

РАЗВИТИЕ ТЕРРИТОРИЙ

Научная статья
УДК 316.42; 502.1+338.48
[https://doi.org/10.56654/ROPI-2023-1\(6\)-66-87](https://doi.org/10.56654/ROPI-2023-1(6)-66-87)

Социологические науки



Тенденции социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации и роль круизного туризма на Севморпути

Елена Анатольевна Гаджиева^{1а},
Дмитрий Викторович Севастьянов^{1б}

¹Ленинградский государственный университет им. А.С. Пушкина, Санкт-Петербург,
Российская Федерация

^аe.gadzhieva@lengu.ru

^бecolim@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-5141-3679>

Аннотация. В статье обсуждаются перспективы социально-экономического развития территории Арктической зоны Российской Федерации и роль организации арктического туризма на Северном морском пути (СМП). Среди всех северных стран мира Россия имеет наибольшую длину береговой линии в арктических морях и крупнейший сектор прилегающего шельфа и акваторий морей Северного Ледовитого океана (СЛО). Показано, что по сравнению с соседними арктическими странами, в РФ потенциал освоения туристского пространства и развития арктического туризма используются далеко не в полной мере. Обсуждаются современные возможности и перспективы использования атомного ледокольного флота РФ для целей развития Арктической зоны РФ (АЗРФ). Рассматриваются перспективы совершенствования инфраструктуры портов в северных полярных районах и возможности развития Арктического круизного туризма на трассе СМП.

Ключевые слова: Арктическая зона РФ, стратегия развития, Северный Морской путь, инфраструктура, круизы, туризм, перспективы

Для цитирования: Гаджиева Е.А., Севастьянов Д.В. Тенденции социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации и роль круизного туризма на Севморпути. Россия: общество, политика, история. 2023. №1(6). С. 66-87.

TERRITORIAL DEVELOPMENT

Original article
[https://doi.org/10.56654/ROPI-2023-1\(6\)-66-87](https://doi.org/10.56654/ROPI-2023-1(6)-66-87)

Sociological sciences



Trends in the Socio-Economic Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and the Importance of Cruise Tourism on the Northern Sea Route

Elena A. Gadzhieva^{1a},
Dmitry V. Sevastyanov^{1b}

¹Pushkin Leningrad State University, Saint Petersburg, Russian Federation

^ae.gadzhieva@lengu.ru

^becolim@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-5141-3679>

Abstract. The article discusses the prospects of socio-economic development of the territory of the Arctic zone of the Russian Federation and the role of the organization of Arctic tourism on the Northern Sea Route (NSR). Among all the northern countries of the world, Russia has the longest coastline in the Arctic seas and the largest sector of the adjacent shelf and waters of the seas of the Arctic Ocean (SLO). It is shown that, in comparison with neighboring Arctic countries, the potential of the development of tourist space and the development of Arctic tourism in the Russian Federation is far from being fully used. The current possibilities and prospects of using the nuclear icebreaker fleet of the Russian Federation for the development of the Arctic zone of the Russian Federation (AZRF) are discussed. The prospects of improving the infrastructure of ports in the northern polar regions and the possibilities of developing Arctic cruise tourism on the NSR route are considered.

Keywords: Arctic zone of the Russian Federation, development strategy, Northern Sea Route, infrastructure, cruises, tourism, prospects

For citation: Gadzhieva, E.A., Sevastyanov, D.V. Trends in the Socio-Economic Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and the Importance of Cruise Tourism on the Northern Sea Route. Russia: Society, Politics, History. 2023. No. 1(6). pp. 66-87.

Введение

Актуальной задачей современного социально-экономического развития Арктической зоны РФ (АЗРФ) является учет современной специфики внутреннего и въездного туризма в России. В настоящее время наблюдается активизация освоения туристского пространства северных регионов страны. Анализ сложившейся в постсоветское время ситуации в Арктике показывает, что северные полярные регионы, особенно на северо-востоке страны, пока еще слабо освоены экономически, в них отмечается недостаток постоянного населения и рабочих мест, и они мало используются в экономической и туристско-рекреационной деятельности страны. В связи с этим, важным документом, касающимся перспектив социально-экономического развития и организации туризма в АЗРФ, стал Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года»¹. В новом Указе Президента, по сравнению с аналогичным документом от 2014 г.², сохраняются актуальные задачи стратегического развития АЗРФ и Арктического туризма на Северном морском пути (СМП), расширен перечень подпрограмм, заложены меры по стратегии организации охраны и обороны северных рубежей нашей страны и меры государственной поддержки строительства на территории РФ ледокольных и круизных судов нового арктического ледового класса. Важно отметить, что запланированы мероприятия, направленные на создание туристской инфраструктуры в портах на территории Арктической зоны РФ. В частности, в стратегические планы дальнейшего освоения Арктики входит: ... «развитие единой транспортной системы в качестве национальной морской магистрали, ориентированной на круглогодичное функционирование Севморпути и тяготеющих к нему речных и железнодорожных коммуникаций, а также сеть аэропортов». Кроме того, в планах предусмотрено ... «развитие арктического туризма и расширение экологически чистых видов туристической деятельности в Арктике, содействие региональным туристическим кластерам и продвижение арктического туризма на национальные и международные рынки»³.

1 Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». URL: <http://government.ru/news/432/>

2 Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации с 2014 до 2020 г. URL: <http://government.ru/news/432/>

3 Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». URL: <http://government.ru/news/432/>

Материалы и методы исследования

В основу статьи положен обзор опубликованных материалов, отражающих тенденции социально-экономического развития АЗРФ. Анализируются материалы СМИ о современном состоянии освоения Арктической зоны РФ, о перспективах развития арктического флота, Северного морского пути и инфраструктуры полярных портов России. Основными задачами нашего исследования является обобщение существующих в открытой печати материалов о современных направлениях экономического и социального развития полярных регионов страны и выявление современных тенденций освоения ресурсов Арктического пространства в целях совершенствования экономической, социальной и туристской деятельности в Арктической зоне РФ. Использованы статистические материалы отечественных и зарубежных источников, отражающие современное состояние и тенденции в развитии территориальной организации арктических пространств и в управлении региональным развитием на основе теории формирования «полюсов роста». Особое внимание уделено современным направлениям развития морского транспорта и туристско-рекреационной деятельности в арктических регионах РФ. В качестве теоретических основ исследования использованы научные труды по проблемам Арктики. Опорной информационной базой исследования послужили данные Росстата и Ростуризма.

