

В Беларуси агротуристический сервис предпочтительнее создавать в тех хозяйствах, которые расположены недалеко от больших городов, вдоль международных автомобильных трасс, возле крупных рек и озер, а также в хозяйствах, имеющих низкую кадастровую оценку земель, в которых невозможно организовать рентабельное массовое производство сельскохозяйственной продукции.

Развитие предлагаемой концепции имеет экономическую основу. Многие земли в Республике Беларусь не отличаются высоким плодородием, а производство продукции во многих хозяйствах требует относительно высоких затрат. Кроме того, по климатическим условиям в республике невозможно вырастить качественное продовольственное зерно.

Для реализации данной концепции необходимо:

- Совету министров законодательно закрепить право сельскохозяйственных кооперативов оказывать агротуристический сервис;
- Министерству сельского хозяйства и продовольствия определить кооперативы, которые целесообразно специализировать на производстве агротуристических услуг;
- Министерству спорта и туризма разработать необходимую документацию и включить выделенные хозяйства в национальные и международные туристические маршруты.

Предлагаемая диверсификация деятельности сельхозкооперативов предполагает решение не только технико-экономических, но и экологических, социально-психологических проблем и направлена на устойчивое развитие сельских регионов Республики Беларусь.

#### Литература

1. На пороге XXI века. Доклад о мировом развитии 1999/2000 года. - М.: Издательство «Весь Мир», Всемирный банк, 2000. – 288 с.
2. Рутинський М.І., Зінько Ю.В. Сільський туризм: Навч. посіб. – К.: Знання, 2006. – 271 с.
3. Национальный отчет о прогрессе в области устойчивого развития Республики Беларусь - Мн.: Из-во ЗАО «Юнипак», 2002. – 58 с.

## ГІСТОРЫЯ І ПЕРСПЕКТЫВЫ РАЗВІЦЦЯ ВЕЛАСІПЕДНАГА ТУРЫЗМУ НА ПРУЖАНШЧЫНЕ

Папко В.М.

*Брэсцкі дзяржаўны тэхнічны ўніверсітэт, г. Брэст, Беларусь*

Пружанскі раён з'яўляецца на сёнешні дзень рэгіёнам, дзе індустрыя турызма развіта вельмі слаба. Аднак гэты раён мае шмат патэнцыяльных магчымасцей для развіцця розных кірункаў турызму. У 2003 г. Пружаны былі цэнтрам правядзення рэспубліканскіх «Дажынак». Напярэдадні гэтай падзеі ў горадзе была ажыццяўлена рэканструкцыя, адноўлены будынкі і вуліцы яго цэнтральнай часткі.

Гэты рэгіён мае некалькі вельмі прыдатных для развіцця турызму момантаў:

**1. Прырода.** Лясы займаюць каля 41 % плошчы Пружанскага раёна, значная частка іх з'яўляецца запаведным лесам, які ахоўваецца дзяржавай. Тут змешчана частка Белавежскай пушчы, чатыры заказнікі рэспубліканскага і некалькі мясцовага значэнняў. Праз землі раёна працякаюць рэкі Ясельда, Зельвянка, Лясная, тут знаходзяцца азёры і водасховішчы. Гэты фактар можа стаць важным для развіцця турызма, які звязаны з паляваннем і рыбалоўствам, зборам ягад і грыбоў.

**2. Месцапалажэнне.** Рэгіён распаложаны на даволі невялікай адлегласці ад абласной сталіцы (Пружаны знаходзяцца ў 89 км ад Брэста), мяжуе з Польшай. Праз раён праходзіць чыгунка Брэст-Мінск.

**3. Аб'екты архітэктуры і гісторыі.** Тут знаходзяцца такія знакамітыя архітэктурныя аб'екты як Ружанскі палац Сапегаў, Пружанскі палацык, шматлікія цэрквы, некалькі касцёлаў, археалагічныя помнікі.

**4. Спартыўныя аб'екты.** Летам 2007 г. плануецца адкрыццё крытага катка ў Пружанах. На наш погляд, гэты аб'ект таксама павінен стаць адным з пунктаў наведвання турыстамі.

