

ТУРИСТСКИЕ РЕСУРСЫ И ИНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННЫХ КОРИДОРОВ В ПРОЦЕССЕ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ТУРИЗМА В БРЕСТСКОЙ ОБЛАСТИ

Современные условия развития сети автомобильных и железных дорог приводят к тому, что пути передвижения туристов преимущественно взаимосвязаны с основными транспортно-коммуникационными коридорами, которые представляют собой параллельно проходящие магистральные железнодорожные линии и автомагистрали, зачастую в сочетании с реками, магистральными нефте- и газопроводами, линиями электропередачи и телекоммуникаций, и образуют специфические русла расселения [1]. Сочетание таких коридоров с руслами рек не случайно, так как процесс формирования этой сети начался одновременно с заселением этих территорий людьми. Таким образом, многие города, сельские поселения и природные комплексы, расположенные вдоль транспортных путей Беларуси, обладают значительным туристским потенциалом, который в настоящее время используется недостаточно. Туристские коридоры международного и национального Беларуси значения обычно формируются вдоль основных туристских трасс. Современные туристские коридоры очень часто тесно взаимосвязаны с транспортно-коммуникационными коридорами, развиваясь вместе с основными элементами систем коридоров и практически совпадая друг с другом.

Наличие и характер туристских ресурсов, расположенных в непосредственной близости от элементов транспортно-коммуникационного коридора; плотность и состав туристской инфраструктуры и доступность туристских ресурсов и отдельных элементов туристской инфраструктуры для туристов – эти факторы оказывают значительное влияние на процессы формирования туристских коридоров и развитие различных видов и типов туризма на данных территориях. Эффективность работы системы туристского коридора зависит от целесообразного использования потенциальных туристских ресурсов.

Туристские ресурсы являются составной частью туристских коридоров и представляют собой историко-культурные и природные ценности, размещённые на территории туристского коридора. Туристскими ресурсами могут являться объекты, представляющие ценность международного уровня, являющиеся национальными символами, общепризнанными объектами культуры и истории; объекты, представляющие познавательную ценность и обязательные для изучения; объекты, представляющие ценность и интерес для отдельных типов туристов; объекты, предоставляющие возможность развлечения, отдыха и получения впечатлений, спортивные сооружения; объекты представляющие сезонный интерес, для отдыха и лечения; объекты, связанные с памятными событиями или проведением мероприятий (ежегодные ярмарки, фестивали и т. п.) [7]. Характерно, что туристские ресурсы могут относиться одновременно к различным типам, как например памятники архитектуры и градостроительства могут быть одновременно культурными сооружениями или мемориальными объектами. В свою очередь, часто от функционального использования туристских ресурсов зависит последующая типологическая принадлежность ресурса. Поэтому туристские ресурсы могут менять своё функциональное предназначение со временем.

На территории Беларуси расположены города с древней историей, основанные в IX–XI веках (Полоцк, Гродно, Витебск, Брест, Пинск, Орша, Минск, Несвиж, Туров, Ружаны, Мстиславль и др), сохранились старинные храмы, дворцы и замки, усадебно-парковые комплексы, иногда не имеющие аналогов в других странах. По данным научно-исследовательской работы специалистов из БЕЛНИИГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА, для туристско-экскурсионного показа используется менее 10% историко-культурных памятников, хотя, по экспертным оценкам, в познавательно-экскурсионных целях можно использовать около 2 тыс. объектов [2]. Исследователи подчёркивают важность максимально и комплексно использовать имеющиеся уникальные природные комплексы и памятники архитектуры, истории, самобытные достояния культуры, включая традиционные фестивали, народные праздники и обряды.

