

УДК 911.3:796.5 (919.9)

## РОЗВИТОК ТУРИЗМУ НА АНТАРКТИЧНИХ СТАНЦІЯХ: АНАЛІЗ ПОЗИЦІЙ КОНСУЛЬТАТИВНИХ СТОРІН І ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ<sup>1</sup>

**А.П. Федчук**

*Національний антарктичний науковий центр, 01601 Київ, бульв. Тараса Шевченка, 16,  
тел. (0-44) 246-38-83, E-mail: andriyf@gmail.com*

**Реферат.** За останні два десятиліття туристична діяльність в Антарктиці суттєво зросла і урізноманітнилась, займаючи сьогодні ліву частку економіки Південного полярного регіону. Важливою тенденцією організації антарктичних турів стає використання туроператорами інфраструктури національних антарктичних програм. Питання розвитку комерційного туризму дедалі більше політизується в рамках Системи Договору про Антарктику (СДА), оскільки Консультативні Сторони використовують туризм як інструмент забезпечення своїх національних інтересів у цьому регіоні. З огляду на це, метою статті є аналіз позицій Консультативних Сторін щодо подальшого розвитку антарктичного туризму на наукових станціях і визначення ролі та місця України у цьому процесі. Залежно від займаних позицій Консультативні Сторони поділяються на країни, які не підтримують розвиток недержавних видів діяльності, аргументуючи свою позицію неповною легітимністю туристичних операцій у рамках міжнародно-правового режиму Антарктики, і на країни, які таку діяльність підтримують. Остання група неоднорідна і складається, по-перше, з країн, які підтримують туризм з політичною метою (країни з територіальними претензіями на сектори Антарктики; інші країни, які за рахунок організації туристичних відвідувань намагаються посилити свій статус у рамках СДА). По-друге, це країни, які підтримують туризм або навіть виступають співорганізаторами турів з чітко вираженою економічною метою. Усталена за останні півтора десятиліття практика прийому туристів на станції Академік Вернадський однозначно вказує на те, що Україна сприяє розвитку антарктичного туризму. У статті показано переваги економічного та політичного характеру для України як Консультативної Сторони Договору про Антарктику в разі офіційного оприлюднення національної туристичної політики та затвердження внутрішніх процедур здійснення туристичної діяльності на станції. Для розробки засад такої національної політики запропоновано чотири концептуальних підходи – залежно від ступеня залученості інфраструктури та персоналу станції у процес обслуговування туристів.

### **Развитие туризма на антарктических станциях: анализ позиций Консультативных Сторон и перспективы Украины. Федчук А.П.**

**Реферат.** За последние два десятилетия туристическая деятельность в Антарктике существенно возросла и диверсифицировалась, занимая сегодня львиную долю экономики Южного полярного региона. Важной тенденцией организации антарктических туров является использование туроператорами инфраструктуры национальных антарктических программ. Вопросы развития коммерческого туризма в большей мере политизируются в рамках Системы Договора об Антарктике (СДА), поскольку Консультативные Стороны используют туризм как

<sup>1</sup>Стаття підготовлена за результатами участі автора у складі Українських делегацій на Консультативних нарадах з Договору про Антарктику у 2007–2010 рр.

инструмент достижения своих национальных интересов в этом регионе. Поэтому целью статьи является анализ позиций Консультативных Сторон по отношению к развитию антарктического туризма на научных станциях и определения роли и места Украины в этом процессе. В зависимости от занимаемой позиции Консультативные Стороны разделяются на страны, не поддерживающие развитие негосударственных видов деятельности, аргументируя свою позицию неполной легитимностью туристических операций в рамках международно-правового режима Антарктики, и на страны, которые такую деятельность поддерживают. Последняя группа неоднородна и состоит, во-первых, из стран, поддерживающих туризм с политической целью (страны с территориальными претензиями на секторы Антарктики; другие страны, которые за счет организации туристических посещений стремятся повысить свой статус в рамках СДА). Во-вторых, это страны, поддерживающие туризм или даже выступающие соорганизаторами туров с четко выраженной экономической целью. Устоявшаяся за последние полтора десятилетия практика приема туристов на станции Академик Вернадский однозначно указывает на то, что Украина поощряет развитие антарктического туризма. В статье показаны преимущества экономического и политического характера для Украины как Консультативной Стороны Договора об Антарктике в случае официального представления четко выработанной национальной туристической политики и утверждения внутренних процедур осуществления туристической деятельности на станции. Для разработки основ такой национальной политики предложены четыре концептуальных подхода – в зависимости от степени вовлеченности инфраструктуры и персонала станции в процесс обслуживания туристов.

**Tourism development at Antarctic stations: the analyze of Consultative Parties' positions and perspectives for Ukraine** by A. Fedchuk

**Summary.** Over the past two decades tourist activities have grown and diversified rapidly, and now tourism represents an increasingly important aspect of the Antarctic economy. The key components of tourism development include, among other things, emerging involvement of National Antarctic Programs as providers of logistic support. Tourism issues become progressively more politicized within the Antarctic Treaty System (ATS), while they are used by Antarctic Treaty Consultative Parties (ATCPs) as a tool in support of their wider Antarctic interests and operations. Hence, the object of this paper is an analysis the connections between national positions in relation to tourism management. It is described, the ATCPs that do not support tourism and non-governmental activities purport that unconstrained commercial tourism inevitably attacks the intrinsic values of Antarctica and the primary role of science and environmental protection. Consequently, the geopolitical stability of the ATS will be severely stressed. On the other hand, this article presents, states supporting tourism constitute more heterogeneous group that can be categorized as follows: 1) states that pursue political goals (the states with claims to Antarctic territories; states that attempt to strengthen their position within the ATS by encouraging tourism); and 2) states that support and manage tourism at their stations in pursuit of a wide range of economic gains, such as covering part of their operational costs or benefitting from personnel movement sponsored by tourism operators on their cruise vessels. A number of case studies were undertaken to identify the national policies applied by ATCPs to manage Antarctic tourism. Vernadsky station, in tourist terms, may be considered a representative of other stations as it has been regularly visited by seaborne tourists, while their visit patterns strictly depend on change of station government. It is suggested, that it would be a clear advantages (both economic and political) for Ukrainian National Program if it has clearly stated tourism policy and proper operational procedures for tourism activities at the Vernadsky station. For this purpose, it is identified four approaches with respect to the level availability of station infrastructure and personnel to cater for tourism activities.

**Key words:** Antarctic tourism, permanent land-based facilities, tourism regulation policy, Vernadsky station

## 1. Загальні тенденції розвитку та управління антарктичного туризму

Антарктика в літературі часто розглядається як останній масив дикої природи планетарного масштабу (близько 10% поверхні Землі). Упродовж століть географічна ізоляція регіону забезпечувала ефективний захист природного середовища від наслідків життєдіяльності людини, однак за останні два десятиліття людська діяльність в Антарктиці – особливо туристична – набула стрімкого розвитку.

Показово, що становлення антарктичного туризму від самого початку відбувалось за безпосередньої участі національних операторів антарктичних програм. Так, перші тури здійснено у 1957–1959 рр. чотирма суднами Військово-морських сил Аргентини та Чилі, на борту яких туристи на договірних засадах приєдналися до національних експедицій (Reich, 1980). Можливість довгострокового фрахту туроператорами океанографічних науково-дослідних суден колишнього Радянського Союзу з 1991 р. почала суттєво впливати на масштаби антарктичного туризму (Landau & Spletstoesser, 2007; Molenaar, 2005). З того часу кількість туристів стабільно перевищує кількість науковців і допоміжного персоналу, задіяних в антарктичних експедиціях. Наразі туризм – наймасштабніша людська діяльність в Антарктиці – як за кількістю учасників, так і залучених транспортних засобів (рис. 1). Іншими словами, в економіці Антарктики панує “туристичний період” (White, 1994, р. 248). За прогнозами експертів, попит на антарктичні тури внаслідок підвищення обізнаності про Шостий континент як про новий туристичний регіон серед населення традиційних країн-постачальників туристів до Антарктики – США, ЄС, Австралії – надалі буде зростати. З п'яти найперспективніших напрямів міжнародного туризму, визначених Всесвітньою туристичною організацією ООН на найближче десятиліття, три мають виняткові перспективи саме в Антарктиці – це екологічний, пригодницький та круїзний види туризму.

