

Там, где всегда мороз Where the Frost Reigns

Западные страны давно и успешно развивают арктический туризм. Туры в Гренландию, Исландию и на Шпицберген – это отлаженная, приносящая доход международная индустрия. Задача России – научиться так же эффективно использовать возможности для привлечения туристов на арктические архипелаги.

Arctic tourism is what the westerns countries have been expertly promoting for years. Tours to Greenland, Iceland and Spitsbergen have become a well-tuned, profitable sector for cross-border cooperation. Being as efficient as they are in attracting tourists to the Arctic archipelagoes is what Russia needs to learn.



Спрос на инфраструктуру

Транспортно-логистическая инфраструктура в советской Арктике создавалась не для обслуживания туристических потоков. Российские арктические порты не предназначены для захода круизных судов, а имеющиеся инфраструктурные объекты принадлежат в основном либо крупным промышленным компаниям, либо военным.

Специализированного круизного флота с судами ледового класса в российской Арктике нет. Для организации северных круизов Россия использует ледокольные и научно-исследовательские суда. Но высокая стоимость таких путешествий снижает их привлекательность. Например, стоимость круиза на ледоколе из Мурманска до Северного полюса с посещением Земли Франца-Иосифа составляет от 27 до 40 тысяч долларов (за двенадцать дней плавания). При таких ценах ожидать роста спроса на арктические туры преждевременно.

По данным Ростуризма, на долю российских туристов приходится всего 0,1% общего пассажиропотока морских круизов в Арктику. А ведь развитие отечественного арктического туризма было бы выгодно для северных регионов. Тут можно привести слова замглавы правительства РФ Дмитрия Рогозина, сказанные им в ходе выездного заседания Госкомиссии по вопросам развития Арктики:

– Туристический комплекс в Арктической зоне нужно рассматривать не только как отрасль или

сектор экономики, но и как возможность активизации транспортной, информационно-телекоммуникационной и социальной инфраструктуры.

Вопросы безопасности

Морской круизный транспорт был и остается основой массового арктического туризма. Но, как показывает зарубежная практика, сегодня самые успешные круизные схемы в Арктике помимо морского включают в себя и авиационный транспорт. По мнению и. о. директора национального парка «Русская Арктика» Александра Кирилова, авиаперевозки даже могут стать основным способом доставки пассажиров в высокие широты России, так как авиация меньше зависит от погодных и сезонных условий, чем морской транспорт. Но пока развитие воздушных перевозок в Арктике задерживается из-за отсутствия современных взлетно-посадочных полос и бункеровочной инфраструктуры. Специально строить гражданские аэродромы здесь пока никто не собирается.

Вероятно, туристическим компаниям придется использовать военные аэродромы. Например, на острове Земля Александры в составе архипелага Земля Франца-Иосифа идет строительство новой взлетно-посадочной полосы, способной принимать большие транспортные и пассажирские самолеты. По словам губернатора Архангельской области Игоря Орлова, сейчас прорабатывается возможность ее

использования для гражданских целей. Если удастся получить соответствующее разрешение, у путешественников впервые появится возможность быстрого доступа на этот арктический архипелаг.

Расстояние от Москвы до Архангельска составляет 1200 километров, а от Архангельска до Земли Франца-Иосифа – 1800 километров. Цены на перелет из российской столицы в Архангельск доступны для среднего класса. Есть надежда, что и билеты на рейс Архангельск – ЗФИ тоже будут доступны и востребованы. Международный аэропорт в Архангельске – наиболее удобный пункт для организации пассажирских авиарейсов на Землю Франца-Иосифа. Он способен принимать туристов из разных стран и с начала прошлого века является главными воздушными воротами в российскую Арктику.

Рассчитывать на развитие морских перевозок в Арктике в отрыве от авиатранспорта нельзя и из-за соображений безопасности. На круизных лайнерах, перевозящих по несколько сотен туристов (причем в основном пожилых), нередки случаи, требующие срочной доставки пассажиров на материк по медицинским показаниям. Экономическим аргументом для предоставления инфраструктуры военных аэродромов под нужды гражданской авиации может стать страховка, покрывающая стоимость экстренной эвакуации туристов.

