

РЕКРЕАЦИОННАЯ ГЕОГРАФИЯ И ТУРИЗМ

УДК 379.85+910 (082)

DOI: 10.18384/2712-7621-2020-4-87-107

АРКТИЧЕСКИЙ ТУРИЗМ: ШПИЦБЕРГЕН

Валькова Т. М., Шумков Д. С.

*Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова
119991, г. Москва, Ленинские горы, д.1, Российская Федерация*

Аннотация.

Цель. Комплексно изучить туристские системы архипелага Шпицберген.

Процедура и методы. С помощью историко-географического, описательного, сравнительного и аналитико-статистического методов проанализированы этапы туристического освоения Арктики, выделены регионы развития арктического туризма, дана характеристика его основным видам.

Результаты. Установлено совпадение периодов освоения Арктики с периодами начала её туристского использования. Выявлены исторические периоды туристского освоения Шпицбергена и факторы, сдерживавшие его развитие в прошлом и настоящем.

Теоретическая и/или практическая значимость. На примере архипелага Шпицберген обновлена проблематика развития туризма в Арктике, сделан вклад в теорию и методологию его изучения. Систематизирован предшествующий опыт в этой области. Обращено внимание на ключевую отрасль развития экономической деятельности Российской Федерации на архипелаге, что способствует решению стратегических задач страны.

Ключевые слова: Арктика, внутренний и международный туризм, арктический туризм, Шпицберген, интегральная оценка, лимитирующие факторы

ARCTIC TOURISM: SHPITSBERGEN

T. Valkova, D. Shumkov

*Lomonosov Moscow State University
1 Leninskie Gory, 119991 Moscow, Russian Federation*

Abstract.

Aim. The purpose of the paper is a complex study of the Spitsbergen tourist system.

© СС ВУ Валькова Т. М., Шумков Д. С., 2020.

Methodology. Based on historical-geographical, descriptive, comparative and analytical-statistical methods, we analyze the stages of the tourist development of the Arctic, identify the regions for the development of Arctic tourism, and describe its main types.

Results. It is found that the periods of the development of the Arctic coincide with the periods of the beginning of its tourist use. The historical periods of the tourist development of Spitsbergen and the factors that hindered its development in the past and present are revealed.

Research implications. On the example of the Spitsbergen archipelago, the problems of tourism development in the Arctic have been updated, and a contribution has been made to the theory and methodology of its study. Previous experience in this area is systematized. Attention is drawn to the key sector of development of the economic activity of the Russian Federation on the archipelago, which contributes to the solution of the country's strategic tasks.

Keywords: Arctic, domestic and international tourism, Arctic tourism, Spitsbergen, integral assessment, limiting factors

Введение

Архипелаг Шпицберген – уникальная территория, стоящая особняком от остальной Арктики ввиду своего особого географического положения и правового статуса. В последние годы наблюдается увеличение интереса к архипелагу, как со стороны туристов, так и со стороны туристических компаний всего мира, однако не так много научных работ посвящено изучению архипелага как туристской дестинации. Мировое научное сообщество интересовалось его флорой и фауной, климатом, геологическим строением, историей его освоения и официальным статусом. До начала XXI в. практически вся туристская деятельность на Шпицбергене осуществлялась Норвегией и только с недавнего времени развитием туризма на своей части архипелага занялась Российская Федерация. Туризм в данный момент является ключевой отраслью развития экономической деятельности Российской Федерации на архипелаге, залогом ее присутствия на данной территории, что придает проводимые исследования не только теоретическую,

но и стратегическую значимость и подчеркивает актуальность выбранной темы. Архипелаг Шпицберген выбран для исследования не случайно – авторы неоднократно посещали данный регион, многие выводы сделаны исходя из их личных наблюдений за происходящими процессами.

Цель исследования – комплексное изучение туристской системы архипелага Шпицберген. Для достижения цели были поставлены следующие **задачи**:

- дать определение понятию «арктический туризм»
- проанализировать периоды освоения зоны Арктики и выделить регионы наиболее активного развития туристской деятельности
- дать характеристику основным видам арктического туризма
- проанализировать хронологию развития туризма на архипелаге
- выявить лимитирующие факторы развития туризма на Шпицбергене

Теоретико-методологическую базу статьи составляют труды российских и зарубежных авторов, посвященные теоретическим и практическим вопросам социально-экономической географии,

рекреационной географии и географии туризма. Исследование опираются на системный анализ и пространственно-временной подход. Для решения поставленных задач использовались общенаучные и географические методы исследования: историко-географический, описательный, сравнительный и аналитико-статистический.

Определение понятия «арктический туризм», региональные особенности его развития

Арктический туризм – основной вид туризма на архипелаге Шпицберген. Данный вид туризма имеет большое количество подвидов. Благодаря своей доступности и развитой инфраструктуре относительно других регионов Арктики, Шпицберген является одним из мировых лидеров по данному направлению туризма.

На данный момент не существует общепринятого определения «арктического туризма», несмотря на это, само понятие активно используется в научных работах, постановлениях правительств мира, других государственных документах. В первую очередь, это связано с различными подходами к определению границ Арктики как региона. Одним из наиболее комплексных исследований Арктического региона в контексте деятельности человека является «Доклад о развитии человека в Арктике» (2004 г.) и его 2-е издание 2015 г. (далее – ДОРЧА) [9]. В нем дается следующее определение *Арктики*: «...вся территория Аляски, Канады севернее 60°с.ш. вместе с Квебеком и полуостровом Лабрадор, Гренландия, Фарерские острова и Исландия, а также северные регионы Норвегии, Швеции

и Финляндии [...] Мурманская область, Ненецкий, Ямало-Ненецкий, Таймырский (в 2007 г. преобразован в Таймырский Долгано-Ненецкий район Красноярского края (прим. авторов), Чукотский автономные округа, город Воркута, Норильск, Игарка, северные регионы Республики Саха». В научном сообществе возникают разногласия о южной границе Арктики (российский сегмент). На законодательном уровне граница арктической зоны закреплена указом президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. № 296 «О Сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» с изменениями от 27.06.2017 г. №287, от 13.05.2019 г. № 220, от 05.03.2020 г. №164. Согласно данному указу в нее входят:

- 1) Территория Мурманской области
- 2) Территория Ненецкого автономного округа
- 3) Территория Чукотского автономного округа
- 4) Территория Ямало-Ненецкого автономного округа:
 - 4-1) Территории муниципальных образований «Беломорский муниципальный район», «Лоухский муниципальный район» и «Кемский муниципальный район» (Республика Карелия)
- 5) Территория муниципального образования городского округа «Воркута» (Республика Коми)
- 6) Территории Абыйского улуса (района), Аллаиховского улуса (района), Анабарского национального (долгано-эвенкийского) улуса (района), Булунского улуса (района), Верхнеколымского улуса (района), Верхоянского района, Жиганского национального эвенкийского района, Момского района, Нижнеколымского

района, Оленекского эвенкийского национального района, Средне-колымского улуса (района), Усть-Янского улуса (района) и Эвено-Бытантайского национального улуса (района) (Республика Саха (Якутия))

7) Территории городского округа города Норильска, Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района, Туруханского района (Красноярский край).

8) Территории муниципальных образований «Город Архангельск», «Мезенский муниципальный район», «Новая Земля», «Город Новодвинск», «Онежский муниципальный район», «Приморский муниципальный район», «Северодвинск» (Архангельская область).

