

И. А. Иванов¹, К. Д. Янчева²

¹Псковский государственный университет, г. Псков, Россия

¹E-mail: ii60@bk.ru

²Экономический университет — Варна, г. Варна, Болгария

²E-mail: krasimira_yancheva@ue-varna.bg

ГЕОГРАФИЯ ВЪЕЗДНОГО ТУРИЗМА В ГРЕНЛАНДИИ И НА ФАРЕРСКИХ ОСТРОВАХ

Гренландия и Фарерские острова — датские владения, в которых туризм в 2010-е гг. развивался достаточно активно. Несмотря на слабую связность с внешним миром, география прибытий туристов за этот период в целом расширилась, а количество выросло почти вдвое. Обе территории специализируются на экологическом туризме, есть и некоторые примечательные объекты культурно-познавательного туризма.

Целью исследования является выявление географических особенностей распределения въездного туристского потока в Гренландию и Фарерские острова. Используются данные статслужб соответствующих территорий. Выявлены особенности динамики, структуры и распределения въездного турпотока (на основе статистики средств размещения, аэропортов и круизных портов), описаны особенности транспортного сообщения, значимые для туризма. Островное положение и колониальный «отпечаток» оказывают негативный эффект с точки зрения разнообразия турпотока, однако сдерживают сверхтуризм.

Гренландия относится к территориям арктического туризма. Для неё характерны высокие значения туристской нагрузки, значительная зависимость от круизного туризма и выраженная сезонность с летним пиком. Выявлены основные туристские регионы и описаны характерные их черты: залив Диско, Южная Гренландия, Восточная Гренландия и столичный регион.

Ключевые слова: Гренландия, Фарерские острова, въездной туризм, туристский поток, география туризма, арктический туризм, круизы.

Для цитирования: Иванов И. А., Янчева К. Д. География въездного туризма в Гренландии и на Фарерских островах // Псковский регионологический журнал. 2021. Т. 17. № 4. С. 97–110. DOI: <https://doi.org/10.37490/S221979310016983-4>

I. Ivanov¹, K. Yancheva²

¹Pskov State University, Pskov, Russia

¹E-mail: ii60@bk.ru

²University of Economics, Varna, Bulgaria

²E-mail: krasimira_yancheva@ue-varna.bg

GEOGRAPHY OF INBOUND TOURISM IN GREENLAND AND THE FAROE ISLANDS

Greenland and the Faroe Islands — Danish possessions, in which tourism in the 2010s developed quite actively. Despite the weak connection with the outside world, the geography of tourist arrivals during this period has generally expanded, and the number has almost doubled. Both territories specialize in ecological tourism; there are also some notable objects of cultural tourism.

The aim of the study is to identify the geographical features of the distribution of the inbound tourist flow to Greenland and the Faroe Islands. The data of the statistical services of the corresponding territories were used. The features of the dynamics, structure and distribution of the inbound tourist flow (based on statistics of accommodation facilities, airports and cruise ports) are revealed, the features of transport communication that are significant for tourism are described. The insular position and the colonial “imprint” have a negative effect in terms of the diversity of tourist traffic, but they hold back overtourism.

Greenland belongs to the territories of Arctic tourism. It is characterized by high values of tourist load, significant dependence on cruise tourism and a pronounced seasonality with a summer peak. The main tourist regions are identified and their characteristic features are described: “Disko Bay, Southern Greenland, Eastern Greenland and the Capital region”.

Keywords: *Greenland, Faroe Islands, inbound tourism, tourist flow, tourism geography, Arctic tourism, cruises.*

For citation: Ivanov I., Yancheva K. (2021), Geography of inbound tourism in Greenland and the Faroe islands, *Pskov Journal of Regional Studies*, vol. 17, no. 4, pp. 97–110. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.37490/S221979310016983-4>

Введение. Датские владения Гренландия и Фарерские острова — достаточно своеобразные территории, в т. ч. с точки зрения географии туризма. Рассмотрение их в отдельной статье имеет смысл, т. к. особенности формирования въездных турпотоков заметно отличаются от континентальной Европы.

Гренландия — типичная арктическая территория, туризм на которой начал активно развиваться только в 90-е гг. XX в. Это не только крупнейший остров в мире, но и крупнейшая несамостоятельная территория, хотя и обладает широкой автономией в составе Дании. Население Гренландии на 1 января 2020 г. — 56 тыс. чел. Большая часть населения проживает на юго-западном побережье острова (в т. ч. в столице — около трети), более комфортном для проживания, т. к. через его воды проходит тёплое Западно-Гренландское течение. Внутреннюю часть острова занимает ледниковый щит — крупнейший в Северном полушарии. Основу экономики составляет

рыболовство и переработка рыбы, доля туризма в экономике незначительна, хотя туризм важен с точки зрения поддержания уровня занятости населения¹.

