

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ВНУТРІКОНТИНЕНТАЛЬНОГО ТУРИЗМУ В АНТАРКТИЦІ (ДО 100-РІЧЧЯ ПІДКОРЕННЯ ПІВДЕННОГО ПОЛЮСА)

Розкрито розвиток туристичних експедицій у внутрішніх районах Антарктики. Показані проблеми регулювання туристичної діяльності в Антарктиці – відповідність міжнародно-правовому режиму, співробітництво з національними антарктичними програмами, безпека подорожей, охорона навколишнього середовища. Складено зведений перелік вимог до організації наземних туристичних експедицій в Антарктиці.

Ключові слова: Антарктика, туристична експедиція, туристична діяльність

Раскрыто развитие туристических экспедиций во внутренних районах Антарктики. Показаны проблемы регулирования туристической деятельности в Антарктике – соответствие международно-правовому режиму, сотрудничество с национальными антарктическими программами, безопасность путешествий, охрана окружающей среды. Составлен сводный перечень требований к организации наземных туристических экспедиций в Антарктике.

Ключевые слова: Антарктика, туристическая экспедиция, туристическая деятельность.

The development of land-based tourist activities is described. The article identifies the main issues of the tourism regulation, such as compliance with the current international law regime, co-operation with national Antarctic programs, safety, and environmental protection. A checklist to assist with the assessment of these activities is proposed.

Key words: Antarctic, land-based tourist activity, tourist activity.

Постановка проблеми. Проведений у 2007-2008 рр. Міжнародний полярний рік – наймасштабніший міжнародний науковий захід за останні 50 років – сприяв стрімкому підвищенню обізнаності проблематикою Антарктики серед широких верств населення. У зв'язку з зростанням попиту на пригодницькі тури, розвитком технічних та комунікаційних засобів, а також з огляду на відзначення світовою спільнотою сторіччя експедицій Роберта Скотта і Руаля Амундсена до Південного географічного полюса, зростає інтерес до туристичних експедицій у внутрішні райони Антарктики.

Фахівці схиляються до думки, що така діяльність може мати потенційний негативний вплив на виконання наукових досліджень, безпеку самих туристів і виняткові екологічні цінності Антарктики. У зв'язку з цим, в рамках Консультативних нарад з Договору про Антарктику – вищого колективного міжурядового органу управління регіоном – розробляються попереджувальні заходи з регулювання туристичної діяльності на загальновизнаних принципах сталого розвитку.

Аналіз попередніх досліджень. Починаючи з 2004 р., на щорічних Консультативних нарадах з Договору про Антарктику активно розглядаються політико-правові, технічні та природоохоронні питання розвитку наземної туристичної діяльності в Антарктиці, особлива увага приділяється проблемі встановлення та експлуатації об'єктів

інфраструктури туристичного призначення [6; 13-19]. Матеріали цих нарад є основними вихідними джерелами для академічних досліджень. В Україні комплексне вивчення особливостей просторової організації антарктичного туризму виконано у дисертаційній роботі [5]. У подальших дослідженнях сформульовано концептуальні підходи до створення і використання туристичних карт Антарктики, зокрема, запропоновано елементи математичної основи, класифікацію та головні об'єкти змісту туристських карт регіону [2]; розкрито особливості управління туристичним процесом в Антарктиці із застосуванням регіональних інструментів управління – процедур ОВНС, екологічного моніторингу та функціонального зонування території [4]. В останньому дослідженні, виконаному у цьому напрямі, запропоновано зведену класифікацію та аналіз існуючої інфраструктури, яка використовується для задоволення потреб туристів в Антарктиці [3; 7].

Метою даної статті є вивчення організованого внутріконтинентального (пригодницького) туризму в Антарктиці, і визначення першочергових проблем подальшого розвитку цього сегменту антарктичного туризму.

Виклад основного матеріалу. У даній статті під наземним туризмом розуміється будь-яка діяльність туристів і польового персоналу туроператорів, яка здійснюється на скельному ґрунті або льодовику понад 36 годин (за винятком надзвичайних ситуацій) із використанням необхідного спорядження, продуктів харчування, засобів безпеки тощо.