9) Земли и острова, расположенные в Северном Ледовитом океане, указанные в Постановлении Президиума Центрального Исполнительного Комитета СССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» и других нормативных актах СССР [1].

Таким образом, большая часть российской Арктики входит в арктическую зону, установленную ДорЧА. Исключение составляют территории Якутии – в ДорЧА граница проведена значительно севернее.

Отталкиваясь от региональной составляющей арктического туризма, можно дать следующее его определение: *арктический туризм* – путешествия в Арктику с целью отдыха и рекреации.

По периодам освоения Арктику, в обозначены границах, можно разделить на 5 регионов:

1. Северо-Атлантический – Гренландия, Исландия, Шпицберген и Ян-Майен, Фарерские острова, север Норвегии, Финляндии и Кольский полуостров. Большой вклад в освоение данного региона внесли поморы и викинги в период с VI по XV вв. – были заселены Фарерские острова, а затем Исландия и Гренландия. Первые сведения о путешествиях внутри данного региона с целью отдыха и развлечения относят еще к XVI в., организованный туризм появился в конце XVIII в. Этот регион Арктики является наиболее развитым, в том числе, с точки зрения туристского освоения

2. Урало-Сибирский – от полуострова Канин Нос на западе и до Чукотки на востоке. История освоения данного региона начинается в XI в., когда русские мореплаватели начинают исследовать побережье Баренцева моря. В XVI-XVII вв., с развитием Мангазейского торгового хода, путешественники продвинулись дальше на восток, до Тазовской губы. В XVII-XVIII вв. исследованием российской Арктики занялись Витуса Беринг (Великая Северная экспедиция), братья Дмитрий и Харитон Лаптевы, Степан Малыгин, Семен Челюскин и др. Несмотря на то, что данный регион был изучен достаточно рано, туризм на севере России зародился в XVIII в. и долгое время носил самостоятельный характер. Первые организованные туристские программы появились на данной территории в середине – конце XIX в., а полноценная туристская инфраструктура – в конце XX в.

3. Чукотско-Аляскинский – Чукотка, Алеутские острова, Аляска. Регион был исследован в ходе русских экспедиций в XVII-XIX вв. Активнее

всего Аляскинский регион начал осваиваться после продажи данной территории России США – период «золотой лихорадки». Туристская деятельность начала зарождаться в конце XIX в., но получила активное развитие только в конце XX в.

4. Канадско-арктический – Север Канады. Первые экспедиции и колонизальные поселения возникли на данной территории на рубеже XVIII-XIX в. Канада заявила о своих правах на территорию Арктики севернее 60° с.ш. только в 1925 г. – с этого времени начинается полноценное хозяйственное освоение этого региона. Однако до настоящего времени северная Канада остается одним из самых малонаселенных регионов мира. Туризм начал развиваться в конце XX в., наиболее активно – во втором десятилетии XXI в.

5. Полярный – все территории севернее 80° с.ш. XX в. вошел в историю не только как век мировых войн, но как век арктических и антарктических экспедиций. Первой успешной экспедицией на Северный полюс была арктическая экспедиция Роберта Пири (1908-1909 гг.). Туристы на Северном полюсе появились только в конце XX в. – в 1990 г. был совершен первый туристский круиз на атомном ледоколе «Россия». Это направление и сейчас остается в списке самых необычных туристских дестинаций на Земле [3, 7].

Таким образом, ввиду сложных климатических условий, ограниченной транспортной доступности и разницы в экономическом развитии стран, туризм в арктическом регионе развит крайне неравномерно. В ходе исследования авторами была произведена интегральная оценка уровня развития арктического туризма в зоне Арктики,

при которой учитывалось количество населенных пунктов, морских портов, аэропортов, плотность и протяженность автомобильных дорог, объектов туристской инфраструктуры, в том числе, количество средств размещения, их особенности, а также основные виды туризма, развитые на данной территории, количество экспедиционных и классических круизных маршрутов [18]. По итогам данной оценки авторами была составлена карта (при оценке использовались сектора «5° по широте на 10° по долготе») (рис. 1, таблица 1).

Согласно концепции Ричарда Батлера, туристская дестинация проходит определённый цикл развития, состоящий из 5-ти основных этапов: разведка, вовлечение, развитие, укрепление и стагнация. В зависимости от предпринятых мер и особенностей территории далее следует либо продолжающаяся стагнация, либо упадок или перерождение [4]. Анализируя карту интегральной оценки арктического туризма (рис. 1) и показатели вовлеченности туристского сектора в экономику регионов, можно сказать, что, в целом, большинство дестинаций арктического туризма находится в стадии разведки и вовлечения. Восточное побережье Канады, Шпицберген, север Финляндии и Кольский полуостров – в стадии развития, Норвегия, и Гренландия – в стадии укрепления. Исключение составляет Исландия, которая стоит особняком от остальной Арктики – её можно отнести к развитым туристским дестинациям с тенденцией к переходу в стагнацию и упадок. Об этом говорит постепенное снижение скорости роста объемов туристских прибытий, снижение доли туризма в ВВП и возникновение

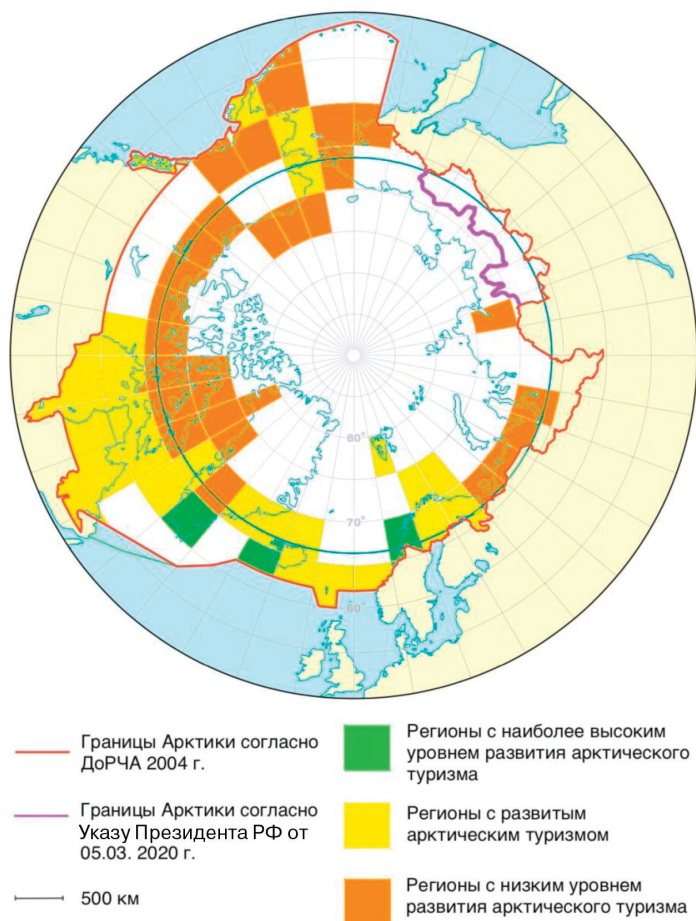


Рис. 1 / Fig. 1. Интегральная оценка уровня развития арктического туризма в зоне Арктики / Integrated assessment of the level of development of the Arctic tourism in the Arctic zone.