Туристские ресурсы классифицируются в соответствии с категорией ценности, которая определяется по Списку историко-культурных ценностей Республики Беларусь для историко-культурных ценностей. Согласно списку, историко-культурные ценности классифицируются на объекты международного (в Беларуси всего 10 объектов, обладающих данной категорией), национального, регионального и местного значения. Плотность размещения туристских ресурсов весьма неравномерна. По большей части туристские ресурсы скапливаются вокруг крупных городов или городов-центров туризма. Значительно уменьшается количество туристских ресурсов к восточным областям республики, что обусловлено историческими причинами (разрушения). Сложно проследить движимые ценности, так как их местонахождение меняется. Наибольшая концентрация туристских ресурсов наблюдается в городе Минске (9 ценностей национального значения, 105 ценностей регионального значения и 201 ценностей местного значения) и окружающих его пространствах (Строчицы (28 ценностей регионального значения)), поэтому при проведении оценки этот факт рассматривался как частный случай. Перспективные центры туризма международного значения

– Минск, Гродно, Брест, Полоцк, Несвиж, Мир, Новогрудок, Слоним; центры национального значения в Брестской области – Кобрин, Ружаны, Жировичи.

Природные ценности достаточно сложно охарактеризовать по плотности размещения их на территориях туристских коридоров. Природно-ландшафтные особенности местности предполагают использование природных ресурсов и особенностей рельефа при организации придорожной зоны линейных элементов транспортно-коммуникационных коридоров для целей туризма. Оценка этих территорий включает такие природно-ландшафтные характеристики, как рельеф, наличие водных ресурсов, наличие зелёных насаждений, видовые точки транспортных магистралей, привлекательность отдельных участков территории туристских коридоров. Рельеф Брестской области достаточно разнообразен. На юго-западной части рельеф равнинный, встречаются заболоченные участки с богатой растительностью. К северо-западу рельеф холмистый, встречаются достаточно резкие перепады рельефа, особенно ближе к городу Барановичи. Растительность на протяжении этого участка достаточно разнообразна по видовому составу, что обусловлено изменениями рельефа. На юго-западной части области располагается Беловежская пуца, которая является национальным достоянием нашей страны, кроме этого, можно указать ландшафтный заказник «Стронга», ландшафтный заказник «Выгоноцанское», Ружанская пуца, Биологический заказник «Бусловка», биологический заказник «Споровский» и другие. Среди водных ресурсов можно выделить озёра Белое, Рогознянское, Свитязь, Колдычевское, Днепро-Бугский канал, реки Мухавец, Ясельда, Щара, Лесная.

Туристская инфраструктура достаточно активно влияет на процесс формирования туристского коридора вдоль транспортно-коммуникационного коридора как целостной системы. Наряду с элементами транспортной инфраструктуры туристского коридора инфраструктура включает в себя элементы туристской инфраструктуры, которые тесно взаимосвязаны и взаимодействуют между собой. Транспортная инфраструктура включает в себя основные транспортные магистрали, опорные города и транспортные развязки. Туристская инфраструктура включает существующие туристские ресурсы и проектируемые объекты притяжения туристов, объекты обслуживания туристов, проживания, технического обслуживания, связи, медицинской помощи, торговли, проката транспортных средств, туристской информации и другие; туристские трассы и маршруты; благоустройство территорий.

По степени развитости туристской инфраструктуры можно выделить туристские коридоры с развитой туристской инфраструктурой (более 10 объектов и/или комплексов обслуживания туристов на 100 км туристского коридора); с относительно развитой инфраструктурой (от 3 до 10 объектов и/или комплексов обслуживания туристов на 100 км коридора); с мало развитой туристской инфраструктурой (менее 3 объектов и/или комплексов обслуживания туристов на 100 км туристского коридора). В крупнейших и крупных городах сконцентрировано большее количество объектов туристской инфраструктуры, чем на мало урбанизированных территориях, в свою очередь туристские ресурсы концентрируются вокруг городов независимо от размера поселения. В небольших городах объекты туристской инфраструктуры чаще всего практически отсутствуют или не удовлетворяют потребностей туристов.

