

УДК: 338.48(985)(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.26

Арктический туризм в Баренцевоморском регионе: современное состояние и границы возможного *

© СЕВАСТЬЯНОВ Дмитрий Викторович, доктор географических наук, профессор

E-mail: ecolim@mail.ru

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия

Аннотация. В статье рассматриваются современные тенденции развития Арктической зоны РФ (АЗРФ) и особенности организации арктического туризма. За последние десять лет география рекреационного природопользования и международного туризма в АЗРФ заметно расширилась. Среди всех северных стран Россия имеет наибольшую длину береговой линии в арктических морях и крупнейший сектор прилегающего шельфа и акваторий морей Северного Ледовитого океана (СЛО), поэтому её современные экономические и политические интересы в заполярной зоне очевидны. Однако, по сравнению с соседними арктическими странами, в РФ по ряду причин потенциал арктического туризма используются далеко не в полной мере, а его дальнейшее развитие регламентировано природными и антропогенными факторами. На примере активно развивающегося круизного арктического туризма в Баренцевоморском регионе обсуждаются существующие проблемы и перспективы возможного развития туризма в Арктике в современных условиях. На основе материалов, характеризующих современное развитие арктического туризма в целом и в Баренцевоморском бассейне в частности, автором сделаны обобщающие выводы, в которых в виде списка приведены факторы, ограничивающие развитие арктического туризма в РФ.

Ключевые слова: Арктика, туризм, Баренцевоморский регион, рекреационное природопользование, ледокольный флот, регламентирующие факторы, устойчивое развитие.

Arctic tourism in the Barents Sea region: current situation and boundaries of the possible

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

E-mail: ecolim@mail.ru

Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russia

Abstract. The modern features and peculiarities of the organization of the Arctic tourism in the Russian Federation are considered. Over the past ten years, the geography of recreational nature management and international tourism in the Russian Arctic has significantly expanded. Among the northern countries, Russia has the longest coastline in the Arctic seas and the largest sector of the adjacent shelf and waters of the seas of the Arctic Ocean. So its economic and political interests in the polar zone are obvious. However, compared with neighboring Arctic countries, in the Russian Federation for several reasons the potential of Arctic tourism is far from being fully utilized, and its further development is regulated by natural and anthropogenic factors. On the example of the actively developing Arctic cruise tourism in the Barents Sea region, the existing problems and prospects of the possible development of tourism in the Arctic in modern conditions are discussed. Based on the studies characterizing the modern development of Arctic tourism in general and in the Barents Sea basin in particular, the author made generalizing conclusions, which list the factors limiting the development of Arctic tourism in the Russian Federation.

* Для цитирования:

Севастьянов Д.В. Арктический туризм в Баренцевоморском регионе: современное состояние и границы возможного // Арктика и Север. 2020. № 39. С. 26–36. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.26

For citation:

Sevastyanov D.V. Arctic tourism in the Barents Sea region: current situation and boundaries of the possible. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 39, pp. 26–36. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.26

Keywords: *Arctic, tourism, Barents Sea region, recreational nature management, icebreaking fleet, regulatory factors, sustainable development.*

Введение

Текущее десятилетие ознаменовалось значительным расширением географии рекреационного природопользования и международного туризма в АЗРФ. В полярных регионах РФ появились новые охраняемые природные территории (ООПТ) — заповедники и национальные парки, существенно активизировался экологический и круизный туризм в полярных широтах. Россия — северная страна, которая имеет наибольшую длину береговой линии в арктических морях (более 20 тыс. км) и крупнейший сектор прилегающего шельфа и акваторий морей Северного Ледовитого океана (СЛО). Поэтому для России современные экономические и политические интересы в заполярной зоне очевидны. Однако, по сравнению с соседними арктическими странами, в РФ по ряду причин потенциал арктического туризма используются далеко не в полной мере, а его дальнейшее развитие регламентировано природными и антропогенными факторами.