Адным з найбольш перспектыўных у гэтым рэгіёне з'яўляецца веласіпедны турызм, які быў бы звязаны з наведваннем аб'ектаў прыроды, культуры, гісторыі, архітэктуры. У самім рэгіёне веласіпедны турызм не мае багатай гісторыі. У канцы 1920-пачатку 1930-х гг. польскія ўлады спрабавалі ўключыць свае ўсходнія землі, да якіх адносілася і Пружаншчына ў сетку турыстычных маршрутаў, выдаваліся спецыяльныя загады аб прадстаўленні інфармацыі пра выдатныя мясціны для агульнадзяржаўнай прэсы. Аднак у той час турызм не стаў для Пружан крыніцай прыбытку. Між іншым, менавіта ў тыя часы даволі актыўна павялічвалася колькасць людзей, якія мелі і выкарыстоўвалі веласіпеды. Зараз гэта складана ўявіць сабе, але, напрыклад, у 1927 г. кожны жыхар Пружан дакладна ведаў усе аўтамабілі, якія былі ў горадзе. Проста складана было не вывучыць усе абодва аўтамабілі, што належылі жыхарам горада. Мясцоваму адвакату Яўгеніюшу Хвастоўскаму належыў адзін пружанскі матацыкл маркі "Індзіян". Акрамя гэтага, ён меў аўто маркі "Салмсон Тарпеда", разлічаны на два пасажыры. Другі аўтамабіль належыў адвакату Срулю Арону Файтэлевічу. Ён быў значна большы, мог умясціць 4 пасажыра і адносіўся да маркі "Форд" 1925 г. выпуску.

Найбольш папулярным транспартным сродкам быў веласіпед, якіх ў 1927 г. у горадзе Пружаны было 99 штук. Аднак самае дзіўнае, што на вуліцах горада можна было сустрэць веласіпеды аж 31 маркі. Самымі папулярнымі былі веласіпеды "Göricke", якіх налічвалася 20, марку «Renomo» прадстаўляла 10 экзэмпляраў, па 9 было «Ormonde» і «Wandereg», але большасць марак было прадстаўлена ў адзіным экзэмпляры. Складанымі шляхамі войн і міграцый траплялі яны на Пружаншчыну. Большасцю веласіпедаў валодалі мужчыны, сярод афіцыйных уладальнікаў-жанчын такіх транспартных сродкаў былі заяўлены толькі чатыры: настаўніца Хэлена Цеханьская, хатняя гаспадыня, жонка пружанскага служачага Стэфана Плішкі, Антаніна, вучаніца Ізабэла Саламовіч і гандлярка Берта Мілецкая.

Веласіпед быў напраўду атрыбутам тагачаснай заможнасці. Мелі яго ў асноўным людзі, якія мелі высокае становішча ў горадзе. На веласіпедзе маркі "Армонд" ездзіў на працу ў магістратуру нават сам пружанскі бурмістр Леанард Выбраноўскі, выкарыстоўваў яго ў якасці "службовага" транспарту. Таксама мелі свае веласіпеды 12 служачых, 4 фельдшары, ветэрынар Пётр Філаменка, 2 млынары, 5 вучняў, вучаніца, 3 настаўнікі, пружанскі доктар Атон Саламановіч, друкар Мейер Валянцкі, геометр Мікалай Сівакоў, пекар Тодрэс Яновіч і г.д. Адзін службовы веласіпед ўтрымліваў Пружанскі сеймік, два мела дароднае ўпраўленне. Больш за ўсё веласіпедаў мелі гандляры-яўрэі (33), якія здавалі іх у пракат. Мойжэш Бурштэйн меў 9 веласіпедаў, Ізраэль Мінэ 27 здаваў, а адзін меў для сябе, слесар Тадэуш Маньчынскі сдваў у наём 2 веласіпеды [1, арк. 3-7].

Праз некалькі гадоў гэтая статыстыка значна палепшылася. Дакладна вядома, што на дзень 22 чэрвеня 1931 г. у горадзе ўжо было 7 аўтамабіляў, разам з тымі, што належылі сейміку і пажарнай аўтадапамозе, аўтобус, 4 матацыклы і 224 веласіпеды [2, арк. 24 адв.]

Да веласіпеда як да транспартнага сродка адносіліся ў тыя часы вельмі сур'ёзна. Улады вялі нагляд за тым, каб на веласіпедзе ездзілі людзі, якія ведаюць правілы

руху і дарожныя знакі. Выглядае гэта дзіўна, калі ведаеш, што машын амаль не было, аднак даволі актыўны рух на дарогах стваралі конныя ўпражкі і вазы.