Крім того, спостерігається чітка тенденція до залучення у туристичний процес діючих наукових станцій. Практично кожен круїз не обходиться без відвідування туристами прибережних (найбільш доступних) наукових станцій у районі Антарктичного півострова та прилеглих островів, у тому числі й Української станції Академік Вернадський. За результатами дослідження, виконаного у 1998–2003 рр. Комітетом менеджерів національних антарктичних програм, 76% діючих станцій багаторазово відвідуються туристами, і тільки на віддалених від Антарктичного півострова станціях кількість відвідувань не перевищує п'яти (за винятком навколополюсної станції Амундсен-Скотт); причому на 27% станцій надаються послуги розміщення (COMNAP, 2004). Більше того, окремі країни активно споруджують нову або реконструюють існуючу станційну інфраструктуру, зокрема, влаштовують злітно-посадкові смуги та причали, з метою подальшого обслуговування туристів (Bastmeijer et al., 2008; ASOC, 2006).

Як видно з рис. 1, понад 95% туристичного потоку припадає на морські круїзи, але антарктичний туризм постійно диверсифікується – невеликі судна (до 200 пас.), що здійснюють експедиційні круїзи з насиченою еколого-освітньою програмою, поступово замінюються великими круїзними лайнерами нельодового класу (місткістю понад 2000 пас.); набувають поширення оглядові авіаційні (без приземлення) екскурсії, а також комбіновані тури з поєднанням авіаперельоту та морського круїзу (Bastmeijer & Roura, 2004). Пригодницький туризм урізноманітнюється подальшим розвитком яхтового (вітрильного) туризму, каякінгом, дайвінгом, трансконтинентальними лижними переходами, скелелазанням та льодовим альпінізмом. У 1995 р. більше 100 спринтерів взяли участь у першому антарктичному марафоні на 42 км, який проводився на острові Кінг-Джордж. Організатори докладають максимум зусиль до того, щоб проводити такі змагання щороку, оскільки це – найпівденніший, найхолодніший і тому найважчий високоширотний забіг у світі (Bastmeijer, 2003; Bertram, 2007).

Відповідно до міжнародної практики, встановлення будь-якого регуляторного режиму для наукових станцій є прерогативою урядів та національних антарктичних операторів відповідних країн, тому для найбільш відвідуваних станцій розроблено правила перебування

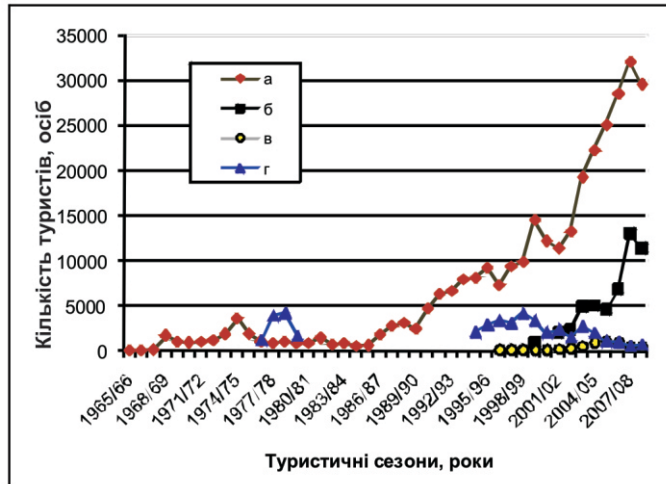


Рис. 1. Динаміка основних видів антарктичного туризму, 1965–2009 рр.: а) експедиційні круїзи (з висадкою туристів на берег); б) оглядові круїзи (без висадки); в) наземний внутріконтинентальний туризм на базі авіації; г) оглядові трансконтинентальні авіаперельоти без приземлення в Антарктиці (Headland, 1994; IAATO, 2009).

для туристів та інших неурядових візитерів (АТСМ, 2003). Це стосується таких станцій США, як Мак-Мердо, Амундсен-Скотт та Палмер (United States, 1996), а також британської станції Розера (United Kingdom, 1996 and 2002), польської Арцтовські (Ciaputa and Salwicka, 1997) та новозеландської станції Скотт (New Zealand, 1996).

У 2008-2009 рр. туристи відвідали 17 наукових станцій, які належать 11-ти Консультативним Сторонам, однак правила для відвідувачів лише чотирьох станцій наразі включено у внутрішні процедури Міжнародної асоціації антарктичних туроператорів як обов'язкові до виконання (Argentina, 2010). Таким чином, більшість туристичних відвідувань станцій відбувається не за формальними процедурами, а в результаті неофіційних домовленостей начальників станцій та керівників туристичних експедицій. Така практика викликає занепокоєння урядових функціонерів, учених та захисників природи. Занепокоєння пов'язане з безпекою туристів, їх взаємодією з науковими програмами, а також екологічним впливом туристичної діяльності на навколишнє середовище. Обговорення цих питань займає 25% робочого часу щорічних Консультативних Нарад Сторін Договору про Антарктику (КНДА). З 2004 р. особливої уваги набуло питання оцінки можливих наслідків експлуатації туристичної інфраструктури з огляду на стрімкий розвиток індустрії туризму та подальшу диверсифікацію туристичної діяльності. Поки що Консультативні Сторони не досягли консенсусу в цьому питанні, оскільки дискусії все ще відбуваються без узгодження базових понять та визначень, зведеної інвентаризації існуючої туристичної інфраструктури та виваженого аналізу усіх переваг та недоліків її подальшого розвитку, хоча серйозні спроби дослідити ці питання у науковій літературі вже є (Bastmeijer et al., 2008). Тим не менш порівняльний аналіз різних інструментів управління неурядовою діяльністю в рамках існуючого міжнародно-правового режиму Антарктики все ще залишається малодослідженим.

Таким чином, метою даної статті є аналіз позицій Консультативних Сторін щодо подальшого розвитку антарктичного туризму на наукових станціях і визначення ролі та місця України в цьому процесі.

## 2. Аналіз існуючої туристичної інфраструктури в Антарктиці

У даній статті під стаціонарною наземною туристичною інфраструктурою розуміються всі штучні об'єкти, споруджені на скельному ґрунті або льодовику з метою тривалого (організація ночівель) або короткострокового (менше доби) обслуговування туристів, які функціонують не менше одного антарктичного сезону. Відповідно туристичні наметові табори та аварійні склади, що з року в рік експлуатуються протягом усього сезону, але консервуються на місці на зимовий період, визначаються як напівстаціонарна інфраструктура.

У таблиці 1 представлено зведену класифікацію всієї існуючої інфраструктури, яка в різний спосіб використовується для задоволення потреб туристів в Антарктиці. При цьому до її числа, крім спеціалізованих засобів розміщення, встановлених для обслуговування туристів, занесено й перепрофільовані будівлі, які спочатку створювалися з іншою метою, але згодом набули туристичного призначення (туристичні центри, історичні музеї); також окремо виділено інфраструктурні об'єкти, які використовуються з туристичною метою частково, хоча їхнє поточне основне функціональне призначення залишається іншим (діючі наукові станції). Загалом класифікація здійснювалась за такими критеріями: приналежність оператора даної інфраструктури (державний або недержавний); характер інфраструктури (стаціонарна чи напівстаціонарна); її поточне основне функціональне призначення (забезпечення наукової роботи та супутніх логістичних операцій чи обслуговування туристів).

Проведений аналіз показав, по-перше, що сьогодні існує лише обмежена кількість стаціонарних об'єктів, встановлених в Антарктиці спеціально для обслуговування туристів. Причому переважна більшість таких об'єктів функціонує у комплексі з розвинутою інфраструктурою існуючих наукових станцій або розташована у безпосередній близькості від них з міркувань безпеки. Навіть у тих випадках, коли напівстаціонарна туристична інфраструктура встановлюється на відстані від станцій, її функціонування не обходиться без тісної кооперації з операторами національних наукових програм.