АЗРФ в планах стратегического территориального развития РФ

В 2014 г. была принята «Стратегия развития Арктической зоны РФ до 2020 года», в которой поставлены задачи комплексного — экономического, оборонного и социального развития Арктической зоны РФ (АЗРФ). В том числе в стратегические планы входит «развитие единой транспортной системы в качестве национальной морской магистрали, ориентированной на круглогодичное функционирование (включая Северный морской путь и тяготеющие к нему речные и железнодорожные коммуникации, а также сеть аэропортов)», «развитие арктического туризма и расширение экологически чистых видов туристической деятельности в Арктике, ...содействие региональным туристическим кластерам, продвижение арктического туризма на национальные и международные рынки»¹.

Таким образом, перед Россией стоит перспективная задача комплексного использования разнообразных природных ресурсов Арктики, в том числе и туристско-рекреационных, в целях устойчивого социально-экономического развития важнейших полярных регионов и страны в целом.

Вторым не менее важным документом стала учреждённая Правительством в 2014 г. государственная программа о «Социально-экономическом развитии Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года». В рамках новой редакции этой госпрограммы, (от 31 августа 2017 г. № 1064), актуализирован перечень подпрограмм, их основные задачи и целевые показатели, расширен состав участников, продлён до 2025 г. срок реализации госпрограммы. По мнению экспертов, это позволит создать условия для ускоренного социаль-

¹ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 г. URL: <http://government.ru/news/432/> (дата обращения: 25.09.2019).

но-экономического развития Арктической зоны, достижения стратегических интересов и обеспечения национальной безопасности России в Арктике.

В качестве подпрограммы была обозначена сфера «Развития культуры и туризма на 2013–2020 годы», предусматривающая расширение возможностей посещения туристами морских районов на северном побережье России и создание условий для приёма туристов на островных северных территориях РФ. В состав этой госпрограммы интегрированы и продлены федеральные целевые программы «Культура России (2012–2018 годы)» и «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011–2018 годы)».

Однако, как отмечают эксперты, принятые документы и оформление нормативно-правовой базы организации туризма в АЗРФ не отражают единой экономической концепции действий, а предлагают лишь точечные решения, которые с учётом региональной специфики и стратегического положения региона представляются явно недостаточными для решения всего комплекса проблем Арктики. При этом следует отметить, что в целом для решения поставленных задач имеются благоприятные перспективы, обусловленные возрастающим значением сырьевого потенциала северных и арктических регионов для экономики России. Здесь добывается 72% всей нефти и газового конденсата; 93% естественного газа; практически все алмазы; заготавливается 37% деловой древесины; здесь производится основная часть цветных и редких металлов, золота, платины и много других важных видов продукции, обеспечивающей в совокупности до 60% экспорта страны. Север даёт 15–20% суммарного ВРП, что имеет существенное значение для формирования федерального бюджета [1, Павленко В.И., с. 17].

В условиях наблюдаемого в последние годы потепления климата Арктики и уменьшения ледовитости морей СЛО медленно, но верно начинают реализовываться планы по модернизации Северного морского пути, в том числе планы по реконструкции портов Дудинка, Диксон, Тикси, Певек и Проведения на трассе Северного Морского Пути. Эта трасса должна соединить европейские и дальневосточные российские порты, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему, чтобы дать новый импульс развития восточным регионам России. В настоящее время происходит оживление экономической деятельности в Арктическом секторе РФ и активное «переосвоение» морских и прибрежных арктических районов, особенно в западной части АЗРФ, где Россия успешно осваивает новые технологии морской добычи углеводородов. В ходе развития Арктики и территорий российского Севера формируются новые территориальные образования — опорные зоны на базе существующих ядер будущего социально-экономического развития Арктики [2, Андреева Е.Н., с. 26]. Планируется, что к 2025 г. опорные зоны начнут полноценную работу как комплексные территориальные единицы (рис. 1).

Рис. 1. Опорные зоны развития Арктики ².