Источник: составлено авторами

эффекта «сверхтуризма»¹. Архипелаг Шпицберген, если его рассматривать целиком, не разделяя на российский и норвежский сегменты, находится сейчас на 2-ой стадии модели жизненного цикла туристской дестинации Р.

В. Батлера – на стадии «вовлечения»: происходит ежегодное увеличение туристских прибытий, появляются новые объекты показа, развиваются дополнительные туристские маршруты.

Основные виды арктического туризма

Арктический туризм включает в себя множество подвидов [16]:

Активный арктический туризм – путешествия с преобладанием физической нагрузкой, активными способами

¹ *Сверхтуризм* – явление, возникающее в популярных туристских дестинациях, связанное с негативными многоаспектным воздействиями на них значительных объемов туристских потоков, превышающих рекреационную емкость территории (примечание авторов).

Таблица 1 / Table 1

Типология арктических регионов по уровню развития арктического туризма /
Typology of Arctic regions by the level of development of the Arctic tourism

Регионы с низким уровнем развития арктического туризма	Регионы с развитым арктическим туризмом	Регионы с наиболее высоким уровнем развития арктического туризма
Архангельская область Север Республики Коми (Воркута) Ямало-Ненецкий АО (Салехард) Север Красноярского края – Норильск, Таймыр Западное побережье Чукотки (Анадырь) Северное побережье Аляски и материковой Канады Восток и внутренние регионы южной Гренландии	Юг Шпицбергена (акватория Исфьорда) Северная Финляндия, Кольский п-ов Северо-восточное побережье Норвегии Запад Исландии Юго-запад Гренландии Юго-восток Гренландии Канадское побережье Атлантического океана, Гудзонова залива Восточное побережье Аляски	Север Норвегии (Лофотенские острова, Тромсё) Северо-восток и восток Исландии (Рекьвик-Акурейри) Юг Гренландии (Нуук) Фарерские острова

Источник: данные авторов

передвижения и развлечения: хайкинг, трекинг, альпинизм, рафтинг, каякинг, велотуризм, катание на горных и беговых лыжах, дайвинг, серфинг, кайтинг, снегоходные туры, охоту, рыбалку и множество других видов. В Арктике при освоении новых территорий активный туризм появляется, как правило, одним из первых, поскольку его организация, зачастую, связана с минимальными или нулевыми затратами на обустройство необходимой инфраструктуры, как, например, в случае с активными программами в рамках круизного туризма. Более того, нетронутая природа является мощным притягательным фактором для путешественников, увлекающихся данным видом туризма.

В силу этого фактора активный туризм распространён в Арктике практически повсеместно, но в разных масштабах и имеет свои региональные особенности. На севере Скандинавского полуострова и на территории Кольского полуострова наиболее развиты хайкинг, трекинг, альпинизм, велотуризм, горнолыжный туризм [17]. На северном Урале в основном развивается трекинг, рыбалка, охота и сплавы, аналогичные виды туризма присутствуют и на Чукотке. Особенно интересно развитие и распространение таких нестандартных для Арктики видов активного туризма, как серфинг, виндсерфинг, кайтинг и дайвинг. Данные программы начали создаваться в начале 2010-х гг. неболь-

шими группами энтузиастов и за короткий промежуток времени сумели приобрести большую популярность: сейчас сформировались локальные сообщества, активно развивающие эти виды туризма в Норвегии, Канаде и в России: в Мурманской области, Архангельской области, на Чукотке.

Арктический круизный туризм – самый массовый вид арктического туризма, подразделяется на 2 подвида: экспедиционный и классический, разница между которыми заключается в особенностях используемых судов: экспедиционные суда, как правило, меньше классических круизных лайнеров, лучше технически оснащены и обладают необходимой степенью ледовой защиты. Основным регионом развития арктического круизного туризма является северная Атлантика. Самые популярные круизные маршруты проходят в акваториях северной Норвегии, Фарерских островов, Исландии и Гренландии [11, 12, 19]. Традиционно, из соображений безопасности классические круизные маршруты не прокладывались выше 70-75° с.ш. – зона севернее данной широты всегда считалась регионом экспедиционных круизных маршрутов [22]. Однако в последнее десятилетие классические круизные маршруты стали «продвигаться» все дальше на север и уже достигли акватории Шпицбергена, что вызвало у экспертного сообщества большое количество вопросов, в том числе, экологического характера. Экспедиционный круизный туризм является основным видом туризма в акваториях архипелагов северной Канады, Гренландии и Аляски [10, 20]. Несмотря на то, что данный вид туризма появился там, сравнительно недав-

но, многие небольшие поселения данного региона уже ориентированы на развитие данного вида туризма, как на основной источник дохода.

Отдельно стоит выделить Полярный круизный туризм и отметить уникальную круизную программу, выполняющуюся компаниями Poseidon Expeditions и Quark Expeditions на атомном ледоколе «50 лет Победы» к Северному полюсу. Круизные программы по Северному Морскому пути совершаются редко, но данный регион обладает огромным потенциалом с точки зрения развития экспедиционного круизного туризма.

Другие виды арктического туризма. Помимо активного и круизного туризма, на территории арктического региона развиты многие другие виды арктического туризма: гастрономический, историко-культурный, этнографический, промышленный, событийный, религиозный, бальнеологический. Данные виды туризма тяготеют к определенным инфраструктурам объектам и развиты в тех регионах Арктики, которые были освоены исторически раньше остальных. *Гастрономический туризм* развит в Исландии, на Фарерских островах, в Норвегии, Гренландии. Для данных направлений – это новое, стремительно развивающееся, перспективное направление, которое с каждым годом привлекает все больше туристов. Самобытная кухня, основанная на морских продуктах, сформированная в условиях дефицита иных продуктов питания, сейчас всемирно признана гастрономическими критиками. Несмотря на относительно небольшой возраст, арктические города обладают значительным *культурно-исто-*

рическим потенциалом, поскольку история каждого из этих поселений так или иначе связана с историей освоения Арктики. *Этнографический туризм* распространен, в основном, в Гренландии, северных регионах Канады и на Аляске, где проживают малочисленные народы Севера, которые, сохранили традиционный уклад жизни [17]. Постепенно данный вид туризма развивается и русской Арктике – на Чукотке, Ямале и пр. [6]. *Промышленный туризм* в Арктике, в основном, связан с посещением заброшенных индустриальных объектов и поселений. Такие объекты встречаются во всем арктическом регионе, но большая их часть сосредоточена в зоне русской Арктике, что связано с массовым закрытием промышленных предприятий в 1980-е – 2000-е годы и оттоком населения из угасающих северных городов. Туристов-экстремалов интересуют также заброшенные военные части, научно-исследовательские станции, потерпевшие катастрофу или списанные корабли и самолеты. Например, популярным местом в Мурманской области являются руины Кольской сверхглубокой скважины, где был поставлен рекорд глубины горной выработки. В Исландии одним из самых популярных и фотографируемых пользователями социальных сетей объектов является остов самолета ВМС США. *Событийный арктический туризм* развит в регионах с хорошей транспортной доступностью – в Исландии, Норвегии и на Шпицбергене. Здесь проводятся различные фестивали, концерты известных артистов, выставки художников и фотографов. Организация крупных мероприятий в арктическом регионе

связана с определенными трудностями, но, в тоже время, является хорошим маркетинговым инструментом, позволяющим привлечь дополнительное внимание аудитории. *Религиозный туризм* развит, в основном, на Севере Европейской части России и на Аляске. Основными объектами данного вида туризма являются монастыри и храмы: их посещают или туристы-одиночки, или небольшие организованные группы туристов, интерес к подобным программам ежегодно растет ввиду их экзотичности. *Бальнеологический туризм* развит в Исландии: за счет обилия термальных источников и хорошей инфраструктуры, Исландия является одним из лучших бальнеологических курортов мира. Бальнеологические курорты также присутствуют на территории северной Норвегии.