Оптимальная транспортная доступность туристских ресурсов и объектов туристской инфраструктуры определяется путём построения изохронограмм вдоль основных структурных элементов транспортно-коммуникационного коридора, в частности туристских трасс. При расчёте изохронограммы для построения зоны попутного осмотра достопримечательностей на подоснове, содержащей информацию об основных туристских трассах, существующих дорогах, историко-культурных и природных ценностях, а также других объектах притяжения туристов, определяются туристские трассы (обычно они совпадают с основными трассами транспортно-коммуникационного коридора (автомагистралью, железнодорожным или водным путём)), отмечаются основные развязки, отмечается расчётное расстояние оптимального отклонения от основной туристской трассы по дорогам с усовершенствованным покрытием, а также по дорогам с покрытием при условии связи последних с туристскими объектами. Полученные точки соединяются плавными линиями, образуя границы зоны попутного осмотра достопримечательностей. Далее рассматриваются лишь объекты, попадающие в данную область. Оптимальное отклонение от основной транспортной магистрали – 10–15 километров принимается из расчёта средней скорости передвижения туристского автотранспорта (легковой автомобиль – 80 км/ч, туристский автобус – 40 км/ч). Такое отклонение от основной транспортной магистрали по времени составляет 7–10 минут.

Для определения объектов, обладающих оптимальной доступностью для туристов, путешествующих вдоль туристских коридоров, были разработаны изохронограммы вдоль каждого из объектов исследования и были выделены две зоны с различными свойствами: придорожная зона (выделяется в непосредственной близости от линейного элемента туристского коридора, и её ширина зависит от типа линейного элемента) и зона попутного осмотра достопримечательностей (выделяется для автомобильных магистралей и составляет 15 минутную доступность на автомобиле или автобусе от края проезжей части автомагистрали). Границы придорожной зоны выделяются с обеих сторон туристской трассы в составе туристского коридора (табл. 1).

Таблица 1 – Ширина придорожной зоны и зоны попутного осмотра достопримечательностей для различных типов туристских трасс

Для автомагистралей		
Категория магистрали	Ширина придорожной зоны	Ширина зоны попутного осмотра достопримечательностей
Ia	300м	10-15км
Iб-Iв и II	200м	10км
III-IV	100м	-
Для железнодорожных путей		
Название зоны	Ширина придорожной зоны	Радиус зоны попутного осмотра достопримечательностей (вокруг станции)
Расстояние	6-8м	R=5-7 км
Для водных путей		
Название зоны	Ширина придорожной зоны	Радиус зоны попутного осмотра достопримечательностей (вокруг остановок речного транспорта)
Расстояние	50м	R=5-7 км

По данным Белстат, за январь–август 2013 года основные типы транспорта используемые туристами для передвижения по туристскому коридору, – это автомобильный транспорт (автомобиль, туристский автобус, маршрутный транспорт) (925 млн. чел); железнодорожный транспорт (пассажиры поездов, электрички) (67,4 млн. чел.), реже – мотоцикл, велосипед, водный транспорт (пароход, паром) (0,2 млн. чел.).

Для общей оценки туристского потенциала территорий туристских коридоров международного и национального значения в Беларуси были определены показатели плотности размещения туристских ресурсов, развитости туристской инфраструктуры и оптимальная транспортная доступность туристских объектов. Оценка проводилась путём расчёта количества туристских ресурсов и их категории ценности на участках туристских коридоров между опорными точками туристского коридора (чаще всего это крупные города). Были рассмотрены 3 категории ценности туристских ресурсов – 0, 1 и 2. 3 категория не рассматривалась по причине большей равномерности размещения в рассматриваемых зонах. Причиной такой выборки являлось предпочтение туристов к выбору более значимых туристских ресурсов (с точки зрения категории ценности) при выборе объектов – целей посещения. Дополнительно указывались города-центры туризма. Такого рода оценка не является полностью объективной, так как возможны последующие изменения в предпочтениях туристов, однако даёт приблизительное представление о ценности территорий туристских коридоров и указывает степень благоприятности развития туризма и потенциал для увеличения ценности территорий туристских коридоров. В данном исследовании оценка идёт в зависимости от максимальной категории ценности объекта в соответствии со списком историко-культурных ценностей Республики Беларусь [4].