Фарерские острова — более южное владение Дании. Самая северная точка Фарер находится на 4 градуса южнее Северного полярного круга, а по степени географической изоляции острова сопоставимы с российскими северными регионами (например, с Ненецким АО). Архипелаг находится на морском пути из Дании в Исландию и связан грузопассажирской паромной линией Сейдисфьордюр (Исландия) — Торсхавн (Фарерские острова) — Хиртсхальс (Дания). В отличие от Гренландии, на Фарерах развита сеть автомобильных дорог, большинство островов связаны тоннелями. Основа экономики Фарер — рыболовство и переработка рыбы, а также овцеводство, доля туризма в структуре ВВП составляет всего около 2 % (по данным датского национального банка²), хотя он признаётся важной отраслью для диверсификации экономики островов. Численность населения Фарерских островов на 1 января 2020 г. — 51,6 тыс. чел. — немного меньше, чем в Гренландии, однако этот небольшой архипелаг по плотности населения (37 чел./км²) сопоставим с Тульской областью или Грузией. Основным видом туризма на архипелаге — экологический, в меньшей степени — культурно-познавательный.

Целью исследования является выявление географических особенностей распределения въездного туристского потока в Гренландию и Фарерские острова.

Информационная база и степень изученности проблемы. Туризму в Гренландии и на Фарерских островах посвящено не так много научных исследований. Есть исследования, посвящённые общему обзору туризма на этих территориях [15; 20]. Изучена проблема влияния туризма на местные сообщества в Гренландии [11] и влияния климатических изменений на туризм в Гренландии [18; 21]. По мнению некоторых авторов, климатические изменения способствуют развитию туризма в Арктике, т. к. сейчас «последний шанс» увидеть её такой, какая она есть [16]. В одной из статей [13] рассмотрен вопрос экономической независимости — это очень важный вопрос для гренландцев и фарерцев, влияющий и на их политическую жизнь. Описаны различные аспекты стратегии развития туризма в Гренландии [4; 7; 8; 19], а также возможные риски, связанные со сверхтуризмом [14]. Встречаются и статьи, в которых описывается личный опыт посещения Гренландии и Фарерских островов [3; 9], который, безусловно, необходим для составления впечатления о территории и осмысления результатов. Интерес представляет работа, в которой приводится модель оптимизации авиадоступности Гренландии [12], которая ощутимо влияет и на объём туристского потока. Из территорий-аналогов можно привести Чукотку, для которой предложена новая территориальная структура туризма, также основанная на авиахабе [1].

Схожие исследования по изучению географии въездного туризма проводились, например, по Исландии [2], Швеции [17], Финляндии и Эстонии [5; 6; 10], а также некоторым другим странам.

Методика и новизна исследования. Автономность исследуемых территорий проявляется и в наличии собственных статистических служб, данные которых ис-

¹ Greenland's Economy. Autumn 2020. The Economic Council of Greenland [Электронный ресурс]: URL: https://naalakkersuisut.gl/~media/Nanoq/Files/Attached%20Files/Finans/ENG/GOR_ny/G%C3%98R%20rapport%202020%20en.pdf (дата обращения: 15.09.2021).

² The faroese economic boom is losing momentum. Danmarks Nationalbank [Электронный ресурс]: URL: https://www.nationalbanken.dk/en/publications/Documents/2020/12/ANALYSIS_No.29_The%20faroese%20economic%20boom%20is%20losing%20momentum.pdf (дата обращения: 15.09.2021).

пользованы при написании статьи. Гренландская статистика³ туризма располагает достаточным объёмом информации для исследования, в то время как статистика Фарерских островов⁴ в региональном разрезе скудна, хотя необходимые данные по географии прибытий есть.

В силу специфики географического положения, а также выделения в статистике отдельно турпотока из Гренландии и Фарерских островов на обеих территориях, турпоток из Дании также учтён как въездной, несмотря на то, что обе территории входят в её состав.

В результате проведённого картографического и статистического анализа нами был осуществлён анализ географии и динамики въездного турпотока в Гренландию и на Фарерские острова, рассчитанного тремя способами: по статистике средств размещения, круизной статистике и статистике авиаперевозок. Осуществлена классификация коммун Гренландии по величине туристского потока и туристской нагрузке (отношению количества туристов к численности населения коммун), перечислены основные страны въезда.

Результаты исследования. Гренландия. Туризм — важная часть экономики Гренландии. Туризм в Гренландии в последние годы представлен не только экстремально-походным (например, пересечение ледяного щита с запада на восток), но и более массовыми видами: круизным, культурно-познавательным и экологическим.

На рисунке 1 представлена динамика въездного турпотока в Гренландию по трём показателям прибытий с 2003 по 2019/2020 г.: статистика средств размещения, статистика круизных портов и (с 2015 г.) данные прибытий в аэропорты иностранных граждан.

Выбор этих показателей обусловлен особенностями прибытия. Пассажиры круизов практически не используют береговую инфраструктуру: проживание и питание они получают на судне, а пассажиры транзитных круизов не пользуются и аэропортами. Для Арктики морские круизы имеют огромное значение для туризма, т. к. позволяют доставлять пассажиров практически в любые прибрежные районы (в т. ч. острова), куда по суше добраться иногда практически невозможно. Однако круизы — это довольно дорогой сегмент туризма. «Сухопутные» же туристы часто используют средства размещения, а недоучёт их (связанный с использованием неучитываемых вариантов размещения или однодневным посещением) можно компенсировать статистикой аэропортов.

