

УДК 556; 338.48

Д. В. Севастьянов

## АРКТИЧЕСКИЙ ТУРИЗМ И РЕКРЕАЦИОННОЕ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЕ – НОВЫЙ ВЕКТОР РАЗВИТИЯ СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

**СЕВАСТЬЯНОВ Дмитрий Викторович** – доктор географических наук, профессор, заведующий кафедрой. Санкт-Петербургский государственный университет. 199178, 10 линия, 33–35. Санкт-Петербург, Россия. E-mail: ecolim@mail.ru.

*Рассматриваются проблемы и перспективы развития туризма и рекреационного природопользования в арктическом регионе планеты. В 1991 г. восемь арктических стран – Канада, Дания (включая Гренландию и Фарерские острова), Финляндия, Исландия, Норвегия, Российская Федерация, Швеция и США приняли Стратегию по защите окружающей среды Арктики (АЕПС), а в 1996 г. - подписали Оттавскую декларацию и образовали Арктический совет, для обеспечения программ по устойчивому развитию региона. Перспективы дальнейшего использования арктических регионов РФ и освоения природных ресурсов заполярья сформулированы в Государственной программе "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года". На основе этой Программы осуществляются мероприятия, направленные на развитие Северного морского пути, на охрану природных комплексов Арктики, на организацию новых охраняемых природных территорий, арктического круизного туризма и рационального рекреационного природопользования в целях устойчивого развития региона.*

АРКТИКА; РЕКРЕАЦИОННОЕ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЕ;  
КРУИЗНЫЙ ТУРИЗМ; ОХРАНА ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ;  
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПАРКИ; УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ

### Введение

В XXI веке в Арктическом регионе пересекаются экономические интересы многих стран мира, но главным образом – России, США и Канады, а также стран Европейского Союза – Исландии, Норвегии (со Шпицбергенom), Дании (с Гренландией), Финляндии и Швеции. Эти страны, связаны с арктическим регионом, прежде всего, своим

географическим положением, историей развития, научными исследованиями, экономикой и политикой. Для России, которая имеет наибольшую длину береговой линии в арктических морях (более 20 тыс. км) и крупнейший сектор прилегающей акватории морей Северного Ледовитого океана, выходящий к Северному полюсу, современные экономические и политические интересы в заполярной зоне очевидны. Страны северной Европы, США и Канада также имеют свои географические сектора и отстаивают свои экономические и политические интересы в Арктике (Рис. 1).

В планы стратегического развития северных регионов РФ входит восстановление мореплавания по Северному морскому пути (СМП), реконструкция портов и навигационной инфраструктуры на трассе СМП, охрана природной среды Арктики и развитие ООПТ. Не случайно 3 февраля 2015 года Президентом России был подписан указ «О создании правительственной комиссии по Арктике», которую возглавил вице-премьер Д.О. Рогозин. Перспективы дальнейшего использования арктических регионов и стратегия освоения природных ресурсов заполярья изложены в Постановлении Правительства РФ от 17.12.2014 – "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года" [1].

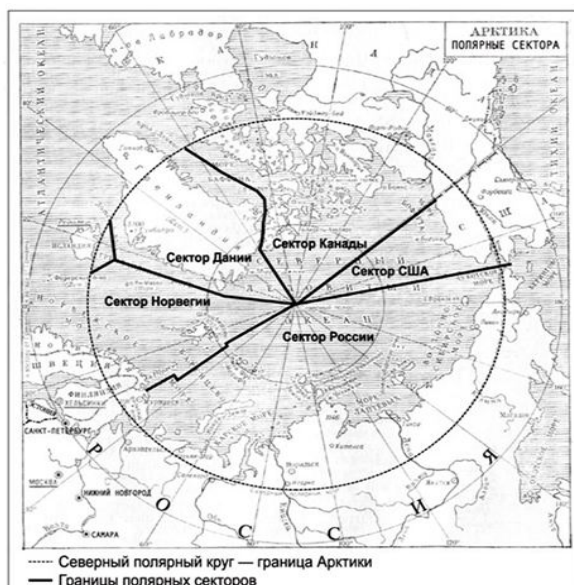


Рис. 1. Полярные сектора основных стран Арктического региона [по 2].