Туроператорами наземного туризму в Антарктиці є спеціалізовані організації, штат польових працівників яких на 80% складається з висококваліфікованих фахівців, які мають досвід роботи в умовах Антарктики. Тривалий час єдиним туроператором, який надавав повний набір послуг, необхідний для організації туристських експедицій, включаючи логістичне забезпечення, пошуково-рятувальні та медико-евакуаційні заходи, була компанія ANI/ALE (Adventure Network International/Antarctic Logistics and Expeditions), зареєстрована у США. Компанія утримує сезонний наметовий табір, який функціонує щороку з 1987 р. впродовж туристського сезону (з кінця листопада до лютого) у місцевості Петріот Хілз (80°19'пд.ш., 81°16'зх.д.), що у гірському масиві Елсворт. Висота табору над рівнем моря – 800 м, відстань до Південного полюсу – 1076 км. У цьому районі температура повітря протягом літнього сезону коливається від 0° С у сонячну погоду до -20°С за наявності потужних хмар чи стокових вітрів, що дмуть з льодовикового плато. Табір забезпечує комфортне перебування 80-100 осіб. Основними засобами розміщення є мережа спальних наметів, а також намети для кухні-їдальні та збірні складські приміщення. Серед додаткових послуг – пропозиція збудувати іглу (ескімоське помешкання, викладене з брил затверділого снігу) і жити в ньому. У зимовий період спорядження та матеріали не вивозяться, а демонтуються та консервуються до наступного сезону.

Для забезпечення функціонування сезонного табору налагоджений постійний повітряний зв'язок з аеропортом Пунта-Аренас (Чилі). Для

трансконтинентального перевезення пасажирів і вантажу туроператор ANI/ALE використовує літаки ІЛ-76 та «Геркулес» L-381G. Авіапереліт триває близько шести годин, при цьому долається 2700 км. Табір у Патріот Хілз розташований поряд з унікальною злітно-посадовою смугою, що придатна для обслуговування важких пасажирських та вантажних літаків. Це найпівденніша льодова смуга, де було здійснено перше в Антарктиці приземлення колісного літака, усі інші злітно-посадові смуги континенту розраховані на літаки, оснащені лижними шасі [5].