Результаты исследования и обсуждение

Социально-экономическое и туристско-рекреационное значение АЗРФ и СМП

В XXI веке повышенный интерес к Арктике обусловлен не только добычей природных ресурсов, но и потребностями развития транспортных коммуникаций и перспективами развития международного круизного и экологического туризма. Всё это создает основу для более эффективного экономического и этнокультурного развития АЗРФ, а также для современного освоения туристского арктического пространства на основе использования территорий ООПТ — Национальных парков и заповедников Арктики и расширения сферы круизного туризма по СМП (1). Кроме того, Арктический регион объединяет территории и акватории стран, имеющих выход к Северному Ледовитому океану (СЛО). Эти страны заинтересованы в использовании природных ресурсов арктического региона и образовали основу Международного Арктического Совета, объединяющего их научные, экономические и оборонные интересы. Обладание крупнейшим мире Арктическим сектором (территорией и акваторией), имеет важное стратегическое значение для России. По арктическим широтам проходит почти 16 тысяч километров государственной границы Российской Федерации, требующей охраны (11).

По географическому положению, Россия — северная, арктическая страна, имеющая самый широкий сектор выхода к Северному Ледовитому океану (СЛО) от западной до восточной точек территории и наибольшую площадь арктических и полярных ландшафтов в мире. Присутствие нашей страны в Арктике обусловлено не только географическими, но также историческими, научными, экономическими и стратегическими оборонными причинами. В настоящее время охрана северных границ страны и рациональное использование природных ресурсов Арктики — задача государственной важности. Планируемое на ближайшие годы возрождение судоходства по арктическим морям и новое освоение Северного морского пути (СМП) на основе расширения атомного ледокольного флота, строительства новых портов и расширения туристского пространства на побережье северных морей будет способствовать укреплению экономики, как арктических регионов РФ, так и всей страны в целом (5). В планах стратегического развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) до 2035 г. заложено формирование современной инфраструктуры следующих обновленных северных территориальных образований: 1.Кольская, 2.Архангельская, 3.Ненецкая, 4.Воркутинская, 5.Ямало-Ненецкая, 6.Таймырская, 7.Северо-Якутская, 8.Чукотская. (Рисунок 1). Таким образом, планируется модернизировать 8 опорных зон на базе существующих ядер будущего социально-экономического развития Арктики. Причем, как указано в упомянутых выше правительственных документах, предполагается создание особых «территорий с преференциальными условиями ведения предпринимательства, в том числе и туристско-рекреационной деятельности»⁴.

Рисунок 1. Опорные зоны развития Российской Арктики (2)
Figure 1. Supporting zones for the development of the Russian Arctic (2)



⁴ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации с 2014 до 2020 г. URL: <http://government.ru/news/432/>

Примечательно, что в 2022 г. наша страна отметила 90-летие организации Северного морского пути (СМП). В 1932 г. в СССР было учреждено Главное управление Северного морского пути (Главсевморпуть, ГУСМП). С этого времени началась эпоха экономического освоения Арктики, развернулось строительство портов по всей трассе СМП, заработала кратчайшая трасса между Баренцевым и Японским морями. Активно развивалось каботажное плавание и северный завоз в населенные пункты, расположенные в долинах крупнейших сибирских рек. Следует отметить, что русские поморы еще в средние века осуществляли плавания по арктическим морям, а на рубеже XVI-XVII вв. основали заполярный город – «златокипящую Мангазею» в Тазовской губе Карского моря. Великая северная экспедиция, отправленная Петром Великим в 1733-34 гг. прошла вдоль побережья СЛО, затем, в 1878-1880 гг. шведский исследователь А. Норденшельд доказал, что этот маршрут может быть судоходным. В 1914-15 гг. маршрутом по СМП на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» прошел Б. Вилькицкий. Но только в 1930-е годы XX в. начались регулярные плавания по СМП. В 1932 г. по трассе СМП на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков» прошла первая экспедиция под руководством О.Ю. Шмидта. За одну навигацию удалось пройти по северным морям от Архангельска до Берингова пролива. Затем состоялась научная экспедиция на пароходе неледокольного класса «Челюскин» (1933-1934 гг.) и выполнено сквозное плавание с востока на запад на ледорезе «Литке» (1934 г.). Совершен героический дрейф экипажа ледокола «Георгий Седов», зажатого льдами (1937-1940 гг.). Наконец, была организована первая научная дрейфующая арктическая станция «Северный полюс - 1» под руководством И.Д. Папанина (1937-1938 гг.). В годы Великой Отечественной войны по Северному морскому пути успешно осуществлялась проводка боевых кораблей и торговых судов Тихоокеанского флота в Баренцево и Белое море. Защиту арктических коммуникаций и организацию морских конвоев обеспечивал Северный флот СССР (3).

Важным этапом послевоенного освоения Севморпути было активное развитие ледокольного флота СССР и строительство первого атомного ледокола «Ленин», который начал свою полярную вахту в 1960 году. Вслед за ним появилась линейка атомных ледоколов позволивших в 1978 г. начать регулярные транспортные морские перевозки по СМП караванами из двух ледоколов и нескольких грузовых судов. Но, если водные пространства арктических морей, особенно в западном секторе Арктики, были уже освоены в годы СССР, то полноценное использование Восточной Арктики становится возможным только в наши дни. В настоящее время, на Крайнем Севере проживают более 20 миллионов россиян, а СМП вновь становится по-настоящему национальной единой транспортной коммуникацией (5). Поэтому для России как морской державы, имеющей самый крупный арктический сектор и выход к акваториям 7 северных морей, объективно существует экономическая целесообразность и

благоприятные перспективы для возобновления транспортного использования СМП и обеспечения его безопасности. При этом планируется государственная поддержка развития современного ледокольного флота РФ, организация круглогодичного торгового судоходства и международного круизного арктического туризма (16).