Для туроператоров каждый заход круизного судна на Землю Франца-Иосифа, откуда нет возможности срочной эвакуации, связан с большими

*Специализированного круизного флота с судами ледового класса в российской Арктике нет. Для организации северных круизов Россия использует ледокольные и научно-исследовательские суда
Nor does Russia have a dedicated ice-class cruiser fleet. Its north-bound voyages employ icebreakers and research ships*

рисками. В случае заболевания или травмы пассажира круизное судно вынуждено менять курс и везти пострадавшего в сторону материка, где его может забрать спасательный вертолет. Из-за дороговизны арктических круизов любое серьезное отклонение от маршрута равносильно провалу тура. Сегодня компании, организующие туры в Арктику, сталкиваются с серьезным риском, так как претензии пассажиров могут вылиться в гигантские искиковые суммы. При этом достаточно всего одного серьезного несчастного случая, чтобы надолго отбить у туристов охоту посещать заповедную российскую Арктику.

SOZVEZDYE #26

тренды
trends

12

Текст: Иван Мосеев
Text: Ivan Moseev

SOZVEZDYE #26

тренды
trends

13

Фото: Русская Арктика
Photo: Russian Arctic



*Стоимость круиза на ледоколе из Мурманска до Северного полюса с посещением Земли Франца-Иосифа составляет от 27 до 40 тысяч долларов (за двенадцать дней плавания)
A trip onboard an icebreaker from Murmansk to the North Pole, with an en-route stop on the Franz Joseph Land, may cost between 27 and 40 thousand US Dollars (for a 12-day voyage)*

Морские границы

Для Поморья развитие арктического туризма является стратегическим инвестиционным проектом. Почти все самые доступные для круизного туризма объекты находятся на архипелагах Архангельской области. Именно в Архангельске базируется офис созданного в 2009 году национального парка «Русская Арктика». Под его управлением находятся огромные охраняемые территории: часть Новой Земли, архипелаг Земля Франца-Иосифа, часть Баренцева моря. Однако продвижение российского турпродукта на конкурентный международный рынок связано с серьезными трудностями. Сегодня недостаточно просто иметь привлекательные арктические архипелаги. Надо, чтобы они были так же узнаваемы и обустроены, как острова зарубежной Арктики. Арктические круизы на Шпицберген, в Гренландию или Исландию достаточно известны в мире. Но про круизы на Землю Франца-Иосифа и Новую Землю большинство зарубежных туристов пока имеют смутное представление.

Помимо этого, морские круизы из портов Архангельска или Мурманска получаются слишком затратными для путешественников – и по деньгам, и по времени. Это заставляет туроператоров отказываться от старых логистических схем и искать новые. Одной из причин, по которым почти все морские маршруты на Землю Франца-Иосифа для иностранцев до недавнего времени пролегли через Мурманск, было наличие там пункта пересечения российской границы. Но этот «логистический крюк», который вынуждены были совершать зарубежные лайнеры, чтобы достичь архипелага, не устраивал туристов.

– Важным шагом в развитии арктического туризма стало включение части акватории у острова Земля Александры (архипелаг Земля Франца-Иосифа) в границы порта Архангельск, – заявил по этому поводу губернатор Архангельской области Игорь Орлов. – Это позволило открыть в тестовом режиме участок морского пункта пропуска через госграницу и принимать круизы со Шпицбергена без захода в российские порты. Благодаря этому в четыре раза сократился путь, а значит, и стоимость туров.

Сегодня для того, чтобы иностранному круизному судну открыли границу в российской Арктике, в каждом случае необходимо разрешение руководства страны. Для увеличения потока туристов необходимо, чтобы пункт пропуска на острове Земля Александры заработал не в тестовом режиме, а на постоянной основе.

Накопитель туристов

Возникает вопрос, почему в новую логистику въездного круизного туризма включен Шпицберген, но не попадают Архангельск или Мурманск? Дело в том, что для выхода в круиз на Землю Франца-Иосифа иностранным туристам более выгодно, увы, не порты Русского Севера, а норвежский порт Лонгйир на Шпицбергене. Это современный административный центр, где есть международный аэропорт и инфраструктура для массового приема туристов. Чтобы попасть туда, иностранным путешественникам нужна лишь шенгенская виза и билет на самолет. Иностранцы, желающие отправиться на ЗФИ, получают российскую визу в офисе генконсульства РФ на Шпицбергене. Морской переход Шпицберген – ЗФИ занимает двое суток. Для сравнения, путь на ЗФИ из Мурманска требует в два раза больше времени.