## **Современные тенденции развития природопользования в Арктике**

Россия – северная страна и обладает самым крупным сектором в Арктике. Почти 20% территории лежит к северу от полярного круга. Но с учетом территории, отнесенной к северным приполярным районам РФ, площадь этого региона страны расширяется до 37%. (Рис. 2). Береговая территория Российской Арктики и акватория шельфа обладают богатыми ископаемыми и биологическими ресурсами, которые всё более вовлекаются в сферу хозяйственного использования. В то же время, этот регион хранит следы древнего освоения человеком. На морском побережье и островах Северного Ледовитого океана (СЛО) располагаются многочисленные объекты природного и культурного наследия, а также очаги проживания и районы промыслов коренных малочисленных народов севера. Восстанавливаются и реконструируются старые и строятся новые полярные порты, функционируют буровые платформы на шельфе, увеличиваются северные морские перевозки грузов, становятся более популярными полярные морские круизы к островам СЛО и к Северному полюсу, наращивается рыболовство в арктических морях и добыча других морепродуктов. В этой связи актуальной проблемой становится охрана арктической природной среды от разрушительных техногенных воздействий. В настоящее время, в целях оптимизации процессов хозяйственного освоения Арктики и охраны природы странами Арктического региона, в рамках членства Евро-Арктического Баренц-региона и Арктического совета, уже реализуется ряд международных программ и проектов, имеющих экологическое, экономическое и геополитическое значение для России.



Рис.2. Северные полярные районы Арктической зоны РФ [по 3]

В 1996 г. страны арктического региона подписали *Оттавскую декларацию* и образовали *Арктический совет*, который призван обеспечить выполнение программ по всестороннему внедрению инструментов устойчивого развития северных территорий мира. Арктический совет признается Европейским Союзом главным компетентным органом в приполярном региональном сотрудничестве. Одной из ведущих групп Арктического совета является *Группа по защите арктической морской среды* – (Working Group on Protection of the Arctic Marine Environment (PAME)). В настоящее время в Арктический совет входят 8 государств: Россия, США, Канада, Дания, Исландия, Норвегия, Финляндия, Швеция. Помимо перечисленных стран есть у Арктического совета еще и группа государств-наблюдателей – Китай, Великобритания, Испания, Германия, Польша, Южная Корея, Франция, Италия и Нидерланды, которые тоже проявляют интерес к арктическим ресурсам. Таким образом, в новом веке Арктика становится ареной особенного коллективного экономического интереса и международного сотрудничества [2, 3, 4]. Одним из важнейших стимулов к современной активизации международной экономической деятельности в Арктическом регионе планеты, безусловно, является потепления климата Арктики и смягчение ледовой обстановки, наблюдаемое в морях СЛО. Наибольшее потепление летних месяцев за период 1985–2012 гг. по прямым

наблюдениям и косвенным признакам отмечено на арктическом побережье западнее Новой Земли и восточнее полуострова Таймыр [2, 5, 6] Следствием этого потепления является смягчение ледовой обстановки в западном и восточном секторах Российской Арктики, а также и в Канадской Арктике, где отмечается активная деградация многолетнемерзлых грунтов и увеличение вегетационного периода тундровой растительности [7, 8]. По данным Росгидромета, наблюдаемое с начала 1980-х годов XX века сокращение площади морского льда резко ускорилось в конце 1990-х годов и достигало исторического минимума в 2007 (4,3 млн. кв. км) и в 2012 г. (3,41 млн. кв. км). Например, в июле-августе 2007 и 2012 гг. акватории арктических морей у побережья РФ полностью освобождались ото льда, предоставляя благоприятные условия для свободного каботажного мореплавания. На декабрь 2014 г. площадь полярной шапки льдов в СЛО в целом, по данным мониторинга морского ледяного покрова Арктики, осуществляемого ААНИИ, составляла 11667,0 тыс. км<sup>2</sup>, что меньше средней многолетней нормы на 4,2%, а для в восточного сектора Арктики, включающего моря Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское, Берингово и Охотское, площадь льда в этом секторе была меньше среднего многолетнего значения на 7,9 % [8]. На фоне тенденции к потеплению реальными появляются перспективы постоянного транспортного использования Северного морского пути (СМП) вдоль побережья Евразии в рамках региональных, национальных и международных проектов развития природоохранной и туристско-рекреационной деятельности в полярных широтах. СМП обеспечивает доступ к таким региональным портам, как Новый Порт в устье реки Оби, Диксон, Дудинка и Игарка на реке Енисей, порт Тикси в устье реки Лены и др. Эти порты, построенные ещё в советское время, продолжают поддерживать каботажное судоходство в системе «река-море» в летний период, служат пунктами перегрузки минеральных ресурсов и древесины, базой снабжения внутренних районов Восточной Сибири.