Проведенная оценка существующей туристской инфраструктуры вдоль туристских коридоров позволила выделить участки территории с развитой туристской инфраструктурой (имеющие не менее 10 объектов обслуживания туристов на 100 км туристской трассы) и с малоразвитой туристской инфраструктурой (имеющие менее 10 объектов обслуживания туристов на 100 км туристской трассы). По результатам оценки выделены две группы туристских коридоров: с наиболее ценным туристским потенциалом (в которых расположены историко-культурные и природные ценности международного и национального значения, широко известные, имеющие высокие художественные качества) и туристские коридоры с менее ценным туристским потенциалом (табл. 2).

Данные, представленные в таблице, позволяют выделить участки туристских коридоров международного и национального значения, обладающие наибольшим потенциалом. Если рассматривать приоритетные зоны развития туризма по Брестской области, по данным научно-исследовательской работы специалистов из БЕЛНИИГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА, данными зонами на национальном уровне являются Брестско-Каменецкая, Барановичско-Слонимская туристские зоны [5]. При оценке непосредственно территорий туристских коридоров, приоритетные зоны немного смещены, однако частично захватывают данные участки. На территории Брестской области это участки Брест-Кобрин-Ивацевичи-Барановичи, Брест-Кобрин-Пинск-Лунинец, Брест-Пружаны, Пинск-Ганцевичи-Ляховичи-Барановичи. Следует обратить внимание на узлы – пересечения туристских коридоров, охватывающие не только сам город, но и близлежащие территории – эти элементы обладают значительным потенциалом, так как не только концентрируют туристские ресурсы и объекты туристской инфраструктуры вокруг себя, но и часто являются промежуточными остановками для туристов, путешествующих вдоль туристских трасс. В Брестской области такими узлами являются города Брест, Барановичи, Пинск, Кобрин.