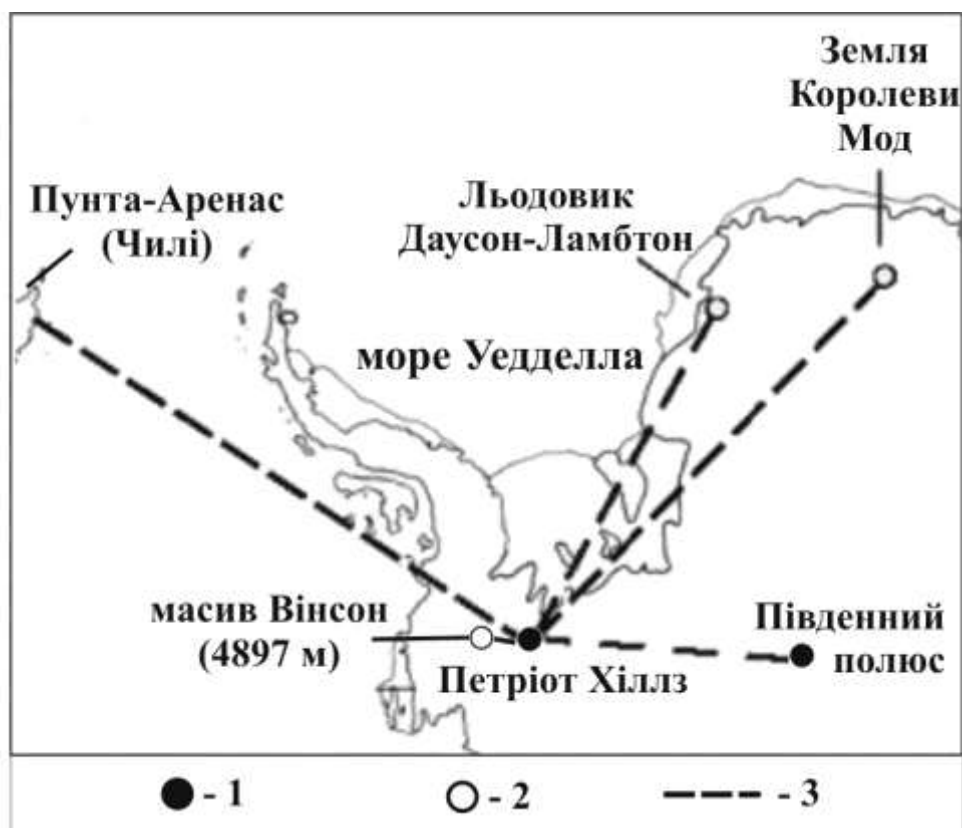


Рис. 1 – Картосхема радіальних повітряних маршрутів від сезонної бази Патріот Хілз

Цифрами позначено:

- 1 – опорні точки з інфраструктурою, яка використовується туроператорами протягом всього сезону;
- 2 – місця приземлення літаків з метою забезпечення короткострокового перебування туристів;
- 3 – маршрути перельотів.

Для забезпечення місцевих радіальних польотів ANI/ALE використовує малу авіацію – літаки типу «Twin-Otter» або Cessna C185, які оснащені лижними шасі. Перельоти від базового табору Патріот Хілз, здійснюються головним чином до Південного географічного полюса, гірських масивів (включаючи масив Вінсон) та місць перебування колоній імператорських пінгвінів на західному узбережжі моря Уедделла (рис. 1). 3

метою розширення власних логістично-експлуатаційних можливостей та запобігання надзвичайних ситуацій, ANI/ALE заклала мережу аварійних сховищ палива в Західній Антарктиці [12].

В останні роки в Антарктиці з'явилися ще два сезонних табори. Один з них встановлено в оазі Ширмахера ($70^{\circ}46'$ пд.ш., $11^{\circ}44'$ сх.д.) поблизу злітної смуги авіабази російської станції Новолазаревська. Сюди, починаючи з сезону 2006–2007 рр., туристів доставляють літаками, орендованими компанією ALCI (Antarctic Logistics Center International) та туроператором ТАС (The Antarctic Company), зареєстрованим у ПАР. Поряд також функціонує інший сезонний табір «Біла пустеля» (White Desert), створений у 2007 р. ($70^{\circ}46'$ пд.ш. і $011^{\circ}51'$ сх.д.). Оператором є однойменна компанія, зареєстрована у Великій Британії та ПАР. Перельоти туристів та учасників різних недержавних експедицій в Антарктику з використанням авіаційних засобів національних антарктичних програми дозволяють компанії ALCI пропонувати конкурентні ціни на авіаквитки за маршрутом Кейптаун–Новолазаревська–Кейптаун. При цьому підготовка й утримання злітно-посадової смуги, прийом авіаційного палива з морського судна і його доставка з льодяного бар'єра на аеродром забезпечується силами Російської антарктичної експедиції [17].

Один з найбільш розвинених видів туристичної діяльності у внутрішніх районах материка є альпінізм. Для сходження на внутрішньоконтинентальні піки туристи дістаються до базових таборів на літаках або гелікоптерах чи здійснюють кількатижневі лижні походи від морського узбережжя у глиб континенту в автономному режимі. На сьогодні є достатньо можливостей для організації технічно складних підйомів, проте найвразливішим місцем антарктичного альпінізму лишається питання доступності та безпеки. Через несприятливе поєднання багатьох факторів навіть для найбільш відомих піків характерна суттєва часова перерва між ранніми та більш пізніми підйомами (наприклад, для г. Еребус, 3795 м, така перерва складає 47 років) [8].