До 2008 г. наблюдался рост въездного турпотока по обоим показателям, однако с 2008 по 2016 г. обозначилась стагнация. В 2017–2019 гг. въездной турпоток заметно вырос и даже немного превысил значения 2008 г., а круизный турпоток вырос в полтора раза. Из-за пандемии COVID-19 все круизы в Гренландию в 2020 г. были отменены, а количество прибытий по статистике средств размещения в пандемийный период (апрель-декабрь 2020 г.) снизилось на 75 %.

Сезонность в распределении турпотока в Гренландии выражена очень сильно: за июнь-август (наиболее тёплые месяцы) Гренландию посещает более половины от годового объёма иностранных туристов.

³ Statbank Greenland [Электронный ресурс]: URL: <https://bank.stat.gl/pxweb/en/Greenland/> (дата обращения: 15.09.2021).

⁴ STATBANK Faroe Islands [Электронный ресурс]: URL: <https://statbank.hagstova.fo/pxweb/en/H2/> (дата обращения: 15.09.2021).

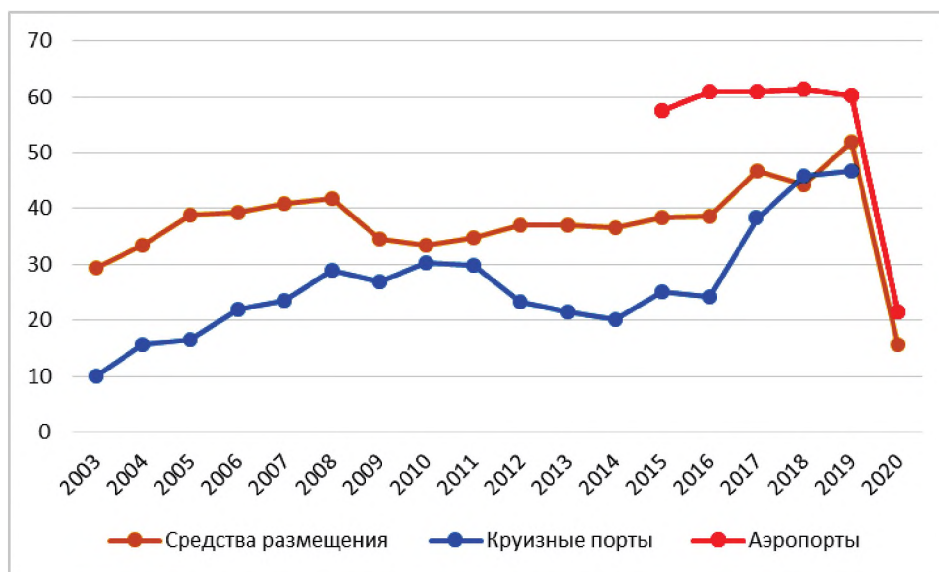


Рис. 1. Динамика въездного турпотока в Гренландию по трём показателям, тыс. чел. (составлено Ивановым И. А.)

Fig. 1. Dynamics of inbound tourist flow to Greenland by three indicators, thousand people (compiled by Ivanov I.)

География прибытий в Исландию остаётся сравнительно стабильной. В 2019 г. более половины от всех иностранных туристов (53,6 %) составили граждане Дании (без учёта гренландцев), 6,2 % — Германии, 4,1 % — США, 2,9 % — Исландия, 2,8 % — Франция, 2,1 % — Великобритания, 1,3 % — Канада, доля неевропейских стран (кроме США и Канады) — 7,1 %. Однако качество статистического учёта, по всей видимости, недостаточно высокое: страна въезда неизвестна у 9,8 % туристов, что довольно много.

На рисунке 2 показаны объём иностранных туристов в Гренландии (по статистике средств размещения) и туристская нагрузка — отношение количества туристов к численности населения, а на рисунке 3 — основные круизные порты.

Гренландия делится на 5 коммун, также в её состав входят две невключённые территории (вне коммун): Гренландский национальный парк (имеет статус биосферного заповедника, занимает около 45 % территории острова) и авиабаза Туле в северной части острова, принадлежащая военно-космическим силам США. Однако по причине особенностей статистического учёта границы на карте немного изменены: коммуны Аванаата и Кекерталик объединены, город Илулиссат (центр коммуны Аванаата) выделен обособленно, а коммуна Сермерсоок разделена на западную (куда входит Нуук) и восточную части.

Интересно, что в Гренландии лидером по прибытиям является не столица и не регион, прилегающий к главному аэропорту, а расположенный на берегу залива Диско город Илулиссат (по-датски Якобсхавн), в котором находится небольшой международный аэропорт и крупный круизный порт. Ледяной фьорд Илулиссат — единственный североамериканский фьорд, входящий в Список объектов всемирного наследия ЮНЕСКО. Фьорд практически полностью заполнен айсбергами, которые

производит ледник Якобсхавн. Туристам здесь предлагают порыбачить, покататься на собачьих упряжках, пожить в иглу, посмотреть на фьорд, северное сияние, айсберги и китов — стандартный туристский набор для большинства мест в Гренландии. Однако это место, по всей видимости, наиболее «раскручено».