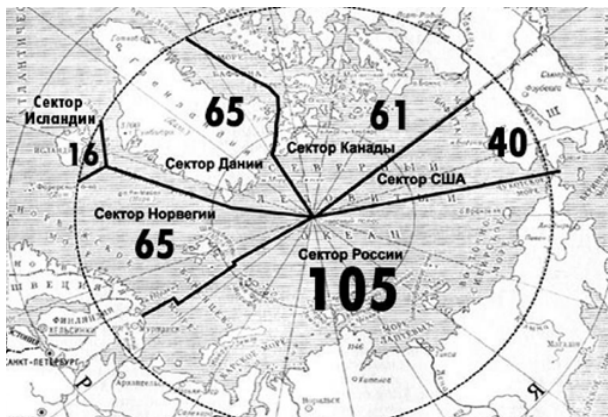
Целесообразно отметить, что в 1996 г. государствами, имеющими выход к СЛО – (Российская Федерация, Соединенные Штаты Америки, Канада, Королевство Дания, Исландия, Королевство Норвегия, Королевство Швеция, Финляндская республика, Республика) – был основан Арктический совет (Arctic Council), включающий 8 членов и 13 неарктических государств в качестве наблюдателей. Целью создания Арктического совета было совместное регулирование норм судоходства и природопользования в арктических широтах и решение других проблем, связанных с Арктикой. Северная полярная область мира, в настоящее время, имеет большое значение для экономического развития арктических государств, поскольку регион имеет значительный природно-ресурсный потенциал. Исходя из этого, экономики стран, входящих в Арктический совет ориентированы преимущественно на развитие добывающих отраслей природопользования в этом регионе мира. Это, в свою очередь, определяет необходимость совершенствования транспортной инфраструктуры, обеспечивающей вывод добываемого сырья. Для России, в современных условиях санкционного давления на нее и обострившейся конкуренции со странами Запада, назрела объективная необходимость смены вектора развития сотрудничества на другие страны мира. Наиболее благоприятным направлением для этого является новое «переосвоение Российской Арктики» и создание развитого логистического коридора по СМП на восток (8). Не случайно в отчетном докладе Госдуме «О работе Правительства РФ в 2022 г.», председатель правительства М. Мишустин отметил, в частности, что ... «в условиях санкционного давления на РФ задача развития Северного морского пути становится одним из ключевых государственных приоритетов. При этом, за порядок организации движения судов в акватории Севморпути будет отвечать госкорпорация «Росатом», в ведении которой находится уникальный отечественный ледокольный флот»⁵. При этом следует подчеркнуть, что Госкорпорация «Росатом» уже практически участвует и в строительстве новых судов, и в обеспечении безопасности судоходства на СМП, и в обслуживании морских портов на трассе СМП, подключается к организации космического мониторинга экологического состояния арктических акваторий и к созданию наземной сети гидрометеорологического обеспечения навигации в арктических морях РФ. По данным корпорации Росатом, в 2022 г., грузооборот в российской Арктике составил уже 33,8 млн т., а к 2035 г. планируется перевозить по СМП до 220 млн т. в год. Чтобы это стало возможным, ледокольный флот к

5 Стенограмма отчета М. Мишустина в Государственной думе 22.12.2022. URL: <https://rg.ru/stenogramma-otchet-mihaila-mishustina-v-gosdume-o-rabote-pravitelstva.html>

2030 году планируется увеличить до 17 ледоколов. Кроме того, по данным СМИ, на отечественном дальневосточном судостроительном комплексе «Звезда» заложена серия из 12 крупнотоннажных танкеров ледового класса ICE-1A, дедвейтом 114 тыс. тонн. Три танкера из этой серии уже спущено на воду (18).

По данным Росстата, Российский Север даёт 15–20% суммарного ВРП федерального бюджета. Здесь добывается 72% всей нефти и газового конденсата, 93% естественного газа, практически все алмазы, заготавливается 37% деловой древесины. В арктических и северных регионах РФ производится добыча основной части цветных и редких металлов, золота и многих других важных видов продукции, обеспечивающих в совокупности до 60% экспорта страны. По СМП транспортируется 90% никеля и свыше 65% меди, добываемых в Арктической зоне РФ (АЗРФ). Вклад Арктической зоны в суммарный экспорт России по СМП составляет почти 25% (5; 12). Арктический сектор России, по сравнению с другими секторами, обладает крупнейшими запасами полезных ископаемых, в том числе около 105 млрд. т. условного топлива (Рисунок 2).

Рисунок 2. Сектора Арктики и запасы углеводородов (5)
Figure 2. Sectors of the Arctic and hydrocarbon reserves (5)



В настоящее время, в условиях глобального потепления климата и смягчения ледовой обстановки в арктических морях, иностранные компании стран-членов ШОС, БРИКС, стран Азиатско-Тихоокеанского региона проявляют растущий интерес к Арктике, к организации сотрудничества с Россией в высоких широтах, выражают заинтересованность в использовании возможностей навигации по СМП для международной торговли. Известно, что использование морской трассы из Восточной Азии в Европу через Северный Ледовитый океан позволяет сократить

транспортные расходы на 30-40% по сравнению с традиционной трассой, проходящей через Малаккский пролив, Суэцкий канал и Средиземноморье. Особый интерес к использованию транзита по СМП в последние годы проявляет Китай (12). В 2013 г. Китай стал членом-наблюдателем в Арктическом совете. Затем построил полярную станцию «Хуанхэ чжань» в посёлке Нью-Олесунн на архипелаге Шпицберген, откуда предполагается развивать и круизный арктический туризм. В том же году китайский сухогруз «Йонг Шенг» вместимостью 19 000 т, принадлежащий компании COSCO, доставил товары из порта Далянь в голландский Роттердам, став первым в XXI в. коммерческим рейсом из Азии в Европу, совершенным через арктический регион по СМП. В последующие годы Китай активно осваивал Арктическую зону. В мае 2015 г. Президент России Владимир Путин и глава КНР Си Цзиньпин подписали совместное заявление РФ и КНР по сопряжению проектов Евразийского экономического союза и проекта «Один пояс — один путь», который превращает Евразийский экономический союз в центр большого партнерства между Москвой и Пекином. При этом СМП получает статус «ледового шелкового пути» для использования в планах расширения международной торговли Китая и становится важным направлением развития экономических контактов РФ и КНР. В 2018 году компания COSCO, совершила восемь транзитных проходов торговых судов через Арктику между Европой и Китаем, а к 2020 г. КНР перевела на полярную трассу уже до 16% процентов своих экспортных перевозок по трассе СМП при помощи российских ледоколов (Рисунок 3). Планируется дальнейший рост товарооборота по трассе СМП между КНР, странами Юго-Восточной Азии и РФ (6; 11).