В настоящее время значение Севера для экономики России определяется, прежде всего, его богатейшими природными ресурсами, его сырьевым потенциалом. Здесь добывается 72% всей нефти и газового конденсата; 93% – естественного газа; практически все алмазы;

заготавливается 37% деловой древесины. В арктических регионах РФ производится основная часть цветных, редких металлов и золота, а также многие другие важные виды продукции, обеспечивающие в совокупности до 60% экспорта страны. Север дает 15–20% суммарного ВРП, являясь устойчивым донором федерального бюджета [9]. Этим обстоятельством обусловлена насущная необходимость развития морской транспортной системы на севере России и организации регулярного судоходства по Северному морскому пути. Эксперимент показал, что морской транспорт по сравнению с трубопроводным, сокращает капитальные затраты в полтора раза, обеспечивает свободу выбора зарубежных потребителей российского сырья и снижает риски загрязнения окружающей среды [3, 10]. В то же время, фактически, ледокольный флот РФ, находящийся в настоящее время в эксплуатации, насчитывает всего 6 атомных ледоколов: четыре тяжелых – класса «Арктика», два – с малой осадкой класса «Таймыр» и 5 – дизель-электрических судов. Один из атомных ледоколов – «50 лет Победы», оборудованный для перевозки туристов, активно используется для проводки судов и для круизного туризма. При этом, отмечается острый недостаток средств для обеспечения ремонта судов, технического обслуживания имеющегося портового хозяйства, систем гидрометеорологического, навигационного и гидрографического обслуживания судоходных путей. Высокие портовые сборы, сдерживают активность судовладельцев и предпринимателей, осуществляющих транспортные перевозки по СМП. Но крупные коммерческие компании, например, «Норильский никель», начали приобретать собственные грузовые суда ледокольного типа – “Arctic-Express”. В 2009 году на долю флота компании «Норникель» приходилось около 1 млн. тонн грузоперевозок из Дудинки по Карскому и Баренцеву морю на Кольский полуостров. За успехом «Норникеля» последовало введение в эксплуатацию подобных судов для транспортировки нефти и природного газа в Арктике без сопровождения ледоколов [11–13].

В настоящее время СМП связывает Тихий океан и Атлантику. Но основные населенные пункты на этом пути – порты, созданные во времена Советского Союза, расположенные вдоль Севморпути – Мурманск, Амдерма, Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Провидения – требуют

реконструкции. Продолжительность летней навигации по маршруту составляет всего 2–4 месяца. Но ледокольная проводка судов способна обеспечить круглогодичную деятельность СМП. По этой магистрали осуществляется перевозка добываемых на Севере РФ руд, леса, нефти и газа. По СМП транспортируется 90% никеля и свыше 65% меди. Кроме того, начинают осуществляться и круизные путешествия туристов из разных стран мира к Северному полюсу и островам СЛО. Потенциальный объем грузового транзита через СМП оценивается в 8–12 млн. тонн в год. Этот путь почти в 2 раза короче других морских путей из Европы на Дальний Восток – от Санкт-Петербурга до Владивостока по СМП 14280 км, а южным путём через Суэцкий канал 23200 км, а вокруг мыса Доброй Надежды – 29400 км. Длина основной ледовой трассы СМП от новоземельских проливов до порта Провидения – 5610 км. При этом, протяженность судоходных речных путей, примыкающих к СМП, составляет около 37000 км. Для морских перевозок из Китая СМП, протягивающийся вдоль всего арктического побережья России, по сравнению с существующими южными маршрутами, способен существенно сократить путь до Западной Европы и даёт возможность получить экономию средств до 500 тыс. долларов за рейс [11, 14]. Поэтому в последние годы растет интерес Китая и Японии к Арктическому региону и СМП. По мере наращивания экспортного потенциала китайской экономики и недавнего (с 2010 г.) превращения КНР в первую экспортную державу мира, китайское руководство осознает выгоду от развития торгового сообщения через арктические моря и активизирует проведение научных исследований в Арктике. [15,16].

