

# МАКи на снегу MACs on the Ice

О развитии туризма в Заполярье активно стали говорить примерно с 2009 года, когда был создан национальный парк «Русская Арктика». На сегодняшний день арктический туризм в России по-прежнему малопопулярен, особенно если сравнивать с соседними скандинавскими странами.

Arctic tourism came into the spotlight in 2009, about the time when the Russian Arctic National Park was set up. Still, it enjoys very little popularity among the Russian travelers as compared to the Arctic tourism figures of Scandinavia.

## На два года вперед

Это связано и с экономическими причинами (билеты в полярный круиз мало кому по карману), и с организационными (иностранцам для поездки в Русскую Арктику нужно оформлять визу – проще по шенгену отправиться к норвежским фьордам), и с инфраструктурными (куда причалить судам? как сойти на берег? что там делать?).

Постепенно эти проблемы решаются, хотя и довольно медленно. Например, в 2015 году часть акватории у острова Земля Александры в составе архипелага Земля Франца-Иосифа была включена в границы порта Архангельск, что позволило создать здесь пункт пропуска через государственную границу. Раньше для попадания на ЗФИ европейцам нужно было прокладывать маршрут через Мурманск, теперь это можно сделать напрямую. Для туров со Шпицбергена это означает сокращение расстояния примерно в четыре раза. Впрочем, пункт пропуска работает в тестовом режиме и принимает лишь одно судно компании Poseidon Arctic Voyages.

Важное значение для арктического туризма имеет развитие авиации: как федерального уровня (прежде чем отправиться в Арктику, российские туристы должны прибыть в Архангельск или Мурманск), так и местного. До той же Земли Франца-Иосифа вполне можно было добираться по воздуху, а не по воде, и это было бы дешевле и безопасней.

Кстати, и безопасность морских круизов во многом зависит от уровня развития полярной авиации. Как минимум должна быть возможность эвакуации вертолетом заболевших или травмированных пассажиров лайнеров. А для этого нужны постоянно действующие аэродромы, вертолетный парк, персонал... Сегодня круизные компании сильно рискуют, отправляя корабли к северным островам, ведь в случае серьезной болезни хотя бы одного пассажира (а на лайнере их могут быть сотни) судну придется немедленно возвращаться в порт. А это большие убытки.



Цена поездки в «Русскую Арктику» начинается с отметки 450 тысяч рублей за человека при трехместном размещении класса «стандарт» и доходит до 850 тысяч рублей за «люкс»

Price-wise, voyages to the Russian Arctic start from RUR 450,000 with accommodation in a standard three-bed cabin and from RUR 850,000 in cabin de luxe

И все же, несмотря на трудности, желающие отправиться к полярным ледникам и скалам есть. Особенно популярны у туристов, преимущественно зарубежных, морские путешествия на Северный полюс, к архипелагам, расположенным в Архангельской области (Земле Франца-Иосифа и Новой Земле), а также круизы по Северному морскому пути. Растущая популярность таких туров позволяет прогнозировать дальнейшее развитие данного вида туризма. Даже несмотря на высокую стоимость, сегодня запись на круизные рейсы организована на два года вперед. Представители национального парка «Русская Арктика» отмечают, что спрос ограничен предложением: нехваткой морских судов нужного ледового класса, а также отсутствием возможности для всех желающих туркомпаний открывать границу непосредственно на территории нацпарка (из-за того, что пункт пропуска до сих пор действует в тестовом режиме).

## Автономная гостиница

Сегодня национальный парк – самая посещаемая туристами территория в российском секто-

Что касается стоимости, то сегодня цена поездки в «Русскую Арктику» начинается с отметки 450 тысяч рублей за человека при трехместном размещении класса «стандарт» и доходит до 850 тысяч рублей за «люкс». И это за 7–9 дней пребывания непосредственно на территории национального парка.

Существенные коррективы в программу морского туристического круиза вносит ледовая обстановка, не всегда позволяющая совершить высадку в запланированных местах. На выполнение программы тура влияет и переменчивая арктическая погода: сильные ветра, осадки, волнение на море.