В понимании Президента РФ, опорные зоны — это не только территории, а в первую очередь реализация взаимодополняющих друг друга проектов, а также инструментов господдержки. Их основные задачи — освоение минерально-сырьевых центров, привлечение инвестиций и развитие Севморпути. В рамках зон могут создаваться иные «территории с преференциальными условиями ведения предпринимательской деятельности», в том числе и туристско-рекреационные объекты.

Увеличение добычи нефти и газа на новых месторождениях («Штокмановское», «Приразломное» и др.), организация работы нового порта Сабетта и завода по производству сжиженного газа вызывают необходимость дальнейшего развития не только инфраструктуры транспортного обслуживания Северного Морского пути, но и мероприятий по предотвращению сопутствующих проблем загрязнения природной среды [3, Додин Д.А. с. 8, 64].

По данным печати, в целях развития арктического судоходства по СМП запланировано строительство 8 новых крупных ледоколов. В 2017 г. на верфях Санкт-Петербурга спущены на воду новый крупнейший атомный ледокол «Илья Муромец» и ледокол «Сибирь». Кроме того, в октябре 2019 г. сошёл со стапелей ледокол «Иван Папанин», головное судно серии для ВМФ РФ, строится второй — «Николай Зубов». Эти суда созданы для организации патрулирования Северного морского пути и обеспечения безопасности арктического судоходства. Важным достижением в энергообеспечении районов восточной Арктики в 2019 г. стало введение в эксплуатацию первой плавучей атомной тепловой электростанции (ПАТЭС) «Академик Ломоносов», которую доставили и установили в порту Певек на Чукотке. Она предназначена для получения электрической и тепловой энергии и может быть использована для опреснения морской воды. Безусловно, эта станция станет популярным туристским объектом при организации круизов по СМП в Арктике.

² Ассоциация полярников. URL: <http://aspolf.ru/news/536/> (дата обращения: 04.01.2020).

Следует подчеркнуть, что обеспечение судоходства по СМП и по крупным рекам российского Севера в перспективе открывает возможности расширения не только промышленных перевозок и активизации экономики удалённых регионов севера Сибири, но и осуществления маршрутов международного круизного и экологического туризма в полярных и арктических широтах. Всё это должно способствовать развитию сопутствующих производств, созданию новых рабочих мест и закреплению людей в населённых пунктах Севера РФ [4, Селин В.С., с. 7].

Как отмечают эксперты, в последние годы наблюдается оживление социально-экономической сферы в некоторых северных регионах РФ. Прежде всего это относится к Баренцевоморскому, Беломорскому и Карскому бассейнам Северного Ледовитого океана, где располагаются основные районы существующей и планируемой добычи углеводородов, металлургического сырья и леса. Этот западный сектор российской Арктики отличается не только богатейшими природными ресурсами, экономический интерес к которым имеет первостепенное значение, но и наличием множества объектов природного и культурного наследия (сейды, лабиринты, петроглифы, объекты поморской культуры), которые связаны с древними и современными этапами хозяйственного освоения морских побережий и островов Баренцевоморского региона. Здесь на северном берегу Кольского полуострова расположены наиболее известный незамерзающий морской порт Мурманск и разнообразные природные и историко-культурные объекты туризма [5, 6].

Этот полярный район имеет наиболее значимый туристско-рекреационный потенциал и приобретает всё большую популярность как район международного экологического и круизного туризма. На Кольском полуострове выявлены следы доисторического освоения человеком этой территории (петроглифы, сейды, лабиринты, мегалитические памятники) и памятники наследия более поздних исторических эпох [5, Григорьев и др., с. 31]. На границе Мурманской области с Норвегией и Финляндией организован международный трансграничный национальный парк Паасвик-Инари. В акватории Баренцева моря расположен архипелаг Шпицберген (Грумант), где успешно развивается туристско-рекреационный кластер, объединяющий норвежскую и российскую части территории. Ежегодно норвежскую часть Шпицбергена с центром в пос. Лонгйр посещают до 80 тысяч туристов, преимущественно из Норвегии и других европейских стран. Российская часть Шпицбергена с посёлками Баренцбург и Пирамида значительно отстаёт по уровню организации туристской инфраструктуры и транспортному обеспечению. Однако в последние годы заметен рост посещаемости Баренцбурга в весенне-летний период с апреля до августа в ходе непродолжительных экскурсий (2,5–3 тыс. чел. / год. Из них российских туристов всего 20–30 чел.) [6, Коростелев и др., с. 13].