Для підйомів вибираються в першу чергу гірські вершини, що візуально домінують у ландшафті або мають певне історичне значення, тобто гірські вершини, вперше підкорені за часів героїчної доби вивчення Антарктиди, зокрема, членами експедицій Е. Шеклтона, Р. Скотта. Характерною особливістю антарктичного альпінізму є те, що пріоритетним об'єктом для гірських сходжень є найвища точка Антарктиди – гірський масив Вінсон (висота – 4 897 м; географічні координати: $78^{\circ}35'$ пд.ш., $85^{\circ}25'$ зх.д.). Масив завдовжки 21 км і завширшки 13 км є південним відгалуженням гірського хребта Сентініел Рендж у горах Елсворт. Для реалізації гірських підйомів використовується базовий сезонний табір у Патріот Хілз. Стандартний маршрут сходження на масив Вінсон триває 5–9 днів залежно від погодних умов і процесу акліматизації учасників походу. Маршрут починається з долини льодовика Бранскомб (2 150 м) на західному сивілі гір Елсворт. Перший табір встановлюється на висоті 2 900

м, другий – на висоті 3 200 м. Подальше сходження проходить по льодовому схилу між масивами Вінсон та Шінн. Третій проміжний табір за необхідності встановлюється на висоті 3 900 м.

Як правило, спочатку групи альпіністів підкорюють вершини масиву Елсворт за найлегшими маршрутами, після чого розробляють нові, складніші з точки зору технічного виконання. Загалом, сьогодні найбільш освоєними у туристському відношенні, крім гірського масиву Елсворт (включаючи масив Вінсон), є окремі фрагменти Трансантарктичного хребта, а також хребти західного узбережжя Антарктичного півострова та гірські вершини суміжних островів [8].

Разом з тим, як показують статистичні дані, найбільший сегмент антарктичного туризму – морські круїзи – в останні роки стабільно зменшується. Так, кількість пасажирів у сезоні 2010-2011 рр. скоротилась на 8% (33 824 туриста) порівняно з попереднім сезоном 2009-2010 рр. У свою чергу у поточному сезоні 2011-2012 рр. в антарктичних круїзах взяло участь тільки 25 319 туристів, тобто відбулося скорочення вже на 25%. Це пов'язано з примусовим виходом з ринку антарктичного туризму низки потужних круїзних лайнерів у зв'язку із забороною Міжнародної морської організації використовувати мазутне паливо в антарктичних водах з 01 серпня 2011 р. [10].

Натомість, як показує рис. 2, наземний внутріконтинентальний туризм хоч і складає наразі не більше 2% загального туристичного потоку в Антарктику, проте відзначається позитивною динамікою. Вищеперераховані туроператори ANI/ALE і TAC активно урізноманітнюють свій продукт: на зміну традиційним лижним і санним походам з'являються нові туристичні експедиції з використанням сучасних транспортних засобів. Зокрема, серед туристів зростає популярність подорожувати на спеціально модифікованих всюдиходах, які використовуються для пересування на вкритій льодом місцевості (льодяне сафарі).