Учитывая все эти факторы, а также нацеленность государства на популяризацию внутреннего туризма, национальный парк разработал концепцию развития научно-исследовательской и туристской инфраструктуры с опорными точками на острове Северный архипелага Новая Земля и острове Хейса архипелага Земля Франца-Иосифа. В концепции предложено использование авиатранспорта для доставки туристов на архипелаги, организация экскурсий по территории и размещение посетителей на базе многоцелевых автономных комплексов.

Круизное судно у берегов Земли Франца-Иосифа  
Cruise ship off the Franz Joseph Land

SOZVEZDYE #29

развитие  
development

44

Текст: Юлия Петрова;  
Михаил Прынков  
Text: Yulia Petrova;  
Mikhail Prynkov

SOZVEZDYE #29

развитие  
development

45

Фото: Русская Арктика  
Photo: Russian Arctic



Национальный парк «Русская Арктика» создан 15 июня 2009 года. Это самая северная и самая большая особо охраняемая природная территория в России. Его общая площадь – 88 тысяч квадратных километров. Она включает часть острова Северный архипелага Новая Земля с прилегающими островами и архипелаг Земля Франца-Иосифа. Постоянного населения в «Русской Арктике» нет. Офис нацпарка расположен в Архангельске.

МАК – это автономный объект, объединяющий административно-жилые помещения, блок обеспечения, склад ГСМ, гараж, закрытый заправочный комплекс, вертолетные площадки с командно-диспетчерским пунктом. В административно-жилой части могут быть размещены гостиничные номера (до 50 мест), столовая, вспомогательные и хозяйственно-бытовые помещения.

В руководстве нацпарка особо подчеркивают, что конструкция МАКа предполагает использование энергосберегающих технологий, в том числе избыточное утепление стен, пола и потолка, наличие системы вентиляции с рекуперацией тепла, энергопассивные окна и двери. Комплекс будет иметь свою дизель-электрическую станцию мощностью до 200 киловатт, станции водоподготовки, накопления и очистки сточных вод, резервуары противопожарного запаса воды. Предусмотрена электрическая система отопления.

Точки, выбранные для размещения МАКов – мыс Желания острова Северный и остров Хейса, – были в 2013–2015 годах очищены от мусора в ходе работ по «ликвидации накопленного экологического ущерба» и подготовлены к развитию инфраструктуры. В советский период там построили полярные метеостанции, и сегодня они являются интересными туристическими объектами.

Доставлять туристов на острова можно двумя путями: авиачартером из Москвы через остров Земля Александры или авиачартером из аэропорта Диксон в Ямало-Ненецком автономном округе. С Земли Александры посетители смогут отправиться к мысу Желания и острову Хейса на вертолете; кроме того, отсюда же можно будет совершить морской круиз вдоль архипелага. Ис-

пользование авиации для доставки туристических групп на территорию нацпарка значительно сократит стоимость туров, особенно если рейсы станут регулярными.

#### Научная работа

Кроме развития арктического туризма, проект создания МАКов позволит расширять и совершенствовать научную деятельность национального парка. Одна из основных задач «Русской Арктики» – сохранение нетронутой, дикой природы Севера. Здесь обитают редкие виды животных, занесенные в Красную книгу России и Международного союза охраны природы: белый медведь, атлантический морж, гренландский кит, нарвал, белая чайка. На многочисленных островах полярных архипелагов расположены огромные птичьи базары, насчитывающие сотни тысяч морских птиц.

На территории национального парка сохранилось более сотни памятных мест – свидетельств пребывания человека в период открытия и освоения Арктики в конце XIX – начале XX веков. Это строения, техника и оборудование первых советских полярных станций, памятники первооткрывателям и покорителям высоких широт из России, Европы, США. Для того, чтобы сберечь богатое природное и историческое наследие, сотрудники «Русской Арктики» совместно с квалифицированными российскими и иностранными специалистами, в том числе учеными Российской академии наук, проводят исследования и мероприятия по сохранению этих уникальных объектов.

