

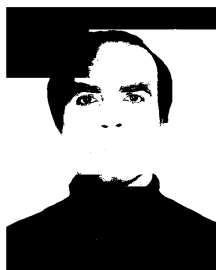
УДК 338.48(1-922)

© Э.Б. Грушенко

## Стратегия развития морского туризма в Евроарктической зоне

*В статье рассматриваются стратегические направления развития морского туризма в Евроарктическом регионе России. Проанализированы современное состояние и перспективы развития арктического морского туризма как средства освоения Арктики в целях реализации задач Стратегии морской деятельности России в этом регионе. Определены приоритетные виды и формы морского туризма, обоснована стратегия создания системы особо охраняемых природных территорий в Баренцевоморском регионе России.*

*Морской туризм, Арктика, Баренцевоморский регион, морские круизы, атомный ледокол.*



**Эдуард Борисович  
ГРУШЕНКО**

научный сотрудник Института экономических проблем им. Г.П. Лузина  
Кольского научного центра РАН

Морской туризм является одним из видов морехозяйственной деятельности. Основной формой морского туризма стали круизы – морские путешествия на судах. Круизный бизнес – самый динамично развивающийся и прибыльный сектор мирового туристического рынка, но Россия в нем занимает незначительное место. Помимо круизов морской туризм включает научно-экспедиционный туризм, дайвинг, морские экскурсии-прогулки в прибрежной зоне, наблюдение за морскими животными. Объектом туристского интереса служит сама морехозяйственная деятельность, морская история (морские музеи, суда-памятники и т. д.).

Арктический Баренцевоморский регион России, несмотря на суровые климатические условия, обладает туристической привлекательностью и определенными рекреационными возможностями. Мурманская область, омываемая сразу двумя морями, имеет самую длинную в России

береговую полосу. Даже студеное северное море дает уникальные возможности для отдыха и путешествий.

*Научно-экспедиционный морской туризм и стратегия создания системы особо охраняемых уникальных территорий в Баренцевоморье*

Баренцевоморский регион обладает уникальным потенциалом для научных исследований. Нетронутые естественные ландшафты арктической части Баренцевоморья являются своеобразными памятниками дикой природы. В регионе сохранилось историческое наследие полярных экспедиций из разных стран мира.

В 2008 г. международным Полярным фондом организованы экспедиции по трассе Севморпути – «Арктика-08» на научно-исследовательских судах «Академик Федоров» и «Михаил Сомов». В 2009 г. по результатам экспедиций планируется издать «Атлас культурного и природного наследия российской Арктики» [1].

Флагманом арктических исследований России является Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ) Российского НИИ культурного и природного наследия. За долгие годы работы МАКЭ в тесном сотрудничестве с Мурманским морским пароходством комплексно исследована историко-природная среда Арктики.

В результате многочисленных исследований МАКЭ предложено создать к 2010 г. в Арктике единую международную систему особо охраняемых территорий под условным названием «Арктическое кольцо». И первым регионом системы должно стать Баренцевоморье. В рамках этой системы предусмотрены комплексные мероприятия по формированию международного парка «Виллем Баренц» — в местах, связанных с экспедицией В. Баренца: это северное побережье Новой Земли, острова Вайгач, Матвеев, Мясной, юг Шпицбергена (Норвегия) и остров Медвежий (Норвегия) [2].

Также к 2010 г. предложено организовать национальный парк «Русская Арктика» на российской территории Баренцево-морского региона. Основная идея создания парка — взять под надежную государственную опеку и защиту огромную территорию в высоких арктических широтах, которая включает: архипелаг Земля Франца-Иосифа (ЗФИ), остров Виктория, север Новой Земли и прилегающую к ним акваторию моря. Территория парка площадью 6 млн. 200 тыс. га включит самую крупную в Западной Арктике лежку атлантических моржей, ареал обитания белых медведей, оленей, гренландских китов, птичьих базары. Здесь планируется построить туристский центр и разработать экологические маршруты. В настоящий момент эту территорию посещают до 800 туристов в год [3].

Стратегической целью создания национального парка является обеспечение экологического баланса на крупной арктической территории. Это предполагает сохранение уникального наследия арктических территорий с включением его в меж-

дународную систему экологического туризма. Важнейшей является также цель обеспечения российского присутствия в регионах Арктики.

