояний между центрами формирования туристских потоков и потенциальными опорными центрами развития арктического туризма (баллы)

Опорные центры / центры формирования туристских потоков	Москва		Санкт-Петербург		Другие города, куда есть регулярные рейсы
	Поезд	Самолёт	Поезд	Самолёт	
Вид транспорта					Любой
Мурманск	15	6	14	6	Казань, Калининград, Краснодар, Пермь, Нижний Новгород, Челябинск
Апатиты	15	8	14	9	Анапа
Архангельск	14	7	18	6	Казань, Краснодар, Калининград
Нарьян-Мар	-	12	-	6	Архангельск
Воркута	18	20	22	-	Сыктывкар, Нижний Новгород
Салехард — Лабытнанги	16	14	-	16	Екатеринбург, Новосибирск, Омск, Уфа, Тюмень
Норильск	-	17	-	22	Новосибирск, Красноярск, Уфа
Анадырь	-	23	-	-	Хабаровск, Владивосток

Как показывает табл. 10, наименьшие материально-временные затраты у туристов, посещающих европейскую часть арктической зоны России, особенно Мурманскую и Архангельскую области. На общем фоне данного сектора Арктики выделяется потенциальный опорный центр Воркута, имеющий худшее транспортно-географическое положение из-за низкой регулярности рейсов транспорта, высокой цены билетов и отсутствия прямого авиационного сообщения с Санкт-Петербургом. В азиатской части арктической зоны сводный балл оценки материально-временных затрат ожидаемо возрастает, что свидетельствует о менее благоприятном транспортно-географическом положении этих районов. Общей чертой данной зоны является отсутствие железнодорожного сообщения между опорными центрами развития арктического туризма и потенциальными центрами формирования туристских

потоков, большая удалённость от них, что сказывается на цене билетов и увеличении экономических расстояний между ними. На общем фоне в этом арктическом секторе выделяется опорный центр Салехард, имеющий сравнительно меньшие баллы общей оценки затрат. Также в азиатском секторе российской Арктики более высокими баллами оценены затраты на авиационное сообщение с центрами формирования туристских потоков. Перспективы расширения туристского рынка в настоящее время видятся у Мурманской области, Ямало-Ненецкого автономного округа, севера Красноярского края (Таймыр). Введение новых регулярных рейсов, увеличение их регулярности даст импульс развитию арктического туризма и на других территориях.

Заключение

В результате проведённого исследования мы оценили материально-временные затраты туристов и сравнили экономические расстояния между потенциальными центрами формирования туристских потоков в России (Москва, Санкт-Петербург) и выделенными нами потенциальными опорными логистическими центрами развития арктического туризма в пределах арктической зоны России. Исследования показали, что наиболее перспективным регионом для развития арктического туризма в настоящее время является Мурманская область. Выгодное транспортно-географическое положение, наличие разнообразных рекреационных ресурсов, которые способны удовлетворить стереотипные ожидания отправляющихся в Арктику туристов, близость потенциальных центров формирования туристских потоков как в России, так и за рубежом, наличие транспортной инфраструктуры (в том числе для арктических круизов), двух потенциальных опорных центров развития арктического туризма делает этот регион наиболее привлекательным для планирования туристских проектов.

В целом арктические регионы европейской части России имеют лучшие показатели оценки экономических расстояний. Исключение составляет потенциальный опорный центр Воркута на севере республики Коми, транспортно-географическое положение которого худшее в этой части Арктики по причине малой регулярности рейсов, высокой стоимости билетов и слабой транспортной связанности с центрами формирования туристских потоков. Однако близость Воркуты к опорному логистическому центру развития арктического туризма соседнего Ямало-Ненецкого автономного округа может способствовать созданию совместных туристских маршрутов.

На территории азиатской части арктической зоны России наиболее перспективным в отношении транспортной инфраструктуры регионом является Ямало-Ненецкий автономный округ. Этому способствует наличие обширной географии регулярных рейсов, осуществляемых между центрами формирования туристских потоков и потенциальным опорным центром развития арктического туризма Салехард — Лабытнанги. Преимуществом является и положение его на берегах реки Обь, что расширяет возможности развития туризма. Наиме-

нее благоприятно транспортно-географическое положение Чукотского автономного округа. Связь между потенциальным опорным центром развития арктического туризма Анадырем осуществляется регулярным авиасообщением только с Москвой. При этом отмечается малая регулярность рейсов и высокая стоимость билетов. Это направление получило самый высокий общий балл материально-временных затрат среди всех рассмотренных центров. Однако для районов азиатского сектора российской Арктики потенциальным туристским рынком могут быть южные районы Сибири и Дальнего Востока, с которыми у них есть регулярное сообщение, а также Китай и Япония. Перспективен речной круизинг, так как на территории арктической зоны в Северный Ледовитый океан впадают великие реки (Обь, Енисей, Лена). Это может снизить потребность в создании транспортной инфраструктуры.

Наиболее проблемной в отношении транспортной связанности с местами формирования туристских потоков является арктическая часть Якутии. Эта территория имеет регулярное сообщение только с Якутском. Но развитие расположенного здесь посёлка Тикси как центра развития арктического туризма и как транспортного центра может сгладить эту проблему.