По-друге, наявна інфраструктура надає туристам лише базові туристичні послуги. Деякі комерційні пропозиції щодо зведення комфортабельних закладів розміщення до цього часу не було реалізовано через низьку економічну ефективність таких проектів (розрахункові щорічні витрати на утримання капітальної інфраструктури не покривались коротким операційним періодом її експлуатації). Проте аналіз таких бізнес-проектів важливий для розуміння подальшого можливого розвитку стаціонарної туристичної інфраструктури. Ще у 1974 р. підприємець Ларс Ерік Ліндبلاد – розробник концепції експедиційних круїзів – планував взяти у довгострокову оренду станцію Кейп-Галлетт на узбережжі моря Росса для обслуговування щорічно 60 туристів. Проте найбільш дорогим був проект “Оазис” вартістю у 200 млн. дол. США, запропонований 1989 р. приватною компанією *Rhode and Partners*. За цим проектом передбачалось будівництво поблизу наукової станції Дейвіс (Австралія) тримодульного туристичного комплексу, включаючи засоби розміщення на 344 місць, освітній та наукові центри, де мали б працювати 70 вчених, шпиталь, пошуково-рятувальні служби та аеродром (174 працівники обслуговуючого персоналу).

У 1991 р. компанія *Holiday Inn* звернулася до Аргентини з пропозицією будівництва готелю на станції Есперанса, яку останніми роки відвідують до 4000 туристів за сезон. У 1999 р. чилійська компанія *Antex Polux Chile* погодила з російською стороною проект перебудови частини станції Беллінсгаузен на туристичний готель типу хостел для одночасного обслуговування до 40 туристів. Цей проект навіть пройшов національну процедуру оцінки

**Стационарна інфраструктура для обслуговування туристів в Антарктиці**

<b>1. Інфраструктура національних операторів</b>	
<b>Категорія об'єктів</b>	<b>Характеристика об'єктів</b>
1.1 Спеціалізовані заклади розміщення	Об'єкти, створені для першочергового обслуговування туристів, – готель “ <i>Estrella Polar</i> ” на чилійській станції Фрей (о.Кінг-Джордж; 62°12.00' пд.ш., 58°57.85' зх.д.), введений у експлуатацію у 1982-83 рр. з метою надання базових послуг розміщення у першу чергу для туристів, а також наукового персоналу та інших державних відвідувачів. Готель розрахований на 80 ліжко-місць; у готелі є супермаркет, банк, поштове відділення, крамниці сувенірів, медпункт та спортивний зал. Оператор – Військово-повітряні сили Чилі
1.2. Об'єкти наукових програм з наданням послуг розміщення	Житлова інфраструктура наукової станції Артігас (о. Кінг-Джордж; 62°11.07' пд.ш., 58°54.15' зх.д.), що використовується для надання послуг розміщення організованим туристичним групам; не більше чотирьох груп за сезон; у групі до 20 туристів. Оператор – Уругвайський антарктичний інститут
1.3. Об'єкти наукового призначення з додатковим наданням інших послуг (крім розміщення)	туристично-інформаційний центр на станції Арцтовські (Польща) – приймає до 12 000 туристів щосезону (оператор – Польська Академія наук);  крамниці сувенірів та пункти поштового зв'язку на семи станціях: Амундсен-Скотт (США), Есперанса (Аргентина), Грейт-Воли (Китай), Розера (Велика Британія), Палмер (США), Скотт (Нова Зеландія), Академік Вернадський (Україна);  інша інфраструктура подвійного (державного та комерційного) призначення: злітно-посадкова смуга аеродрому Марш (ВПС Чилі) та станції Новолазаревська (РАЕ); причали та під'їзні шляхи до наукових станцій; аварійні притулки;  культурні споруди: храм Святої Трійці РПЦ на станції Беллінсгаузен (Росія)
1.4. Об'єкти наукових програм, які змінили своє функціональне призначення	Колишні наукові станції, яким надано статус історичних пам'яток:  Порт-Локрой (о. Гуд'їр; 64 49' гпд.ш, 63°29' гзх.д.) – історична пам'ятка № 61, функціонує в рамках концепції “живого музею”. музейні працівники відтворюють умови праці й побуту ранньої британської наукової бази (перша пол. ХХ ст.); діє крамниця сувенірів та пункт поштового зв'язку; щосезону пам'ятку відвідують понад 20 000 туристів (оператор – Британський Траст антарктичної спадщини);  Габріель Гонзалес Відела (мис Вотербот-Пойнт; 64°49' гпд.ш., 62°52' гзх.д.) – чилійська наукова станція, переобладнання під музей для прийому туристів; в окремі сезони об'єкт відвідує понад 6 000 туристів (оператор – ВПС Чилі)

Продовження табл. 1

<b>2. Інфраструктура неурядових організацій</b>	
<b>Категорія об'єктів</b>	<b>Характеристика об'єктів</b>
2.1 Засоби розміщення, що використовують інфраструктуру наукових станцій	<p>п'ять мобільних металевих контейнерів розмірами 6х2х2,5 м, які займають площу 0,1 га на п-ові Філдс, о.Кінг-Джордж (62°12.00' пд.ш., 58°57.85' зх.д.). На комерційній основі пропонуються послуги розміщення як для туристів, так і для персоналу національних антарктичних програм. Для експлуатації контейнерів використовується базова інфраструктура – аеродром станції Фрей (Чилі). Оператор – приватна чилійська компанія Aerovnas DAP.</p> <p>засоби розміщення на Землі Королеви Мод (70°49.52'пд.ш, 11°37.68'сх.д.). Для експлуатації використовується базова інфраструктура – аеродром станції Новолазаревська (Росія). Оператор – компанія ALCI (Antarctic Logistics Center International), зареєстрована у ПАР.</p> <p>приватна база “E-Base” – великий намет у вигляді монгольської юрти, створений на спонсорських засадах з туристичною (надання послуг розміщення) та еколого-просвітницькою метою (п-ів Філдс, о. Кінг-Джордж; 62°12' пд.ш., 58°58' зх.д.). Для експлуатації “E-Base” використовується інфраструктура станції Беллінсгаузен (Росія). Оператор – неурядова організація “2041” спільно з РАЕ</p>
2.2. Автономні (напівстаціонарні) засоби розміщення за межами наукових станцій	<p>сезонний наметовий табір, який встановлюється щороку, починаючи з 1986-86 рр., у місцевості Петріот Хілз (80°19'пд.ш., 81°16'зх.д.). Об'єкт відноситься до напівстаціонарних, тому що в зимовий період спорядження та матеріали не вивозяться, а демонтуються та консервуються. За сезон обслуговується 100–200 туристів. На договірних засадах також надаються логістичні послуги для учасників національних антарктичних програм. Оператор – компанія ANI/ALE (Adventure Network International/Antarctic Logistics and Expeditions), зареєстрована у США,</p> <p>напівстаціонарний табір з сауною в оазі Ширмахера (70°46'пд.ш., 11°44'сх.д.), логістичне забезпечення здійснює компанія ALCI. Оператор – компанія TAC (The Antarctic Company), зареєстрована у ПАР.</p> <p>сезонний наземний табір “Біла пустеля” створений у 2007 р. (70°46.43'пд.ш., 011°51.90'сх.д.) з заявленим нульовим впливом на навколишнє природне середовище (енергопостачання забезпечують сонячні та вітрові установки, усі відходи вивозяться до ПАР). Оператор – приватна компанія, зареєстрована у Великій Британії та ПАР.</p> <p>приватні наземні засоби розміщення “Eco Nelson” (62°18'пд.ш., 59°03' зх.д.), постійно експлуатуються з 1988 р. з еколого-просвітницького метою. Оперується громадянами Чехії.</p>

Таблицю складено за матеріалами (Bastmeijer et al., 2008; ASOC, 2009).

впливу на навколишнє середовище. Однак ці комерційні проекти з експлуатації існуючих наукових станцій чи окремих їх елементів не були реалізовані через відмову державних операторів наукових програм надавати довгострокову оренду чи укласти інші договори про співробітництво з туроператорами.

Оскільки круїзні судна поєднують у собі транспортні засоби, засоби розміщення та розважальні заклади, зведення наземної інфраструктури для морського сегмента антарктичного туризму наразі не є затребуваним. Однак подальший розвиток антарктичного туризму характеризуватиметься залученням нових засобів транспорту. Зокрема, збільшення популярності повітряних рейсів може стимулювати в Антарктиці розвиток інфраструктури для обслуговування літаків і розміщення туристів. Відтак головною логістичною проблемою туристичних потоків найближчого десятиліття стане питання доступу комерційного авіатранспорту і, відповідно, забезпечення довгострокового та безпечного повітряного сполучення. При цьому мінімізація витрат може досягатися за рахунок створення спільних підприємств шляхом об'єднання туроператорів і національних наукових центрів. За винятком приватного авіаперевізника ALE/ANI, що здійснює доставку туристів до внутрішніх районів Антарктиди, сьогодні все повітряне сполучення значною мірою контролюється національними антарктичними програмами. Більше того, у наближених до Антарктиди морських портах вже реалізуються урядові програми з розширення повітряного сполучення: між містом Хобарт та науковою станцією Кейсі (Австралія), між Пунта-Аренасом (Чилі) та островом Кінг-Джордж, між Кейптауном (ПАР) та станцією Новозеландська (Bertram et al., 2007).