Рис. 2. Объём въездного турпотока по статистике средств размещения и туристская нагрузка в Гренландии (составлено Ивановым И. А.)

Fig. 2. The volume of inbound tourist flow according to accommodation statistics and the tourist load in Greenland (compiled by Ivanov I.)



Рис. 3. Пассажиропоток круизных портов Гренландии (составлено Ивановым И. А.)

Fig. 3. Passenger traffic of Greenland cruise ports (compiled by Ivanov I.)

Столица Гренландии Нуук (по-датски Готхоб — «добрая надежда») интересна прежде всего обликом города — сочетание старой одноэтажной, раскрашенной в яркие цвета, застройки (визитная карточка многих арктических городов), и новой блочной застройки. Также в городе находится Гренландский национальный музей — главный музей острова.

Южную Гренландию посещают прежде всего пассажиры морских круизов: порт Какорток — наиболее посещаемый в Гренландии (около 30 тыс. пассажиров в год), т. к. там делают остановку круизы из США в Исландию. Возле него находится ещё один объект из Списка всемирного наследия ЮНЕСКО — сельскохозяйственный ландшафт Куято, который осваивался викингами с X по XV вв. и эскимосами с XVIII в. Сохранились руины Валсай — остатки поселения викингов с церковью. Также примечательны горячий источник Уунарток, в котором можно искупаться, музей и парк рисунков на камнях в Какортоке, созданный в 1990-х гг.

Наименее посещаемой туристами являются северо-западная и восточная части Гренландии, они же являются наименее населёнными и наименее благоприятными по климатическим условиям. Восточную часть Гренландии обычно посещают туристы-экстремалы, желающие пересечь ледниковый щит, а также туристы-лыжники.

В Гренландии фактически отсутствуют автодороги, связывающие населённые пункты, поэтому развито водное и воздушное сообщение. Почти все населённые пункты расположены у побережья и имеют вертолётную площадку.

Главным является международный аэропорт Кангерлуссуак — единственный в Гренландии, способный принимать магистральные лайнеры. Годовой пассажиропоток — 68,5 тыс. пассажиров. Географическое положение этого аэропорта выделяется на фоне других в Гренландии — он находится в глубоко вдающемся в сушу заливе, всего в 30 км от ледяного щита. Это объясняет более благоприятные и стабильные погодные условия. Осуществляются регулярные рейсы в Копенгаген и Кеблавик (Исландия). Для большинства пассажиров он является промежуточным, т. к. в самом Кангерлуссуаке проживает всего около 500 чел., и подавляющее большинство пассажиров делает пересадку на местные авиалинии в Нуук и другие аэропорты, которые способны принимать только небольшие самолёты. Аэропорты также являются хабами для местных вертолётных перевозок. Некоторые аэропорты являются международными: регулярные рейсы осуществляются в аэропорты Исландии (Кеблавик, Рейкьявик и Акюрейри), чартерные — в Копенгаген и центр канадской автономии эскимосов Икалуит. Годовой пассажиропоток других международных аэропортов — 3–4 тыс. пасс.), кроме аэропорта Нерлерит Инаат (1 тыс. пасс.), который работает в основном для перевозки исследователей и работников нацпарка.

Отсутствие удобно расположенного авиахаба в Гренландии — одна из существенных проблем для развития круизного туризма. Пассажиры вынуждены делать несколько пересадок, которые из-за погодных условий могут быть долгими, а провозная способность малой авиации несопоставима с провозной способностью круизных судов. Некоторые круизы осуществляют посадку/высадку пассажиров в Кангерлуссуаке, однако ввиду отсутствия там полноценного морского порта перевести пассажиров между судном и берегом можно только на небольших лодках. Существуют планы реконструкции аэропортов Нуука и Илуиссата с целью упрощения прямого авиасообщения с другими странами.

Фарерские острова. На Фарерские острова можно попасть либо на пароме из Дании или Исландии, либо на самолёте. Единственный аэропорт Вагар, расположенный на одноимённом острове, в 2019 г. принял 209 тыс. пассажиров (регулярные рейсы в Копенгаген, Биллунд (Дания), Кеблавик (Исландия), Осло, Берген (Норвегия)). Паромной грузопассажирской переправой в том же году воспользовалось 27 тыс. пассажиров. Между основными островами архипелага проложены автомобильные дороги с тоннелями, что очень удобно для путешествующих на автомобиле.

На рисунке 4 показана динамика прибытий на Фарерские острова по трём показателям: статистика средств размещения, статистика аэропорта и паромной переправы.