Рисунок 3. Основные порты РФ на трассе Севморпути (10)

Figure 3. The main ports of the Russian Federation on the Northern Sea Route (10)



В то же время, возобновление работы Севморпути и «переосвоение арктических территорий» обозначено руководством нашей страны как приоритетная и стратегическая национальная цель. Об этом свидетельствует пакет нормативных государственных актов и стратегических документов, принятых за последнее время. Например, в 2022 г. спущено на воду и начинает научную деятельность в Арктических морях новое исследовательское судно «Северный полюс» - ледостойкая самодвижущаяся платформа, предназначенная для продолжения российских исследований состояния арктических льдов и течений в СЛО, для обеспечения гидрометеорологической информацией навигации по СМП (18).

Необходимо отметить, что по открытым данным СМИ, уже начато проведение реконструкций устаревших портов Дудинка, Диксон, Тикси, Певек и Провидения на полярной трассе СМП. В частности, таковым является Федеральный проект «План развития Северного морского пути до 2035 года», согласно которому в ближайшие 13 лет в инфраструктуру СМП планируется вложить около 1,8 триллиона рублей для обеспечения природоохранных и инфраструктурных мероприятий в условиях «разворота логистики АЗРФ на восток» и обеспечения выхода России к странам Юго-Восточной Азии. Восстановление портов по трассе СМП, как очагов социального развития и инфраструктурных объектов, необходимо для полноценного обеспечения навигации по суровой полярной трассе и обеспечения «Северного завоза», а также и для привлечения необходимых инвесторов в этот регион. Эта трасса соединит европейские и дальневосточные порты, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему, даст новый импульс развития восточным регионам России (7; 9).

При этом, как отмечают эксперты, главными целевыми показателями являются: развитие атомного ледокольного флота и портовых сооружений; обеспечение к 2024 году грузооборота по СМП до 80 млн. тонн; организация к 2030 году регулярной круглогодичной навигации от Баренцева до Чукотского и Охотского морей и развитие Арктического круизного туризма на СМП. (8; 16, с. 48)

В настоящее время важнейшее значение для совершенствования транспортной системы на СМП приобретает развитие атомного ледокольного флота и обеспечение круглогодичной проводки грузовых караванов судов на постоянной основе. Это открывает новые горизонты развития портов на побережье арктических морей и круизного туризма вдоль СМП. В течение последних лет на верфях РФ идет активное строительство ледоколов и судов ледового класса, приспособленных для плавания в морях СЛО. Принятый в эксплуатацию в Мурманске в октябре 2020 г. новый атомный ледокол «Арктика» стал головным в серии из пяти ледокольных судов, построенных на Балтийских верфях в Санкт-Петербурге. Ледокол «Арктика» уже успешно осуществляет проводку танкеров-газовозов в арктических морях.

Другие ледоколы этой серии — «Сибирь», «Урал» и «Якутия» тоже уже введены в эксплуатацию. Ледокол «Чукотка» будет сдан в 2026 г. Эти ледоколы способны преодолевать льды толщиной до трех метров и предназначены для обеспечения круглогодичной навигации и проводки по СМП грузовых судов, в том числе с углеводородным сырьем с месторождений Ямальского, Гыданского полуостровов и с шельфа Карского моря на российский Дальний Восток и в страны Юго-Восточной Азии. За счет изменяемой осадки корпуса они способны заходить в относительно мелководные заливы и обеспечивать снабжение населенных пунктов на трассе СМП в устьевых частях крупных северных рек. Эти ледоколы в ближайшее время смогут проводить караваны судов в арктических морях и обеспечивать проводку судов в устья сибирских рек в целях снабжения северных поселений. (16, с. 45).

Таким образом, можно отметить положительные тенденции развития отдельных отраслей хозяйства в северных регионах России. Особенно это касается роста экономических показателей в горнодобывающей и лесной промышленности и транспортировке грузов по СМП. Однако, нельзя забывать, что на фоне обостряющейся борьбы за ресурсы Арктики экологический фактор приобретает особое значение для обеспечения стратегических национальных интересов и устойчивого социально-экономического развития северных территорий РФ. Поэтому для всех видов природопользования в Арктике и обеспечения устойчивого социально-экономического развития севера азиатской части территории России необходимым условием является внедрение во все отрасли хозяйства экологического императива. В условиях современных изменений климата это является важнейшим условием для сохранения наземных экосистем и биоразнообразия в Арктике (17, с. 31). В связи с этим, на XII Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее», состоявшемся 8-9 декабря 2022 г. в Санкт-Петербурге, особое внимание было уделено природоохранным мероприятиям на трассе Северного морского пути. Специальный представитель Президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта - Сергей Иванов, отметил, что Минприроды России должно разработать жесткие экологические критерии судоходства по Северному морскому пути, «которые должны быть самыми жесткими в мире, с учетом специфики суровых природных условий Арктики. Экология должна быть на первом месте, все остальное вторично»⁶.

Следовательно, в современных геополитических условиях организация рационального природопользования и дальнейшее освоение ресурсов в АЗРФ должна базироваться на экологическом императиве, учитывать актуальные проблемы изменений климата, необходимость охраны природных ресурсов от загрязнений и истощения биоразнообразия. В этой связи расширение ледокольного

6 XII Форум Арктика: настоящее и будущее. 2022. СПб. <https://www.forumarctic.com/conf2022/>

флота России и использование СМП для организации круглогодичной навигации и ледовой проводки транспортных караванов, продолжение реконструкции инфраструктуры портов должно сопровождаться мониторингом окружающей среды и особыми природоохранными мероприятиями на этой арктической трассе (14). Несомненно, важным достижением в энергообеспечении районов северо-востока РФ, при сокращении антропогенной нагрузки на природу региона восточной Арктики, стало введение в эксплуатацию в мае 2020 г. первой плавучей атомной тепловой электростанции (ПАТЭС) «Академик Ломоносов», которую доставили и установили в порту Певек на Чукотке. Плавучая атомная электростанция состоит из Плавучего энергоблока (ПЭБ) общей мощностью 70 МВт и береговой инфраструктуры⁷. Эта станция предназначена для выработки электрической и тепловой энергии и может быть использована для опреснения морской воды. Кроме того, она заменит действующую угольную ТЭЦ в Певеке и послужит повышению качества окружающей среды, что, безусловно, станет не только фактором развития социальной инфраструктуры города Певек, но может стать популярным туристским объектом при организации круизов по СМП (4, с. 170).