Таким чином, будь-яке капітальне будівництво наземної інфраструктури для обслуговування пасажирів авіатранспортом залишатиметься у найближчій перспективі одним з найдорожчих бізнес-проектів і залежатиме від наявних технічних можливостей та досягнення співробітництва з національними антарктичними програмами.

### **3. Аналіз позицій Консультативних Сторін щодо розвитку та регулювання антарктичного туризму**

Остаточна невирішеність питання суверенітету Антарктики та відсутність у зв'язку з цим місцевих органів самоврядування є джерелом потенційних міжнародно-правових викликів щодо регулювання людської присутності, й особливо комерційних видів діяльності (Enzenbacher 2007; Beck, 1990). Основна проблема, що може бути досить легко спрогнозована, – це неминуче нарощення конфлікту між комерційним туризмом та іншими видами діяльності, “дозволеність” яких визначається відповідно до чіткої ієрархії цінностей. Оскільки США визначає Антарктику як “природний заповідник, призначений для миру і науки”, то охорона природи, її естетична цінність і значимість для проведення наукових досліджень є основними факторами, що їх беруть до уваги у процесі планування та здійснення будь-якої діяльності в районі дії Договору про Антарктику. У цьому контексті туризм може бути оцінений як такий, що не відповідає пріоритетним видам діяльності (науковій і природоохоронній), а зведення туристичної інфраструктури на паритетних засадах поряд з науковими станціями є неприпустимим. Саме ця обставина унеможливує суто ринковий механізм розвитку туризму в регіоні та зумовлює необхідність реалізації альтернативних варіантів його управління відповідно до чинного міжнародно-правового режиму Антарктики.

Основними регуляторами туристичної діяльності в Антарктиці виступають, з одного боку, національні оператори антарктичних програм, а з іншого – Міжнародна асоціація антарктичних туроператорів (МААТО). Останню створено 1991 р. з метою впровадження в практику екологічно відповідальних приватних подорожей (Murray & Jabour, 2004). Саморегулювання туристичної діяльності МААТО ґрунтується на таких засадах: 1) розробка



обов'язкових для всіх її членів стандартних операційних процедур (керівних принципів); 2) оперативна координація між керівництвом круїзного судна і туроператором у місцях висадки пасажирів; 3) здійснення операторами добровільних зусиль (залежно від їхньої готовності і технічної спроможності) до вжиття відповідних пошуково-рятувальних чи медико-евакуаційних заходів у разі настання надзвичайних ситуацій.

Оскільки МААТО відіграє важливу роль у розробці та підтримці стандартів індустрії туризму в цьому регіоні, національні оператори визнають, що запровадження регуляторного режиму для туристичної індустрії (як і для будь-якої іншої діяльності) є винятковою прерогативою та обов'язком Консультативних Сторін Договору про Антарктику (New Zealand and Australia, 2006). Одним із шляхів кодифікації (надання легітимності) внутрішніх процедур МААТО є розробка і впровадження механізму акредитації туроператорів Консультативними Сторонами.

Широке обговорення питань акредитації та подальшого розвитку антарктичного туризму серед фахівців та компетентних державних службовців відбулось на спеціальній нараді експертів (м. Тромсьо, Норвегія, 2004), після чого питання правового регулювання, екологічної оцінки та безпеки туристичних подорожей систематично вносились до порядку денного робочої групи з туризму і неурядової діяльності на щорічних Консультативних нарадах Сторін Договору про Антарктику. Різні позиції Сторін на цих нарадах тривалий час не дозволяли ухвалити обов'язкову до виконання Міру з цих питань. Так, Міра 15 (2009) “Висадка людей на берег з пасажирських суден у районі дії Договору про Антарктику” визначає не стільки стратегічний розвиток туризму, скільки закріплює вже існуючу практику МААТО щодо організації морських круїзів в Антарктиці.

Більше того, відсутність загальноприйнятого тлумачення таких понять, як “засоби розміщення”, “інфраструктура”, та єдиного розуміння необхідних нормативних стандартів оцінки впливу туристичної діяльності на навколишнє середовище не давали змоги делегаціям досягти консенсусу навіть щодо спільної резолюції – з юридичної точки зору менш обов'язкового (декларативного) документу. Результатом багаторічних дебатів стала Резолюція 7 (2009) “Загальні принципи антарктичного туризму”, яку підтримали всі Консультативні Сторони, очевидно, через розмитість її формулювань. Загалом Резолюція закликає Сторони здійснювати подальшу попередню розробку правил здійснення туристичної діяльності, які повинні забезпечити формування узгоджених рамкових засад регулювання туризму.

Зрозуміло, що за таких умов прийняття спеціального нормативного документа на кшталт окремої конвенції на порядку денному не стоїть, хоча прихильники подібного способу дій підкреслюють: він відповідав би логіці розвитку СДА, адже усталені на цей час комерційні види діяльності, пов'язані з морським промислом в Антарктиці, вже давно врегульовані відповідними конвенціями. Противники такого підходу (в першу чергу США) вважають, що немає необхідності розробляти окремий узагальнюючий документ, оскільки ключові аспекти антарктичного туризму адекватно регулюються Протоколом про охорону навколишнього середовища до Договору про Антарктику. У політичному сенсі Протокол (“екологічна конституція” СДА) є достатнім правовим бар'єром, що перешкоджає організувати нову й розширювати існуючу діяльність тим антарктичними операторами, які не мають науково обґрунтованих програм турів та екологічно прийнятних, тобто дорогих, технологій з їх впровадження у практику. Натомість інші Сторони не поділяють точки зору США: оскільки Протокол ставить комерційний туризм в один ряд з науковою діяльністю, для його належного регулювання Франція, Чилі, Італія та Іспанія пропонують ухвалити окремий додаток до Протоколу (Pineschi, 1996). У такий спосіб вже врегульовано питання запобігання забрудненню морського середовища, охорони і управління районами з особливим режимом, а також питання матеріальної відповідальності у разі настання надзвичайних екологічних ситуацій.

У цілому Консультативні Сторони, залежно від займаної ними позиції щодо антарктичного туризму, можуть бути поділені на країни, які не підтримують розвиток неурядових видів діяльності і керуються досить схожою аргументацією, і країни, які таку діяльність підтримують, переслідуючи при цьому чітко виражені економічні чи політичні цілі. Позиції кожної групи країн вимагають більш детального розгляду.

### **3.1. Позиція країн, які не підтримують антарктичний туризм**

Загальна позиція Консультативних Сторін цієї групи зводиться до тези про те, що антарктичний туризм є потенційною загрозою геополітичній стабільності усій системі Договору про Антарктику. Зокрема, низка Консультативних Сторін у своїх офіційних документах висловлює занепокоєння туристичною діяльністю, подальший розвиток якої, по-перше, може підірвати пріоритет наукових досліджень, визначений у Договорі про Антарктику. По-друге, він може реанімувати питання територіальних претензій в Антарктиці й тим самим порушити *modus vivendi* (тимчасовий компроміс) щодо суверенітету – компроміс, закладений у статті IV Договору про Антарктику, який є головним системоутворюючим елементом сучасного міжнародно-правового режиму регіону. По-третє, може спричинити міжнародно-правові дискусії чи навіть конфлікти з питань власності та інших майнових прав, пов'язаних з експлуатацією туристичної інфраструктури в районі дії Договору про Антарктику (Enzenbacher, 2007; Germany, 2005). Діяльність туроператорів може призвести до порушення режиму роботи станції або понесення національними програмами додаткових витрат, пов'язаних з пошуково-рятувальними чи медико-евакуаційними заходами в радіусі логістичної доступності станцій, з несанкціонованим використанням туроператорами аеродромів чи льодових причалів для доставки пасажирів та вантажів.