В Белом море расположены Соловецкие острова, на которых размещается широко известный Соловецкий государственный историко-архитектурный и природный музей-заповедник и монастырский комплекс. По данным Агентства по развитию Соловецкого ар-

хипелага, Соловкам в 2015 г. присвоен особый статус «Религиозно-историческое место», что делает их ещё более привлекательным для посетителей. По данным местной статистики, эту национальную святыню ежегодно посещают в среднем до 30 тысяч туристов и паломников. По материалам пресс-релиза Соловецкого музея-заповедника, за сезон 2018 г. Соловецкий музей обслужил 62 325 посетителей, из них с экскурсиями — 49 259 туристов. По сравнению с 2017 г., доход от продажи входных билетов увеличился на 7,4% в связи с ростом количества посетителей на музейных объектах. Однако эксперты-экологи отмечают, что требуется введение ограничений на посещение Соловецких островов, т.к. достигнут предел экологической ёмкости насыщения туристами этой охраняемой природной территории (ООПТ)³.

Организованный в 2013 г. на Онежском полуострове Белого моря новый национальный парк «Онежское Поморье» с 2016 г. по ряду причин стал филиалом НП «Кенозерский». Здесь сохраняются уникальные морские дюны и коренные таёжные леса, выходящие к берегу Белого моря, редкие морские животные, а также памятники культуры поморов, объекты христианского деревянного храмового зодчества. Расширение НП «Кенозерский» за счёт поморских территорий Онежского полуострова, возможно, будет содействовать реконструкции и сохранности объектов северного деревянного зодчества.

Существенный туристский потенциал может представлять и остров Кий в Онежской губе Белого моря, расположенный в 15 км от г. Онега. В летний период на острове действует дом отдыха «Кийский», в котором ежегодно отдыхают до 2 000 туристов. На этом острове располагается Кийский Крестный монастырь, основанный в 1656 г. Патриархом Никоном и представляющий интерес для историко-культурного туризма, но требующий реставрации.

На северной оконечности Новой Земли с 2011 г. функционирует крупнейший по площади Национальный парк «Русская Арктика», с 2016 г. включающий в себя и архипелаг Земля Франца Иосифа (ЗФИ). Острова «Русской Арктики» хранят следы древних стоянок поморов и героических экспедиций, связанных с открытием и исследованием архипелага. Именно здесь располагаются самые крупные в северном полушарии птичьи базары, многочисленные стада моржей и других ластоногих, здесь находятся крупные ареалы обитания белого медведя и других особо охраняемых видов фауны и флоры [7, Гаврило М.В., с. 23].

К югу от Новой Земли расположен о. Вайгач, отличающийся наличием многочисленных привлекательных объектов арктической природы и памятников древней культуры ненцев. В настоящее время в администрации Ненецкого автономного округа разрабатываются планы организации нового Национального парка на территории острова Вайгач. Этот сакральный остров народов Севера, обладающий живописными природными ландшафтами, с озёрами, каньонами, водопадами, с уникальным историко-культурным наследием этноса ненцев. Остров предоставляет широкие возможности для наблюдения за дикими животными, может стать одним из ключевых туристских брендов Ненецкого автономного округа [8].

³ Агентство по развитию Соловецкого архипелага Архангельской области. URL: <https://regnum.ru/news/2358304.html> (дата обращения: 01.09.2018).