#### *Арктические морские круизы*

Туристические круизы на ледоколах в высокие широты Арктики были организованы в период перехода к рыночной экономике, начиная с 1990 г., на судах Мурманского морского пароходства (ММП). Арктический круиз на Северный полюс — это эксклюзивный российский турпродукт. Россия — единственная страна в мире, которая морским путем доставляет туристов на вершину планеты. Все туры в Арктику ориентированы в основном на состоятельных иностранных туристов из стран Западной Европы, Америки и Азии.

С 1993 г. основным перевозчиком круизных туристов на Северный полюс становится атомоход «Ямал». Каждый рейс с 70 — 100 иностранными пассажирами на борту занимает около двух недель и стоит 20 — 25 тысяч долларов с человека. Сервис на борту ледокола соответствует уровню пятизвездочного отеля. Круиз выполняется по маршрутам: Мурманск — Шпицберген — Северный полюс; Мурманск — Земля Франца-Иосифа — Северный полюс с заходом на Новую Землю.

Для полярных круизов часто используется и дизель-электрический ледокол «Капитан Драницын». Это судно ММП на 130 мест выполняет рейсы в основном на Шпицберген и Землю Франца-Иосифа.

Помимо ледоколов используется для полярных круизов с 2004 г. и пассажирский теплоход ледового класса ММП «Полярис» с высоким уровнем размещения и обслуживания пассажиров. Теплоход работает по договорам тайм-чартера и обычно задействован в морских прогулках по Кольскому заливу (трехчасовая экскурсия до острова Сальный) и в морских круизах в Антарктику и на Шпицберген [4].

Фрахтователь судов ММП — московская туристическая компания «Тур Лэнд»,

которая в настоящий период является монополистом на российском арктическом сегменте международного рынка туристических услуг.

По нашей оценке, в 2008 г. ожидается около 2000 туристов на арктических маршрутах. Этот туристский поток остается постоянным уже несколько последних лет, что обусловлено не только высокой стоимостью туров, но и техническими возможностями перевозчиков [5]. Всего в 2008 г. планировалось осуществить семь арктических круизов на судах ММП.

Теплоход «Полярис», с 70 пассажирами на борту, выполнил два круизных рейса, протяженностью 13 дней, из норвежского порта Лонгьир (Шпицберген) к берегам архипелага Земля Франца-Иосифа. Причем среди иностранных туристов впервые были и несколько россиян. Во время круиза туристы наблюдают за полярными птицами и животными, высаживаются на многочисленные острова архипелага, где они видят уникальные арктические ландшафты. Также в 2008 году ледокол «Ямал» выполнил два рейса, длительностью по 16 дней, на Северный полюс через Землю Франца-Иосифа.

В 2008 г. на арктической трассе дебютировал самый молодой и самый мощный атомолод в мире «50 лет Победы», построенный в 2007 г. Всего этим летом новый ледокол совершил три похода на Северный полюс со 100 туристами из США, Китая, Европы [4].

В конце 2008 г. атомный ледокольный флот, находившийся долгое время в доверительном управлении Мурманского морского пароходства, передан в государственную структуру Росатома – ФГУП «Атомфлот».

В перспективе для морских туристических круизов можно будет вновь использовать пассажирский теплоход ММП «Клавдия Еланская», осуществляющий в настоящее время пассажирские перевозки вдоль

Кольского полуострова. Например, маршрут теплохода можно продлить до Канда-лакши с заходом в Умбу или восстановить популярные ранее круизы в Архангельск и на Соловецкие острова. Другое судно ММП – «Василий Косяков» продолжает перевозить туристов и паломников из Кеми на Соловецкий архипелаг. Стоимость трехчасового перехода в 2008 г. составляла 500 руб.

Основным конкурентом России на рынке морского туризма в Арктике является норвежская компания «Хуртирутен», организующая круизы на север Норвегии и архипелаг Шпицберген. В перспективе маршруты компании, заканчивающиеся, как правило, в Киркенесе, можно продлить до Мурманска и даже до Соловков и Архангельска. Целесообразно также восстановить прямое пассажирское сообщение по Баренцеву морю из Мурманска в норвежский Киркенес.

#### *Стратегия развития морского туризма в Мурманске*

С 1990-х гг. Мурманск развивается как центр международного морского туризма, начальный пункт круизов по северным морям. Здесь базируется крупнейший в мире ледокольный атомный флот, который используется для летних арктических круизов. Атомные ледоколы являются федеральной государственной собственностью, не подлежащей приватизации. Из десяти мурманских атомолотов, переданных в 2008 г. в управление государственной корпорации «Росатом», два ледокола («Ямал» и «50 лет Победы») задействованы в арктических круизах в настоящий период.