Теоретично повна заборона організації туризму в районі дії Договору про Антарктику знімає всі можливі конфлікти, пов'язані з туризмом. Проте країни цієї групи розуміють, що для повної заборони туризму немає достатніх підстав, оскільки міжнародно-правовий режим Антарктики забороняє у регіоні діяльність лише військового характеру. Якщо ж туризм здійснюється в мирних цілях, він є дозволеною діяльністю. Навпаки, прийняття рішення щодо його заборони може підірвати позиції США у площині міжнародного права, адже в такому разі правова система Антарктики, показавши свої переваги у забезпеченні міжнародної наукової кооперації, буде вимушена продемонструвати й свою безпорадність, яка виражатиметься у неготовності здійснювати регулювання першої і поки що єдиної комерційної діяльності на Шостому континенті.

Через це країни зазначеної групи допускають здійснення туристичних подорожей, але з жорсткими обмеженнями. З метою уникнення можливих суперечок між Консультативними Сторонами, пов'язаних з питаннями юрисдикції туристичної діяльності в Антарктиці, Нова Зеландія пропонує Сторонам ухвалити вимогу про те, аби всі постійні наземні об'єкти інфраструктури в обов'язковому порядку переходили під контроль національних антарктичних програм відповідно до Статті VIII Договору про Антарктику. Більше того: Нова Зеландія вважає, що передача будь-яких об'єктів у користування туристам, окрім надання невідкладної допомоги чи дотримання елементарних правил гостинності, не відповідатиме прямому призначенню національних антарктичних програм (New Zealand, 2008). З метою забезпечення лише короткотривалого відвідування станції Скотт та історичних пам'яток, які охороняються Новою Зеландією, було розроблено правила поведінки для туристів і визначено обов'язки та компетенцію спеціального національного представника (New Zealand, 1996). Тим не менш на станції Скотт діє крамниця сувенірів, доступна для туристів, у той час як подібні крамниці на австралійських станціях обслуговують лише станційних працівників та офіційних відвідувачів (ASOC, 2009).

### **3.2. Положення країн, які підтримують антарктичний туризм з політичною метою**

#### **3.2.1. Країни з територіальними претензіями**

Занепокоєння Нової Зеландії та Австралії (New Zealand and Australia, 2006) небезпідставне, оскільки для таких країн, як Аргентина та Чилі, сприяння туристичній діяльності у районі Антарктичного півострова є одним із способів утвердження висунутих ними територіальних претензій на географічні сектори в Західній Антарктиці (Enzenbacher 2007; Scott 2001). Так, національна політика Чилі передбачає, зокрема, *“захист та посилення прав Чилі в Антарктиці, спираючись на чітке географічне, історичне та юридичне підґрунтя; просування Чилі як портової приантарктичної країни, а також сприяння контрольованому туризму в Антарктиці”* (Bastmeijer et al., 2008). З цією метою ВПС Чилі утримують державний готель, аеродром і колишню наукову базу, переобладнану під музей для туристів (табл. 1).

У свою чергу, одним із пріоритетів національної політики Аргентини визначено *“зміцнення зв'язків між Патагонією та Аргентинськими антарктичними територіями через розвиток необхідної інфраструктури для належного забезпечення експедицій – національних чи іноземних, державних чи приватних, наукових чи комерційних”* (Bastmeijer et al., 2008). Так, у 2006 р. Збройні сили Аргентини спільно з Національною антарктичною дирекцією Аргентини ініціювали створення музею в одній з будівель станції Есперанса, де вже діє крамниця сувенірів (ASOC, 2009). На 30-й Консультативній нараді (м. Нью-Делі, 2007 р.) Аргентина не підтримала проект резолюції, запропонований Новою Зеландією, яка рекомендувала сторонам концепцію допустимого розвитку антарктичного туризму. Аргентина заявила, що *“залишає за собою право споруджувати у будь-який час туристичні центри з закладами розміщення для туристів на будь-якій зі своїх наукових станцій”* (Заключний звіт 30-ї КНДА, п. 173).

#### **3.2.2. Країни, які посилюють свої позиції в США за рахунок туризму: досвід Росії**

Одним із пріоритетних завдань Стратегії розвитку діяльності Російської Федерації в Антарктиці на період до 2020 р. та на більш віддалену перспективу є підвищення міжнародного престижу Росії за рахунок здійснення масштабних політичних, соціальних, наукових та природоохоронних заходів, пов'язаних з діяльністю Росії в Антарктиці (затверджено Урядом РФ 30.10.2010 р. за № 1926-р).

Зокрема, в серпні 2003 р. в м. Брест (Франція) після завершення чергової наради КОМНАП Росія з представниками національних антарктичних програм Бельгії, Великої Британії, Німеччини, Нідерландів, Норвегії, Фінляндії, Швеції, ПАР і Японії (згодом приєдналась Індія) підписали основні положення і технічне завдання міжнародної програми *“Авіаційна мережа Землі Королеви Мод”* (програма DROMLAN). Програма забезпечує на кооперативній фінансовій основі логістичну підтримку вищеперерахованих національних антарктичних експедицій через трансконтинентальні перельоти з Кейптауна на льодовий аеродром російської станції Новолазаревська. Періодично до програми DROMLAN звертались національні антарктичні програми Аргентини, Італії та КНР. За час виконання програми (станом на лютий 2010 р.) було здійснено 68 трансконтинентальних перельотів і перевезено 5109 пасажирів – учасників національних антарктичних програм, членів національних інспекцій, президентів держав, керівників урядів, членів парламентів країн-учасниць Договору про Антарктику, а також журналістів та впливових підприємців (Russia, 2010b).

Організація постійно діючого повітряного сполучення між ПАР і Землею Королеви Мод, а також можливість здійснення внутріконтинентальних авіаоперацій зацікавили туроператорів, які займаються організацією екстремального туризму в Антарктиці. Починаючи з сезону 2006-2007 рр., на літаках програми DROMLAN, орендованих компанією

А.П. Федчук: РОЗВИТОК ТУРИЗМУ НА АНТАРКТИЧНИХ СТАНЦІЯХ: АНАЛІЗ ПОЗИЦІЙ КОНСУЛЬТАТИВНИХ...

ALCI, обслуговано 195 туристів. Зокрема, в сезоні 2009-2010 рр. здійснювались такі недержавні заходи, як польоти на Південний полюс зі стрибком з парашутом (Росія); міжнародна експедиція на геомагнітний полюс (Швеція, Франція, Німеччина, Росія); австрійська лижна експедиція; французька альпіністська експедиція; одноденний тур в Антарктиду на літаку В-727 (ІАР, Велика Британія, Швейцарія, Росія); британська експедиція до затоки Атка, а також художній проєкт (Словенія).

Перельоти туристів та учасників різних недержавних експедицій в Антарктику з використанням авіаційних засобів програми DROMLAN дозволяють туроператорові ALCI знижувати ціни на авіаквитки за маршрутом Кейптаун–Новолазаревська–Кейптаун. При цьому підготовка й утримання злітно-посадкової смуги, прийом авіаційного пального з морського судна і його доставка з льодяного бар'єра на аеродром забезпечуються силами Російської антарктичної експедиції.

Майданчиком для реалізації соціально-політичних проєктів Росії в Західній Антарктиці є станція Беллінгсгаузен (острів Кінг-Джордж). Так, поблизу станції 15 лютого 2003 р. було освячено храм Св. Трійці Руської православної церкви. Як підкреслює Російська сторона, храм має важливе культурне та релігійне значення, відзначається просвітницьким потенціалом, що сприяє зміцненню миру та взаєморозуміння в Антарктиці (Russia, 2004).

Оскільки одним з важливих напрямів розвитку полярної науки є підготовка молодих фахівців, у період проведення Міжнародного полярного року 2007-2008 помітно активізувалась діяльність освітніх програм – семінарських і практичних занять для молодих спеціалістів-випускників університетів у певних галузях полярної науки. Такі програми проводяться як у стаціонарних освітніх центрах, так і на полярних станціях та експедиційних базах, забезпечених необхідною інфраструктурою. Реагуючи на такий соціальний запит, Росія заснувала навчально-освітній центр на станції Беллінгсгаузен (Russia, 2010a). Вибір станції пояснюється відносно простою і добре відпрацьованою схемою доставки вчених повітряним шляхом з Пунта-Аренаса до о. Кінг-Джордж, порівняно невисокою вартістю транспортних витрат та існуючою інфраструктурою станції Беллінгсгаузен, яка дозволяє приймати на двотижневий строк 15–20 осіб.