### **Развитие арктического туризма в зарубежных странах**

Следует особо отметить, что в последние годы северные полярные страны начинают получать немалую экономическую выгоду от своего географического положения в связи с ростом интереса туристов к суровым арктическим пейзажам, к природным и историко-культурным объектам и другим полярным аттракциям, связанным с организацией круизов к Северному полюсу.

Отметим, что арктический туризм в США, Канаде, Гренландии, Исландии, Норвегии развивается при всесторонней поддержке

государственного сектора и приносит немалую прибыль. Например, согласно данным UNWTO, штат Аляска в США зарабатывает на туризме до 3,4 млрд. долл., а Канада – 6,5 млрд. долл. в год. Привлекает внимание и резкий рост числа туристов, посещающих Гренландию: в начале 90-х годов на территорию прибывало около 3500 чел./год, а в 2011 уже почти 65000 чел./год. Таким образом, за 20 лет произошло увеличение потока туристов более чем в 18 раз, превысив число постоянно проживающих здесь жителей – инуитов и датчан (Рис. 3). Среди остальных регионов Арктики – Исландия показала похожую динамику, прирастив число только международных визитеров более чем в 4 раза, и норвежский Шпицберген – в 3 раза. В других регионах зарубежной Арктики (Аляска, Канадский архипелаг) темпы роста сходны со среднемировыми и составили от 42 до 84%. В целом, в 2010 г. количество туристов побывавших в зарубежной Арктике и приполярных районах (без России) превысило 700 тыс. чел. [11, 17]. После всплеска активности арктического туризма в 2006–2007 гг., во всех высокоширотных регионах было зафиксировано падение числа посетителей. Острая фаза экономического кризиса (2008–2009) серьезно повлияла на динамику туризма в Арктике.

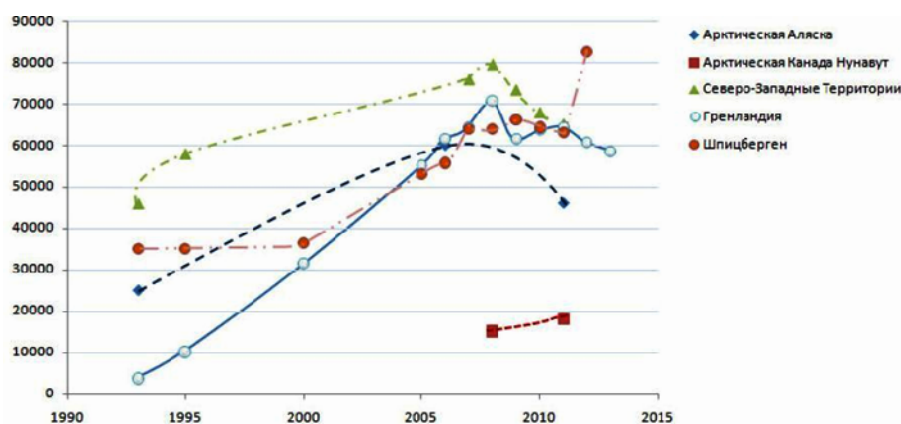


Рис.3. Динамика туристических потоков в странах зарубежной Арктики [по 17]

Однако уже в 2012–13 гг. на архипелаге Шпицберген (Норвегия) и в Исландии был отмечен значительный рост количества туристов. В то же время, в североамериканской Арктике и Гренландии по этим показателям продолжался спад посещений (рис. 3). По мнению канадских исследователей, во всех регионах Арктики следует уделять особое внимание организации контроля и регулирования туристических потоков,



минимизации воздействия туризма на арктические ландшафты, сохранению условий обитания коренных народностей, вовлечению коренных народов в сферу туристской деятельности [4, 18].