На основании выполненного обзора можно отметить, что в Государственных планах современного развития АЗРФ предусматривается не только освоение богатых сырьевых природных ресурсов Арктических регионов, но и активное развитие транспортной и туристской инфраструктуры на трассе Севморпути. Не вызывает сомнения, что создание современного централизованного и эффективного транспортного комплекса в Арктике, включающего развитую инфраструктуру городов и портов по трассе СМП, уже в ближайшие годы может послужить экономической основой и драйвером развития арктического круизного туризма, который будет важным дополнительным фактором социального развития опорных территорий АЗРФ (7; 9).

СМИ отмечают, что в настоящее время экономическое «переосвоение» Арктики сопровождается изменением представлений не только о логистических возможностях и транспортном значении и СМП, но и о туристском потенциале этого труднодоступного региона. Возросший интерес туристов к Северу России и рост посещений арктических территорий иностранными и отечественными туристами в наше время основывается на их стремлении увидеть суровую первозданную природу. Становится всё более популярной история географических открытий в Арктике, пути освоения российскими первопроходцами морских пространств и территорий арктических островов, создание на Русском севере первых морских судов – кочей – для плаваний во льдах, устройство первых поморских поселений в заполярье для добычи морского зверя и полезных ископаемых. Всё

7

Вся правда о ПАТЭС, 2020. URL: <https://murmansk.travel/news/6670>

это представляет собой существенный познавательный интерес при организации круизных туристских путешествий к Северному полюсу и по морям Российской Арктики. Круизный туризм – это современные комфортабельные путешествия на водном транспорте, включающие морские, речные и береговые экскурсии туристов, с осмотром природных достопримечательностей на территориях Национальных парков и других ООПТ, с посещением портовых городов по курсу судна, а также разнообразные развлечения на борту круизных судов. В последние десятилетия в Арктическом бассейне активизируются не только добыча полезных ископаемых, но и строительство ледоколов и судов ледового класса. По данным Единой Межведомственной информационно-статистической системы (ЕМИСС, 2022) морские грузовые транспортные перевозки из портов Мурманск, Архангельск, Сабетта по морям СЛО возрастают из года в год. Современный объём грузового транзита через СМП с 2014 по 2022 г. вырос в 9 раз и оценивается в 33,8 млн.т. (18, с. 40).

Круизный туризм на Севморпути – важное направление «переосвоения» Арктики

По планам развития к 2035 г. грузооборот может увеличиться на порядок и более, включая новые туристские круизные рейсы по СМП. При этом, и Арктический круизный туризм находит экономическое обоснование в новых программах комплексного хозяйственного освоения природных ресурсов в АЗРФ и на Севморпути, в частности. В настоящее время, одним из существенных факторов развития морского порта Мурманск является рост популярности арктического морского туризма. Кроме того, важным преимуществом этого региона является то, что порт Мурманск включен в перечень портов России, через которые допускается въезд в нашу страну иностранных граждан и лиц без гражданства, прибывающих в Российскую Федерацию в туристических целях на круизных судах и пассажирских паромов. Отметим, что в течение последних двух десятилетий отечественный круизный Арктический туризм наиболее активно развивается лишь в западном, Баренцевоморском регионе, на основе незамерзающего порта Мурманск (10). Созданная в 1999 г. турфирма «Poseidon Arctic Expeditions», помимо привлечения атомных ледоколов Росатомфлота РФ («50 лет Победы» и «Ямал»), использует и малые экспедиционные суда для проведения туристских морских круизов к архипелагам Шпицберген и к Северному полюсу, с посещением НП «Русская Арктика» и островов Земли Франца Иосифа (ЗФИ). Эти круизы к Северному полюсу и к Новой Земле, где расположен НП «Русская Арктика», на специально оборудованных атомных ледоколах «50 лет Победы» и «Ямал», с высадкой «экологических десантов» на острова ЗФИ, организуются ежегодно и пользуются

растущей популярностью у зарубежных туристов. Однако, число туристов, посетивших острова крупнейшего заполярного НП «Русская Арктика», по сравнению с Гренландией или Шпицбергом пока невелико, и за последние 10 лет составило суммарно 10-12 тыс. человек (Таблица 1).

Таблица 1. Динамика посещения туристами НП «Русская Арктика»
Table 1. Dynamics of visiting of «Russian Arctic» National Park by tourists

Динамика посещения туристами НП «Русская Арктика» (18, с. 33)										
Годы посещения	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Количество туристов	865	1005	636	738	1225	954	1142	1079	1306	1205

При этом, среди круизных туристов, путешествующих на атомных ледоколах к Северному полюсу и НП «Русская Арктика», преобладают иностранные граждане (80-90%). В смешанных круизных рейсах в Северному полюсу до 30% составляют китайские туристы. Российских туристов сравнительно мало. Стоимость таких круизных туров на 8-10 дней составляет от 1,5 до 2,2 млн. руб., на 13-14 дней – до 2,5 млн. руб. (15, с. 33).

Таким образом, в течение последних 10 лет функционирования НП «Русская Арктика» его ежегодно посещают в среднем около тысячи туристов. В то же время норвежский «Шпицберген» посещает несколько десятков тысяч туристов в туристический сезон, что свидетельствует о рентабельности арктического круизного туризма. Однако, в российских условиях, по сравнению со сверхприбылями нефтегазового комплекса при условиях преимуществ полярной логистики в западном секторе Арктики, экономическая выгода от реализации арктического круизного туризма выглядит достаточно скромно. Вместе с тем, северный полярный регион привлекает внимание китайских экспертов, высоко оценивающих его туристский потенциал. Это подтверждается и тем, что на протяжении последних 10 лет граждане КНР ежегодно путешествуют к Северному полюсу. Групповые туры организуют пекинская компания «Полярные красоты» (кит. Цзи чжимэй) совместно с международным агентством «Poseidon Arctic Voyages». Для круизов чаще всего используется российский атомный ледокол «50 лет Победы». По данным сотрудников «Poseidon Arctic Voyages», китайские партнеры готовы фрахтовать ледокол более, чем на один круиз, способны формировать чисто китайские круизы и по Севморпути. Однако руководство корпорации «Росатомфлот» (владелец судна)

и китайская компания согласны учитывать интересы туристов из других стран. (13, с. 62). Представляется целесообразным включение в круизные маршруты заходы судов в порты на трассе СМП и организацию знакомства туристов с местными национальными культурами народов российского севера (ненцев, нганасан, якутов, чукчей и др.). Внедрение в программы круизов по СМП этнографических элементов, наряду с посещением природных объектов на территориях ООПТ, будет способствовать созданию соответствующей инфраструктуры, новых рабочих мест и в целом – развитию туристской сферы в береговых населенных пунктах по трассе круизных путешествий (2; 4).