Так, у 2008 р. за ініціативи співробітників Університету ім. Шиллера (м. Йена, Німеччина) на станції Беллінгсгаузен було проведено літню школу з антарктичної біології, у якій взяли участь студенти біологічних факультетів університетів Німеччини, Росії та інших європейських країн. У наступному сезоні (2009-2010 рр.) подібну ініціативу продовжено – 1–24 січня 2010 р. на станції проходила Міжнародна літня школа-конференція для молодих учених “Про прояви глобального потепління у полярних регіонах”. Школу було організовано Інститутом фізики атмосфери ім. А.М. Обухова РАН і Російською Антарктичною експедицією спільно з Міжнародним центром полярних досліджень Університету Аляски у Фербенксі за сприяння Асоціації молодих полярних дослідників (США, Норвегія) і за фінансової підтримки Російського фонду фундаментальних досліджень та президіуму РАН. Для фінансування школи також були задіяні Фонд досліджень живої природи (м. Нью-Йорк) і Чиказький музей науки і технологій. У роботі школи взяли участь 21 вчений з Росії, США, Німеччини, а також співробітники станції Беллінгсгаузен і чилійської станції Ескудеро. В рамках школи проводились польові заняття, круглі столи, присвячені різним аспектам глобальних змін клімату Антарктики, динаміці льодовиків і багаторічної мерзлоти. З доповідями виступали як провідні учені-спеціалісти з клімату полярних регіонів, так і молоді науковці-початківці. Всі учасники підтвердили високий науковий рівень і значимість заходу. Прийнято рішення про опублікування збірника праць школи-конференції, а також висвітлення роботи школи у російських та зарубіжних наукових і науково-популярних виданнях.

Проведення міжнародних літніх шкіл на станції Беллінгсгаузен передбачається продовжувати. У найближчі сезони керівництво Санкт-Петербурзького підприємства

“Аерогеодезія” та Інституту планетарної геодезії Дрезденського технічного університету планують організувати для студентів-геодезистів літню школу з сучасних методів супутникової геодезії в Антарктиці. У перспективі подібні заняття можуть організовуватись спільно з ректоратом Університету м. Пунта-Аренас та Інститутом Антарктики (Чилі).

### **3.3 Позиція країн, які підтримують антарктичний туризм з економічною метою**

Консультативні Сторони з низьким рівнем проведення наукових досліджень, але з відносно потужною розбудованою інфраструктурою організують прийом туристів з метою часткового покриття витрат на утримання станцій та забезпечення експедицій (ASOC, 2008). Наразі лише Уругвайська антарктична програма надає житлові приміщення станції Артігас для багатоденного перебування організованих туристичних груп. Утверджена на урядовому рівні концепція “наукового туризму” передбачає безпосереднє залучення туристів у процес логістичного забезпечення станції та їхню персональну участь у виконанні поточних наукових проєктів, які виконуються на станції (Uruguay, 2005; ASOC, 2009).

У цілому ж на наукових станціях панує практика короточасного прийому відвідувачів. З цією метою на станціях діють крамниці сувенірів, поштові відділення та туристичні інформаційні центри (табл. 1). Як правило, ці заклади обслуговують не лише туристів, а й власний персонал. Водночас крамниці на окремих станціях орієнтуються виключно на великий потік туристів, зокрема, це крамниця на станції Грейт-Вол (Китай), де представлено широкий вибір статуєток пінгвінів (ASOC, 2009). Один із найбільших туристичних центрів створений на станції Арцтовські (Польща). Там для туристів розроблено спеціальний маршрут (екологічну стежку) з метою контролю за їх пересуванням прилеглою територією, але з відведенням туристичного потоку від основних будівель станції (Świątka and Salwicka, 1997).

Економічну вигоду приносить експлуатація старих будівель, які виробили свій ресурс і втратили наукове значення. Демонтаж таких об'єктів потребує чималих коштів, натомість їх після незначної реконструкції можна використовувати для обслуговування туристів. Яскравим прикладом є функціонування історичної пам'ятки Порт-Локрой у рамках концепції “живого музею” (музейні працівники, стилізовані під ранніх британських дослідників першої половини ХХ ст., обслуговують сувенірну крамницю та поштове відділення). Виручка від продажу сувенірної продукції та поштових марок може бути опосередковано врахована, виходячи із загальної кількості відвідувань – у середньому за один візит станцію чи музей організовано відвідують до 50 осіб (COMNAP, 2004).

Таким чином, експлуатація спеціалізованих закладів обслуговування (крамниць, поштових відділень, музеїв) для Консультативних Сторін цієї підгрупи стає невід'ємною частиною їхніх антарктичних програм.

## **4. Стан та перспективи розвитку туризму на станції Академік Вернадський**

Станція Академік Вернадський (до 1996 р. – станція Фарадей, Велика Британія) постійно відвідується туристами з 1968 р. (Enzenbacher, 1994). Стабільно низький рівень заходження круїзних суден до 1995 р. був результатом політики жорсткого обмеження приватних візитів, що проводилась на станції Британською антарктичною службою (БАС) з метою мінімізації можливого негативного впливу туристичної діяльності на режим роботи станції і виконання наукових програм. Натомість з моменту передачі станції Україні обмеження щодо туристичних відвідувань було знято. Поточна політика Національного антарктичного наукового центру спрямована на отримання від антарктичного туризму певного збалансованого ефекту – як економічного, так і політичного.

По-перше, економічна складова проявляється у поглибленні партнерських стосунків з туроператорами з метою відпрацювання можливих варіантів логістичної підтримки

українських експедицій. Результатом трирічних переговорів на КНДА української делегації (за участі автора) стало підписання у 2009 р. меморандуму про взаєморозуміння між НАНЦ та виконавчою дирекцією МААТО. Згідно з досягнутими домовленостями, на станції Академік Вернадський здійснюється політика “відкритих дверей” для організованих туристичних груп, а МААТО, зі свого боку, зобов'язується надавати варіанти перевезення українських вчених та вантажів з портів Південної Америки до станції Академік Вернадський на борту круїзних суден на пільгових умовах. Незважаючи на перші вдалі операції з доставки вчених, така схема співпраці поки що реалізується не повною мірою, особливо для забезпечення короткострокових сезонних загонів українських експедицій.

Певний економічний зиск від туристичних відвідувань досягається через реалізацію на станції сувенірів (у тому числі вироблених персоналом станції), філателістичної продукції з наданням послуг поштового зв'язку, продаж алкогольних напоїв у барі “Фарадей”. Слід підкреслити, що цей бар, так само як і “одна з найпівденніших у світі сувенірних крамниць”, фігурують у провідних туристичних путівниках серед найпривабливіших пунктів Антарктики.

Така комерційна діяльність не завжди здійснюється централізовано, часто лишаючись ініціативою самого персоналу станції. Проте окремі ініціативи вже оформлені у попередні бізнес-плани з надання на станції Академік Вернадський комплексу туристичних послуг<sup>2</sup>. Зокрема, за умови 10–12-денного перебування організованих груп станція може запропонувати такий набір послуг з екстремального туризму:

- лижні походи та комбіновані альпіністські маршрути 1-2 категорій складності на гірські вершини Берега Грейама, які дедалі частіше стають об'єктами високоширотного альпінізму, а саме на гори Скотт (882 м), Мілл (735 м), Демаріа (638 м);
- льодолозання по 40-метровій природній стінці крутизною 60–90° з верхньою чи нижньою страховкою (о. Галіндез); навчально-тренувальні заняття з техніки пересування по льодовику з використанням спеціального альпіністського спорядження тощо;
- підводне занурення з аквалангом по одному з чотирьох розроблених маршрутів для дайвінгу в акваторії Аргентинських островів – у протоках Мік та Скуа (довжина маршрутів – до 200 м, глибина – не більше 20 м, тривалість занурення – не більше 40 хв.);
- катання на надувних човнах з відвідуванням колоній диких тварин (пінгвінів, морських котиків).