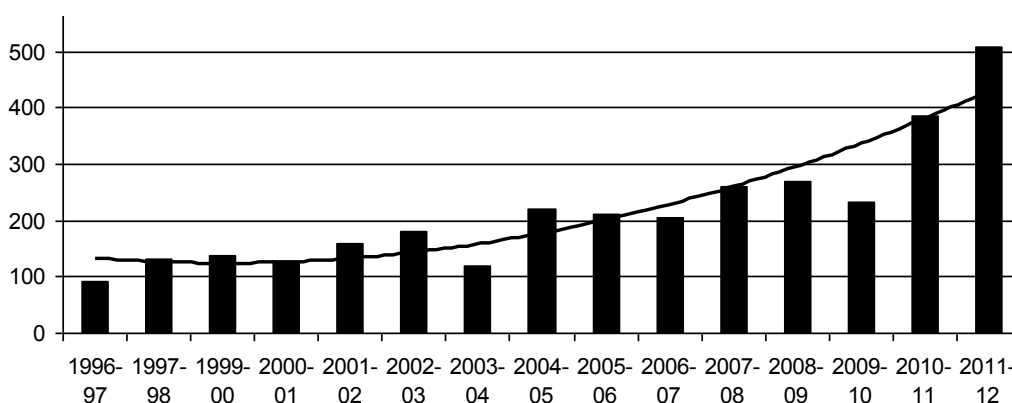


Рис. 2 – Кількість туристів, які відвідали Антарктику в рамках організованих внутріконтинентальних туристичних експедицій за останні 15 сезонів (1996-2012 рр.).

Складено за матеріалами [9-11].

Проте головною причиною зростання туристичної активності у внутрішніх районах Антарктики за останні два роки фахівці вважають відзначення знакової події – сторіччя експедицій Р. Скотта та Р. Амундсена до Південного полюса у 1910-1912 рр. Примітно, що проф. О.О. Бейдик кваліфікує неурядові експедиції доби героїчного вивчення Антарктики як ранній науковий екстремальний туризм [1]. Чимало охочих прагнуть повторити (повністю чи частково) маршрути відомих першопрохідців. Реагуючи на такий запит, компанія *Extreme World Races* організувала протягом сезону 2011-2012 років спеціальний тур до Південного полюса “Перегони століття”, у якому взяли участь півсотні туристів та польового персоналу. Інша компанія *Northwest Passage Polar Explorers* також організувала чотири лижні експедиції до Південного полюса [15].

Такі тури відносяться до дорогого сегменту ринку туристичних послуг, оскільки їх вартість більш ніж у десять разів перевищує вартість стандартного антарктичного круїзу. Разом з тим, економічний аналіз ринку не дозволяє прогнозувати подальше зростання цього сегменту пригодницького туризму у найближчі роки. Стримуючим чинником довготривалих турів, таких як трансконтинентальні переходи через полюс, є об’єктивне зростання витрат, пов’язаних з забезпеченням логістичної підтримки. Головною проблемою забезпечення таких турів є питання доступу комерційного авіатранспорту і забезпечення довгострокового та безпечного повітряного сполучення. При цьому, мінімізація витрат може бути досягнута за рахунок створення спільних підприємств шляхом об’єднання туроператорів з національними операторами наукових програм, що дозволить туристичним компаніям використовувати наявну інфраструктуру наукових станцій.

Наразі туроператори не планують споруджувати в Антарктиці комфортабельних закладів розміщення (готелів) через низьку економічну ефективність таких проектів – розрахункові щорічні витрати на утримання капітальної інфраструктури не покриваються коротким операційним періодом її експлуатації. З іншого боку, утримання таких об’єктів суперечить статуту Міжнародної асоціації антарктичних туроператорів, створеної у 1991 р. Зокрема, статут організації не допускає здійснення таких видів діяльності, які б мали більш ніж незначний чи короткочасний вплив на довкілля, оскільки саме первозданні та естетичні цінності Антарктики приваблюють сюди туристів.

Разом з тим, якщо подорожі до Антарктики у наступне десятиліття набудуть ознак масового туризму, встановлення стаціонарних об’єктів туристичної інфраструктури, в першу чергу на узбережжі, є доволі реалістичним. При цьому подальший розвиток наземного туризму зіштовхнеться з низкою проблем. По-перше, зросте кумулятивний вплив туристичної діяльності на довкілля Антарктики і чистоту виконуваних науко-дослідних робіт. По-друге, стаціонарні об’єкти інфраструктури сприятимуть подальшому поширенню туристичної діяльності як вздовж

узбережжя, так і вглиб материка. По-третє, у ході експлуатації таких об'єктів неодмінно виникнуть питання юрисдикції і прав власності і, як наслідок, питання суверенітету в Антарктиці. З огляду на це, прогалини у регулюванні туристичної та іншої неурядової діяльності повинні бути вирішені якомога швидше, до появи прецеденту у цій сфері.