Шпицберген сегодня – это большой накопитель туристов со всего мира. Туристический поток здесь составляет уже 60 тысяч человек в год. Сюда нужно добавить еще десятки тысяч пассажиров круизных лайнеров и яхт, посещающих архипелаг в летний сезон. Оборот туристического бизнеса на Шпицбергене приближается к миллиарду норвежских крон. И было бы странно, если бы российский бизнес не выходил на этот рынок со своими предложениями. В национальной «Стратегии развития Арктической зоны» предусмотрено «продвижение арктического туризма на национальном и международном рынках». И эту задачу нужно решать.

Недавно государственная компания «Арктик-уголь» открыла центр арктического туризма в норвежском Лонгйире, она же управляет гостиницами и хостелами в российских поселках Баренцбурге и Пирамиде. В Пирамиде сохранились в неплохом состоянии здания советской постройки: дом культуры, библиотека, гостиница, столовая, огромный спорткомплекс с круглогодичным бассейном, который в прошлом наполнялся арктической морской водой. Все эти объекты могут использоваться не как законсервированные экспонаты советского прошлого, а в качестве живой инфраструктуры для приема туристов.

Путь на север

Национальный парк «Русская Арктика» за туристический сезон 2016 года посетили 954 человека из 40 стран. Как сообщили в пресс-службе нацпарка, в лидерах от общего числа зарубежных посетителей – туристы из Китая (28%) и Германии (17%). В 2016 году состоялось девять круизов в российскую Арктику, а на летний сезон 2017 года запланировано уже одиннадцать круизов.

Но несмотря на все усилия по созданию удобной логистики для посещения российских архипелагов, продвижение отечественного арктического турпродукта на национальном и зарубежном рынках идет непросто. Землю Франца-Иосифа иногда называют «русским Шпицбергеном», но ежегодный поток туристов здесь пока в шестьдесят раз меньше, чем на норвежском архипелаге. С другой стороны, туры на ЗФИ со Шпицбергена пользуются растущим спросом.

Было бы целесообразно продлить туристический маршрут с Земли Франца-Иосифа дальше, на архипелаг Новая Земля. Плавание круизного судна с ЗФИ на Новую Землю занимает всего одну ночь. Помимо белых медведей, моржей, песцов, оленей и птичьих базаров на Новой Земле находится место зимовки экспедиции Виллема Баренца, имя которого является мировым туристическим брендом. Но, очевидно, придется приложить еще немало усилий, прежде чем на Новую Землю устремится поток туристов.

Однако уже сегодня интерес туристов к российским арктическим архипелагам – это серьезный



стимул для начала формирования инфраструктуры гостеприимства, отвечающей международным стандартам. Каждый заход круизного судна, каждая цифра, показывающая рост туристического потока, повышает инвестиционную привлекательность Архангельской области, постепенно превращая ее в новый центр международного арктического туризма.

Demand for infrastructure

When Soviet Russia was building its Arctic logistics infrastructure, it was not building it to support tourist flows. The Arctic ports of Russia are not suitable for cruisers, and even if there are suitably looking infrastructure facilities, these are owned by industry giants or military defense sector.

Nor does Russia have a dedicated ice-class cruiser fleet. Its north-bound voyages employ icebreakers and research ships. Highly expensive, the cruises do not look attractive to many. A trip onboard an icebreaker from Murmansk to the North Pole, with an en-route stop on the Franz Joseph Land, may cost between 27 and 40 thousand US Dollars (for a 12-day voyage). With prices as high as these, it would be overoptimistic to expect an increase in the demand for Arctic tours.

According to the Federal Agency for Tourism, in the total flow of Arctic-bound cruise passengers, Russian tourists account for only 0.1%. Yet, if duly promoted, the domestic Arctic tourism would general a lot of profit for the northern areas. It is apt here to cite what Dmitry Rogozin, Deputy Prime Minister of the RF Government, said in a visiting meeting of the State Commission for Arctic Development:

“The tourism industry in the Arctic Zone should be seen not only as a sector of economy, but also as an impetus towards facilitating transportation, information, telecommunication and social infrastructures.”