За експертними оцінками, щонайменше 2% туристів з круїзних суден та 10% туристів з яхт зацікавлені у проведенні активного відпочинку в Антарктиці і визначають його як основну мету своєї подорожі. За попередніми даними, на початковому етапі станція може обслуговувати не більше 30 туристів, які залишаються на тривале (кількаденне) перебування. Крім того, щосезону 60–80 туристів, які відвідують станцію, готові здійснити принаймні одноразове занурення з аквалангом. Швидкій реалізації проекту сприяє широка поінформованість туроператорів і туристів про станцію, наявність розвинутої інфраструктури, її цілорічне функціонування та висококваліфікований персонал. Поки що таку насичену туристичну програму не може запропонувати жоден інший оператор в Антарктиці. Більше того, реалізація такої програми, крім комерційного ефекту, закладає передумови для проведення подальших наукових робіт (метеорологічних, гляціологічних, геолого-геофізичних, екологічних, медико-фізіологічних) за межами станції. Завдяки цьому у важкодоступних та практично не вивчених районах Антарктичного півострова можна актуалізувати дослідження лавинонебезпечних зон та розробку безпечних маршрутів для гірських підйомів, а у випадку підводного туризму – створити додаткові можливості для

<sup>2</sup>Використано пропозиції начальника станції Академік Вернадський у 8-й УАЕ (2003-2004 рр.), д.геол.н. В.Г. Бахмутова.

створення донних геологічних полігонів та картування рельєфу дна, визначення безпечних ділянок для проходу й розвантаження суден, відбору донних відкладів, зразків флори та фауни для оцінки забрудненості акваторії Аргентинських островів. До речі, одне з невиконаних завдань Державної програми проведення досліджень в Антарктиці на 2002–2010 рр. – спорудження на Антарктичному півострові сезонної бази, розрахованої на одночасне обслуговування як науковців, так і туристів.

По-друге, від популяризації наукових досягнень України як антарктичної держави НАНЦ отримує певні політичні дивіденди. Станція виконує такі ненаукові (іміджеві) функції, як екскурсійне обслуговування по комплексу засобів життєзабезпечення та науковим лабораторіям, а також по навколишніх історичних пам'ятках. Наявність поряд зі станцією історичної пам'ятки – музею ранньої британської бази першої половини ХХ ст. надає туристам унікальну можливість за одну екскурсію побачити розвиток наукових досліджень від ери початкового героїчного вивчення Антарктики до комплексних досліджень сьогодення. Крім того, надання туристам інформації про погоду та льодову ситуацію забезпечує безпеку морських подорожей, що набуває особливої актуальності з огляду на аварії круїзних суден в районі Антарктичного півострова останніми роками.

Таким чином, зміна політичного керівництва науковою станцією Фарадей/Вернадський спричинила загальне зростання кількості туристичних на станцію, які здійснюються як круїзними суднами, так і приватними яхтами. Динаміка подібних відвідувань станції за півтора десятиліття присутності України в Антарктиці набула безпрецедентних масштабів (Fedchuk, 2007-2008). Наразі станція Вернадський входить до п'ятірки найбільш відвідуваних наукових станцій в Антарктиці (рис. 2).

Зрозуміло, що така навала туристів вимагає чітких затверджених процедур відвідування станції, спрямованих на унормування (зменшення) загальної кількості візитів. Однак на сьогоднішній день начальники станції й досі керуються напівформальними (усталеними на практиці ще за часів британців) правилами, які загалом зводяться до завчасного попередження туроператором про прибуття судна (за 72 години до запланованого візиту) та розподілу туристів на групи (до 30 осіб) для почергового відвідування станції протягом 2-3 годин. Досі не



Рис. 2. Кількість туристів на п'яти найбільш відвідуваних антарктичних станціях, 2004–2009 рр. (IAATO, 2009).

запроваджено практики введення до складу персоналу станції представника НАНЦ для організації прийому туристів протягом літнього сезону, відстеження належного дотримання туроператорами вимог Протоколу про охорону навколишнього середовища, складення та подання відповідних звітів на КНДА. Подібна практика успішно здійснюється на новозеландській станції Скотт та на найбільшій антарктичній науковій станції Мак-Мердо (США).

Разом з тим, враховуючи напрацьований за десятиліття досвід управління відвідуваннями станції, Україна може відіграти провідну роль у процесі розробки загальних правил регулювання туристичної діяльності в Антарктиці. Поки що цю ініціативу перехоплюють інші Консультативні Сторони, які активно підтримують розвиток антарктичного туризму на своїх станціях. Так, на 33-й КНДА (Пунта-дель-Есте, 2010) Аргентина, підкреслюючи вищезгадані домовленості, викладені у Резолюції 7 (2009) “Загальні принципи антарктичного туризму”, запропонувала Консультативним Сторонам розробити за узгодженим форматом правила відвідування тих наукових станцій, які приймають туристів (Argentina, 2010). У свою чергу Норвегія, посилаючись на проведену під її головуванням, у відповідності до Статті VII Договору про Антарктику, інспекцію 2009 р., відзначила загальну користь для станції і національних програм від формулювання та оприлюднення принципів, що визначатимуть, якою мірою їхня інфраструктура та персонал можуть бути задіяні для обслуговування туристів. У підсумку, Сторони домовились розробляти такі правила та інформувати про них учасників КНДА та членів МААТО (Заключний звіт XXXIII КНДА, пп. 242–248). Такий перебіг переговорів вказує, принаймні, на декларативне прагнення Сторін поступово здійснити добровільний перехід від різноформатних національних процедур до узгоджених управлінських заходів у рамках чинного міжнародно-правового режиму Антарктики. У цьому процесі Україні слід підтримати ініціативу та зайняти активну позицію на міжсесійних спеціалізованих робочих групах КНДА.

## 5. Висновки і пропозиції

Стрімкий розвиток і диверсифікація комерційного туризму в Антарктиці з початку 1990-х рр. зумовили практику використання в різний спосіб наукових станцій для задоволення потреб туристів під час здійснення антарктичних турів. Ретельний аналіз об'єктів туристичної інфраструктури, які функціонують головним чином у комплексі з національними антарктичними програмами, дозволив розробити їх класифікацію, виділивши стаціонарні та напівстаціонарні (сезонні) спеціалізовані засоби розміщення туристів; об'єкти наукового призначення з повним чи частковим наданням туристичних послуг (у тому числі послуг розміщення); перепрофільовані споруди національних антарктичних програм, які з часом набули туристичного призначення (туристично-інформаційні центри, антарктичні музеї тощо).

Різні позиції країн-учасниць Договору про Антарктику щодо розвитку комерційних видів діяльності у регіоні та його територіального суверенітету в цілому не дозволяють досягти консенсусу щодо регулювання антарктичного туризму. Залежно від займаної позиції, оприлюдненої у відповідних робочих документах, Консультативні Сторони згруповані на країни, які не підтримують розвиток недержавних видів діяльності, аргументуючи свою позицію неповною легітимністю туристичної діяльності в системі Договору про Антарктику, і країни, які таку діяльність підтримують. Причому остання група неоднорідна і складається, по-перше, з країн, що підтримують туризм з політичною метою (країни з територіальними претензіями на сектори Антарктики; інші країни, які за рахунок організації туристичних відвідувань намагаються посилити свій статус в рамках системи Договору про Антарктику). По-друге, це країни, які підтримують туризм або навіть виступають співорганізаторами турів з чітко вираженою економічною метою.



Усталена за останні півтора десятиліття практика прийому туристів на станції однозначно вказує на те, що Україна відноситься до країн, які підтримують розвиток туристичної діяльності на своїх наукових станціях. Але на відміну від інших Консультативних Сторін цієї групи Україна й досі не оприлюднила національну туристичну політику і не затвердила належним чином внутрішні процедури здійснення туристичної діяльності на станції Академік Вернадський. Виходячи з практики інших країн, розробка національної туристичної політики може включати чотири концептуальні підходи, залежно від ступеня залученості інфраструктури та персоналу станції у процес обслуговування туристів:

- 1) **організація лише короткострокового прийому туристів на станції (економічний ефект досягається, головним чином, за рахунок продажу сувенірної продукції та поштової атрибутики);**
- 2) **створення туристичного центру для надання повного набору послуг розміщення на станції та організації комплексної програми активного відпочинку в її околицях;**
- 3) **залучення на комерційній основі до складу українських антарктичних експедицій туристів для виконання національної антарктичної програми (науковий туризм в «уругвайському варіанті»);**
- 4) **організація конгресно-ділового туризму – спеціалізованих семінарів, практичних і польових занять для спеціалістів у конкретних областях полярних досліджень за аналогією з навчально-освітнім центром на станції Беллінсгаузен (прибутковість проектів досягається за рахунок сплати оргвнесків для участі у відповідних заходах).**

Успіх національної туристичної політики залежатиме від гнучкого балансування між усіма можливими варіантами, доцільність яких на конкретний літній сезон залежатиме від нових рішень, ухвалених на Консультативних нарадах, та відстеження змін у позиціях країн-учасниць Договору про Антарктику, а також від домовленостей, досягнутих з туроператорами, з огляду на виявлені тенденції туристичного попиту та появу нових можливостей організації антарктичних турів.