История освоения архипелага Шпицберген и основные этапы становления туристской деятельности в регионе

До сих пор в научном сообществе не утихают споры о времени начала освоения Шпицбергене, но большинство исследователей сходятся во мнении, что это произошло в XII в. [2]. По данным российских историков, поморы, виртуозно владевшие навыками навигации в северных широтах, впервые высадились на архипелаге на 100 лет раньше, чем викинги. Согласно норвежским источникам, викинги посещали архипелаг задолго до поморов, называя эту территорию Свальбард или «холодный край». Однако часть исследователей считает, что так в древности называли о. Ян-Майен (русское название – о. Большой Медвежий, расположенный в 500 милях к юго-западу от Шпицбергена) или

часть Восточной Гренландии. Поморы называли архипелаг «Святая Земля» или «Грумант»: считается, что этот топоним возник в результате искажения англо-фризского «Greenland»: Гринланд – Грунланд – Грумант. Первым документально подтвержденным посещением архипелага, считается высадка на Шпицбергене в 1596 г. экспедиции во главе с голландским исследователем Виллемом Баренцем, который и назвал крупнейший остров архипелага Шпицбергом («заостренные горы» на голландском языке).

История освоения архипелага человеком неразрывно связана с рыболовным и китобойным промыслами. Начало китобойного промысла относится к XVII в.: бушшая часть охотников на китов была голландцами, британцами и немцами. В пиковую фазу на архипелаге работало более 300 кораблей: в этот период природе Шпицбергена был нанесен катастрофический ущерб. Киты, которые раньше повсеместно встречались в акватории архипелага, к середине XVIII в. (периоду окончания китобойного промысла) исчезли практически полностью и начали возвращаться только в XIX в. До наших дней сохранились многочисленные памятники той эпохи: китобойные станции с остатками фундаментов зданий, жироплавильных печей, китовых и моржовых костей, а также остовами судов и захоронениями китобоев.

Туризм в XIX в. Сведения о первых туристах на архипелаге относятся к середине XIX в. Еще до основания первых постоянных поселений обеспеченные англичане стали посещать архипелаг на хорошо оборудованных яхтах в спортивно-развлекательных

целях: трофейная охота и рыбалка. Эти экспедиции значительно повлияли на дальнейшее развитие туризма на архипелаге: были уточнены карты, проложены новые маршруты, заложены первые туристские базы. Отдельно стоит отметить вклад в туристское освоение территории британского лорда Дафферина, который посетил архипелаг в 1856 г. на яхте «Фоум» и Джеймса Ламонта, совершившего несколько полноценных научных экспедиций на Шпицберген [2]. Расцвет рыболовного промысла в 1850-х гг. сделал эти территории относительно доступными для путешественников-одиночек и небольших групп любителей необычных маршрутов, которые не могли позволить себе зафрахтовать отдельное судно и добирались до архипелага, арендуя каюты на промысловых судах. Со временем, их поток настолько возрос, что некоторые судовладельцы решили сделать оказание транспортных услуг туристам своим основным видом деятельности и полностью отказались от рыбной ловли. В 1870 г. немецкими судоходными компаниями были предприняты первые попытки организовать полноценные экспедиционные круизы. Настоящий прорыв в области туризма на архипелаге произошел в 1890-е годы: трансатлантическая компания NARAG отправила на Шпицберген пароходы, способные вместить сотни пассажиров. Норвежские туроператоры значительно отставали от своих иностранных конкурентов – основную долю рынка занимали немецкие и голландские компании. Появляются первые пакетные предложения, в состав которых входили билеты в обе стороны, питание, проживание в первом на ар-

хипелаге отеле и экскурсии. К концу XIX в. Шпицберген перестал быть направлением, доступным только для избранных – его стали посещать тысячи туристов.

Туризм в XX в. С момента официального открытия и до наших дней, Шпицберген является важной точкой многих полярных маршрутах, в том числе, к Северному полюсу. Отдельно можно выделить экспедиции Руаля Амундсена в 1925 г. на гидроплане и Умберто Нобиле на дирижабле «Италия» в 1928 г. Обе стартовали из поселка Нью-Олесунн и планировали достичь Северного полюса. Команда Амундсена не добралась до цели, зато вернулась на материк в полном составе. Экспедиция Нобиле завершилась трагедией: дирижабль успешно достиг Северного полюса, однако на обратном пути попал в сложные метеоусловия и разбился над плавучими льдами значительно севернее архипелага. В катастрофе погибла часть команды, выжившие провели около месяца в импровизированном лагере на льду, который стал известен как «Красная палатка». Предприималось несколько попыток по спасению экипажа «Италии», в одной из которых погиб Амундсен. Последних выживших спас экипаж советского ледокола «Красин» По мотивам этих событий позднее был выпущен советско-итальянский фильм «Красная палатка». В поселке Нью-Олесунн до сих пор сохранились остатки мачты, к которой швартовался дирижабль «Италия» [2].

Несмотря на развитие туристской инфраструктуры, с ухудшением политической обстановки в мире в начале XX в. поток туристов на архипелаг сократился. Остро встал вопрос

о государственной принадлежности Шпицбергена. Впервые международный статус архипелага Шпицберген был определён в результате обмена нотами между правительствами Российской Империи и Шведско-норвежской унии в 1871–1872 гг. Главным пунктом этого двустороннего соглашения было закрепление за архипелагом статуса «terra nullius» – «ничья земля». Именно это положение лежало в основе конвенции о статусе Шпицбергена, которая разрабатывалась на международных конференциях, проходивших в Христиании (Осло) в 1910, 1912 и 1914 гг. В них принимали участие Россия, Швеция и Норвегия. Однако в связи с началом осенью 1914 г. Первой мировой войны окончательное решение о статусе Шпицбергена так и не было принято.

9 февраля 1920 г. в Париже представители Великобритании, Дании, Италии, Нидерландов, Норвегии, США, Франции, Швеции, Японии и 5-ти английских доминионов и колоний подписали Договор о Шпицбергене. 7 января 1925 г., в день сдачи ратификационной грамоты последним из первоначальных участников договора – Японией, Парижский договор о Шпицбергене вступил в силу [8]. Вскоре после этого, в соответствии с резолюцией короля Норвегии, 17 июля 1925 г. был принят Закон о Свальбарде, который вступил в силу 14 августа того же года, вместе с Горным Уставом архипелага Шпицберген (Свальбарда). В этот день в поселке Лонгйербюен, ставшим административным центром Свальбарда, состоялась официальная церемония перехода архипелага под суверенитет Норвегии. С этого момента на территории

Свальбарда вступили в действия все положения гражданского и уголовного кодекса Норвегии, при этом, внутреннее норвежское законодательство не может противоречить закреплённому Договором международно-правовому статусу Шпицбергена. Суверенитет Норвегии над архипелагом был признан при соблюдении ряда условий, основополагающими из которых стали: демилитаризованный статус территории и предоставление земельных участков для ведения хозяйственной деятельности участникам Договора.