Таблица 2 – Общая оценка туристского потенциала территорий туристских коридоров

№	Наименование туристского коридора	Параметры	Протяжённость, км							
			0	100	200	300	400	500	600	
1	Туристский коридор на основе транспортно-коммуникационного коридора №2 (Брест-Кобрин-Ивацевичи-Барановичи-Столбцы-Минск-Жодино-Борисов-Орша)	Пассажиропотоки по транспортным коммуникациям Нацеленность объектов на туристический рынок Развитость объектов обслуживания	авт/сут	7405						
			0 кат	0	0	0	0	0	0	0
			1 кат	0	0	0	0	0	0	0
			2 кат	0	0	0	0	0	0	0
объект	6	11	18	12	4	25				
			Общая протяжённость пассажиропотока: более 1000 автобусов на 100 км Общая протяжённость туристских объектов: 57 объектов на 100 км Общая протяжённость объектов туристского обслуживания: 22 объекта на 100 км							
2	Туристский коридор вдоль реки Припять (Брест-Кобрин-Пинск-Лунинец-Микашевичи-Мозырь-Гомель)	Пассажиропотоки по транспортным коммуникациям Нацеленность объектов на туристический рынок Развитость объектов обслуживания	авт/сут	1275-2440						
			0 кат	0	0	0	0	0	0	
			1 кат	0	0	0	0	0	0	
			2 кат	0	0	0	0	0	0	
объект	6	14	6	4	8	28				
			Общая протяжённость пассажиропотока: 190 автобусов на 100 км Общая протяжённость туристских объектов: 43 объекта на 100 км Общая протяжённость объектов туристского обслуживания: 11 объектов на 100 км							
3	Туристский коридор вдоль Национального заповедника "Беловежская пуща" (Брест-Пружаны-Волковыск(Свислочь)-Мосты-Гродно)	Пассажиропотоки по транспортным коммуникациям Нацеленность объектов на туристический рынок Развитость объектов обслуживания	авт/сут	1180-3894						
			0 кат	0	0	0	0	0	0	
			1 кат	0	0	0	0	0	0	
			2 кат	0	0	0	0	0	0	
объект	4	9	14	13						
			Общая протяжённость пассажиропотока: 504 автобуса на 100 км Общая протяжённость туристских объектов: 21 объект на 100 км Общая протяжённость объектов туристского обслуживания: 11 объектов на 100 км							
4	Туристский коридор на основе транспортно-коммуникационного коридора №5 (Пинск(Столин)-Ганцевичи-Клецк(Ляховичи)-Барановичи-Новогрудок(Дятлово)-Березовка-Лида)	Пассажиропотоки по транспортным коммуникациям Нацеленность объектов на туристический рынок Развитость объектов обслуживания	авт/сут	1412-1887						
			0 кат	0	0	0	0	0	0	
			1 кат	0	0	0	0	0	0	
			2 кат	0	0	0	0	0	0	
объект	7	4	4	4	10	11	10			
			Общая протяжённость пассажиропотока: 100-200 автобусов на 100 км Общая протяжённость туристских объектов: 5 объектов на 100 км Общая протяжённость объектов туристского обслуживания: 21 объект на 100 км							
5	Туристский коридор "Север - Юг" (Давид-городок-Микашевичи-Слуцк-Минск-Логойск(Мядель)-Поставы-Браслав)	Пассажиропотоки по транспортным коммуникациям Нацеленность объектов на туристический рынок Развитость объектов обслуживания	авт/сут	1713-2420						
			0 кат	0	0	0	0	0	0	
			1 кат	0	0	0	0	0	0	
			2 кат	4	3(5)	3(30)	4	4	18(11)	3
объект	10	13	10	9	10	11	11			
			Общая протяжённость пассажиропотока: 200-300 автобусов на 100 км Общая протяжённость туристских объектов: 43 объекта на 100 км Общая протяжённость объектов туристского обслуживания: 12 объектов на 100 км							
6	Туристский коридор на основе транспортно-коммуникационного коридора №9а (Гомель-Бобруйск-Осиповичи-Марына гора-Минск-Молодечно (Воложин)-Сморгонь(Ошмяны))	Пассажиропотоки по транспортным коммуникациям Нацеленность объектов на туристический рынок Развитость объектов обслуживания	авт/сут	2862-4321						
			0 кат	0	0	0	0	0	0	
			1 кат	1	0	0	2(10)	0	0	0
			2 кат	0	0	0	3(135)	0	0	4
объект	13	10	9	10	7	9				
			Общая протяжённость пассажиропотока: 400 автобусов на 100 км Общая протяжённость туристских объектов: 30 объектов на 100 км Общая протяжённость объектов туристского обслуживания: 14 объектов на 100 км							
7	Туристский коридор на основе транспортно-коммуникационного коридора №9 (Гомель-Могилёв-Орша-Витебск)	Пассажиропотоки по транспортным коммуникациям Нацеленность объектов на туристический рынок Развитость объектов обслуживания	авт/сут	3188-3491						
			0 кат	0	0	0	0	0	0	
			1 кат	0	0	0	0	0	0	
			2 кат	0	0	0	0	0	0	
объект	23		13		19					
			Общая протяжённость пассажиропотока: 250-300 автобусов на 100 км Общая протяжённость туристских объектов: 14 объектов на 100 км Общая протяжённость объектов туристского обслуживания: 11 объектов на 100 км							
8	Туристский коридор вдоль реки Березина(Речица-Бобруйск-Борисов-(Бегомль-Ушачи))	Пассажиропотоки по транспортным коммуникациям Нацеленность объектов на туристический рынок Развитость объектов обслуживания	авт/сут	1976-2518						
			0 кат	0	0	0	0	0	0	
			1 кат	0	0	0	0	0	0	
			2 кат	2	0	0	0	0	0	
объект	12		26							
			Общая протяжённость пассажиропотока: 100-150 автобусов на 100 км Общая протяжённость туристских объектов: 16 объектов на 100 км Общая протяжённость объектов туристского обслуживания: 14 объектов на 100 км							
9	Туристский коридор вдоль реки Западная Двина (Витебск-Полоцк(Новополоцк)-Верхнедвинск)	Пассажиропотоки по транспортным коммуникациям Нацеленность объектов на туристический рынок Развитость объектов обслуживания	авт/сут	2877-4479						
			0 кат	0	0	0	0	0	0	
			1 кат	0	0	0	0	0	0	
			2 кат	4	0	0	4			
объект	14	6	8							
			Общая протяжённость пассажиропотока: 400-450 автобусов на 100 км Общая протяжённость туристских объектов: 20 объектов на 100 км Общая протяжённость объектов туристского обслуживания: 11 объектов на 100 км							