Ухвалені на Консультативних нарадах з Договору про Антарктику нормативно-правові акти (процедури оцінки впливу на навколишнє середовище, вимоги до страхування та наявності планів дій у надзвичайних ситуаціях, директиви щодо підготовки учасників туристичних експедицій та ін.) розроблялись в першу чергу для традиційного круїзного туризму і, тому, вони малопридатні для застосування до видів діяльності у внутрішніх районах Антарктики, які активно розвиваються останнім часом.

Не дивлячись на різноманітність наземних експедицій, можна виділити загальні спільні риси такої діяльності. На основі узагальнень попередніх дискусій, що мали місце на щорічних Консультативних нарадах, ініціатив окремих Сторін Договору про Антарктику та інших експертних органів (в першу чергу Міжнародної асоціації антарктичних туроператорів) складено контрольну таблицю вимог до організації наземних туристичних експедицій в Антарктиці (табл. 1).

Таблиця 1. Зведений перелік вимог до організації наземних туристичних експедицій в Антарктиці

<i>1. Оцінка впливу на навколишнє середовище (ОВНС)</i>	
1.1.	Відповідність нормам Протоколу про охорону навколишнього середовища від 04.10.1991 р.
1.2.	Застосування процедур ОВНС до альтернативних видів діяльності, які заплановані у разі погодних обмежень.
1.3.	Наявність досвіду роботи учасників експедицій в Антарктиці (чи в інших районах з подібними природними умовами).
1.4.	Визначення географічних меж району проведення експедиції, виходячи з досвіду команди і природних умов.
1.5.	Наявність правил поведінки з паливом і вжиття заходів з недопущення витоків пального; правил дозаправки транспортних засобів на льоду.
1.6.	Ознайомлення учасників експедиції з місцезонашуванням спеціальних підохоронних територій у районі проведення запланованої діяльності (експедиції).
<i>2. Вплив на інші види діяльності в Антарктиці</i>	
2.1.	Вжиття заходів з недопущення негативного впливу на польові наукові дослідження і порушення режиму роботи наукових станцій; узгодженість запланованих заходів з діяльністю інших потенційних туристських груп (напр., у районі авіабаз, на Південному полюсі тощо).
<i>3. Здоров'я та безпека</i>	
3.1.	Визначення допустимої кількості учасників наземних програм і польового персоналу (інструкторів).

3.2. Спланований маршрут руху експедиції; попередня розвідка і картографування маршруту. 3.3. Тренування, медична і спеціальна підготовка усіх учасників експедиції, незалежно від наявності польового персоналу туроператора (провідників, інструкторів тощо). 3.4. Розроблений режиму діяльності під час перебування в Антарктиці, вжиття заходів з забезпечення здоров'я, безпеки та безперебійного зв'язку (з базовим табором).
<i>4. Надання медичної допомоги, пошуково-рятувальних і евакуаційних заходів</i> 4.1. Наявність страхового полюсу із зазначенням району та видів діяльності, на які він поширюється. 4.2. Наявність розроблених планів дій у надзвичайних ситуацій (з врахуванням погодних умов, медико-евакуаційних заходів, відмови обладнання). 4.3. Наявність письмової згоди (контракту) з компетентною організацією, яка забезпечує пошуково-рятувальні та евакуаційні заходи (наявність відповідних сертифікатів та ліцензії). 4.4. Забезпечення перебування принаймні однієї наземної групи підтримки в межах узгодженої відстані від інших учасників експедиції. 4.5. Забезпечення постійного доступу до медичної допомоги та регулярного обстеження учасників (напр., на контрольних пунктах); наявність формальних процедур виходу чи виключення учасника за станом здоров'я.
<i>5. Використання транспортних засобів</i> 5.1. Визначення оптимальної кількості транспортних засобів, їхня відповідність умовам місцевості і запланованим видам діяльності (достатня вантажопідйомність); опис і обґрунтування необхідної модифікації транспортних засобів (додаткове навігаційне обладнання). 5.2. Обґрунтування оптимальної швидкості руху, дистанції та прохідної відстані з міркувань безпеки та збереження довкілля. 5.3. Передбачення у планах дій у надзвичайних ситуаціях заходи з реагування на втрату (пошкодження) одного і більше транспортних засобів.
<i>6. Тимчасові наметові табори</i> 6.1. Розроблення порядку створення та демонтажу наметових таборів; вивозу обладнання та утилізація сміття. 6.2. Розроблення порядку консервації в Антарктиці обладнання та матеріалів на зимовий період. 6.3. Забезпечення безпеки перебування в таборі, функціональне зонування табору.
<i>7. Інформаційно-роз'яснювальна діяльність</i> 7.1. Оцінка діяльності експедиції, спрямованої на поглиблення знань чи досвіду учасників експедиції. 7.2. Оцінка (за результатами діяльності експедиції) поінформованості серед широких верств населення щодо актуальних питань охорони навколишнього середовища Антарктики у засобах масової інформації (у т.ч. електронних), через інформаційно-роз'яснювальну роботу у навчальних закладах.