Все перечисленные туристско-рекреационные территории Арктики, несмотря на их труднодоступность, ежегодно принимают сотни туристов и становятся всё более популярными как среди отечественных, так и зарубежных путешественников. С развитием транспортной инфраструктуры на СМП эти объекты российского Севера станут более доступными для туристов, что будет способствовать появлению новых рабочих мест, совершенствованию местных социально-экономических условий и повышению качества жизни.

Отметим, что в соседних с Россией арктических странах — США и Канаде, в Исландии, Норвегии и Дании туризм развивается при существенной поддержке государственного сектора и приносит немалую прибыль. Например, согласно данным UNWTO в 2010–2011 г. штат Аляска в США зарабатывал на туризме до 3,4 млрд долл. / год, а Канада — 6,5 млрд долл. / год. Привлекает внимание и значительный рост числа туристов, посещающих Гренландию: в начале 90-х гг. на территорию прибывало всего около 3 500 чел. / год, а в 2011 уже почти 65 000 чел. / год. В целом за 20 лет произошло увеличение потока туристов в зарубежную Арктику более чем в 18 раз, превысив число постоянно проживающих здесь жителей — инуитов и датчан. Среди остальных регионов Арктики Исландия показала похожую динамику, прирастив за то же время число международных визитёров более, чем в 4 раза, а норвежский Шпицберген — в 3 раза. В других регионах зарубежной Арктики (Аляска, Канадский архипелаг) темпы роста туризма сходны со среднемировыми и составили от 42 до 84%. В целом в 2015 г. количество туристов, побывавших в зарубежной Арктике и приполярных районах (без России), превысило 700 тыс. чел. [9, 10, 11].

Перспективы и пределы развития туризма в Баренцевоморском регионе

Нельзя не отметить, что в результате наблюдаемого в последние 20 лет потепления климата Арктики, всё большая площадь полярных льдов в летнее время исчезает и освобождает пространства северных морей для навигации. Доступнее становятся не только континентальные, но и островные территории. Возрастает интерес представителей разных стран, особенно Китая, не только к минеральным и другим природным ресурсам северных полярных территорий и акваторий, но и к круизам по северным морям и к Северному полюсу. В группах туристов, принимающих участие в круизах к Северному полюсу и в НП «Русская Арктика», представители Китая составляют до 30%.

В последние годы Китай и Япония, имеющие наибольший экономический вес в Юго-Восточной Азии, проявляют повышенный интерес к полярным исследованиям, к освоению транспортных и круизных возможностей СМП. Крупнейший китайский научно-исследовательский дизельный ледокол «Хуе Лонг» («Снежный дракон»), уже совершил несколько рейсов по Северному морскому пути из Шанхая к Шпицбергену и обратно. В Китае спущен на воду второй, ещё более мощный ледокол «Хуе Лонг-2» для будущего сопровождения транспортных караванов и проводки круизных судов по СМП. Отметим, что и в современных условиях преимущества транспортного использования СМП очевидны: этот путь по-

что в 2 раза короче других морских путей из Европы на Дальний Восток. Например, от Санкт-Петербурга до Владивостока по СМП 14 280 км, а южным путём — через Суэцкий канал 23 200 км, а вокруг мыса Доброй Надежды — 29 400 км. Длина морской трассы по СМП от Мурманска до порта Провидения — около 7 100 км. Однако прохождение судов по СМП, особенно в восточном секторе, даже в условиях современного потепления, без сопровождения ледоколов пока проблематично [12, Лукин Ю.Ф.].

В Баренцевоморском регионе, где располагается незамерзающий порт Мурманск, в последние годы активно развивается международный морской круизный туризм. Но до сих пор он не получил широкого развития и осуществляется силами лишь частных фирм и отдельных представителей парокходств и авиапредприятий. Как отметил в интервью министр экономического развития Мурманской области Ю. Ефремов, заходы круизных судов в морской порт Мурманск осуществляются уже на протяжении последних 12 лет. Мурманский туроператор «Nordmorservis Travel» в последние годы принимает в рыбном порту от 3 до 8 средних круизных лайнеров за сезон. Кроме того, морские круизы в Арктику обеспечивает Московская компания «Special Travel Club», предлагая круизы к Гренландии, Исландии, Шпицбергену и на Северный полюс, с посещением Земли Франца Иосифа. Но, к сожалению, до сих пор в Мурманском порту отсутствуют специальные глубоководные причалы, пригодные для приёма крупных круизных лайнеров, что могло бы давать дополнительный доход в местный бюджет [13, Sevastyanov D.V. et al., с. 485].