Согласно данным Мурманского туристского агентства, заходы зарубежных круизных судов в морской порт Мурманск осуществляются уже на протяжении последних 12 лет. Мурманский туроператор «Nordmorservis Travel» в последние годы принимает в рыбном порту от 4 до 8 средних круизных лайнеров за сезон. Кроме того, морские круизы в Арктику обеспечивает Московская компания “Special Travel Club”, предлагая круизы к Гренландии, Исландии, Шпицбергену и на Северный полюс, с посещением Земли Франца Иосифа. Но, к сожалению, до сих пор в Мурманском порту отсутствуют специальные глубоководные причалы, пригодные для приема крупных круизных лайнеров. Поэтому было принято решение о проведении изысканий в Мурманской области для возможного строительства нового глубоководного порта, ориентированного на прием крупных зарубежных круизных лайнеров. Это означает, что при должном уровне внимания к развитию туристско-рекреационного комплекса в полярных широтах, при условии совершенствования необходимой инфраструктуры транспорта и размещения туристов в Арктической зоне РФ, можно достичь дополнительных положительных успехов в организации морских арктических круизов по СМП, в дополнение к социально-экономическому «переосвоению» северных регионов России. (8, с. 14-15).

По данным Ростуризма, круизный туризм по СМП стал активизироваться с 2014 г. не только на основе ледоколов Росатомфлота РФ. Например, на официальном информационном круизном сайте указывается, что два раза в году предлагаются туры по СМП на лайнере ледового класса «Академик Шокальский». Один тур из порта Анадырь в Мурманск и второй тур – из Мурманска в порт Певек. Это судно вмещает 50 туристов и 28 человек обслуживающего экипажа. В программе круиза из порта Анадырь в порт Мурманск продолжительностью 23-25 суток намечается встреча с китами, моржами и белыми медведями. Это плавание мимо крайней восточной точки России - мыса Дежнёва. Затем – посещение заповедника на о. Врангеля, где можно увидеть овцебыков, полярных сов, песцов, ландшафты «родильного дома» белых медведей, как называют этот остров. Далее предполагается высадка на острове Итыгран, где можно увидеть «Китовую аллею» из костей гренландских

китов. Это древнее эскимосское святилище, датируемое XIV-XVI вв. По пути следования лайнера из Анадырского залива по всем северным морям – посещение Медвежьих и Новосибирских островов, Новой Земли и Земли Франца-Иосифа с возможной высадкой на некоторые острова «экологических десантов» туристов. Конец путешествия – город Мурманск.

В западном, незамерзающем Баренцевоморском секторе Арктики с 2010 г. уже реализуются круизы, которые пользуются популярностью как у иностранных, так и отечественных туристов. Круизные маршруты проложены из Мурманска к Северному полюсу и островам СЛО на атомных ледоколах «50 лет Победы» и «Ямал». Практика отечественных туроператоров показывает, что организация арктического круизного туризма по СМП способствует решению ряда социально-экономических вопросов Арктического региона: созданию условий и предпосылок для рационального природопользования, закреплению населения в полярных регионах и увеличения поступлений в бюджет РФ за счет формирования новых рабочих мест.

Таким образом, можно отметить, что включение круизного туризма в планы перспективного освоения ресурсов арктического региона является своевременным и актуальным дополнением комплексного развития АЗРФ. В настоящее время, в зарубежных странах Арктического региона широко применяются практические бизнес-стратегии комплексного развития туристической отрасли в Арктике, учитывающие привлечение коренных народов к приему и обслуживанию туристов. Законодательно закреплена необходимость развития туризма в соответствии с интересами коренного населения и с учетом охраны хрупкой арктической природы. Сегодня арктический туризм в США, Канаде, Гренландии, Исландии и Норвегии успешно развивается при соответствующей всесторонней поддержке структур государственного сектора и является рентабельной отраслью экономики. По данным UNWTO (на 2015 г.), штат Аляска (США) зарабатывает на туризме 3,5 млрд. долл., а Канада – 6,4 млрд. долл. в год, Гренландия – 19 млн. датских крон в год (19, с. 59). На протяжении последних десятилетий отмечался резкий рост числа туристов, посещающих Гренландию: в 1990-х гг. на территорию прибывало около 3500 чел./год, а в 2015 г. – уже более 65 000 чел./год. Количество круизных туристов, ежегодно посещающих Гренландию, уже превышает число постоянных жителей – инуитов и датчан (до 50 тыс. чел./год). Популярность морских круизов в Арктику возрастает (20, с. 485).

Однако, в России современный Арктический туризм находится в стадии становления. Порт Мурманск – единственный в Российской Арктике незамерзающий порт, способный принимать морские суда в течение круглого года. Мурманск стал центром развития круизного туризма в западном секторе АЗРФ и включен

в перечень портов, через которые разрешается въезд иностранных граждан в Российскую Федерацию. По данным комитета по туризму Мурманской области, заход иностранных круизных судов в порт Мурманск осуществляется уже более 20 лет и в среднем составляет от 3 до 13 заходов в год. По сообщению пресс-службы правительства Мурманской области, в настоящее время уже разрабатывается проект строительства в регионе нового морского порта «Лавна», терминала «Тулома и глубоководного причала, который сможет принимать крупные международные круизные суда. Период реализации намеченного проекта приходится на 2021–2026 гг. В основу концепции устойчивого туризма в Арктике положены два аспекта: формирование новой и развитие имеющейся инфраструктуры для реализации круизного туризма (возведение нового порта и причала для крупных круизных лайнеров), а также проектирование новых маршрутов по СМП, проходящих через острова СЛО и ведущих к северному полюсу^{8,9}.