При организации туристской инфраструктуры вдоль территорий туристского коридора, в том числе и развития придорожного сервиса вдоль основных автомагистралей в Брестской области, возможно использование данного туристского потенциала, что позволит эффективно развивать различные виды туризма и обеспечить увеличение потоков туристов. Существующие туристские маршруты «по Августовскому каналу» и «по Полесью» представляют ценность для последующего формирования туристской инфраструктуры.

В результате оценки транспортно-коммуникационных коридоров по показателям ценности историко-культурного наследия территорий, attractiveness туристских ресурсов и транспортной доступности ресурсов, можно определить транспортные коридоры, обладающие туристским потенциалом в той мере, чтобы сформировать туристский коридор международного значения. В таблице 3 представлена такая оценка транспортных коридоров.

Таблица 3 – Классификация туристских коридоров по благоприятности условий для развития туризма

Наименование туристского коридора	Ценность историко-культурного наследия территорий	Аттрактивность туристских ресурсов	Транспортная доступность объектов туристского показа	Комплексная оценка
Транспортно-коммуникационный коридор №2 (Брест - Барановичи – Столбцы – Минск – Орша)	***	***	***	***
Транспортно-коммуникационный коридор №9 (Гомель – Могилёв – Витебск)	***	***	***	***
Транспортно-коммуникационный коридор №9а (Гомель – Бобруйск – Минск – Молодечно)	**	**	**	**
Транспортно-коммуникационный коридор №5 (Пинск – Барановичи – Лида)	***	**	**	**
Транспортный коридор вдоль р. Припять (Брест – Пинск – Мозырь – Гомель)	**	**	**	**
Транспортный коридор вдоль р. Западная Двина (Верхнедвинск – Полоцк/Новополоцк – Витебск)	***	***	**	***
Транспортный коридор вдоль р. Березина (Речица – Бобруйск – Борисов – Глубокое – Браслав)	*	*	*	*
Транспортный коридор «Север-Юг» (Туров – Микашевичи – Слуцк – Минск – Мядель – Поставы)	*	**	*	*
Транспортный коридор вдоль Беловежской пуцци (Брест – Каменец – Пружаны – Волковыск – Гродно)	***	***	*	**

При оценке туристского потенциала было замечено, что зачастую размещение туристских комплексов вдоль туристских коридоров хаотично и тяготеет чаще всего к крупным населённым пунктам. Это зачастую нецелесообразно, так как часть объектов в такого рода комплексе используется эпизодически. Также достаточно низкая плотность элементов туристской инфраструктуры, низкий уровень комфорта этих объектов на малоурбанизированных территориях приводит к редким остановкам туристов в пути, снижению интереса туристов во время путешествия по туристскому коридору. Художественная ценность туристских объектов также значительно влияет на развитие туристской инфраструктуры в непосредственной близости от таких объектов. Оригинальные и самобытные объекты пользуются большой популярностью не только у туристов, путешествующих по туристскому коридору, но и у местных жителей для проведения различных мероприятий. При проведении оценки было замечено, что большая часть туристских ресурсов оказывается недоступной для туристов по причине недостаточного информационного сопровождения туристов, а не транспортной доступности этих объектов. Объекты туристской инфраструктуры часто сосредоточены вокруг городов с богатой историей, однако есть и исключения. Некоторые города потеряли своё влияние в экономическом плане и находятся на значительном расстоянии от транспортных связей меж-