За матеріалами [13-19].

Запропонований у таблиці зведений перелік вимог до організації наземних туристичних експедицій в Антарктиці є дієвим інструментом, який дозволяє оцінювати за уніфікованими критеріями безпеку (у т.ч. екологічну) туристичної діяльності ще на етапі її планування відповідно до норм і принципів чинного міжнародно-правового режиму Антарктики.

Висновки. Останнім часом протяжна внутрішня територія Антарктики, і особливо Південний полюс, стає все більш популярною і доступною для туристичних відвідувань. З цією метою створюються сезонні наметові табори поруч з авіабазами національних антарктичних програм, які дають можливість дістатись туристам до віддалених районів Антарктики і здійснювати різноманітні види діяльності – лижний крос, альпінізм, трансантарктичні автономні походи, інші екстремальні види спорту (наприклад, парапланеризм) у поєднанні з традиційним спостереженням за дикою природою. Подальший розвиток наземного туризму в Антарктиці безпосередньо залежатиме від досягнутого співробітництва туроператорів з національними антарктичними програмами і умов експлуатації об'єктів стаціонарної інфраструктури. При цьому, ключові питання, досі невирішені на міжнародному рівні, стосуються обґрунтованого допустимого рівня розвитку наземного туризму і ролі держав та відповідних міжнародних органів у регулюванні туристичної та іншої неурядової діяльності в Антарктиці. Зрозуміло, що можливі варіанти вирішення цих питань будуть напрацьовуватись з урахування усталених пріоритетів діяльності, визначених наразі міжнародно-правовим режимом регіону – це міжнародне співробітництво, сприяння науковим дослідженням і всестороння охорона навколишнього середовища Антарктики. Відсутність політичної волі чи невиправдане зволікання у цьому питанні може призвести до того, що цей обмежений і поки що достатньо саморегульований сегмент антарктичного туризму може змінити свій характер і масштаби вже у поточному десятилітті.

З огляду на це, запропонована контрольна таблиця вимог до організації наземних туристичних експедицій в Антарктиці слід розглядати як вихідну основу для подальшої розробки детальних процедур підготовки та проведення туристичних експедицій у внутрішніх районах Антарктики відповідно до норм і принципів міжнародно-правового режиму Антарктики.

1. Бейдик О., Федчук А. Експедиційні круїзи як чинник сталого розвитку екотуризму в Антарктиці // *Матеріали VI Междунар. науч.-практ. конф. студентов и молодых ученых "Проблемы и перспективы устойчивого развития туризма и сферы услуг в мире и Украине" (16-17 апреля 2003 г., г. Донецк).* – Донецк: ДИТБ. – 2003. – С. 192-194.
2. Ляшенко Д., Федчук А. Картографічне забезпечення круїзів до Антарктики // *Вісник геодезії і картографії.* – 2009. – № 5. – С. 19-23.
3. Федчук А. Розвиток туризму на антарктичних станціях: аналіз позицій Консультативних Сторін та перспективи для України // *Український антарктичний журнал.* – 2010. – № 9. – С. 302-320.
4. Федчук А. Управління туристичним процесом в екстремальних регіонах (на прикладі антарктичного туризму) // *Географія і туризм.* 2010. – № 6. – С. 124-129.