Общее направление для увеличения перспектив развития арктического туризма видится в организации регулярного транспортного сообщения и увеличении количества рейсов на имеющихся маршрутах между опорными центрами на арктических территориях и потенциальными центрами формирования туристских потоков.

Список источников

1. Лукин Ю.Ф. Арктический туризм: рейтинг регионов, возможности и угрозы // Арктика и Север. 2016. № 23. С. 96–123. DOI: 10.17238(issn)2221-2698.2016.23.96
2. 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
3. Кунников А.В. Полюсный арктический туризм в России // Вестник Московского государственного областного университета. Сер.: Естественные науки. 2019. № 3. С. 41–55. DOI: 10.18384/2310-7189-2019-3-41-55
4. Желнина З.Ю., Терещенко Н.В. Мотивация и культурные стереотипы как факторы развития Арктического туризма // Общество: Философия, История, Культура. 2019. № 2(58). С. 72–76.
5. Steward E.J., Ligget D., Dawson J. The Evolution of Polar Tourism Scholarship: Research Themes, Networks and Agendas // Polar Geography. 2017. Vol. 40. No. 1. Pp. 59–84.
6. Баяскаланова Т.А., Куклина М.В., Богданов В.Н. Туризм в российской Арктике: проблемы и возможности развития // Современные проблемы сервиса и туризма. 2020. № 1. Т. 14. С. 109–119. DOI: 10.24411/1995-0411-2020-10111
7. Pashkevich A., Stjernström O., Lundmark L. Natur-based tourism, conservation and institutional governance: a case study from the Russian Arctic // The Polar Journal. 2016. No. 1. Pp. 120–130.
8. Безруков Л.А., Дашпилов Ц.Б. Транспортно-географическое положение микрорегионов Сибири: методика и результаты оценки // География и природные ресурсы. 2010. № 4. С. 5–13.
9. Потапов И.А. Методические подходы к анализу транспортно-географического положения рекреационных объектов (на примере Архангельской области) // Сервис в России и за рубежом. 2016. Т. 10. № 4 (65). DOI: 10.12737/20182

References

1. Lukin Yu.F. Arkticheskiy turizm: reyting regionov, vozmozhnosti i ugrozy [Arctic Tourism: The Rating of Regions, The Opportunities And Threats]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2016, no. 23, pp. 96–123. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.23.96
2. 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
3. Kunnikov A.V. Polyusnyy arkticheskiy turizm v Rossii [North Pole Arctic Tourism in Russia]. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Ser.: Estestvennyye nauki* [Bulletin of the MSRU. Series: Natural Sciences], 2019, no. 3, pp. 41–55. DOI: 10.18384/2310-7189-2019-3-41-55
4. Zhelnina Z.Yu., Tereschenko N.V. Motivatsiya i kul'turnye stereotipy kak faktory razvitiya Arkticheskogo turizma [Motivation and Cultural Stereotypes as Development Factors of Arctic Tourism]. *Obshchestvo: Filosofiya, Istoriya, Kul'tura* [Society: Philosophy, History, Culture], 2019, no. 2(58), pp. 72–76.
5. Steward E.J., Ligget D., Dawson J. The Evolution of Polar Tourism Scholarship: Research Themes, Networks and Agendas. *Polar Geography*, 2017, vol. 40, no. 1, pp. 59–84.
6. Bayaskalanova T.A., Kuklina M.V., Bogdanov V.N. Turizm v rossiyskoy Arktike: problemy i vozmozhnosti razvitiya [Tourism in the Russian Arctic: Challenges and Development Opportunities]. *Sovremennyye problemy servisa i turizma* [Service and Tourism: Current Challenges], 2020, no. 1, vol. 14, pp. 109–119. DOI: 10.24411/1995-0411-2020-10111
7. Pashkevich A., Stjernström O., Lundmark L. Natur-Based Tourism, Conservation and Institutional Governance: A Case Study from the Russian Arctic. *The Polar Journal*, 2016, no. 1, pp. 120–130.
8. Bezrukov L.A., Dashpilov Ts.B. Transportno-geograficheskoe polozhenie mikroregionov Sibiri: metodika i rezul'taty otsenki [Transport-Geographical Position of Siberian Micro-Regions: Methods and Results of Evaluation]. *Geografiya i prirodnye resursy* [Geography and Natural Resources], 2010, no. 4, pp. 5–13.
9. Potapov I.A. Metodicheskie podkhody k analizu transportno-geograficheskogo polozheniya rekreatsionnykh ob'yektov (na primere Arkhangel'skoy oblasti) [Methodological Approaches to the Analysis of Transport-Geographical Location of Recreational Objects (the Example of Arkhangelsk Region)]. *Servis v Rossii i za rubezhom* [Services in Russia and Abroad], 2016, vol. 10, no. 4(65). DOI: 10.12737/20182

*Статья поступила в редакцию 19.11.2021; одобрена после рецензирования 21.11.2021;
принята к публикации 29.11.2021*

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.