Выводы

Подводя итог рассмотрению перспектив социально-экономического развития Арктики и роли Арктического круизного туризма на Северном морском пути, можно отметить наметившуюся в настоящее время тенденцию не только к активизации деятельности главных ресурсодобывающих отраслей хозяйства страны, но и развитию ледокольного флота, а также к реконструкции портов и населенных пунктов на трассе СМП. В качестве сопутствующих элементов развития можно отметить расширение масштабов организации туристско-рекреационной и природоохранной деятельности в полярных регионах. При этом необходимо подчеркнуть, что большая часть объектов туристского интереса в Арктике труднодоступна, расположена, главным образом, на особо охраняемых природных территориях (ООПТ). Познакомиться с первозданной природой заповедников и национальных парков России, увидеть памятники арктической природы и объекты истории освоения Арктики, познакомиться с культурой коренных малочисленных народов севера возможно сегодня только при помощи авиации или морских круизных судов. Доступность арктических территорий и объектов туризма будет возрастать по мере укрепления и развития транспортных коммуникаций и формирования инфраструктуры населенных пунктов, морских портов и аэропортов в северных регионах РФ на трассе СМП. Соответственно, будет расти и антропогенная нагрузка на хрупкие арктические ландшафты, которые очень чувствительны к подобным воздействиям. Современное переосвоение Арктики требует опережающего развития научных исследований, направленных на определение допустимых

8 Круизный туризм в Мурманской области. URL: <https://murmansk.travel/news/6670>

9 Круизы в Арктику по СМП (2022). URL: https://kruiz.online/ships/akademik_shokalskiy

антропогенных нагрузок на экосистемы Арктики. При осуществлении арктических круизов целесообразно проводить лекции по экологии для туристов, посещающих Арктику. Именно круизный туризм на комфортабельных судах в арктических широтах может послужить основой для экологического просвещения туристов, путешествующих в арктических морях Земли и стать дополнительным фактором и стимулом для укрепления береговой туристской инфраструктуры заполярных портов, создания новых рабочих мест и послужит комплексному социально-экономическому развитию АЗРФ. В настоящее время назрела экономическая целесообразность расширения заходов иностранных круизных судов в порт Мурманск в западном секторе Российской Арктики и в порты Анадырь и Певек в восточном секторе для организации специальных отечественных Арктических круизов на основе имеющихся возможностей ледокольной поддержки маршрутов по СМП. Опубликованные государственные программы расширения атомного ледокольного флота и перспектив «реновации» портов на Северном морском пути создают основу для оптимизма в отношении развития Арктического круизного туризма в России.

Список источников

1. Адашова Т.А. (2012), Особо охраняемые природные территории России как основа формирования туристского природного пространства [Specially protected natural territories of Russia as a basis formation of a tourist natural space]. Современные проблемы сервиса и туризма. № 1. С. 45–52.
2. Андреева Е.Н. (2017), Опорные зоны в Арктике: новые веяния в решении старых проблем [Support zones in the Arctic: new trends in solving old problems]. ЭКО. Т.47. №9. С. 26–41. URL: <http://porarctic.ru/blog2017/11/10>
3. Белов М.И. (1977), По следам полярных экспедиций [In the footsteps of polar expeditions]. Л.: Гидрометеиздат.
4. Гаджиева Е.А., Севастьянов Д.В. (2021), Современное освоение туристского пространства Арктической зоны РФ [Modern development of tourist space Arctic zone of the Russian Federation]. Матер. Межд. науч. Конф. XXV Юбилейные Царскосельские чтения. 20-21 апр. Т.1. СПб: ЛГУ им. А.С.Пушкина С. 168-173.
5. Додин Д.А. (2005), Устойчивое развитие Арктики: проблемы и перспективы [Sustainable Development of the Arctic: Challenges and Prospects]. СПб.: Наука.
6. Забелла А.А. (2019), Цели и интересы Китая в Арктике [China's Arctic Goals and Interests]. Вестн. МГОУ сер. История и полит. наука. №4. С. 166-175. DOI 10.18384/2310-676X-2019-4-166-175

7. Заостровских Е.А. (2018), Морские порты Восточной Арктики и опорные зоны Северного Морского пути [Eastern Arctic seaports and support zones of Northern Sea route]. Регионология. Т.5. №6. С. 92-107.
8. Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. (2015), Переосвоение Российской Арктики как предмет системного исследования и государственного программно-целевого управления: вопросы методологии [Redevelopment of the Russian Arctic as a subject system research and state program-target management: issues methodologies]. Экономика региона. №4. С. 9-20.
9. Леонов С.Н., Заостровских Е.А. (2021), Влияние портов Северного морского пути на формирование очаговых зон освоения восточной Арктики [The influence of the ports of the Northern Sea Route on formation of focal zones of development of the Eastern Arctic] Арктика: экология и экономика. Т.11. № 1. С. 6-18. DOI: 10.25283/2223-4594-2021-1-6-18.
10. Лукин Ю.Ф. (2016), Арктический туризм: рейтинг регионов, возможности и угрозы [Arctic tourism: rating of regions, opportunities and threats]. Арктика и Север. №23. С.96-123.
11. Лукин, Ю.Ф. (2019), Многоликая Арктика в потоке времени и смыслов. [The many-faced Arctic in the stream of time and meaning]. Архангельск.
12. Лукин Ю.Ф. (2022), Арктические вызовы России [Arctic challenges of Russia]. Россия: общество, политика, история. №2(2). С. 59-87.
13. Погодин С.Н., Ван Цзюньтао (2017), Геополитические и геоэкономические интересы Китая в Арктике [China's Geopolitical and Geo-economic interests in the Arctic]. Геополитика и безопасность. №2 (38). С. 59-64.
14. Севастьянов Д.В., Коростелев Е.М., Гаврилов Ю.Г., Карпова А.В. (2015), Рекреационное природопользование как фактор устойчивого развития районов Российской Арктики [Recreational nature management as a factor of sustainable development of the Russian]. География и природные ресурсы. №4. С. 87–98.
15. Севастьянов Д.В. (2020), Арктический туризм в Баренцевоморском регионе: современное состояние и границы возможного [Arctic tourism in the Barents Sea region: modern the state and boundaries of the possible]. Арктика и Север. №39. С. 26-36.
16. Серова Н.А., Серова В.А. (2019), Основные тенденции развития транспортной инфраструктуры российской Арктики [The main trends in the development of the transport infrastructure of the Russian Arctic]. Арктика и Север. №36. С. 42-56. DOI:10.17238/issn 2221-2698.2019.36.42
17. Тишков А.А. (2012), Арктический вектор» в сохранении наземных систем и биоразнообразия [The Arctic Vector in the preservation of terrestrial systems and biodiversity]. Арктика: экология и экономика. №2(6). С. 30-31.