Магістрат г. Пружаны накіраваў у гмінныя ўпраўленні павета распараджэнне, падпісанае выконваючым абавязкі павятовага старасты О. Грыгаровічам, якое гласіла: “Згодна з § 24 пастановы Міністэрства Грамадскай Працы ад 26. 06. 1924 г.... асобы, якія ездзяць на веласіпедах абавязаны мець імянныя веласіпедныя карты, якія даюць права на праезд па грамадскіх дарогах. Уладальнікі пунктаў пракату веласіпедаў могуць даваць напратат веласіпеды для язды па грамадскіх дарогах толькі тым асобам, якія прад’являюць імянную веласіпедную карту, выданую Стараствам.

Парушэнне цытаванага вышэй распараджэння караецца адміністрацыйным шляхам штрафам да 500 злотых альбо арэштам (на срок) да двух месяцаў.

Паколькі не ўсе, хто ездзіць на веласіпедах, валодаюць прадугледжанымі у § 24 цытаванага вышэй распараджэння іменнымі веласіпеднымі картамі – загадваю пазнаёміць зацікаўленых з дзейнымі інструкцыямі спосабам, які практываўся да гэтага часу, а таксама выклікаць іх, каб не пазней 01.11. 1927 г. забяспечыліся веласіпеднымі картамі.

У сувязі з вышэйзгаданым, зацікаўленыя павінны звярнуцца асабіста ў Стараства ў Пружанах з заявай аб выданні ім веласіпедных карт.

Паколькі асобы, якія жадаюць забяспечыцца імяннымі веласіпеднымі картамі павінны паказаць веданне язды і дарожных правілаў – прызначаю спецыяльна для гэтай мэты 3 дні, а менавіта 26, 27 і 28 кастрычніка б.г., у якія з 9.00 да 15.00 зацікаўленыя змогуць уладзіць у Пружанскім Стараств фармальнасці ў сувязі з атрыманнем веласіпеднай карты.

Заявы трэба забяспечыць гербавай маркай на 3 злотых. Падатковая аплата за веласіпедную карту складае 1 злоты гатоўкай” [1, арк. 38].

На вуліцах Пружан, Ружан, Шарашова і многіх вёсак Пружанскага павета павесілі аб’явы, якія ўтрымлівалі падобны тэкст і заклікалі ўладальнікаў веласіпедаў з’явіцца ў старосты для здачы спецыяльнага экзамена і атрымання веласіпеднай карты.

У наш час існуе значна больш магчымасцей для развіцця веласіпеднага турызму, які будзе разлічаны ў першую чаргу не на мясцовае насельніцтва, а на прыезджых. Адзін з верагодных веласіпедных маршрутаў па Пружанскім раёне быў апрабаваны 29 красавіка 2007 г. студэнтамі першага курса Брэсцкага дзяржаўнага тэхнічнага ўніверсітэта. Маршрут быў складзены з улікам некалькіх умоў: ён не быў павінен быць складаным, таму што ўдзельнікі не з’яўляюцца спартсменамі; павінен быў уключаць аб’екты гісторыі і культуры, каб выканаць пазнавальна-вухаваўчую функцыю.

Веласіпедная экскурсія адбылася па маршруце **Брэст – Аранчыцы – Пружаны – Шакуны – Трусавіца – Прилутчына – Брэст**. Веласіпеды былі прадстаўлены ўніверсітэцкім велаклубам, яны выраблены на брэсцкай фабрыцы «Еўрабайк», якія было вырашана апрабываць у дарожных умовах.

З Брэста студэнты на электрацягніку дабраліся да станцыі Аранчыцы, адкуль пачалася велакскурсія. У Пружанах было арганізавана наведванне мяцовага краязнаўчага музея, размешчанага ў прыгожым «Пружанскім палацыку», пабудаваным у XIX ст. Уражанні ад гэтага музея засталіся самымі прыемнымі. Музей складаецца ўсяго з некалькіх залаў, старажытныя інтэр’еры перадаюць подых эпохі. Па дарозе да палацыка на месцы зліяння рэчкі Мухі і канала Вец пастаўлены сімвалічны помнік, прысвечаны гэтаму факту. Студэнты аглядзелі і іншыя архітэктурныя помнікі горада Пружаны: сабор Аляксандра Неўскага, «Белыя лаўкі» — старажытныя гандлёвыя рады.