Особой популярностью у зарубежных туристов пользуются круизы из Мурманска по Баренцеву морю на российском атомном ледоколе «50 лет Победы» к Северному полюсу с заходом на архипелаг Земля Франца Иосифа и НП «Русская Арктика». Показательной является статистика посещения круизными туристами этого нового национального парка, приведённая на сайте НП «Русская Арктика». За период 2011–2018 гг. НП «Русская Арктика» посетили более 6,5 тыс. туристов из 70 стран мира. Примечательно, что из общего количества круизных туристов, посетивших НП Русская Арктика за все эти годы, всего около 5–8% — граждане РФ, а около 30% составляют китайские туристы. Летом 2018 г. здесь были представлены туристы из 41 страны. Доля туристов из Китая составила 33% (354 чел.), на втором месте — туристы из Германии и Швейцарии — 13% (144 и 143 чел.), на третьем месте граждане США — 12% (136 чел.). Динамика посещений представлена в табл. 1. Туристический сезон 2019 г. в национальном парке «Русская Арктика» был юбилейным. Парку исполнилось 10 лет. Впервые за десять лет существования парка граждане РФ вышли на первое место по количеству посещений. В 2019 г. эту заповедную территорию посетили 1 306 человек, в том числе 262 россиянина⁴.

⁴ Туристический портал Архангельской области. URL: www.pomorland.travel (дата обращения: 28.12.2019).

Таблица 1

Динамика посещения туристами НП «Русская Арктика»

Годы посещения	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Количество туристов	865	1005	636	738	1225	954	1142	1079	1306

Можно отметить, что у российских туристов круизы к Северному полюсу и на ЗФИ пока не слишком востребованы из-за их высокой стоимости (до 1,5–2 млн руб. за 7–10 дней круиза на атомном ледоколе). Несколько дешевле обойдётся морской круиз в Исландию или на Шпицберген, цена которого составит около 250 тыс. рублей, что объясняется большей развитостью инфраструктуры и проработанностью этих туристических направлений. Таким образом, для большинства российских граждан арктический туризм пока труднодоступен.

Заключение

На основе анализа материалов, характеризующих современное развитие арктического туризма в целом и в Баренцевоморском бассейне в частности, можно сделать следующие обобщающие выводы. На многочисленных международных форумах, где обсуждаются разнообразные проблемы рационального использования природных ресурсов Арктики, неизменно отмечается, что АЗРФ — «это регион перспективного туристского освоения». Однако наряду с некоторыми успехами развития туризма в полярных и арктических регионах РФ, имеется ряд объективных и субъективных ограничений, не позволяющих надеяться на существенное расширение арктического сегмента туристской деятельности в обозримой перспективе за пределами Баренцева моря.

1. Прежде всего, очевидны сложности, связанные с суровыми климатическими условиями судоходства в высоких широтах: долгая, холодная зима и тяжёлые плавающие льды, которые вне Баренцева моря полностью не исчезают даже в самые тёплые месяцы года. Существующие популярные прогнозы на продолжение потепления климата в Арктике спорны и могут не оправдаться.

2. Проход транспортных и круизных судов по СМП через ледяные массивы возможен только с помощью ледоколов. Использование атомного ледокольного флота — это сложное и дорогое мероприятие, существенно повышающее транспортные затраты и стоимость круизного туризма, что не позволяет сделать его массовым.