дународного и национального значения, однако туристская ценность территорий осталась прежней, что может способствовать развитию туризма на таких участках туристских коридоров. Взаимосвязь точечных элементов туристской инфраструктуры, линейных транспортных структур и зон влияния туристских коридоров имеет достаточно важное значение при формировании туристских коридоров. В точечных объектах, которые представляют собой центры туристско-рекреационной системы Республики Беларусь, возможно сосредоточение объектов обслуживания туристов – расселение, питание, медицинское и бытовое обслуживание, транспортные услуги, объекты досуга и развлечений, музейные и выставочные комплексы, а также туристские фирмы и объекты, предоставляющие экскурсионное обслуживание.

Формирование туристских коридоров позволяет создать систему туристского обслуживания, охватывающую территории туристских коридоров и включающую как различные компактные поселения, так и малоурбанизированные территории, позволяя максимально эффективную работу системы при наименьшей затрате средств на содержание объектов туристской инфраструктуры. При обеспечении необходимого состава туристских комплексов, разнообразии типов объектов, многофункциональности туристских объектов и территории, при комплексной организации информационного сопровождения туристов и архитектурно-ландшафтном обустройстве придорожных территорий туристских коридоров возможно привлечение большего количества иностранных туристов, а также возникновение интереса местных жителей к путешествию по туристским коридорам.

Список цитированных источников

1. Государственная схема комплексной территориальной организации Республики Беларусь: Основные положения. – Мн.: Министерство архитектуры и строительства Республики Беларусь, 2007. – 70 с.
2. Провести исследования и разработать Схему территориальной организации туризма и отдыха Республики Беларусь: отчёт о НИР (Рук. Сахарова С.П.). – Мн.: УП «БелНИИградостроительства, 2000. – 80 с.
3. Стаускас, В.П. Градостроительная организация районов и центров отдыха. – Л.: Стройиздат, Ленинградское отделение, 1977. – 164 с.
4. Дзяржаўны спіс гісторыка-культурных каштоўнасцей Рэспублікі Беларусь. Раздзел I: Гісторыка-культурныя каштоўнасці, якія знаходзяцца на тэрыторыі Рэспублікі Беларусь, Брэсцкая вобласць, 2009. – 390 с.
5. Провести исследования и разработать Схему территориальной организации туризма и отдыха Республики Беларусь: отчёт о НИР (Рук. Сахарова С.П.). – Мн.: УП «БелНИИградостроительства, 2000. – 80 с.
6. Туристско-рекреационный потенциал транзитно-туристской зоны «Брест – Барановичи – граница области» / П.И. Головкин, Е.Т. Колендо // Архитектура и строительство. - Минск: 2008. – №10 (197). – С. 42-45
7. Сардаров, А.С. Архитектура автомобильных дорог. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1993. – 272 с.
8. Потаев, Г.А. Преобразование и развитие городов – центров туризма / Г.А. Потаев.– Минск: БНТУ, 2010. –227 с.

УДК 711.455

Шидловская Л.А.

ФОРМИРОВАНИЕ ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОСОБО ОХРАНЯЕМЫХ ПРИРОДНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ

Одним из основных направлений развития туризма в Беларуси является туризм на особо охраняемых природных территориях. «Особо охраняемые природные территории (ООПТ)– участки земли (включая атмосферный воздух над ними и недра) с уникальными, эталонными или иными ценными природными комплексами и объектами, имеющими особое экологическое, научное, историко-культурное, эстетическое и иное значение, изъятые полностью или частично из хозяйственного оборота, в отношении которых установлен особый режим охраны и использования» [1].

По состоянию на 03.03.2014 г. в систему ООПТ Беларуси входит 1187 объектов национального и местного значения, в том числе: один заповедник, 4 национальных парка, 334 заказника (85 республиканского и 249 местного значения) и 848 памятников природы (302 республиканского и 546 местного значения). При этом общая площадь ООПТ составляет 16130,15 тыс. га, или 7,7 % от площади Беларуси.