

## **РОССИЙСКИЕ АРКТИЧЕСКИЕ ПОРТЫ. РАЗВИТИЕ И МЕНЕДЖМЕНТ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПОТОКОВ**

Пашкевич Альбина, доктор географических наук, школа Технологии и Бизнеса,  
Высшая Школа Даларны, г. Борленгге, Швеция

An evaluation of the present development of tourism in maritime cities suggests that a considerable qualitative and quantitative increase of tourism activities organised by domestic tourism firms is made virtually impossible. There are several factors contributing to this. The previously established Soviet system of state support for the investments into the port facilities as well as the sea fleet were not effectively replaced by creation of new structures. The necessary investments for reconstruction could be contributed by the federal government but the priorities are not set towards the increased passenger transportation. Having in mind, increased environmental pressures in this highly sensitive area it is especially vital to establish a well-functioning monitoring and rescue system in the situation of ever increasing risks which come not only from the increased transports along the Northern Sea Route, but also from the exploitation of the offshore oil and gas reserves in the Arctic seas.

Прибрежный и круизный туризм является одним из самых динамично развивающихся сегментов мирового рынка туристических услуг. Ландшафты прибрежных зон привлекательны своей открытостью, простором, морским воздухом, мягким прибрежным климатом, чем выгодно контрастируют с местностями внутри материка. Здесь, как правило, сосредотачивается основной каркас расселения, здесь наиболее развита транспортная инфраструктура со всеми присущими прибрежной деятельности атрибутами: переработка грузов, обслуживание и ремонт судов, повышенный уровень пассажиропотоков, большое количество круизов и проч. Для этих территорий характерно развитие деятельности неразрывно связанной с водой, основанной, главным образом, на использовании и переработке даров моря (рыболовство, морской промысел, сбор водорослей, судостроение и т.д.), что, в свою очередь, определяет формирование объектов хозяйства и производственных отношений на этих территориях. Особый статус прибрежных территорий также хорошо иллюстрируется уровнем цен на рынке недвижимости; сразу заметно, что владение участками земли на прибрежных территориях является престижным. Это подтверждается и сравнением уровня цен на участки земли под летние коттеджи на побережье Финского залива с уровнем цен на такие же участки в глубине территории. Вместе с тем, как справедливо отмечают специалисты, уровень цен значительно снижается даже в прибрежных зонах, при наличии так называемых раздражителей, в виде, например, атомной электростанции в Сосновом Бору или нефтеналивного терминала в г. Приморске – такого рода соседство способно значительно повлиять на цены рынка недвижимости.

В данном обзоре речь будет идти о развитии туристических потоков на базе прибрежных регионов Арктической части России: Мурманская область, Архангельская область с Ненецким автономным округом, Коми республика, Ямало-Ненецкий и Таймырский автономные округа, Республика Саха и Чукотский автономный округ. Здесь мы рассмотрим наиболее характерные

особенности этих территорий с точки зрения развития туризма в Арктическом секторе Северно-Ледовитого океана. В последнее время спрос со стороны зарубежных и российских потребителей на туристские услуги в этом регионе значительно превышает предложение. Постепенно улучшающаяся ледовая обстановка в этом регионе в связи с глобальным потеплением способствует интенсификации грузоперевозок, что ведет к перераспределению транспортных средств с обслуживания пассажиров на более выгодные транзитные перевозки. Навигация 2011 года явилась ярким тому подтверждением, выполнено только четыре рейса российских ледоколов с туристами в район Северного полюса. Начальник российского Атомфлота недавно заявил, что изменившиеся условия для транспортировки грузов дают основания полагать, что количество круизных рейсов будет сокращаться и далее, так как они не являются в достаточной мере конкурентоспособными в сравнении с сопровождением грузовых судов. Есть также опасение, что такие перспективы наращивания объёмов транспортировки грузов по Севморпути и развитие широкомасштабной добычи нефти и газоконденсата на шельфе арктических морей будет автоматически создавать экологическую напряженность в этом регионе. Это незамедлительно отразится на и без того сложной ситуации, в которой оказались прибрежные населенные пункты, коренное население которых занимается в основном традиционными видами промыслов - зверобойным, рыболовством, охотой и оленеводством.

Правительством Российской Федерации разработана и принята федеральная программа развития арктической зоны на период до 2020 года. В рамках этой программы предусматривается провести при финансировании из средств федерального бюджета целый ряд мероприятий направленных на улучшение и интенсификацию перевозок грузов по Севморпути. Именно транспортные перевозки и вводимые в строй объекты нефтегазодобычи, добычи угля и редких металлов, являются основным фактором определяющим будущее развитие этого региона в рамках принятой программы. В программе оговаривается также и альтернативная составляющая, включающая в себя использование и утилизацию рекреационного потенциала этой территории. Однако, при очевидном перекосе в сторону развития добывающих отраслей базирующихся на собственном сырье территорий, а так же улучшающихся условий для транзитных перевозок, полномасштабное развитие туризма в этом регионе является, по всей видимости, нереальным.