Оправившись от последствий Первой Мировой войны, революции и гражданской войны, СССР начинает активно заниматься «шпицбергенским вопросом»: 12 июля 1931 г. приобретает полный пакет акций акционерного общества «Англо-русский Грумант», осуществлявшего на тот момент добычу угля на архипелаге, 7 октября 1931 г. создается Государственный Трест «Арктикуголь», который 25 июня 1932 г. выкупает у нидерландской компании «Неспико» каменноугольные участки «Гора Пирамида», «Тундра Богемана», поселок Баренцбург и основывает поселок Колсбей. 7 мая 1935 г. СССР официально присоединяется к Договору о Шпицбергене [8].

Политические споры вокруг архипелага, Первая мировая война и Великая Депрессия привели к упадку туристической отрасли в 1930-х гг. Во время Второй мировой войны все поселения на архипелаге были уничтожены, за исключением отдельных построек. Мирное население было эвакуировано на материк и начало возвращаться только в 1945-1946 гг. С этого момента начинается новая история туризма на Шпицбергене.

Особенности туристского освоения территории СССР и Норвегией.

Первое крупное поселение на архипелаге было основано в 1906 г. американцем Джоном Логийром, который прибыл на Шпицберген как турист. В 1916 г. он продает поселок норвежской компании Store Norske, которая до настоящего времени занимается разработкой угля и административными функциями на архипелаге. Туристская индустрия в Лонгйире начала развиваться в 1935 г., когда было организовано регулярное морское сообщение между поселком и материковой Норвегией. Тогда же появляются первые средства размещения и предприятия сферы услуг. В отличие от СССР, Норвегия с самого начала развивала туризм на своей части архипелага, хотя, эта отрасль не была приоритетной и воспринималась властями Шпицбергена как дополнительный источник доходов. Долгое время большая часть туристов прибывала на архипелаг морским путем, так как регулярное международное авиасообщение еще не было развито, а аэродром Лонгйира не был оборудован надежными системами аэронавигации. Основная доля туристов приходилась на состоятельных путешественников среднего возраста из Великобритании, Германии и Скандинавии. Они редко оставались в поселке на продолжительный период времени: чаще всего, это были короткие экскурсии в рамках круизов. Услугами средств размещения в то время пользовались, в основном, охотники и пешие туристы.

До 1980-х годов Лонгйир представлял собой поселение, экономика и население которого во многом зависели от горнодобывающей отрасли. В горо-

де располагалось несколько отелей, ресторан и дом культуры. Предприятия сферы услуг были рассчитаны, в большей мере, на работников рудника. Долгое время туристы вызывали у местных жителей, негативную реакцию, поскольку в послевоенный период значительно возросло социальное напряжение, связанное с экономическим расслоением общества в Лонгйире. С середины 1980-х годов происходит постепенная деиндустриализация поселка: закрываются шахты, значительно улучшается транспортная и социальная инфраструктура, новый вектор развития Лонгйира ориентируется на научную деятельность и туризм [5]. В 1993 г. был достроен и открыт UNIS – Свальбардский международный университет, в котором студенты со всего мира изучают биологию, геологию и метеорологию арктических территорий. В 1995 г. открывается самый северный в мире сетевой отель с полным комплексом услуг – Radisson Blu Polar Hotel. Изменяется и структура туристского потока в сторону увеличения числа иностранных туристов (в 1970-1990 гг. доля норвежских путешественников, в среднем, превышала долю иностранных). Авиасообщение с материковой Европой улучшается: авиаперевозчики начинают выполнять регулярные рейсы, в том числе, в период полярной ночи. Таким образом, к началу XXI в. поселок полностью преобразился.

С 1946 г. Советский Союз вел активную деятельность по восстановлению присутствия на архипелаге: были заново отстроены Баренцбург, Грумант, Колсбей и Пирамида, активно развивалась добыча угля. 1960-1980 гг. можно назвать периодом расцвета – в

поселках была создана передовая для северных широт инфраструктура. В Баренцбурге и Пирамиде были возведены спортивно-развлекательные комплексы с тренажёрными залами, бассейнами, кинотеатрами, библиотеками и концертными залами. Были построены теплицы и животноводческие комплексы, позволявшие, в значительной мере, автономизировать поселения – сделать их менее зависимыми от поставок продовольствия с материковой части СССР. Близкое соседство с капиталистической Норвегией привело к созданию «витринного коммунизма»: уровень жизни в советских поселках архипелага значительно превосходил аналогичный показатель материковой советской Арктики. Полярникам даже разрешалось слушать джазовую музыку, смотреть некоторые иностранные фильмы. В то время зародилась традиция проводить совместные культурно-спортивные мероприятия с жителями Лонгйира, которая поддерживается до настоящего времени.

Особенности политического режима не позволяли развивать в советской части архипелага массовый туризм. Несмотря на то, что в поселках были гостиницы, они использовались, преимущественно, для размещения командировочных сотрудников треста, партийных работников, высокопоставленных гостей из Норвегии и делегаций из других капиталистических стран. Широко был распространен самодельный туризм – в свободное от работы время сотрудники треста и их семьи ходили в пешие и лыжные походы, занимались охотой и рыбалкой. Советские полярники регулярно совершали восхождения на близлежащие вершины. Таким образом, была

заложена сеть пеших маршрутов и охотничьих домиков, большая часть из которых используются туристами в настоящее время.

После 1985 г. начинается постепенное угасание деятельности СССР на архипелаге. В 1992 г. на предприятиях треста началась работа по реструктуризации шахтного фонда, в связи с проводимой в угольной промышленности России реформой: численность шахтеров (Баренцбург и Пирамида) была сокращена на 503 чел. (на 1/4), промышленно-производственного персонала – на 19%, были снижены затраты на социально-культурную сферу. В 1995 г. рудник Пирамида был признан убыточным, разработка угля была прекращена, началась консервация поселения. Так как губернатор Свальбарда, Анн-Кристин Ульсен, признала Пирамиду памятником истории и архитектуры, все капитальные здания после консервации были сохранены в их первоначальном виде [23].

Таким образом, условия жизни и труда горняков на архипелаге стали очень сложными: из-за сокращения дотаций и низкой доходности добычи угля на оставшихся рудниках социально-экономическая ситуация в Баренцбурге к 2008 г. была катастрофической, законсервированный поселок Пирамида постоянно подвергался нападениям вандалов и мародеров. Несмотря на то, что иностранные туристы стали посещать российские поселки – самостоятельно или в составе групп, организованных норвежскими компаниями – это практически не приносило им доходов. В 2000-е годы начал формироваться полулегальный бизнес по организации экспедиционных круизов на Шпицберген на рос-

сийских научно-исследовательских судах, некоторые из которых заходили в Баренцбург, но это также не отражалось на экономике поселка.

Новейший этап развития Россией и Норвегией туризма на Шпицбергене. В 2013 г. было создано структурное подразделение в ФГУП ГТ «Арктикуголь» – Центр Арктического Туризма (ЦАТ), которое стало курировать вопросы организации туристской деятельности на Шпицбергене. Трест начал развивать на Шпицбергене собственную туристическую инфраструктуру и принимать туристов в поселках Баренцбург и Пирамида, что привело к значительному увеличению числа российских туристов и сделало туризм приоритетным направлением деятельности ФГУП ГТ «Арктикуголь». 2013 г. является важной вехой только для российского сегмента туризма на Шпицбергене, в норвежском – никаких значительных изменений в этот и последующие периоды не происходило. Однако с 2013 г. суммарный объем туристского потока на архипелаг стал постепенно возрастать [14]. Очевидно, что 2020 г. станет еще одной исторической вехой для туризма на архипелаге из-за вхождения мировой туристской отрасли в глобальный кризис на фоне пандемии новой коронавирусной инфекции, которая, фактически, отрезала архипелаг от Большой земли. Однако данное исследование будет проведено в следующей работе.