5. Федчук А.П. Геопросторова організація антарктичного туризму: Дисертація... канд. геогр. наук: 11.00.02 / Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. – К., 2007. – 247с.
6. A decade of Antarctic tourism: Status, change, and actions needed // Information Paper IP-041, submitted by the ASOC to the XXXI Antarctic Treaty Consultative Meeting (June 2-13, 2008, Kyiv). – Kyiv, 2008. – 16 p.
7. 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.
8. Gildea D. The Antarctic mountaineering chronology. – Fyshwick, Australia: Paragon Printers. – 1998. – 110 p.
9. IAATO overview of Antarctic Tourism // Information Paper IP-086 on XXXII Antarctic Treaty Consultative Meeting. – Baltimore, 2009. – 13 p.
10. IAATO Overview of Antarctic Tourism // Information Paper IP-106rev.1, submitted by the International Association of Antarctica Tour Operators (IAATO) to the XXXIV Antarctic Treaty Consultative Meeting (June 20 – July 01, 2011, Buenos Aires). – Buenos Aires, 2011. – 20 p.
11. IAATO Overview of Antarctic Tourism // Information Paper IP-113, submitted by the International Association of Antarctica Tour Operators (IAATO) to the XXXIII Antarctic Treaty Consultative Meeting – Punta del Este, 2010. – 24 p.
12. Initial environmental evaluation prepared for Vinson Massif Mount Tyree 1995 // Information Paper IP-005 on XX Antarctic Treaty Consultative Meeting. – Utrecht (the Netherlands), 1996. – 13 p.
13. Land-Based Tourism and the Development of Land-Based Tourism Infrastructure in Antarctica: an IAATO Perspective // Information Paper IP-085, submitted by the International Association of Antarctica Tour Operators (IAATO) to the XXVIII Antarctic Treaty Consultative Meeting – Edinburg, 2006.
14. Land-Based Tourism Facilities // Information Paper IP-101, submitted by the International Association of Antarctica Tour Operators (IAATO) to the XXXII Antarctic Treaty Consultative Meeting. – Baltimore, 2009. – 7 p.
15. Land-Based Tourism in Antarctica // Information Paper IP-087, submitted by the ASOC to the XXXIV Antarctic Treaty Consultative Meeting (June 20 – July 01, 2011, Buenos Aires). – Buenos Aires, 2011. – 8 p.
16. Land-Based Tourism in Antarctica // Working Paper WP-012, submitted by New Zealand to the XXVIII Antarctic Treaty Consultative Meeting – Stockholm, 2005.
17. Queen Maud Land – A new center of non-governmental activity in the Antarctic // Working Paper WP-061, submitted by the Russian Federation to the XXXIII Antarctic Treaty Consultative Meeting – Punta del Este, 2010.
18. Regulation of Land-Based Infrastructure to Support Tourism in Antarctica // Working Paper WP-015rev.1, submitted by New Zealand and Australia to the XXIX Antarctic Treaty Consultative Meeting – Edinburg, 2006.
19. The Assessment of Land-Based Activities in Antarctica // Working Paper WP-019, submitted by the United Kingdom to the XXXIV Antarctic Treaty Consultative Meeting (June 20 – July 01, 2011, Buenos Aires). – Buenos Aires, 2011. – 9 p.

УДК 911.3

Кінтенко В.К., Третьяков О.В.

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТУРИЗМОМ: ДОСВІД ПІВДЕННОЇ АФРИКИ

Розглянуто особливості структури управління та співпраці уряду і головних туристичних організацій у Південній Африці й визначено напрями застосування позитивного досвіду в туристичній політиці України.

Ключові слова: управління розвитком туризму, досвід Південної Африки, туристична політика України.