Один из наиболее посещаемых районов Арктики в настоящее время – *архипелаг Шпицберген*, располагающийся в зоне воздействия теплого течения Гольфстрим. С ростом числа круизных туров в XXI в. связано увеличение антропогенного воздействия на природу островов. В соответствии с Предписанием о туристской и экскурсионной деятельности на Шпицбергене, приоритетом является минимизация антропогенного воздействия на природную среду. Здесь выделяется специальная административная зона № 10, куда входят все посёлки Шпицбергена и где разрешено свободное пребывание туристов и туристских групп без специальной регистрации [15]. В последнее время Шпицберген ежегодно посещают 70–80 тыс. чел. Около 80% из них составляют норвежцы, до 20% – граждане из стран Скандинавии. Обычно они размещаются в пос. Лонгйир. Российский пос. Баренцбург на архипелаге Шпицберген пользуется меньшей популярностью среди туристов, ввиду недостаточной развитости инфраструктуры. В последние годы заметен рост посещаемости Баренцбурга в ходе коротких экскурсий в весенне-летний период с апреля до августа (2,5–3 тыс.чел./год, из них российских туристов 20–30 чел.) [4, 14].

### **Туризм и охрана природы в стратегии развития арктической зоны РФ**

Следует подчеркнуть, что в 2012 г. в РФ была принята государственная «Программа развития туризма в РФ на 2013–2020 гг.», которая утверждает приоритет развития въездного и внутреннего туризма, по сравнению с выездным, а также определена «Стратегия развития Арктической зоны РФ до 2020 г.», в которой, в частности, предусматривается ... «развитие арктического туризма и расширение экологически безопасных видов туристской деятельности в Арктике, совершенствование нормативно-правового обеспечения в сфере туризма, создание системы его финансовой поддержки на принципах государственно-частного партнерства, содействие формированию

региональных туристических кластеров, продвижение арктического туризма на национальном и международном рынках» [19].

Анализируя тенденции развития рекреации и туризма в северных и арктических регионах России, нельзя не отметить расширение сети национальных парков и заповедников в последние годы. Прежде всего, это такие новые ООПТ как НП «Русская Арктика» и заказник «Земля Франца Иосифа» в Баренцевом море, это НП «Онежское Поморье» на Онежском полуострове Белого моря, это кластерный НП «Берингия», расположенный на Чукотке и Аляске, а также заповедники на полуострове Таймыр и на острове Врангеля. Эти ООПТ располагаются в пределах доступности трассы СМП, и привлекательны для посещения в ходе круизного туризма по арктическим морям.

В 2009 году был подписан Указ о создании крупнейшего на российском севере национального парка «Русская Арктика». Территория парка включает в себя северную часть о. Северный архипелага Новая Земля, Большие и Малые Оранские острова, о. Лошкина и ряд других островов. В ведении национального парка «Русская Арктика» находится также государственный природный заказник федерального значения Земля Франца-Иосифа (ЗФИ), образованный в 1994 г. Площадь НП «Русская Арктика» 14 260 км<sup>2</sup>, но вместе с заказником ЗФИ, площадь которого 42 000 км<sup>2</sup>, они составляют одну из самых крупных охраняемых природных территорий планеты [20]. По данным информантств на 2013 год территорию НП «Русская Арктика» и федерального заказника «Земля Франца Иосифа» (ЗФИ) посетили около 700 туристов, в 2014 г. – 738 человек, а летом 2015 г. – уже 1225 человек из 35 стран (прирост – 70%). Около 30% от этого количества составили граждане Китая, на втором месте граждане США, на третьем Швейцарии. В том числе, около 10% от общего количества составляют граждане РФ. Таким образом, рекреационная нагрузка на арктические острова постепенно возрастает, что уже вызывает тревогу у природоохранной службы заказника. Главной проблемой при этом становится серьезная угроза разрушения первозданности арктической природы и культурно-исторических памятников, находящихся на территории островов [21, 22].