Факторы, ограничивающие развитие туристской индустрии на архипелаге

Развитие арктического туризма на любой территории связано с целым рядом ограничительных факторов. На

Шпицбергене их можно разделить на административные, нормативно-правовые и природные.

Административные и нормативно-правовые факторы. Основным документом, регламентирующим туристскую деятельность на территории Шпицбергена является приказ губернатора Свальбарда «О регулировании туризма» от 1 января 1992 г. [21] Целью данного документа является регулирование туризма, полевых исследований и других перемещений на Шпицбергене в рамках норвежской политики, в целях:

а) обеспечения безопасности туристов;

б) минимизации воздействия туристов и других лиц, перемещающихся по территории архипелага, на ландшафт, флору и фауну и культурную среду;

с) внедрения мирового опыта в сфере организации хозяйственной деятельности и охраны окружающей среды на аналогичных территориях;

г) обеспечения соблюдения других законов и нормативных актов.

Его действие распространяется на туристские агентства и туроператоров, индивидуальных туристов, жителей Шпицбергена, а также на деятельность научно-исследовательских и образовательных организаций. Согласно данному закону, туроператоры на архипелаге несут ответственность за безопасность туристов и обязаны обеспечивать контроль за соблюдением туристами местного законодательства. Туроператоры должны иметь достаточную страховку или предоставить равноценную гарантию для покрытия расходов любого рода, понесенных властями или другими лицами в связи

с поисково-спасательными работами или использованием специального медицинского транспорта. Туроператоры обязаны уведомлять службу губернатора Шпицбергена о своих программах и туристских маршрутах на каждый летний и зимний сезон, но не позднее, чем за 8 недель до начала запланированной программы. Губернатор Шпицбергена может потребовать от туроператоров и туристских агентств внести изменения в рекламную и осведомительную продукцию, касающуюся туристских программ, а также установить особые требования к проведениям туристских программ, используемому в них оборудованию и транспортным средствам. Губернатор архипелага может принять личное решение о недопущении той или иной организации к деятельности на территории архипелага или о прекращении деятельности этой организации.

Согласно Договору о Шпицбергене на территории всего архипелага действует норвежское законодательство, в том числе, на территории российских поселков, что накладывает серьезные ограничения на ведение хозяйственной деятельности и развитие туристской инфраструктуры. В населенных пунктах существует ограничение на строительство новых капитальных сооружений и на ремонтно-восстановительные работы уже имеющихся. Все постройки, введенные ранее 1945 г., имеют статус «культурно-исторического наследия Шпицбергена», их внешний вид и хозяйственное назначение не могут быть изменены. Поскольку большинство капитальных строений в поселках Баренцбург и Пирамида были построены в XX в, многие из них требуют

реконструкции и использовать их под нужды туризма не представляется возможным без ее проведения. Кроме того, т.к. ФГУП ГТ «Арктикуголь» – российское государственное предприятие, ведущее деятельность на территории другого государства, усложняются юридические аспекты ведения им туристского бизнеса. Этот фактор значительно влияет на объем документооборота и организационные мероприятия, связанные с туроператорской деятельностью. Помимо отчетности перед контролирующими органами из Российской Федерации, ФГУП ГТ «Арктикуголь», как компания, осуществляющая деятельность на территории Норвегии, должна сдавать отчетность проверяющим органам Норвежского правительства и службе губернатора Шпицбергена.

Природоохранное законодательство. 65% площади всего архипелага занято ООПТ, большое количество видов животных и растений охраняются законом. Правительство Норвегии ведет жесткий контроль за соблюдением природоохранного законодательства и постоянно вводит новые меры для обеспечения благоприятной экологической обстановки. Однако это серьезно влияет на развитие туристской отрасли. Основные ограничения связаны с воздействием деятельности человека на естественную среду обитания животных. Например, в периоды гнездования птиц (с мая по август) запрещено шуметь и приближаться к местам крупных гнездований птиц, запрещается преследовать или пугать шумом белых медведей. В 2018 г. в период высокого зимнего сезона, туризм на архипелаге оказался парализован в результате решения

губернатора закрыть несколько фьордов для передвижения на снегоходах из-за обнаружения в их районе белых медведей. Это привело к значительным экономическим потерям и отмене снегоходных программ у ряда туроператоров. Охота и рыбная ловля разрешена только в определенные периоды времени и на некоторые виды, указанные в законе [23].

С 2018 г. введены новые меры, ограничивающие экологическое воздействие круизного туризма на акваторию архипелага: несколько северных фьордов оказались полностью закрыты, а в некоторые – закрыт вход судам на дизельном топливе. Под это ограничение попал и научный поселок Нью-Олесунн, который долгое время являлся обязательным пунктом в большинстве экспедиционных круизных программ. В настоящее время его можно посетить только в составе научно-исследовательской группы или на судне, использующем для передвижения энергию альтернативных источников.

Природные факторы. Основными природными факторами, ограничивающими туристский сезон на территории архипелага, являются полярная ночь, период формирования устойчивого снежного и ледового покрова. Полярная ночь снижает комфортность пребывания туристов, усложняет логистику и ведения хозяйственной деятельности, однако является периодом наблюдения за Северным сиянием. В полярную ночь сокращается количество рейсов, выполняемых в аэропорт Лонгйира практически прекращается морское сообщение между поселениями. Устойчивый снежный покров, имею-

щий особое значение при прокладке снегоходных маршрутов, начинает формироваться в конце августа, но уже в мае программы на снегоходах завершаются из-за его активного таяния. В связи с этим, на архипелаге наблюдаются 2 «высоких» сезона: с февраля по апрель и с июня по август, с пиковыми показателями объема туристского потока в апреле и июле, причем, июльский максимум, обычно, в 1,5 раза превышает апрельский. Особо опасными считаются снегоходные маршруты, прокладываемые вдоль замерзших фьордов в конце сезона, когда ледовый покров начинает терять свою устойчивость. В последнее десятилетие на архипелаге произошло 3 инцидента: в результате недостаточного соблюдения мер безопасности снегоходы с туристами проваливались под лед, что привело к серьезным травмам и гибели людей.

Кроме того, природными источниками опасности на архипелаге являются белые медведи, сложные погодные условия, высокая лавиноопасность, землетрясения и прочие опасные природные процессы [15]. В последние годы, из-за изменения естественных ареалов обитания, участились случаи столкновения белых медведей с человеком, которые приводят к травмам и гибели туристов и, в большинстве случаев, – к гибели животных. Все подобные инциденты тщательно расследуются, поскольку в 80% случаев виновными в них являются туристы, так или иначе нарушившие правила безопасности, установленные на территории архипелага.

На Шпицбергене постоянно возникают неблагоприятные погодные явления: сильный ветер, туман, обиль-

ные снегопады, бураны и пр. Аэропорт Свальбард по совокупности факторов входит в 10-ку самых опасных в мире [23]. По этой причине регулярные и чартерные рейсы часто задерживаются или отменяются, из-за чего туристские программы корректируются. Несколько раз экстремальные климатические условия становились причинами катастроф: в 1998 г. метель и сильный ветер привели к падению авиалайнера, а в 2017 г. из-за снежного заряда в акваторию Исфьорда упал вертолет, в обоих случаях – никто не выжил.