3. По мнению заместителя руководителя Федерального агентства по туризму РФ Р. Скорого, ни одна концепция и стратегия развития Арктической зоны в должной мере не предусматривает получение стабильного дохода от арктического туризма. До настоящего времени арктический туризм не рассматривается как важный фактор и составная часть комплексного социально-экономического развития северных регионов. Туризм существует в Арктике не благодаря, а вопреки организующей и регулирующей роли государства.

4. При всём многообразии и привлекательности объектов туризма в Арктике, труднодоступность арктических регионов и высокая стоимость путешествий даже в пределах Ба-

ренцевоморского бассейна являются основными регламентирующими факторами для внутреннего туризма. Арктика совершенно недоступна людям со средним достатком. На фоне падения покупательной способности основного населения РФ, сокращается количество туристов, которые могут позволить себе путешествие в Заполярье.

5. Привлечение иностранных туристов в Российскую Арктику сопряжено с рядом трудностей визового режима и пограничного контроля, поэтому гарантировать постоянный спрос на арктический туризм и его массовость пока затруднительно.

6. В Арктической зоне РФ пока ещё отсутствует необходимая туристическая инфраструктура, сохраняется низкий уровень предоставления сервисных услуг и ощущается нехватка профессиональных кадров, отсутствуют возможности развития массового международного круизного туризма даже на основе крупнейшего порта Мурманск.

7. Несмотря на принятую «Стратегию развития АЗРФ до 2025 г.», арктический туризм до настоящего времени экономически не связан с планами и программами комплексного целевого социально-экономического развития заполярных регионов. Этим объясняется слабая государственная поддержка и недостаточное финансирование туристических проектов, ограничивающее перспективы развития.

Литература

1. Павленко В.И. Арктическая зона Российской Федерации в системе обеспечения национальных интересов страны // Арктика: экология и экономика. 2013. № 4 (12). С. 16–25.
2. Андреева Е.Н. Опорные зоны в Арктике: новые веяния в решении старых проблем // ЭКО. 2017. Т. 47. № 9. С. 26–41.
3. Додин Д.А. Устойчивое развитие Арктики. Проблемы и перспективы. СПб.: Наука. 2005. 283 с.
4. Селин В.С. Северные регионы России: экономическая динамика и проблемы развития // Регион: экономика и социология. 2011. № 4. С. 3–18.
5. Григорьев А.А., Зелюткина Л.О., Исаченко Т.Е., Коростелев Е.М., Паранина Г.Н., Севастьянов Д.В. Наследие Северо-Запада России и рекреационное природопользование. СПб.: Астерион, 2013. 152 с.
6. Коростелев Е.М., Билецкий А.В. Эколого-географический подход к организации регулируемого туризма в арктической зоне Российской Федерации // Российский журнал устойчивого туризма. 2014. № 4. С. 12–16.
7. Гаврило М.В. Национальный парк «Русская Арктика» — новая особо охраняемая природная территория // Российские полярные исследования. 2011. Вып. 3 (5). С. 22–24.
8. Вайгач. Остров арктических богов. Серия «Острова и архипелаги Российской Арктики» / монография под общ. ред. П. В. Боярского. М., «Paulsen», 2011. 268 с.
9. UNWTO World Tourism Barometer. Statistical Annex. 2014. Vol. 12. DOI: /abs/10.18111/wtobarometereng.2014.12.4.1
10. Севастьянов Д.В., Коростелев Е.М., Гаврилов Ю.Г., Карпова А.В. Рекреационное природопользование как фактор устойчивого развития районов Российской Арктики // География и природные ресурсы. 2015. № 4. С. 90–97.
11. Maher P.T. Expedition cruise visits to protected areas in the Canadian Arctic: Issues of sustainability and change for an emerging market // Tourism. 2012. No. 1. Pp. 55–70.
12. Лукин Ю.Ф. Российская Арктика в изменяющемся мире: монография. Архангельск: ИПЦ САФУ, 2013. 281 с.
13. Sevastyanov D.V., Korostelev E.M., Shitova L.F. Recreational nature management and Arctic tourism as a new trend towards strategy of sustainable development of the Arctic countries // Ecology, Environment & Conservation. 2017. No. 23 (4). Pp. 480–487.