18. Чернов В.В. (2022) Северный морской путь в условиях разворота логистики на восток [The Northern Sea Route in the context of logistics turning to the east]. Порт-Ньюс. №4. С. 38-42.
19. Maher, P.T. (2012), Expedition cruise visits to protected areas in the Canadian Arctic: Issues of sustainability and change for an emerging market Tourism. No. 1. pp. 55–70.
20. Sevastyanov, D.V., Korostev, E.M., Shitova, L.F. (2017), Recreational nature management and Arctic tourism as a new trend towards strategy of sustainable development of the Arctic countries. Ecology, Environment & Conservation. No. 23(4). pp. 480–487.

References

1. Adashova, T.A. (2012), Specially protected natural territories of Russia as a basis formation of a tourist natural space. Modern problems of service and tourism. No. 1. pp. 45-52. (In Russian)
2. Andreeva, E.N. (2017), Support zones in the Arctic: new trends in solving old problems. ECO. Vol. 47. No. 9. pp. 26-41. URL: <http://porarctic.ru/blog> (In Russian)
3. Belov, M. I. (1977), In the footsteps of polar expeditions. L.: Hydrometeoizdat. (In Russian)
4. Gadzhieva, E.A., Sevastyanov, D.V. (2021), Modern development of tourist space Arctic zone of the Russian Federation. Mater. Inter. scientific. Conf. XXV Anniversary Tsarskoye Selo readings April 20-21. Vol. 1. St. Petersburg: LSU named after A.S.Pushkin. pp. 168-173. (In Russian)
5. Dodin, D.A. (2005), Sustainable development of the Arctic: problems and prospects. St. Petersburg.: Nauka. (In Russian)
6. Zaballa, A.A. (2019), Goals and interests of China in the Arctic Vestn. MGOU ser. History and polit. science. No. 4. pp. 166-175. DOI 10.18384/2310-676X-2019-4-166-175 (In Russian)
7. Zaostrovsky, E.A. (2018), Seaports of the Eastern Arctic and support zones of the Northern Sea route. Regionistics. Vol. 5. No. 6. pp. 92-107. (In Russian)
8. Leksin, V.N., Porfiriev, B.N. (2015), Redevelopment of the Russian Arctic as a subject system research and state program-target management: issues methodologies. Economics of the Region. No. 4. pp. 9-20. (In Russian)
9. Leonov, S.N., Zaostrovsky, E.A. (2021), Impact of Northern Sea Route ports on formation of focal zones for the development of the eastern Arctic. Arctic: ecology and economics. Vol. 11. No. 1. pp. 6-18. — DOI: 10.25283/2223-4594-2021-1-6-18. (In Russian)
10. Lukin, Yu.F. (2016), Arctic tourism: rating of regions, opportunities and threats. The Arctic and the North. No. 23. pp. 96-123. (In Russian)

11. Lukin, Yu.F. (2019), The many-faced Arctic in the stream of time and meaning. Arkhangelsk. (In Russian)
12. Lukin, J.F. (2022), Arctic challenges of Russia. Russia: Society, Politics, History. No. 2(2). pp. 59-87. (In Russian)
13. Pogodin, S.N., Wang, Juntao (2017), China's Geopolitical and Geo-economic interests in the Arctic. Geopolitics and Security. No. 2 (38). pp. 59-64 (In Russian)
14. Sevastyanov, D.V., Korostelev, E.M., Gavrilo, Yu.G., Karpova, A.V. (2015), Recreational nature management as a factor of sustainable development of the Russian Arctic regions. Geography and natural resources. No. 4. pp. 87-98. (In Russian)
15. Sevastyanov, D.V. (2020), Arctic tourism in the Barents Sea region: modern the state and boundaries of the possible. The Arctic and North. No. 39. pp. 26-36. (In Russian)
16. Serova, N.A., Serova, V.A. (2019), The main trends in the development of the transport infrastructure of the Russian Arctic. The Arctic and the North. No. 36. pp.42-56. (In Russian)
17. Tishkov, A.A. (2012), Arctic Vector "in the preservation of terrestrial systems and Biodiversity. Arctic: Ecology and Economics. No. 2 (6). pp. 30-31. (In Russian)
18. Chernov, V.V. (2022), The Northern Sea Route in the context of logistics turning to the east. Port News. No. 4. pp. 38-42. (In Russian)
19. Maher, P.T. (2012), Expedition cruise visits to protected areas in the Canadian Arctic: Issues of sustainability and change for an emerging market Tourism. No. 1. pp. 55-70.
20. Sevastyanov, D.V., Korostelev, E.M., Shitova, L.F. (2017), Recreational nature management and Arctic tourism as a new trend towards strategy of sustainable development of the Arctic countries. Ecology, Environment & Conservation. No. 23(4). pp. 480-487.

Информация об авторах

ГАДЖИЕВА Елена Анатольевна, кандидат географических наук, заведующий кафедрой социально-культурного сервиса и туризма, Ленинградский государственный университет им. А.С. Пушкина, Санкт-Петербург, Российская Федерация. E-mail: e.gadzhieva@lengu.ru.

СЕВАСТЬЯНОВ Дмитрий Викторович, доктор географических наук, профессор кафедры социально-культурного сервиса и туризма, Ленинградский государственный университет им. А.С. Пушкина, Санкт-Петербург, Российская Федерация. E-mail: ecolim@mail.ru. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5141-3679>.

Вклад авторов

Все авторы сделали равный вклад в эту статью.
Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Информация о статье

Поступила в редакцию: 21.02.2023. Одобрена после рецензирования: 02.03.2023. Принята к публикации: 20.03.2023. Опубликовано: 17.04.2023.

Информация о рецензировании

«Россия: общество, политика, история» благодарит анонимного рецензента (рецензентов) за вклад в рецензирование данной работы.

About the authors

Elena A. GADZHIEVA, CandSc (Geo.), Head of the Department of Socio-Cultural Service and Tourism, Pushkin Leningrad State University, Saint Petersburg, Russian Federation. E-mail: e.gadzhieva@lengu.ru.

Dmitry V. SEVASTYANOV, DSc (Geo.), Professor of the Department of Socio-Cultural Service and Tourism, Pushkin Leningrad State University, Saint Petersburg, Russian Federation. E-mail: ecolim@mail.ru. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5141-3679>.

Contribution of the authors

All authors have made an equal contribution to this article.
The authors declare that there is no conflict of interest.

Article info

Submitted: 21.02.2023. Approved after peer review: 02.03.2023. Accepted for publication: 20.03.2023. Published: 17.04.2023.

Peer review info

«Russia: Society, Politics, History» thanks the anonymous reviewer(s) for their contribution to the peer review of this work.