Более 50% территории архипелага находится в зоне повышенной лавиноопасности, в частности, поселки Лонгйир и Пирамида. Большинство снегоходных маршрутов имеет участки, включающие в себя подобные зоны. Несмотря на то, что лавинная обстановка в пределах Лонгйира постоянно контролируется спасательной службой, в 2015 и в 2016 гг. в поселении сошло несколько лавин, что привело к разрушению домов и человеческим жертвам. Поселение Пирамида имеет исключительно благоприятный рельеф для образования лавин, но они случаются крайне редко ввиду небольшого количества осадков и ветрового переноса снега. Существует 3 задокументированных случая схода лавин: первые 2 сошли в 1968 г. и не нанесли никакого ущерба; лавина 25 февраля 1988 г. стала крупнейшей за всю историю поселка и привела к значительным повреждениям объектов инфраструктуры. С увеличением туристского потока и возрастанием числа снегоходных маршрутов, участились случаи схода лавин в районах пребывания туристских групп. Данный фактор необходимо учитывать при организации

и разработке туристских маршрутов в зимний период.

Архипелаг Шпицберген находится в сейсмически опасной зоне. По оценкам специалистов, максимально возможная магнитуда землетрясений в регионе оценивается в 7 баллов. В период с 1 января 1975 г. по 1 января 2020 г. на архипелаге было зарегистрировано 125 землетрясений магнитудой от 2,5 до 6,1 баллов по шкале Рихтера [13]. Некоторые из них привели к повреждениям шахтного оборудования и стали причинами горных ударов, в результате которых работники рудников получили травмы различной степени тяжести. Нет ни одного подтверждения тому, что землетрясения на Шпицбергене когда-либо спровоцировали значительное разрушение инфраструктуры или гибель людей, однако данный фактор необходимо учитывать при строительстве новых объектов.

Заключение

На основании проведенного в работе исследования можно сделать следующие выводы:

- арктический туризм – путешествия в Арктику с целью отдыха и рекреации; активно развивающийся вид туризма;
- можно выделить 5 регионов Арктики по периодам ее освоения;

- любая туристическая система – динамическая, постоянно меняющаяся система: большинство арктических регионов в настоящее время находится на фазе вовлечение туристов и активного развития;

- в зоне Арктики представлены практически все виды туризма: наибольшее развитие получили активный арктический туризм (в основном, хайкинг) и круизный туризм;

- туризм на Шпицбергене имеет более чем вековую историю и всегда играл важную роль в его освоении. Из-за разного подхода к организации туризма, к началу XXI в. Лонгйир значительно опережал российские поселки по качеству и количеству объектов туристской инфраструктуры, предложений на рынке и, как следствие, объему туристского потока. Данная ситуация в последние время претерпела коренные изменения;

- развитие туризма на архипелаге связано с большим количеством ограничений и лимитирующих факторов, основными из них являются административные, нормативно-правовые и природные. От грамотного анализа и учета данных факторов зависит не только состояние окружающей среды на территории, но и безопасность туристов.

Статья поступила в редакцию 12.10.2020 г.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Указ президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. № 296 «О Сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» с изменениями от 27.06.2017 г. №287, от 13.05.2019 г. № 220, от 05.03.2020 г. №164 [Электронный ресурс] URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/38377> (Дата обращения: 10.03.2020)
2. Арлов Т.Б. История архипелага Шпицберген / Т.Б. Арлов, перевод Е. Диева, А.Комкова. – М: Паулсен, 2016
3. Арктический туризм в России / Отв. редактор издания Ю.Ф. Лукин, редактор Е.А. Шепелев, оставитель справочника по регионам Н.К. Харлампьева. Архангельск —

- Санкт-Петербург, 2016 – 257 с. [Электронный ресурс]. URL: https://irsup.hse.ru/data/2016/07/27/1118894456/Arctic_tourism.pdf (Дата обращения: 30.12.2019)
4. География Туризма: учебник под редакцией А.Ю. Александровой. – М.: КНОРУС, 2020
 5. Общий вклад туризма в ВВП Норвегии [Электронный ресурс] – URL: <https://knoema.ru/atlas/Норвегия/topics/Туризм/Общий-вклад-туризма-в-ВВП/Общий-вклад-в-ВВП-доля-percent> (Дата обращения: 10.01.2020)
 6. Федеральное агентство по туризму РФ. Ростуризм [Электронный ресурс] – URL: <https://www.russiatourism.ru/> (Дата обращения: 17.03.2019)
 7. Цекина М.В. Туризм в Российской Арктике: Монография. – М.: ООО «Содружество культур», 2018. – 80 с., ил.
 8. Treaty between Norway, The United States of America, Denmark, France, Italy, Japan, the Netherlands, Great Britain and Ireland and the British overseas Dominions and Sweden concerning Spitsbergen signed in Paris 9th February 1920. // 1920. [Электронный ресурс] URL: http://library.arcticportal.org/1909/1/The_Svalbard_Treaty_9ssFy.pdf (Дата обращения: 05.02.2020)
 9. Arctic Human Development Report. Akureyri: Stefansson Arctic Institute, 81 2004.
 10. Canada Contribution Of Travel And Tourism To GDP (% Of GDP), 1995- 2018 – Knoema.com [Электронный ресурс] URL: <https://knoema.com/atlas/Canada/topics/Tourism/Travel-and-Tourism-Total-Contribution-to-GDP/Contribution-of-travel-and-tourism-to-GDP-percent-of-GDP> (Дата обращения: 28.02.2020)
 11. Cruise Tourism // MOSJ – Environmental Monitoring Of Svalbard And Jan Mayen [Электронный ресурс] URL: <http://www.mosj.no/en/influence/traffic/cruise-tourism.html> (Дата обращения: 08.03.2020)
 12. CRUISE STUDY SVALBARD: An examination of the economical impact of cruise tourism (expedition- and conventional cruise) in Svalbard, 2019 [Электронный ресурс] URL: <https://www.aeco.no/resources-and-tools/> (Дата обращения: 08.03.2020)
 13. IRIS Seismic minitor [Электронный ресурс]. URL: <http://ds.iris.edu/seismon/index.phtml> (Дата обращения: 20.03.2020)
 14. Eeg-Henriksen F, Sjømølling E. Statistics Norway. This is Svalbard 2016 What the figures say. 2016 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ssb.no/en/befolkning/artikler-og-publikasjoner/this-is-svalbard-2016> (Дата обращения: 08.03.2020)
 15. Maher P.T. Arctic tourism: a complex system of visitors, communities, and environments // Polar Geography. 2007. Т. 30. № 1–2. С. 1–5.
 16. Mason P. Developing guidelines for Arctic tourism // Tourism Management. 1996. Т. 17. № 6. С. 464–465.
 17. Müller D.K. Issues in Arctic Tourism // 2015. С. 147–158. [Электронный ресурс]. URL: https://link.springer.com/chapter/10.1007%2F978-3-319-17602-4_11 (Дата обращения: 10.03.2020)
 18. The Daily — National Tourism Indicators, Second Quarter 2019 [Электронный ресурс]. URL: <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/190926/dq190926a-eng.htm> (Дата обращения: 25.03.2020)
 19. Thomson C., Thomson J. Arctic Cruise Ship Island Tourism // 2006. С. 169–178. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780080446561500172?via%3Dihub> (Дата обращения: 25.03.2020)
 20. Statistics Greenland 2018 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.stat.gl/publ/da/GF/2018/pdf/Greenland%20in%20Figures%202018.pdf> (Дата обращения: 20.03.2020)
 21. Svalbard Laws And Regulations // Governor Of Svalbard [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sysselmannen.no/en/laws-and-regulations/> (Дата обращения: 09.03.2020)