Safety reasons

Mass Arctic tourism has relied and will rely on cruise ships. But, as is showcased by overseas experience, the most successful Arctic cruise schemes also rely on aviation. According to Alexander Kirillov, Acting Director of the Russian Arctic National Park, aircraft may even become the main means of passenger transportation in high latitudes, as air carriages are to a lesser extent contingent on the weather or season than ships. For the time being, any large-scale use of aircraft in the Arctic is inhibited by lack of runways and refueling facilities. Civil airfields in the Arctic are a thing of very distant future.

If tourist companies ever come to the Arctic, they will have to use mostly military airfields. However, con-

*Туристов в российскую Арктику доставляют на ледоколах
Tourists are carried to the Russian Arctic on the icebreakers*



struction is in process on Alexandra Land (an island of the Franz Joseph Land archipelago) of a runway that will be suitable for larger cargo and passenger aircraft. According to Governor of Arkhangelsk Oblast Igor Orlov, negotiations are in process concerning the use of this runway also for civil purposes. If such use will be authorized, travelers will for the first time ever be able to access the Franz Joseph Land archipelago using the fastest way possible.

The distance between Arkhangelsk and Moscow is 1200 kilometers, between Arkhangelsk and the Franz Joseph Land – 1800. Given that the air travel from Moscow is affordable to middle class, there is hope that the travelers to the Franz Joseph Land will enjoy affordable prices, too. The international airport of Arkhangelsk looks suitable as a point for the FJL-bound passenger flights to start from. Serving, since the early 20th century, as the main air gate to the Russian Arctic, this airport may well receive passengers from all over the world.

It would be wrong to promote marine carriages in the Arctic without aviation also for reasons of safety. Cruise liners with the capacity for several hundreds of tourists (the majority being the elderly) often experience cases that require prompt delivery of their passengers to hospitals on the mainland. Economically speaking, those military airfields that would be able to provide its services to civil aviation sector, might benefit from

the insurance coverage payable for tourist emergency rescue.

At the same time, each call of a cruiser at the Franz Joseph Land, from where emergency cases cannot be evacuated promptly, may entail huge risks for tour operators. If any of the passengers falls ill or receives trauma, the cruiser will have to deviate from its route and head towards the mainland, where the ill or the injured will be picked up by a rescue helicopter. Given how expensive the Arctic cruises are, any major deviation from their voyage plan will ruin the cruise financially. The travel companies selling Arctic tours are running the risk of being sued by tourists for huge sums of money. One major accident is enough to discourage tourists from taking a trip to the wilderness of Arctic Russia.

Marine borders

To the land of Pomors, Arctic tourism constitutes a strategically important investment project. Since almost all of the accessible Arctic destinations are located on the archipelagos within the borders of Arkhangelsk Oblast, it is Arkhangelsk where the office of the Russian Arctic National Park was set up in 2009. The jurisdiction of the Park covers huge areas with the status of protected: a part of the Novaya Zemlya, the Franz Joseph Land archipelago, and a part of the Barents Sea. Promoting the Russian tourist products globally is challenged by a series of factors. Just offering tourists nicely looking Arctic archipelagos is no longer enough: these archipelagos need to be as recognizable and well equipped as are the islands in the rest of the Arctic. While the cruises to Spitsbergen, Greenland and Iceland do look attractive and are well-known, those to the Franz Joseph Land and the Novaya Zemlya are what foreign tourists know very little about.

Alongside with that, the cruises starting from Arkhangelsk or Murmansk appear too much costly and time-consuming. This forces tour operators to look for better logistics schemes. One of the reasons why almost all of the Franz Joseph Land-bound cruisers with foreign passengers onboard went, until recently, via Murmansk was because this city had a border crossing point. Foreign cruisers therefore had to make a long way round before they reached the archipelago, which was very inconvenient.