В настоящее время в рассматриваемом регионе сложилась сложная ситуация, требующая, как и все другие насыщенные социально-экономические проблемы, пристального внимания со стороны центральных властей. Для арктических портов она заключается, прежде всего, в том, что все портовые помещения в принципе никогда не были рассчитаны на приём пассажиров и занимались, в основном, обслуживанием грузопотоков на своей территории. Подтверждением этому служит, например, отсутствие пассажирского терминала в единственном морском торговом и одновременно пассажирском порту г. Архангельска располагающемся в лесном

терминале порта Экономия, имеющего достаточные глубины для приёма морских пассажирских лайнеров. В России в связи с этим также остро стоит вопрос модернизации судов всех классов. Программа строительства атомных ледоколов уже разработана, и её воплощение в жизнь необходимо осуществить в кратчайшие сроки для сохранения доминирующего положения в плавании по Северному Ледовитому океану. Необходимо отметить также, что между вышеупомянутыми регионами РФ в настоящее время наблюдается достаточно жёсткая конкуренция в сфере получения ими федеральных средств на выполнение программ развития портовых территорий и модернизацию оборудования. Немаловажным в этой связи было бы для более успешного и ускоренного развития этих территорий упростить условия частного-государственного сотрудничества, которое позволило бы увеличить приток инвестиций за счёт альтернативных источников.

Вместе с тем, развитие арктических портов, в том числе и туризма в регионе вполне перспективно по многим направлениям. Следует учитывать, что нынешний уровень развития мирового туризма все в большей степени определяется сознанием потребителей, что соответственно и определяет уровень активности инвесторов и самих разработчиков туристических услуг при разработке альтернативных турпредложений и требует также учёта отношений человек-природа. Перспективы развития этого региона задаются, в немалой степени, требованиями беспрекословного выполнения всех принятых в РФ норм экологической безопасности, повышенным вниманием со стороны коренного населения к деятельности всех операторов, действующих на этой территории, в связи с особой уязвимостью арктических экосистем. Настоятельная необходимость в усилении контроля охраны окружающей среды возрастает также и в связи возрастанием экономической активности, а также планами правительства России по будущему развитию этих регионов. Важно также следить за тем, чтобы это развитие шло не в ущерб природе, чтобы параллельно развивались и совершенствовались системы раннего оповещения аварий на нефтеналивных судах, терминалах и платформах, чтобы своевременно создавались центры реагирования при чрезвычайных ситуациях в точках наибольшей активности этого региона. В настоящее время наиболее гармонично развитым с этой точки зрения является морской порт г. Мурманска. Необходимо следить за тем, чтобы опыт г. Мурманска был учтён при обустройстве развивающихся промпунктов других субъектов на арктическом побережье страны. В России также имеется достаточное количество организаций способных осуществлять необходимый уровень контроля окружающей среды в этом секторе Арктики – Ростехнадзор, Роспотребнадзор, природоохранная прокуратура, международные органы МАГАТЭ (International Atomic Energy Agency) и другие.

В условиях снижающейся конкурентоспособности предприятий туристической индустрии, неспособной противостоять нынешним и будущим крупным государственным и частным сырьевым монополиям, безусловно, развитие туризма и проблемы менеджмента туристических

потоков будут оставаться не очень актуальными. В этой связи хотелось бы отметить еще и то обстоятельство, что геополитическая ситуация складывавшаяся долгое время в этом регионе, не способствовала облегчению безвизового въезда иностранных граждан в этот регион. Российское законодательство не предусматривает безвизового приёма иностранных граждан, что в значительной степени сдерживает поток туристов в арктический сектор РФ и только порты Ленинградской области: г. Санкт-Петербурга, г. Выборга, а также г. Владивостока пользуются этим значительным послаблением. Создание равных для всех прибрежных территорий условий приёма иностранных граждан будет только способствовать развитию туристических услуг и прибрежного и морского туризма, что, как мы показали, в какой-то степени может компенсировать вышеупомянутые препятствия на этом пути.

В заключение отметим, что природа Арктики, её ландшафты, острова, растительный и животный мир, неповторимая красота белых ночей - летом, северные сияния и белое безмолвие - зимой, будут всегда привлекать к себе людей своим неповторимым обаянием. Туризм и всё, что с ним связано, будут всегда востребованы, как бы ни слагались те или иные геополитические обстоятельства в Арктическом регионе сейчас и в будущем.