Кожен з наведених варіантів містить у собі як політичну, так і економічну складову. З одного боку, враховуючи напрацьований за десятиліття досвід організації відвідувань станції туристами, Україна спільно з іншими зацікавленими Сторонами може відігравати активну роль у процесі розробки загальних правил регулювання туристичної діяльності. Будучи активною учасницею спеціалізованих робочих груп КНДА, Україна тим самим посилюватиме свій статус у системі Договору про Антарктику.

З іншого боку, ефективна реалізація туристичної програми на станції Академік Вернадський, надання супутніх консалтингових та логістичних послуг можуть розглядатися як джерело додаткового (позабюджетного) фінансування наукових досліджень українських вчених в Антарктиці.

### **Література**

**Argentina, (2010).** Proposal for the drafting of guidelines for bases that receive visitors. XXXIII ATCM Working Paper No. 49.

**ASOC, (2006).** Strategic issues posed by commercial tourism in the Antarctic Treaty Area. XXIX ATCM Information Paper No 120.

**ASOC, (2008).** A decade of Antarctic tourism: Status, change, and actions needed. XXXI ATCM Information Paper No. 41.

**ASOC, (2009).** Tourism and Land-based Facilities in Antarctica. XXXII ATCM Information Paper No. 23.

А.П. Федчук: РОЗВИТОК ТУРИЗМУ НА АНТАРКТИЧНИХ СТАНЦІЯХ: АНАЛІЗ ПОЗИЦІЙ КОНСУЛЬТАТИВНИХ...

**ATCM, (2003).** Report of the Informal Intersessional Group on tourism activities in Antarctica. XXVI ATCM Information Paper No. 12.

**Bastmeijer K, Lamers M, and Harcha J. (2008).** Permanent land-based facilities for tourism in Antarctica: The need for regulation. *RECIEL* 17(1), 84–99.

**Bastmeijer K. (2003).** Tourism in Antarctica: Increasing Diversity and the Legal Criteria for Authorisation // *New Zealand Journal of International Law*. – 2003. – 7, pp. 85–118.

**Bastmeijer K., & Roura R. (2004).** Regulating Antarctic Tourism and the Precautionary Principle // *The American Journal of International Law*. – 2004. – 98 (4). – pp. 763–781.

**Beck, P. J. (1990).** Regulating one of the last tourism frontiers: Antarctica. *Applied Geography*, 10 (4), 243–356.

**Bertram E. (2007).** Antarctic Ship-borne Tourism: an Expanding Industry // *Prospects for Polar Tourism*. – 2007. – pp. 149–169.

**Bertram E., Muir S., & Stonehouse B. (2007).** Gateway Ports in the Development of Antarctic Tourism // *Prospects for Polar Tourism*. – 2007. – pp. 123–146.

**Brasilia, (1996).** Interministerial commission for resources of the sea Brazilian Antarctic Program: Tourism and non-governmental activities in the Antarctic Treaty Area. XX ATCM Information Paper No. 61.

**Ciaputa, P., Salwicka, K. (1997).** Tourism at Antarctic Arctowski Station 1991–1997: policies for better management. *Polish Polar Research*, 18(3-4), 227–239.

**COMNAP (Council of Managers of National Antarctic Programs). (2004).** Interaction between National Antarctic Programs and non-government and tourism operations. XXVII ATCM Information Paper No. 14.

**Enzenbacher, D.J. (1994).** Tourism at Faraday Station: An Antarctic case study. *Annals of Tourism Research*, 21(2), 303–317.

**Enzenbacher, D.J. (2007).** Antarctic Tourism Policy-making: Current Challenges and Future Prospects. In G. Triggs & A. Riddell (Eds.), *Antarctica: legal and environmental challenges for the future* (pp. 155–189). London: The British Institute of International and Comparative Law.

**Fedchuk A. (2007-2008).** Dynamic of Antarctic tourism at Faraday/Vernadsky station (1968–2008) // *Ukr. Antarc. Jour.* – 2007-2008. – № 6-7. – pp. 226–241.

**Germany, (2005).** The admissibility of land-based tourism in Antarctica under international law. XXVIII ATCM Information Paper No. 20.

**Headland R.K. (1994).** Historical Development of Antarctic Tourism // *Annals of Tourism Research*. – 1994. – 21 (2). – pp. 269–280.

**Hemmings, A.D. (2007).** Globalisation's Cold Genius and the ending of Antarctic isolation. In Kriwoken, L., Jabour, J. and Hemmings, A.D. (eds) *Looking South: Australia's Antarctic Agenda*. Federation Press. 176–190 pp.

**IAATO (2009).** IAATO overview of Antarctic Tourism // Information Paper IP-063 on XXXII Antarctic Treaty Consultative Meeting. – Baltimore, 2009. – 13 p.

**Landau D., & Spletstoesser J. (2007).** Management of Tourism in the Marine Environment of Antarctica: The IAATO Perspective // *Tourism in Marine Environments*. – 2007. 4 (2–3). – pp. 185–193.

**Mason, P.A., & Legg, S.J. (1999).** Antarctic tourism: activities, impacts, management issues, and a proposed research agenda. *Pacific Tourism Review*, 3, 71–84.

**Molenaar, E.J. (2005).** Sea-borne Tourism in Antarctica: Avenues for Further Intergovernmental Regulation. *International Journal for Marine and Coastal Law*, 20 (2), 247–295.

**Murray, C., & Jabour, J. (2004).** Independent expeditions and Antarctic tourism policy. *Polar Record*, 40 (215), 309–317.

**New Zealand and Australia, (2006).** Regulation of Land-Based Infrastructure to Support Tourism in Antarctica. XXIX ATCM Working Paper WP-15rev.1.

А.П. Федчук: РОЗВИТОК ТУРИЗМУ НА АНТАРКТИЧНИХ СТАНЦІЯХ: АНАЛІЗ ПОЗИЦІЙ КОНСУЛЬТАТИВНИХ...

**New Zealand, (1996).** New Zealand Antarctic tourism policy: for management of tourist and non governmental activities. XX ATCM Information Paper No. 1.

**New Zealand, (2008).** Control of Permanent Land-based Facilities in Antarctica. XXXI ATCM Working Paper No. 21.

**Norway, (2010).** The 2009 Norwegian Antarctic Inspection under Article VII of the Antarctic Treaty. XXXIII ATCM Working Paper No. 57.

**Pineschi, L.** (1996). The Protocol on the Protection of the Antarctic Environment and its Effectiveness. In F. Francioni & T. Scovazzi (Eds.), *International Law for Antarctica* (pp. 262–291). The Hague, Cambridge, UK: Kluwer Law International.

**Russia (2004).** Orthodox temple in the Antarctic. XXVII ATCM Information Paper No 45.

**Russia (2010a).** Training and education center at Bellingshausen station. XXXIII ATCM Information Paper No 89.

**Russia (2010b).** Queen Maud Land – a new center of non-governmental activity in the Antarctic. XXXIII ATCM Working Paper No. 61.

**Scott, S.V.** (2001). How Cautious is Precautious? Antarctic Tourism and the Precautionary Principle. *The International and Comparative Law Quarterly*, 50 (4), 963–971.

**United Kingdom, (1996).** UK policy regarding visits by tourists to British stations and historic sites in Antarctica. XX ATCM Information Paper No. 21.

**United Kingdom, (2002).** UK policy regarding visits by tourists to British stations and historic sites in Antarctica. XXV ATCM Information Paper No. 21.

**United States, (1996).** Tourism and non-governmental activities in the Antarctic Treaty Area. XX ATCM Information Paper No. 37.

**Uruguay, (2005).** Program of Visitors to the “Artigas” Antarctic Scientific Base (BCAA). XXVIII ATCM Information Paper No. 56rev.1.

**White, K.J.** (1994). Tourism and the Antarctic economy. *Annals of Tourism Research*, 21(3), 245–268.