С 2012 года Северный (Арктический) федеральный университет совместно с Северным управлением по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды каждое лето организует проект «Плавучий университет». Он предусматривает проведение полевых исследований

в акватории Баренцева и Карского морей, включая районы, примыкающие к архипелагам Новая Земля и Земля Франца-Иосифа. В экспедициях «Плавучего университета» на борту судна «Профессор Молчанов» уже приняли участие студенты САФУ, МГУ, СПбГУ и других вузов России и Европы. Молодые ученые посещают острова «Русской Арктики», проводят изыскания в области ботаники, геоморфологии, гляциологии, геологии и других научных направлений.

Таким образом, на территории нацпарка активно развиваются научные исследования по различным программам. При этом инфраструктура для организации подобных работ на данный момент отсутствует: полевые экспедиции работают либо с борта судна, либо размещаются на полевых базах «Русской Арктики».

– Это еще одна причина для скорейшего создания многоцелевых автономных комплексов и других вариантов размещения туристов и ученых, – говорит директор национального парка «Русская Арктика» Александр Кирилов. – Кроме того, строительство и ввод в эксплуатацию МАКов помимо обозначенных туристических и научных задач позволит решать и задачи по обеспечению всех видов безопасности в высокоширотной Арктике, включая экологическую безопасность.

#### Two years in advance

This is due to reasons of economic nature (travel tickets are affordable to the few), bureaucratic (holders of the Schengen visa would rather travel to the Norwegian fjords than undergo the Russia visa formalities), and infrastructural (where to moor? how to disembark? what to show?).

Slowly, but these challenges do receive solutions. To give you an example, the water area of Alexandra Land (Franz Joseph Land) was, in 2015, made part of the port of Arkhangelsk and received a border checkpoint. This means that European tourists no longer have to travel via Murmansk. For tours starting on Spitsbergen, this means almost a four-fold reduction in the length of itinerary. For the time being, however, the checkpoint operates in trial mode, receiving one vessel only – the one operated by Poseidon Arctic Voyages.

Important to the promotion of the Russian Arctic tourism is the availability of air travel at local

Туристический поток в «Русской Арктике»  
Russian Arctic: Tourist Flow



and federal levels (Russian tourists must arrive in Arkhangelsk or Murmansk first). Compared to water, air looks a cheaper and safer alternative for travelling to, say, Franz Joseph Land.

Moreover, the availability of aviation would largely increase maritime safety. Helicopter readiness should be ensured for at least medical evacuation and emergencies. And for that we need airfields, helicopter fleet, and personnel... Every time a cruise company sends its tourists on an Arctic voyage, it subjects itself to an enormous risk: should one single passenger (out of hundreds onboard a liner) be taken ill by a serious disease, the ship will have to return to port, which means huge losses for the company.

But for all that, the demand in trips to polar glaciers and rocks is growing. Especially popular among tourists, mostly international, are the North Pole-bound travels running through the archipelagos of Arkhangelsk Oblast (Franz Joseph Land and Novaya Zemlya), as well as cruises along the Northern Sea Route. So, there is every reason to believe that the future before the Arctic tourism is promising: highly priced, the Arctic cruises are booked two years in advance. The Russian Arctic National Park points to the demand being limited by the supply. There is neither ample fleet of ice-reinforced ships, nor the pos-



sibility for the National Park to lift border for all the travel companies (because the border checkpoint is still in trial mode).

#### Autonomous hotel

In the Russian part of the Arctic, the National Park is the most popular tourist destination. Over the past six years, it has been experiencing a stably growing tourist influx of up to 1,000–1,200 visitors per season. Unlike several years ago, when it was believed that the Arctic wilderness could only be experienced onboard an expedition ship, today more and more attention is being paid to alternatives such as, in the first place, air travel.

The downsides of the Arctic cruises come down to high price range and lengthy (days-long) sea passages. The minimum duration of an Arctic voyage is 12 days, which for many potential visitors is simply too long. Price-wise, voyages to the Russian Arctic start from RUR 450,000 with accommodation in a standard three-bed cabin and from RUR 850,000 in cabin de luxe, whereas the stay in the Russian Arctic National Park in only 7 to 9 days.

Besides, the itineraries are prone to alteration as the ice conditions may cancel some of the planned disembarkations altogether. Other influences come from the changeable Arctic weather with its strong winds, precipitation and, hence, surge of the sea.