References

1. Pavlenko V.I. Arkticheskaya zona Rossiyskoy Federatsii v sisteme obespecheniya natsional'nykh interesov strany [Arctic zone of the Russian Federation in the system of national interests of the country]. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: ecology and economy], 2013, no. 4 (12), pp. 16–25.
2. Andreeva E.N. Opornye zony v Arktike: novye veyaniya v reshenii starykh problem [The supporting zones in the Arctic: new orders of the day in decision of old problems]. *EKO* [ECO], 2017, vol. 47, no. 9, pp. 26–41.
3. Dodin D.A. *Ustoychivoe razvitie Arktiki. Problemy i perspektivy* [Sustainable development of the Arctic. Problems and Prospects]. Saint Petersburg, Nauka Publ., 2005, 283 p. (In Russ.)
4. Selin V.S. Severnye regiony Rossii: ekonomicheskaya dinamika i problemy razvitiya [Northern regions of Russia: economic dynamics and development problems]. *Region: ekonomika i sotsiologiya* [Region: Economics and Sociology], 2011, no. 4, pp. 3–18.
5. Grigor'ev A.A., Zelyutkina L.O., Isachenko T.E., Korostelev E.M., Paranina G.N., Sevast'yanov D.V. *Nasledie Severo-Zapada Rossii i rekreatsionnoe prirodopol'zovanie* [The heritage of the North-West of Russia and recreational environmental management]. Saint Petersburg: Asterion Publ., 2013, 152 p. (In Russ.)
6. Korostelev E.M., Biletskiy A.V. Ekologo-geograficheskiy podkhod k organizatsii reguliruemogo turizma v arkticheskoy zone Rossiyskoy Federatsii [Eco-geographical approach to the organization of regulated tourism in the Arctic zone of the Russian Federation]. *Rossiyskiy zhurnal ustoychivogo turizma* [Russian Journal of Sustainable Tourism], 2014, no. 4, pp. 12–16.
7. Gavrilov M.V. Natsional'nyy park «Russkaya Arktika» — novaya osobo okhranyaemaya prirodnyaya territoriya [The Russian Arctic National Park is a new specially protected natural area]. *Rossiyskie polarnyye issledovaniya* [Russian polar studies], 2011, vol. 3 (5), pp. 22–24.
8. Boyarskiy P.V., ed. *Vaygach. Ostrov arkticheskikh bogov*. Seriya «Ostrova i arhipelagi Rossiyskoy Arktiki» [Vaigach. Island of Arctic gods. Ser.: “Islands and archipelagoes of the Russian Arctic”]. Moscow: Paulsen Publ., 2011. 268 p. (In Russ.)
9. UNWTO World Tourism Barometer. *Statistical Annex*. 2014. Vol. 12. DOI: /abs/10.18111/wtobarometereng.2014.12.4.1
10. Sevastyanov D.V., Korostelev E.M., Gavrilov Yu.G., Karpova A.V. Rekreatsionnoe prirodopol'zovanie kak faktor ustoychivogo razvitiya rayonov Rossiyskoy Arktiki [Recreational nature management as a factor for sustainable development of Russian Arctic Regions]. *Geografiya i prirodnye resursy* [Geography and natural resources], 2015, no. 4, pp. 90–97.
11. Maher P.T. Expedition cruise visits to the emerging market. *Tourism*, 2012, no. 1, pp. 55–70.
12. Lukin Yu.F. *Rossiyskaya Arktika v izmenyayushchemsya mire* [Russian Arctic in a changing world]. Arkhangelsk: IPC SAFU Publ., 2013. 281 p. (In Russian)
13. Sevastyanov D.V., Korostelev E.M., Shitova L.F. Development strategy for the Arctic countries. *Ecology, Environment & Conservation*, 2017, no. 23 (4), pp. 480–487.

Статья принята 04.01.2020.