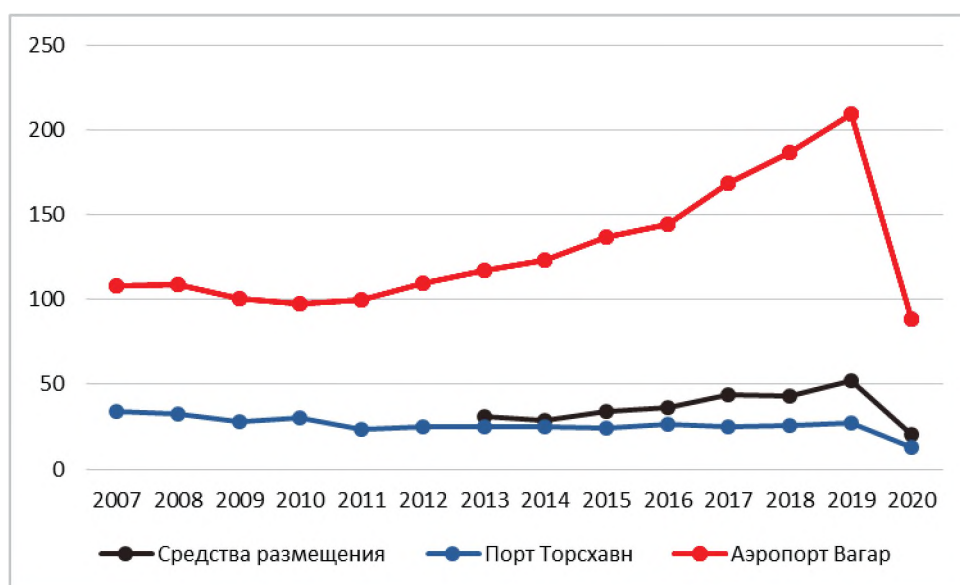


Рис. 4. Динамика въездного турпотока на Фарерские острова по трём показателям, тыс. чел. (составлено Ивановым И. А.)

Fig. 4. Dynamics of inbound tourist flow to Faroe Islands by three indicators, thousand people (compiled by Ivanov I.)

К сожалению, статистика средств размещения доступна только с 2013 г., поэтому для построения более длинного графика использована статистика прибытий по аэропорту Вагар (без учёта отправлений, всех граждан) и порту Торсхавн, куда прибывает паром (также без учёта отправлений, всех граждан).

Из графика следует, что туризм после мирового финансового кризиса 2008 г. восстановился только к 2011 г., после чего начал развиваться быстрыми темпами, и к 2019 г. вырос на 2/3 от уровня 2007 г. Рост произошёл прежде всего за счёт авиапассажиров — количество перевезённых паромом пассажиров осталось на том же уровне. Природа — главное достояние Фарер, в этом они похожи на Исландию. Схож и тренд роста в 2010-х гг., хотя по масштабу фарерский прирост гораздо скромнее исландского. Более тёплый климат по сравнению с Гренландией способствует широкому распространению самостоятельного размещения туристов (например, в палатках) — более заметна разница между прибытиями в аэропорт и средствами размещения.

На рисунке 5 показана структура въездного турпотока на Фарерские острова в 2019 г. (по статистике средств размещения).

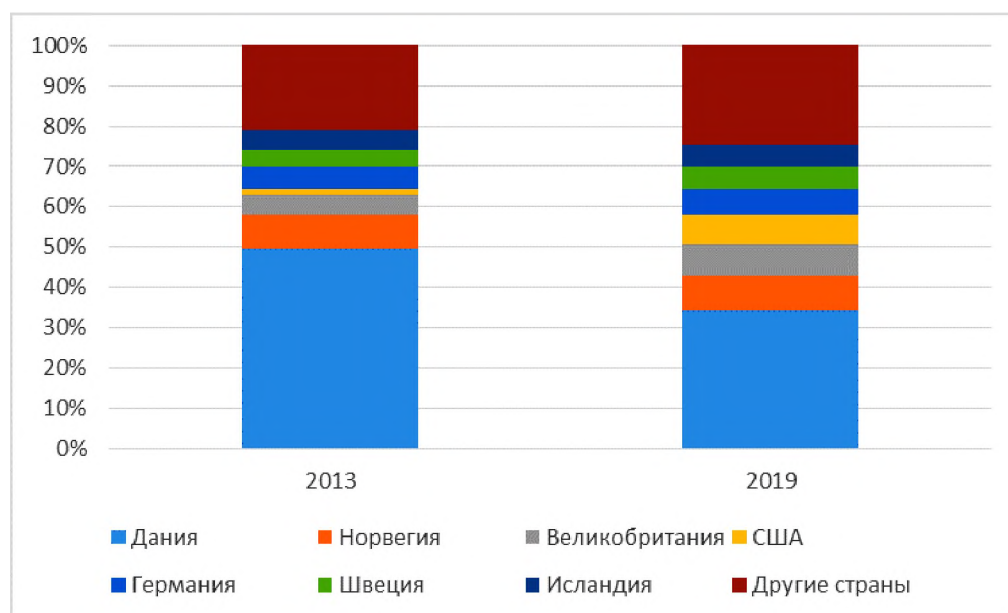


Рис. 5. Структура въездного турпотока на Фарерские острова в 2013 и 2019 гг. (составлено Ивановым И. А.)

Fig. 5. Structure of inbound tourist flow to the Faroe Islands in 2013 and 2019 (compiled by Ivanov I.)