В 2008 г. был выведен из эксплуатации атомолод «Арктика». Среди возможных путей его дальнейшего использования предлагается и его переоборудование под плавучий отель, что сможет частично решить проблему дефицита гостиничных мест в Мурманске.

Старейший в мире атомный ледокол «Ленин», построенный в 1959 г. и выведенный из эксплуатации спустя 30 лет, в ближайшее время станет ключевым объектом морской историко-культурной зоны, зарождающейся в районе морского вокзала. В 2009 г., к 50-летию атомохода и 50-летию атомного флота России, на борту «Ленина» планируется открыть музей истории атомного флота России и освоения Северного морского пути.

В настоящее время ведутся подготовительные работы к постановке ледокола на вечную стоянку у плавпричала морского вокзала, установлен информационный стенд на формируемой набережной. На содержание атомохода «Ленин» ежегодно тратится 25 – 30 млн. руб. [4].

На 2009 г. запланированы проектные работы по реконструкции причала дальних линий и здания морского вокзала, дальнейшему благоустройству и удлинению набережной. Техническое состояние главного пассажирского пирса морвокзала уже не позволяет принимать современные круизные суда длиной более 140 м.

В перспективе иностранные круизные лайнеры могут быть приняты причалами морского вокзала, а не глубоководными причалами торгового и рыбного портов, как сейчас. Тем более что эта территория регламентирована для посещения: на него необходимо оформление пропуска.

Монополистом в сфере въездного круизного туризма в Мурманске уже много лет является туроператорская компания «Нордморсервис тревел». Ежегодно она принимает и обслуживает в Мурманске 4 – 5 круизных лайнеров с европейскими туристами. Количество туристов на борту одного судна варьируется от 160 до 1 000 чел. Среди них преобладают пенсионеры из Германии и Великобритании. В среднем судно стоит в Мурманске 9 – 12 часов. За это время туристы успевают ознакомиться

с городскими достопримечательностями и потратить десятки тысяч евро в музеях, сувенирных лавках и ресторанах города. Проблемой в этом виде туризма является нехватка комфортабельных экскурсионных автобусов туркласса. Для одного крупного круизного судна необходимо 15 – 17 автобусов.

Стратегическим направлением развития морского туризма в Мурманске является создание новых уникальных морских достопримечательностей и организация событийных мероприятий. Так, начиная с 2006 г. в городе стал проводиться яркий спортивный праздник «Мурманская миля» с традиционным заплывом через Кольский залив. Здесь, в районе нового моста, целесообразно построить благоустроенную морскую набережную длиной 1 500 м.

Украсить перспективные мурманские набережные могут малые городские скульптуры, связанные с морской тематикой, и музейно-выставочный комплекс морской техники под открытым небом, как это сделано, например, в Калининграде и во Владивостоке.

Единственный на Русском Севере океанариум (театр морских животных), объект показа мирового уровня, можно дополнить, создав на его базе музейно-познавательный центр «Жизнь северных морей» с панорамным океанским аквариумом.

#### *Проблемы развития туризма на архипелаге Шпицберген*

Одним из основных центров арктического туризма в Баренцевоморском регионе является архипелаг Шпицберген, который посещают в год до 40 тыс. туристов.

Основным туроператором по российским поселкам архипелага является норвежско-немецкая компания «Шпицберген тур». Компания организовала регулярные летние программы по туризму, основанные на проживании групп в пос. Пирамида по несколько дней, в отличие от других

компаний, которые использовали российские поселки лишь в качестве экзотического места проведения экскурсий во время кратких посещений на несколько часов.

Для российских поселков на Шпицбергене характерны серьезные экономические проблемы и необходимость значительных государственных субсидий. Лишь в какой-то степени улучшению экономической ситуации способствует весьма ограниченный туризм.

Несмотря на большие экономические достижения в туризме соседнего норвежского поселка Лонгиербюен, российские поселки на Шпицбергене не уделяют должного внимания развитию туристической деятельности в качестве дополнительной экономической основы их хозяйствования.