22. Viken A., Jørgensen F. Tourism on Svalbard // *Polar Record*, 2009 [Электронный ресурс]. <https://www.cambridge.org/core/journals/polar-record/article/abs/tourism-on-svalbard/0F7DAC0B8B20174D633FB30420BCBF23> (Дата обращения: 11.03.2020)
23. Welcome To The High Arctic Of Svalbard! // *Visit Svalbard* [Электронный ресурс] URL: <https://en.visitsvalbard.com> (Дата обращения: 08.03.2020)

REFERENCES

1. Decree of the President of the Russian Federation of May 2, 2014 No. 296 «The Land Territories of the Arctic Zone of the Russian Federation» as amended on June 27, 2017 No. 287, of 05/13/2019 No. 220, of 03/05/2020 No. 164 [Electronic resource] URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/38377> (access date: 10.03.2020)
2. Arlov T.B. History of the Spitsbergen archipelago / T.B. Arlov, translated by E. Dieva, A. Komkov. – M: Paulsen, 2016
3. Arctic tourism in Russia / Editor: Yu.F. Lukin, E.A. Shepelev. Arkhangelsk – St. Petersburg, 2016 – 257 p. [Electronic resource]. URL: https://irsup.hse.ru/data/2016/07/27/1118894456/Arctic_tourism.pdf (access date: 30.12.2019)
4. Geography of Tourism: a textbook edited by A.Yu. Alexandrova. – M.: KNORUS, 2020
5. The overall contribution of tourism to the GDP of Norway [Electronic resource] – URL: <https://knoema.ru/atlas/Norway/topics/Tourism/Total-investment-tourism-in-GDP/Total-contribution-to-GDP-share-percent> (access date: 10.01.2020)
6. Russian Federation Federal Agency for Tourism. ROSTOURISM [Electronic resource] – URL: <https://www.russiatourism.ru> (access date: 17.03.2019)
7. Tsekina M.V. Tourism in the Russian Arctic. – M.: ООО «Commonwealth of Cultures», 2018. – 80 p.
8. Treaty between Norway, The United States of America, Denmark, France, Italy, Japan, the Netherlands, Great Britain and Ireland and the British overseas Dominions and Sweden concerning Spitsbergen signed in Paris 9th February 1920. // 1920. [Electronic resource] URL: http://library.arcticportal.org/1909/1/The_Svalbard_Treaty_9ssFy.pdf (access date: 05.02.2020)
9. Arctic Human Development Report. Akureyri: Stefansson Arctic Institute, 81 2004.
10. Canada Contribution Of Travel And Tourism To GDP (% Of GDP), 1995-2018 – Knoema.com [Electronic resource] URL: <https://knoema.com/atlas/Canada/topics/Tourism/Travel-and-Tourism-Total-Contribution-to-GDP/Contribution-of-travel-and-tourism-to-GDP-percent-of-GDP> (access date: 28.02.2020)
11. Cruise Tourism // MOSJ – Environmental Monitoring Of Svalbard And Jan Mayen [Электронный ресурс] URL: <http://www.mosj.no/en/influence/traffic/cruise-tourism.html> (Дата обращения: 08.03.2020)
12. CRUISE STUDY SVALBARD: An examination of the economical impact of cruise tourism (expedition- and conventional cruise) in Svalbard, 2019 [Электронный ресурс] URL: <https://www.aeco.no/resources-and-tools/> (Дата обращения: 08.03.2020)
13. IRIS Seismic monitor [Электронный ресурс]. URL: <http://ds.iris.edu/seismon/index.phtml> (Дата обращения: 20.03.2020)
14. Eeg-Henriksen F., Sjøthjelling E. Statistics Norway. This is Svalbard 2016 What the figures say. 2016 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ssb.no/en/befolkning/artikler-og-publikasjoner/this-is-svalbard-2016> (Дата обращения: 08.03.2020)
15. Maher P.T. Arctic tourism: a complex system of visitors, communities, and environments // *Polar Geography*. 2007. Т. 30. № 1–2. С. 1–5.
16. Mason P. Developing guidelines for Arctic tourism // *Tourism Management*. 1996. Т. 17. № 6. С. 464–465.

17. Müller D.K. Issues in Arctic Tourism // 2015. С. 147–158. [Электронный ресурс]. URL: https://link.springer.com/chapter/10.1007%2F978-3-319-17602-4_11 (Дата обращения: 10.03.2020)
18. The Daily — National Tourism Indicators, Second Quarter 2019 [Электронный ресурс]. URL: <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/190926/dq190926a-eng.htm> (Дата обращения: 25.03.2020)
19. Thomson C., Thomson J. Arctic Cruise Ship Island Tourism // 2006. С. 169–178. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780080446561500172?via%3Dihub> (Дата обращения: 25.03.2020)
20. Statistics Greenland 2018 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.stat.gl/publ/da/GF/2018/pdf/Greenland%20in%20Figures%202018.pdf> (Дата обращения: 20.03.2020)
21. Svalbard Laws And Regulations // Governor Of Svalbard [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sysselmannen.no/en/laws-and-regulations/> (Дата обращения: 09.03.2020)
22. Viken A., Jørgensen F. Tourism on Svalbard // Polar Record, 2009 [Электронный ресурс]. <https://www.cambridge.org/core/journals/polar-record/article/abs/tourism-on-svalbard/0F7DAC0B8B20174D633FB30420BCBF23> (Дата обращения: 11.03.2020)
23. Welcome To The High Arctic Of Svalbard! // Visit Svalbard [Электронный ресурс] URL: <https://en.visitsvalbard.com> (Дата обращения: 08.03.2020)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Валькова Татьяна Михайловна – кандидат географических наук, доцент кафедры рекреационной географии и туризма географического факультета Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова; e-mail: valkovatm@yandex.ru

Шумков Дмитрий Сергеевич – магистрант кафедры рекреационной географии и туризма географического факультета МГУ имени М. В. Ломоносова; e-mail: shumkovd@gmail.com

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Tatiana M. Valkova – Ph.D (Geography), Associate Professor of the Department of Recreational Geography and Tourism, Faculty of Geography, Lomonosov Moscow State University; e-mail: valkovatm@yandex.ru

Dmitry S. Shumkov – master's degree student, Department of Recreational Geography and Tourism, Faculty of Geography, Lomonosov Moscow State University; e-mail: shumkovd@gmail.com

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Валькова Т. М., Шумков Д. С. Арктический туризм: Шпицберген // Географическая среда и живые системы. 2020. № 4. С. 87–107.
DOI: 10.18384/2712-7621-2020-4-87-107

FOR CITATION

Valkova T. M., Shumkov D. S. Arctic tourism: Shpitsbergen. In: *Geographical Environment and Living Systems*, 2020, no. 4, pp. 87–107.
DOI: 10.18384/2712-7621-2020-4-87-107