Количество прибытий из Дании незначительно увеличилось, но доля датчан в структуре существенно сократилась: в 2013 г. датчане составляли половину въездного турпотока, а в 2019 г. — всего лишь треть. Шесть других стран, следующих по количеству прибытий, имеют примерно одинаковый удельный вес в 2019 г. и с большим отрывом опережают остальные страны мира: это культурно близкие Норвегия, Швеция и Исландия, а также страны Европы с большой численностью населения и наиболее развитым выездным туризмом — Великобритания и Германия. США не присутствовали в группе лидеров по въезду на Фареры в 2013 г., однако к 2019 г. заметно увеличили свою долю. Среди прочих стран значимое число въезжающих на Фареры туристов наблюдается только у европейских стран.

К сожалению, у Фарерских островов нет достаточной статистики туризма по регионам: возможно лишь сравнить объём и долю прибытий в Торсхавн с пригородами («столичная зона») и на остальную территорию архипелага. В 2019 г. 75 % туристов размещались в «столичной зоне» — это почти 39 тыс. чел., оставшаяся четверть (13,5 тыс. чел.) приходится на остальную территорию. В 2013 г. соотношение было таким же.

Как уже упоминалось выше, основные виды туризма на Фарерах — экологический и культурно-познавательный. Летом на островах образуются многочисленные птичьи колонии (бакланов, тупиков, кайр) и лёжки тюленей, наблюдение за которыми привлекает основную часть туристов. Наблюдение осуществляется с небольших

прогулочных судов, чтобы не тревожить птиц. Интересен водопад Фосса — самый высокий на Фарерах (140 м), у него ширина потока уменьшается по мере снижения. Туристов привлекают небольшие старинные города и деревни архипелага, в которых сохранились традиционные дома и церкви, при этом они часто очень удачно вписаны в окружающий ландшафт.

Выводы. Гренландия и Фарерские острова продемонстрировали схожий со многими европейскими странами тренд роста въездного туризма в 2010-е гг. При этом Фарерские острова смогли нарастить турпоток в первую очередь за счёт авиасообщения, а Гренландия — за счёт обслуживания круизов.

Отпечаток владения Данией, по всей видимости, негативно сказывается на разнообразии турпотока. Также на это влияет необходимость получать помимо шенгенской отдельную национальную визу. Поэтому основную часть турпотока составляют граждане ЕС и США.

Экологическая специализация туризма и сравнительно низкая доступность этих территорий сильно ограничивают объём въездного турпотока. Однако это является одновременно и плюсом, естественным образом сдерживающим рост сверхтуризма.

В Гренландии выявлено смещение основного туристского центра (Илулиссата) относительно столицы и главного аэропорта. Выделен второй центр туризма — Южная Гренландия, основную часть турпотока которого составляют пассажиры транзитных круизных судов.

Для нашей страны опыт Гренландии и Фарер в развитии туризма, наверно, едва ли подходит сейчас: экологический туризм в России пока что непопулярен, а въезд для многих иностранцев ограничен сильнее (особенно в Арктическую зону). Тем не менее, до пандемии набирали успех круизы по Северному морскому пути и к Северному полюсу из Мурманска. Вполне возможно, что после пандемии эти маршруты будут ещё более востребованы, и будет оценена их значимость для небольших северных посёлков и городов.

Литература

1. *Гладкевич Г. И.* Транспортный узел как ступень развития туризма районов Крайнего Севера // Социально-экономическая география: теория, методология и практика преподавания. Материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Под ред. Д. В. Зайца. 2020. С. 292–298.
2. *Иванов И. А.* Региональные и сезонные особенности въездного туризма в Исландию // Географический вестник. 2021. № 3 (58). С. 169–179. <https://doi.org/10.17072/2079-7877-2021-3-169-179>.
3. *Королёв А. Ю.* Особенности организации спортивных путешествий в Гренландии (по итогам экспедиции пермской команды «Форвард», посвящённой 150-летию со дня рождения Фритьофа Нансена) // Вестник Удмуртского университета. Серия Биология. Науки о Земле. 2011. № 3. С. 136–141.
4. *Корчак Е. А.* Арктические стратегии европейских северных стран как основные инструменты социально-экономического развития Арктической зоны // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2013. № 3 (34). С. 27–33.
5. *Манаков А. Г., Кондратьева С. В., Иванов И. А.* Структура и география распределения въездного туристского потока в Финляндии // Географический вестник. 2020. № 1 (52). С. 166–177. <https://doi.org/10.17072/2079-7877-2020-1-166-177>.
6. *Манаков А. Г., Чученкова О. А., Иванов И. А.* Динамика и география потока российских туристов в Финляндии и Эстонии в 2004–2018 гг. // Региональные исследования. 2019. № 3 (65). С. 97–104. <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2019-3-9>.
7. *Мосалёв А. И.* Территориальный маркетинговый каркас в управлении развитием туристской индустрии // Вестник Омского университета. Серия: Экономика. 2021. Т. 19. № 1. С. 13–19. [https://doi.org/10.24147/1812-3988.2021.19\(1\).13-19](https://doi.org/10.24147/1812-3988.2021.19(1).13-19).