В то время как туризм, связанный с проживанием в гостинице, играет очень незначительную роль в Баренцбурге и Пирамиде, в Лонгиербюене в период с 1993 по 2006 г. количество мест в отелях возросло с 0 до 500, что дает около 70 000 человеко-дней проживания в год, обеспечивая работой свыше ста человек. В 2006 году туристы оставляли в Лонгиербюене от 60 до 100 млн. норвежских крон ежегодно — это больше стоимости всего продаваемого трестом «Арктикуголь» угля [6]. Подобное успешное развитие финансировалось главным образом самими туристическими компаниями. Учитывая высокие цены и высокий уровень жизни в Лонгиербюене, необходимо отметить, что за последнее десятилетие экономические перемены оказались успешными. Туризм сыграл в них важную роль как один из главных источников обеспечения работой, стимулятор развития разнообразной инфраструктуры (магазины, рестораны, отели), а также роста численности населения, который был бы невозможен без дополнительных средств, приносимых в Лонгиербюен туристами. В связи с этим возникает вопрос: почему

туризм практически не играет никакой роли в соседних российских поселках, несмотря на их тяжелое экономическое положение и высокую потребность в постоянных государственных субсидиях?

Летний туризм в Пирамиде был прекращен с 2000 г. по причине нежелания треста «Арктикуголь» вести переговоры о соглашении на долгосрочной основе, хотя его заключение было условием для приложения сил к организации широкого маркетинга и тем самым привлечения необходимого числа клиентов, что позволило бы сбалансировать стоимость поддержания туристической инфраструктуры отдаленного, оставленного людьми поселка.

В Баренцбурге ежегодный доход от туризма, по нашим подсчетам, может достигать приблизительно 1 млн. норвежских крон, что составляет чуть более 1% от дохода, приносимого туризмом в Лонгиербюене [6]. Практически весь туризм заключается в коротких полтора-часовых экскурсиях по поселку, тогда как гостиница почти не используется для проживания туристами.

Туризм и добыча угля — абсолютно разные производства зачастую с противоположными потребностями. Поэтому превращение туризма в основную экономическую опору российских поселков маловероятно до тех пор, пока их руководство в случае каких-либо сомнений предпочтению будет отдавать добыче угля. Это особенно характерно для Баренцбурга, где развитие туризма особенно затруднено транспортной малодоступностью поселка.

Смена руководства треста «Арктикуголь» привела к замене почти всего персонала, связанного с обслуживанием туристов, что повлекло за собой потерю профессионализма в работе с иностранными туристами. Норвежский губернатор архипелага потребовал закрытия гостиницы в Пирамиде, и компании «Шпицберген тур»

ничего не оставалось, как исключить поселок из туристических программ после 2000 г. [6]. В связи с подобной ситуацией необходимо, чтобы работы по спасению поселка были бы руководству выгоднее, нежели расходы от его упадка и последующего дорогого восстановления. Предполагается:

– создание в российских поселках руководящего органа, получающего ограниченные государственные субсидии и практически не зависящего от какой-либо местной компании;

– разработка долгосрочной концепции по туризму в каждом поселке, сфокусированной на видах туризма, в которых поселки имеют преимущества перед Лонгиербюеном (особенно природный аспект, культура, сотрудничество науки с туризмом и т. д.).

Правительство Мурманской области предлагает норвежцам создать на архипелаге Шпицберген совместную промышленно-экономическую зону. Россия и Норвегия могли бы стать стратегическими партнерами в развитии инфраструктуры и туристического бизнеса Шпицбергена.

### Литература

1. Блинов, В. Сто дней в Арктике / В. Блинов // Мурманский вестник. – 2008. – 11 янв.
2. Боярский, П.В. Создание системы особо охраняемых природных и историко-культурных территорий Баренцевогорья / П.В. Боярский // Труды Морской арктической комплексной экспедиции. Т. 3. – М., 1994. – С. 10-12.
3. Чесноков, И. «Русская Арктика» не за горами / И. Чесноков // Мурманский вестник. – 2007. – 8 сент.
4. Информация, предоставленная пресс-службой Мурманского морского пароходства, за 2008 год.
5. Харитонов, Г.Н. Ниша России на рынке международных туристических услуг в Арктике: современное состояние и перспективы / Г.Н. Харитонов // Морская стратегия России и экономическая деятельность в Арктике. – Апатиты: Кольский научный центр РАН, 2008. – С. 20.
6. Умбрейт, А. Туризм как основа экономического будущего российских поселков на Шпицбергене: уроки истории, возможности и перспективы / А. Умбрейт // Архипелаг Шпицберген в исторических исследованиях. – М., 2006. – С. 339-345.