Образованный в 2013 г. НП «Онежское Поморье» располагается на северной оконечности Онежского полуострова, вдающегося в Белое море, в 40 км по морю от известных Соловецких островов. Площадь этого национального парка – 201668 га, включая земли лесного и водного фонда. Создание этого национального парка направлено на сохранение природных комплексов северной тайги и тундры и историко-культурных объектов на Онежском полуострове Архангельской области, в том числе редких и находящихся под угрозой исчезновения объектов животного и растительного мира, занесенных в Красную книгу РФ, уникальных массивов старовозрастных таежных лесов, а также культуры и жизненного уклада поморского населения Русского Севера. Главной природной особенностью этого национального парка являются наличие морской и лесной охранных зон, коренных северо-таёжных лесов, выходящих к самому берегу Белого моря, береговых дюн, многочисленных и разнообразных озер, болот и рек. Ледниковые отложения, распространенные на территории парка, создают необычные каменные нагромождения, среди которых встречаются мегалиты. На берегу моря можно встретить лежбища беломорской нерпы, встречаются белухи, нередко бурые медведи, лоси и волки. Историко-культурное наследие на территории НП «Онежское Поморье» представлено несколькими старинными деревянными церквями и часовнями в поморских деревнях, древними поклонными и обетными крестами, а также старинными маяками, привлекательными для туристов. Поэтому НП «Онежское Поморье» чрезвычайно интересен для организации экологического и историко-культурного туризма. Расположение НП «Онежское Поморье» по соседству, (в 40 км по морю) от известной туристской дестинации – Соловецких островов, по нашему мнению, является положительным аспектом для дальнейшего развития здесь туристско-рекреационной деятельности, в частности на основе организации круизного туризма [17].

Национальный парк «Берингия», организованный 17 января 2013 года на Северо-Востоке РФ, декларируется как международный национальный парк, планируемый совместно с природным резерватом на Аляске (США) «Bering Land Bridge». Российская часть парка расположена несколькими кластерами на полуострове Чукотка, на общей площади

18 194 км [23]. Создание этого парка реализовано на основе некогда единой историко-географической области, т.н. «Берингии» – обширной части суши, объединявшей 12–15 тыс. лет назад Евразию с Северной Америкой. На месте бывшей суши в настоящее время лежит Берингов пролив. Помимо уникальной природы, к туристскому потенциалу парка относится и культура проживающих здесь коренных народов – чукчей и эскимосов. Посещение «Берингии» целесообразно планировать в связи с развитием круизного морского туризма по трассе СМП.

### **Заключение**

Подводя итог рассмотрению планов перспективного социально-экономического развития Арктики можно отметить наметившийся тренд активизации природоохранной и туристско-рекреационной деятельности в полярных регионах. При этом необходимо подчеркнуть, что большая часть туристских аттракций в Арктике труднодоступна, расположена, главным образом, на особо охраняемых природных территориях (ООПТ). Доступность арктических территорий и объектов туризма будет возрастать по мере укрепления и развития транспортных коммуникаций и портов на трассе СМП и формирования инфраструктуры населенных пунктов, морских портов и аэропортов в северных регионах РФ. Особенности осуществления рационального рекреационного природопользования, организации внутреннего и въездного международного туризма в северных полярных регионах страны должны быть учтены в новых программах комплексного хозяйственного освоения природных ресурсов арктических территорий.

### **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:**

1. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 г. URL: <http://government.ru/news/432/>. (Дата обращения 25.12.2014).
2. Арктика на пороге третьего тысячелетия (ресурсный потенциал и проблемы экологии) / Ред. И.С. Грамберг, Н.П. Лаверов, Д.А. Додин. СПб.: Наука, 2000. 247 с.
3. **Рукша В.В., Смирнов А.А., Головинский С.А.** Атомный ледокольный флот России и перспективы развития Северного морского пути // Арктика: экология и экономика. 2013. № 1(9). С. 78-83.
4. **Лукин Ю.Ф.** Российская Арктика в изменяющемся мире. Архангельск. 2012. URL: <http://arctic-and-north.com>; (дата обращения 25.12.2012.).