8. Саранча М. А., Мосалёв А. И. Опыт организации развития туристской сферы в полярных регионах зарубежных стран // Вестник ассоциации вузов туризма и сервиса. 2015. Т. 9. № 4. С. 28–38. <https://doi.org/10.12737/14581>.
9. Токарев В. И. Об авиаперелёте вдоль Северного полярного круга // Идеи и новации. 2021. Т. 9. № 1. С. 77–86. https://doi.org/10.48023/2411-7943_2021_9_1_77.
10. Чученкова О. А. География потоков международного въездного туризма в Эстонии в 2004–2018 гг. // Вестник Псковского государственного университета. Серия Естественные и физико-математические науки. 2019. № 14. С. 55–66.
11. Chimirri D. Collaborative configurations of tourism development: a Greenlandic example // Journal of Tourism Futures. 2020. Vol. 6. No. 1. P. 24–39. <https://doi.org/10.1108/JTF-01-2019-0006>.
12. Christensen L., Nielsen O. A., Rich J., Knudsen M. Optimizing airport infrastructure for a country: The case of Greenland // Research in Transportation Economics. 2020. Vol. 79. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2019.100773>.
13. Grydehoj A. Unravelling economic dependence and independence in relation to island sovereignty: The case of Kalaallit Nunaat (Greenland) // Island Studies Journal. 2020. Vol. 15. No. 1. P. 89–112. <https://doi.org/10.24043/isj.101>.
14. Ioannides D. Greenland's tourism policy making and the risk of overtourism // Overtourism: excesses, discontents and measures in travel and tourism. 2019. P. 209–223. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1079/9781786399823.0209>.
15. Johnston M. E., Viken A. Tourism development in Greenland // Annals of Tourism Research. 1997. Vol. 24. No. 4. P. 978–982. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(97\)00034-0](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(97)00034-0).
16. Lemelin H., Dawson J., Stewart E. J., Maher P., Lueck M. Last-chance tourism: the boom, doom, and gloom of visiting vanishing destinations // Current Issues in Tourism. 2010. Vol. 13. No. 5. P. 477–493.
17. Manakov A. G., Krasilnikova I. N., Ivanov I. A. Geography of inbound tourism and transboundary tourism-and-recreation region building in Sweden // Baltic Region. 2021. Vol. 13. No. 1. P. 108–123. <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2021-1-6>.
18. Mitchell J. Can climate change be good for Greenland: An Arctic Island's response to new development opportunities // Sustainable Development Law & Policy. 2008. No. 8 (3). P. 23–24.
19. Petridou E. Nascent island tourism policy development in Greenland: A network perspective // Island Studies Journal. 2019. No. 14 (2). P. 227–244. <https://doi.org/10.24043/isj.94>.
20. Plieninger T., Rana H. A. A., Fagerholm N., Ellingsgaard G. F., Magnussen E., Raymond C. M., Olafsson A. S., Verbrugge L. N. H. Identifying and assessing the potential for conflict between landscape values and development preferences on the Faroe Islands // Global Environmental Change. 2018. Vol. 52. P. 162–180. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2018.07.006>.
21. Schrot O. G., Christensen J. H., Formayer H. Greenland winter tourism in a changing climate // Journal of Outdoor Recreation and Tourism. 2019. Vol. 27. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2019.100224>.

References

1. Gladkevich G. I. (2020), Transport hub as a stage of tourism development in the regions of the Far North, *Socio-economic geography: theory, methodology and teaching practice. Materials of the All-Russian scientific-practical conference with international participation*, ed. Zayats D. V., pp. 292–298. (In Russ.).
2. Ivanov I. A. (2021), Regional and seasonal features of inbound tourism to Iceland, *Geographical bulletin*, no. 3 (58), pp. 169–179. (In Russ.). <https://doi.org/10.17072/2079-7877-2021-3-169-179>.
3. Korolev A. Yu. (2021), Features of the organization of sports travel in Greenland (based on the results of the expedition of the Perm team "Forward" dedicated to the 150th anniversary of the birth of Fridtjof Nansen), *Vestnik Udmurtskogo universiteta. Seriya Biologiya. Nauki o Zemle*, no. 3, pp. 136–141. (In Russ.).
4. Korchak E. A. (2013), Arctic strategies of European northern countries as the main instruments of socio-economic development of the Arctic zone, *Sever i ry'nok: formirovanie e'konomicheskogo porjadka*, no. 3 (34), pp. 27–33. (In Russ.).
5. Manakov A. G., Kondratyeva S. V., Ivanov I. A. (2020), Structure and geography of distribution of the entry tourist flow in Finland, *Geographical bulletin*, no. 1 (52), pp. 166–177. (In Russ.). <https://doi.org/10.17072/2079-7877-2020-1-166-177>.
6. Manakov A. G., Chuchenkova O. A., Ivanov I. A. (2019), Dynamics and geography of the flow of Russian tourists in Finland and Estonia in 2004–2018, *Regional'ny'e issledovaniya*, no. 3 (65), pp. 97–104. (In Russ.). <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2019-3-9>.