На жаль, невялікія паломкі змянілі планы турыстаў: не атрымалася наведаць разваліны сядзібы Дзяконьскіх у вёсцы Каштанаўка. Пасля Пружан група веласіпе-

дыстаў накіравалася па трасе Пружаны-Відамля да паварота на вёску Шакуны. Гэта адзін з самых знакамітых населеных пунктаў Пружаншчыны. Маленькая вёсачка стала знакамітай дзякуючы таму, што ў ёй нарадзіўся Рыгор Шырма, фалькларыст, заснавальнік дзяржаўнага хора, які носіць яго імя. Перад заездам у вёску стаіць камень, надпіс на якім паведамляе аб нараджэнні ў ёй Шырмы, захаваўся і яго бацькоўскі дом. Проехаўшы праз вёску, турысты трапілі ў лес, дзе знаходзіцца хутар Трусавіца, на базе якога ствараецца агратурыстычная сядзіба. Гаспадар сядзібы, А.А. Янушкевіч паказаў свае уладанні і некаторыя экспанаты свайго маленькага музея, раскажаў пра быт сялян. Пасля некалькіх гадзін адпачынку, абеда і гульні ў валејбол, група накіравалася далей. Да вёскі Шакуны дарога была вельмі добрай, далей трэба было ехаць ляснымі шляхамі па пяску. Гэтую дарогу мясцовыя жыхары называюць «напалеонаўскім трактам». У 1812 г. недалёка адсюль адбылася Гарадзечанская бітва паміж рускімі і французскімі вайскамі. Мяціны вельмі прыгожыя, вакол квітнелі першыя вясеннія кветкі, сустракаліся балоты, дзе можна было ўбачыць лотаць — жоўтую кветку, занесеную ў «Чырвоную кнігу». Велапаход скончыўся на станцыі Прылуччына, адкуль студэнты накіраваліся ў Брэст. Усяго на веласіпедах студэнты праехалі 36 км. Студэнты выказалі меркаванне, што такая экскурсія значна цікавейшая за аўтобусную, пакідае больш яркія ўспаміны і эмоцыі.

Праблемы, якія неабходна вырашыць з мэтай удасканалення інфраструктуры велатурызму:

- Распрацоўка аднаднеўных і шматднеўных маршрутаў па тэрыторыі Пружанскага раёна.

- Фарміраванне сеткі гасцініц, агратурыстычных сядзіб, пансіянатаў, дзе турысты маглі б пераначаваць, правесці некалькі дзён. На дадзены час у раёне працуе адна аграсядзіба, дзве знаходзяцца ў стадыі будаўніцтва. У Пружанах існуе адна гасцініца.

- Развіццё структуры харчавання.

- Адкрыццё пунктаў пракату веласіпедаў, палатак, іншага турыстычнага снаражэння.

- Распрацоўка канцэпцыі мясцовых сувеніраў, якія б мелі арыгінальны выгляд, былі звязаны з аб'ектамі гісторыі, культуры і архітэктуры Пружаншчыны.

- Стварэнне і ўстаноўка помнікаў знакамітым дзеячам гісторыі і культуры, якія нарадзіліся або жылі на тэрыторыі Пружанскага раёна. Гэта павялічыць колькасць аб'ектаў для наведвання турыстамі.

- Краязнаўчая складаная ў турыстычным бізнэсе адыгрывае вельмі важную ролю. Пружаншчына даволі слаба вывучана з гістарычнай і культурнай кропкі гледжання. Няма грунтоўных даследаванняў па гісторыі рэгіёна, яго культуры, мастацтву, рамёствах, адзенні, кулінарыі, што развівае цікавасць турыстаў да краю. Даследаванне гэтага рэгіёна з'яўляецца адной з неабходных задач, вырашэнне якой будзе садзейнічаць развіццё Пружаншчыны як турыстычнага рэгіёна. Развіццё турызму (у тым ліку веласіпеднага) ў Пружанскім раёне можа стаць адным з важных кампанентаў стабільнасці рэгіёна, падняць яго прэстыж, стварыць новыя працоўныя месцы.

#### Літаратура

1. Дзяржаўны архіў Брэсцкай вобласці (ДАБВ), ф. 6, воп., 1 спр. 24. Распоряжения, циркуляры об осмотре коней на территории Пружан, списки владельцев машин, велосипедов (1927-1928).

2. ДАБВ, ф. 6, воп., 1 спр. 51. Дело по учёту коней, домашних животных, велосипедов, автомашин и др.