5. **Бобков А.А., Паниди Е.А., Цепелев В.Ю.** Влияние климатических изменений на состояние растительного покрова северной полярной области России // Вестник Санкт-Петербургского ун-та. Сер. 7. Геология. География. 2014. № 3. С. 104–115.
6. **Jia G.J., Epstein H.E., Walker D.A.** Vegetation greening in Canadian Arctic related to decadal warming // Journ. Environmental Monitoring. 2009. N 11. P. 2231–2238.
7. **Forbes V.C., Fauria M.M., Zetterberg P.** Russian Arctic warming and «greening» are closely tracked by tundra shrub willows // Global Change Biol. 2010. N 16. P. 1542–1554.
8. Доклад об особенностях климата на территории Российской Федерации за 2014 год. М., 2015. URL: <http://www.meteoinfo.ru/media/climate/rus-clim-annual-report.pdf> (Дата обращения: 04.03.2016).
9. **Додин, Д.А., Евдокимов А.Н., Каминский В.Д.** Минерально-сырьевые ресурсы Российской Арктики (состояние, перспективы, направления исследований). СПб.: Наука, 2007. 256 с.
10. **Храмчихин А.А.** Значение Арктики для национальной безопасности России, Китай может стать арктической державой // Арктика и Север. 2015. №21. С. 88-97.
11. **Вехов Н.В.** Северный морской путь: от национального проекта на стыке географии, экономики и экологии – к международному // География и экология в школе XXI века. 2012, №6. С. 17-32.
12. **Павленко В.И.** Особенности развития транспортной инфраструктуры Северного морского пути // Вестник Совета безопасности Российской Федерации. 2012. Окт., № 4 (22). С 88-96.
13. **Исаченко Т.Е., Севастьянов Д.В., Гук Е.Н.** Становление и развитие рекреационного природопользования в Норильском регионе // География и природные ресурсы. 2015. №2. С.140-148.
14. **Тишков А.А.** «Арктический вектор» в сохранении наземных экосистем и биоразнообразия // Арктика: экология и экономика. 2012. № 2 (6). С. 28-43.
15. **Лукин Ю.Ф.** Перфоманс этнокультурного ландшафта Арктики в глобальном и региональном измерениях // Арктика и Север. 2011. №1. С.56-88.
16. **Романова К.** Китайский бизнес идет в Арктику. URL: <http://www.gazeta.ru/business/2014/05/16/6037137.shtml/> (Дата обращения 10.03.2015)
17. **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.
18. **Maher P.T.** Expedition cruise visits to protected areas in the Canadian Arctic: Issues of sustainability and change for an emerging market/Tourism №1 2012 p.55-70.
19. **Павленко В.И.** Арктическая зона Российской Федерации в системе обеспечения национальных интересов страны // Арктика: экология и экономика № 4(12). 2013. С.16-25.
20. **Гаврило М.В.** «Русская Арктика»: первозданная природа и научный полигон // Природа. 2015. №11. С.46-59.
21. **Чижова В.П.** Регламентация рекреационной нагрузки при развитии туризма в национальном парке «Русская Арктика» // Российский журнал экотуризма. 2012. №4. С.16-21.

- 22. Гаврило М.В., Ермолов Е.О., Романенко Ф.А. (2012)** Проблемы сохранения морского историко-культурного наследия при комплексном развитии национального парка «Русская Арктика» // История изучения и освоения Арктики – от прошлого к будущему / В сб.: материалы науч. конф. с междунар. уч. Архангельск, САФУ. – 2012. С. 189–191. ISBN: 978-5-261-00700-5
- 23.** Национальный парк «Берингия». Официальный сайт: URL: <http://www.park-beringia.ru/> (Дата обращения 25.12.2014).
- 

**SEVASTYANOV, Dmitry M.** – Saint-Petersburg State University. 199178, 10 Liniya, 33-35, Saint-Petersburg, Russia. E-mail: ecolim@mail.ru.

#### **ARCTIC TOURISM AND RECREATIONAL NATURE MANAGEMENT- A NEW VECTOR OF NORTHERN TERRITORIES DEVELOPMENT**

*The problems and prospects of development of tourism and recreation of natural resources in the arctic region of the planet. In 1991, eight Arctic countries - Canada, Denmark (including Greenland and the Faroe Islands), Finland, Iceland, Norway, Russian Federation, Sweden and the United States adopted the Strategy for the protection of the Arctic environment (AEPS). In 1996, Ottawa Arctic countries formed the Arctic Council. Prospects for development of natural resources and conservation of the northern polar regions are formulated in the State program "Social and economic development of the Russian Arctic for the period till 2020". On the basis of this program in Russia are carried out activities aimed at the development of the Northern Sea Route, on the organization of new protected areas - national parks and reserves. Development of domestic and inbound international tourism in the polar regions of the country is an important part of the new programs for the integrated economic development of natural resources in the Arctic in order to sustainable development of the region.*

**ARCTIC; RECREATIONAL NATURE MANAGEMENT; CRUISE  
TOURISM; PROTECTION OF NATURAL RESOURCES; NATIONAL PARKS;  
SUSTAINABLE DEVELOPMENT**

---