7. Mosalev A. I. (2021), Territorial marketing framework in the management of tourism industry development, *Vestnik Omskogo universiteta. Seriya: Ekonomika*, vol. 19, no. 1, pp. 13–19. (In Russ.). [https://doi.org/10.24147/1812-3988.2021.19\(1\).13-19](https://doi.org/10.24147/1812-3988.2021.19(1).13-19).
8. Sarancha M. A., Mosalev A. I. (2015), Experience of organizing the development of the tourism sector in the polar regions of foreign countries, *Vestnik asociacii vuzov turizma i servisa*, vol. 9, no. 4, pp. 28–38. (In Russ.). <https://doi.org/10.12737/14581>.
9. Tokarev V. I. (2021), About air travel along the Arctic Circle, *Idei i novacii*, vol. 9, no. 1, pp. 77–86. (In Russ.). https://doi.org/10.48023/2411-7943_2021_9_1_77.
10. Chuchenkova O. A. (2019), Geography of international inbound tourism flows in Estonia in 2004–2018, *Vestnik Pskovskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya Estestvenny'e i fiziko-matematicheskie nauki*, no. 14, pp. 55–66. (In Russ.).
11. Chimirri D. (2020), Collaborative configurations of tourism development: a Greenlandic example, *Journal of Tourism Futures*, vol. 6, no. 1, pp. 24–39. <https://doi.org/10.1108/JTF-01-2019-0006>.
12. Christensen L., Nielsen O. A., Rich J., Knudsen M. (2020), Optimizing airport infrastructure for a country: The case of Greenland, *Research in Transportation Economics*, vol. 79. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2019.100773>.
13. Grydehoj A. (2020), Unravelling economic dependence and independence in relation to island sovereignty: The case of Kalaallit Nunaat (Greenland), *Island Studies Journal*, vol. 15, no. 1, pp. 89–112. <https://doi.org/10.24043/isj.101>.
14. Ioannides D. (2019), Greenland's tourism policy making and the risk of overtourism, *Overtourism: excesses, discontents and measures in travel and tourism*, pp. 209–223. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1079/9781786399823.0209>.
15. Johnston M. E., Viken A. (1997), Tourism development in Greenland, *Annals of Tourism Research*, vol. 24, no 4, pp. 978–982. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(97\)00034-0](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(97)00034-0).
16. Lemelin H., Dawson J., Stewart E. J., Maher P., Lueck M. (2010), Last-chance tourism: the boom, doom, and gloom of visiting vanishing destinations, *Current Issues in Tourism*, vol. 13, no. 5, pp. 477–493.
17. Manakov A. G., Krasilnikova I. N., Ivanov I. A. (2021), Geography of inbound tourism and transboundary tourism-and-recreation region building in Sweden, *Baltic Region*, vol. 13, no. 1, pp. 108–123. <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2021-1-6>.
18. Mitchell J. (2008), Can climate change be good for Greenland: An Arctic Island's response to new development opportunities, *Sustainable Development Law & Policy*, no. 8 (3), pp. 23–24.
19. Petridou E. (2019), Nascent island tourism policy development in Greenland: A network perspective, *Island Studies Journal*, no. 14 (2), pp. 227–244. <https://doi.org/10.24043/isj.94>.
20. Plieninger T., Rana H. A., Fagerholm N., Ellingsgaard G. F., Magnussen E., Raymond C. M., Olafsson A. S., Verbrugge L. N. H. (2018), Identifying and assessing the potential for conflict between landscape values and development preferences on the Faroe Islands, *Global Environmental Change*, vol. 52, pp. 162–180. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2018.07.006>.
21. Schrot O. G., Christensen J. H., Formayer H. (2019), Greenland winter tourism in a changing climate, *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, vol. 27. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2019.100224>.

Об авторах

Иванов Иван Андреевич — аспирант кафедры географии Псковского государственного университета, г. Псков, Россия.

E-mail: ii60@bk.ru

ORCID: 0000-0003-4453-2052

Scopus Author ID: 57223964932

Web of Science ResearcherID: AAE-5808-2021

Янчева Красимира Драгомирова — доцент кафедры экономики и организации туризма, Экономический университет — Варна, г. Варна, Болгария.

E-mail: krasimira_yancheva@ue-varna.bg

ORCID: 0000-0002-8814-7810

Scopus Author ID: 57202025521

About the authors

Ivan Ivanov, PhD student, Department of Geography, Pskov State University, Russia.

E-mail: ii60@bk.ru

ORCID: 0000-0003-4453-2052

Scopus Author ID: 57223964932

Web of Science ResearcherID: AAE-5808-2021

Dr Krasimira Yancheva, Associate Professor, University of Economics, Varna, Bulgaria.

E-mail: krasimira_yancheva@ue-varna.bg

ORCID: 0000-0002-8814-7810

Scopus Author ID: 57202025521

Поступила в редакцию 28.09.2021 г.

Поступила после доработки 10.11.2021 г.

Статья принята к публикации 24.11.2021 г.

Received 28.09.2021

Received in revised form 10.11.2021

Accepted 24.11.2021