Given the above circumstances and the national policy towards enhanced domestic tourism, the Russian Arctic National Park came up with the concept for upgrading the research and tourism infrastructure in its area, with key stations on Severny Island (Novaya Zemlya) and Heiss Island (Franz Joseph Land). The concept proposes the use of air transport as a means of travelling between the archipelagoes, inland excursions, and accommodation in multifunctional autonomous complexes (MACs).

MAC is a self-contained facility consisting of housing and administrative premises, a power unit, a fuels and lubricants depot, a covered fueling complex, helipads, and control unit. The housing and administrative premises could be turned into hotel rooms (50 beds)

with canteen and utilities.

The National Park's officials underline that the engineering concept for MACs suggests energy-saving technologies, including extra heat insulation on walls, floors and ceilings; heat recovery ventilation; energy passive windows and doorways. MACs are going to be powered by a 200 kW diesel-electric station and installed with water preparation and accumulation system; waste water treatment station; fire water tanks; and electrical heating system.

In the period from 2013 to 2015, the locations to house MACs – Cape Zhelaniya (Severny Island) and Heiss Island – were covered by cleanup operations intended to remove industrial wastes and environmental damage and to prepare the park for the new infrastructure. Formerly known as Soviet weather stations, these locations represent curious travel destinations.

There are two air routes envisaged for transporting tourists to the islands by charter planes. One starts from Moscow and the other from the airport of Dikson (Yamalo-Nenets Autonomous Okrug). Both of them land on Alexandra Land, from where tourists could travel to Cape Zhelaniya and Heiss Island by helicopter. Additionally, a sea cruise around the Franz Joseph Land could be offered once tourists are on Alexandra Land. Provided that tourist flights to this National Park become regular, the cost of travel package can be largely reduced.



#### Research efforts

Apart from tourism, the construction of MACs is expected to expand the National Park's research activity. One of the tasks before the Russian Arctic is conservation of the northern wildlife. It is inhabited by species on the rare species lists of the Russian Red Book and the International Union for Conservation of Nature – polar bear, Atlantic walrus, Greenland whale, narwhale, ivory gull, among others. The numerous polar isles are homes to the huge bird colonies numbering hundreds of thousands of birds.

More than one hundred historic sites have survived on the territory of the Russian Arctic National Park, that are the legacy of the late 19th – early 20th century exploratory voyages to the Arctic. They include cabins, machinery of the Soviet Russia's first polar stations, and monuments to Russian, European and American explorers of the Arctic. In order to preserve this rich natural and historical heritage, the officers at the Russian Arctic have developed an agenda of research and heritage preservation measures which is supported by qualified Russian and international experts, including those of the Russian Academy of Sciences.

Every summer since 2012, the Northern (Arctic) Federal University, launched, in cooperation with the

Hydrometeorology and Environmental Monitoring Service's Northern Office, the Arctic Floating University. Its agenda includes field investigations in the water areas of the Barents and Kara Seas, and the areas adjacent to the Novaya Zemlya and the Franz Joseph Land. Deployed onboard the Professor Molchanov, the Arctic Floating University has been so far contributed by undergraduate students of NArFU, state universities in Moscow and Saint Petersburg, and many more students from Russia and abroad. The beginner researchers travel around the isles of the Russian Arctic doing research work in the fields of botany, geomorphology, glaciology, geology, to name a few.

As can be seen from the above, the research agenda of this National Park is busy, and, given that for lack of infrastructure field investigations are performed either from onboard the ship or from the Russian Arctic's field camps, rather demanding.

"This is one more reason why we would like to have the multifunctional autonomous complexes, or other possible accommodation options, constructed as soon as possible," says Alexander Kirilov, Director at the Russian Arctic National Park. "Moreover, the emergence of MACs is what we see to be a contribution to all forms of safety in the high-latitude Arctic, including the environmental safety."

*Точки, выбранные для размещения МАКов – мыс Желания острова Северный и остров Хейса, – были в 2013–2015 годах очищены от мусора в ходе работ по «ликвидации накопленного экологического ущерба» и подготовлены к развитию инфраструктуры. In the period from 2013 to 2015, the locations to house MACs – Cape Zhelaniya (Severny Island) and Heiss Island – were covered by cleanup operations intended to remove industrial wastes and environmental damage and to prepare the park for the new infrastructure*