“An important step towards the Arctic tourism was made when a part of the water area around Alexandra Land (the Franz Joseph Land archipelago) was made part of the port of Arkhangelsk’s waters,” said Governor of Arkhangelsk Oblast Igor Orlov. “It enabled us to establish the maritime border crossing point, which still runs in test mode, and the cruisers starting from Spitsbergen no longer have to call in at the Russian ports on their way to the Arctic. This trimmed their distance

four-fold and, hence, the tour price went down.”

Each entry into the Russian Arctic requires a foreign cruiser to be issued with a permit. For the tourist flow to become sustainable, it is necessary that the border crossing point on Alexandra Land functions as a permanent, not test-mode point.

Accumulator of tourists

A question arises as to why the newly established incoming tourism logistics is affordable to Spitsbergen and is not affordable to Arkhangelsk and Murmansk? The thing is that it is more convenient for the international tourists going on a cruise to the Franz Joseph Land, to start from Norway-based port of Longyearbyen (Spitsbergen), not from the Russian ports. With an international airport and an infrastructure adequately meeting the needs of mass tourism, Longyearbyen is an administrative center. To get there, foreign travelers only need a Schengen visa and an air ticket. The foreign travelers intending to visit the Franz Joseph Land apply for Russian visa the RF Consulate General on Spitsbergen. The trip from Spitsbergen to the Franz Joseph Land takes two days. To compare, to reach the Franz Joseph Land from Murmansk is twice longer.

Today, Spitsbergen functions as a huge accumulator of tourists who come here from all over the globe. The tourist flows it receives number 60 thousand passengers per year. Add to this the dozens of thousands of passengers that come here in summer time onboard cruise liners and sailing boats, and Spitsbergen’s tourism industry turnover will look even more impressive – almost one billion of Norwegian kroner. It would be strange if Russian businesses stayed away from this market. The national Strategy for the Development of the Arctic Zone sets among its targets “the promotion of the Arctic tourism on national and overseas markets.” And this promotion should be addressed.

The state-owned Arcticugol has recently set up an Arctic tourism center in Longyearbyen. Arcticugol also operates a number of hotels and hostels in Barentsburg and Pyramiden. Pyramiden still has the buildings of Soviet architecture that have survived to our days in good condition – community center, library, hotels, canteen, huge sporting facility with all-year-round swimming pool that used to be filled with sea water. Why not deconserve them and use as Soviet Russia’s living legacy to accommodate tourists?

Heading North

In the tourist season of 2016, the Russian Arctic National Park was visited by 954 tourists from 40 countries. As we were informed by the park’s press service the majority of them come from China (28%) and Ger-



many (17%). While in 2016 the Russian Arctic received nine cruisers, the plan for 2017 summer season is eleven.

But, despite all efforts to create convenient logistics, promoting the Russian archipelagos on the domestic and international tourist markets is not easy. Franz Joseph Land, which is sometimes referred to as the “Russian Spitsbergen”, is visited by sixty times less tourists than its Norwegian counterpart. On the other hand, the demand for the Spitsbergen–FJL tours experiences an increase.

It makes sense to extend the Arctic tourist route and have it ending on the Novaya Zemlya, not on the Franz Joseph Land. It will take cruisers just one night to cover the distance between these two archipelagos. In addition to such an attraction as wildlife (polar bears, walrus, polar foxes, reindeer, and bird colonies) the Novaya Zemlya will introduce visitors to the site where Willem Barentsz, now a brand in tourism industry, wintered. Yet, there is a long way to go before the Novaya Zemlya becomes a highly visited destination.

And still, the interest being displayed by tourists in the Arctic archipelagos serves as an ample stimulus for upgrading the hospitality standards to a level meeting international requirements. Each call by a cruiser and each figure that is indicative of the growth in the tourist flow, enhances the attractiveness of Arkhangelsk Oblast investment-wise, thus turning it into a newly emerging center of international Arctic tourism.

Помимо белых медведей, моржей, песцов, оленей и птичьих базаров на Новой Земле находится место зимовки экспедиции Виллема Баренца, имя которого является мировым туристическим брендом. In addition to such an attraction as wildlife (polar bears, walrus, polar foxes, reindeer, and bird colonies) the Novaya Zemlya will introduce visitors to the site where Willem Barentsz, now a brand in tourism industry, wintered.

SOZVEZDYE #26

тренды
trends

16

SOZVEZDYE #26

тренды
trends

17