

Малков И.Г., Евстратенко А.В.

ТУРИСТИЧЕСКИЙ ПРОДУКТ И ИНФРАСТРУКТУРА ТУРИЗМА БЕЛАРУСИ

Введение. В последние годы довольно часто в СМИ и научных изданиях заявляют о необходимости и перспективах развития туристической индустрии в Беларуси. Как известно, есть государства, где туризм составляет основу экономики, что во многом обусловлено наличием выхода к морю, океану, где имеются прекрасные набережные и пляжи, горы и знаменитые во всем мире памятники архитектуры. Наша страна не располагает такими бесценными ресурсами, и туристическая сфера едва ли станет ведущим звеном экономики страны. Однако разумно используя то, что нам доступно и обеспечив комфортные условия пребывания в стране, можно сформировать положительное представление о государстве, вывести его на определенный уровень мирового рынка туристических услуг.

Национальный туристический продукт. Можно констатировать, что в настоящее время Республика Беларусь мало известна на мировом туристическом рынке. Однако имеется опыт стран, которые обладая равноценными белорусским объектами истории, культуры и пр., сумели благодаря удачному представлению своих туристических ресурсов привлечь к себе внимание, обеспечив необходимый поток туристов. Очень важной тенденцией последних лет стало участие Беларуси в глобальной туристской политике, расширение международного сотрудничества в данной сфере. Было подписано Соглашение в области туризма стран СНГ, создан Совет по туризму стран СНГ, принята Межгосударственная целевая программа «Развитие туристских связей между государствами-участниками СНГ». Подписаны соглашения о содействии туризму и культурному обмену Беларуси с Арменией, Болгарией, Вьетнамом, Индией, Ираном, Кипром, Латвией, Литвой, Польшей, Россией, Румынией, Турцией. В силу географической близости, и как следствие, общности исторического развития, тесных экономических и культурных связей, сходности уровня социально-экономического развития и стандартов обслуживания основными потребителями белорусского туристического продукта являются страны-соседи. Для западноевропейской аудитории наша страна не представляет должного интереса в связи с низким уровнем сервиса и неорганизованности туристических маршрутов. Отсутствует международный позитивный имидж страны, являющийся одним из ключевых факторов, определяющих возможность посещения того или иного региона.

Туристические прибытия в Беларусь в настоящее время носят слабый, неорганизованный, слабопрогнозируемый характер. Нашей страной представляется ограниченный объем услуг незначительному числу иностранных посетителей. Несмотря на то, что положительный эффект при увеличении числа туристских посещений очевиден. Главное – это, конечно же, получение значительной прибыли от предоставления услуг. Создание новых рабочих мест весьма актуально и важно. Сфера туристических услуг не предполагает значимой автоматизации труда, а значит, обеспечит занятость определенной доли населения страны. Туристический бизнес стимулирует развитие других отраслей хозяйства: строительства, торговли, связи и коммуникаций, производства товаров народного потребления, сельского хозяйства. Таким образом, при должном развитии туристическая сфера может стать мощнейшей индустрией, одним из главных секторов экономики. Согласно статистическим данным основные цели приезда в Республику Беларусь следующие: частные поездки, транзит, служебные поездки, обслуживающий персонал транспортных средств, туризм. Количество приездов с целью туризма невелико, однако можно отметить ежегодный рост числа прибытий иностранных граждан в нашу страну.

Рассмотрим, какие стороны можно отметить в качестве слабых в белорусском туристическом бизнесе. В стране недостаточно развита

система маркетинга национального туристического продукта и его продвижение на мировом рынке. Отсутствует реальное сотрудничество с зарубежными фирмами и международными туристическими организациями. Кроме того, Беларусь предстает в образе страны проблематичной для туризма. Причины заключаются в следующем: неразвитая инфраструктура, износ существующей материальной базы, несоответствие цены и качества предлагаемых услуг, в частности размещения в гостинице, обслуживания в объектах придорожного сервиса. Туристический продукт нашей страны недостаточно разнообразен по спектру предлагаемых услуг, не дифференцирован по целевой аудитории, не соответствует международному уровню сервиса. Следствием всего вышеперечисленного является низкий туристический рейтинг нашей страны в мире.

Республика Беларусь располагает ресурсами, которые могут найти и находят отклик и интерес среди путешественников. Популярностью среди туристов в нашей стране пользуется развитая санаторно-курортная база, национальные парки и заповедники, традиционные фестивали, агротуризм, религиозные и военно-исторические объекты и прочее. Знаменитые памятники истории и архитектуры всегда привлекали к себе значительные туристские потоки. В Государственный список историко-культурных ценностей Республики Беларусь около 5 тыс. историко-культурная ценностей, в том числе около 2 тыс. объектов архитектуры. В соответствии со своими свойствами материальные историко-культурные ценности, включенные в Государственный список, как известно, делятся на четыре категории. В настоящее время в списке ЮНЕСКО значатся Мирский и Несвижский замки, пункты Дуги Струве и Августовский канал, отмеченные высшей категорией «0» [1].

Отмечается недостаточное использование национального туристического продукта. В частности, некоторые шляхетские усадьбы, дворцы, руины монастырей, церквей и костелов со временем исчезают с лица Беларуси. В госписке историко-культурных ценностей нашей страны около 200 усадебно-парковых комплексов. Самых шляхетских усадеб в стране более тысячи, но далеко не все они включены в этот список. Немалое их число заброшено. Многие объекты, среди которых Усадьба Горватки в городе Наровля Гомельской области, Костел Святой Вероники и монастырь бернардинцев в деревне Селище Ушачского района Витебской области, Троицкая церковь в деревне Белая Церковь Чашникского района Витебской области (сохранившая только внешний остов, но все еще позволяющая представить величие барочной архитектуры XVII века), пребывают в запустенье. Не реставрируются каплица-усыпальница рода Ожешко в Дрогичине, кляштор монахов-картузианцев XVII в. в Березе, монастырь ордена бонифатов и дворец Потоцких XIX в. в г. Высокое. Подобных объектов немало. Восстановление требует значительных капиталовложений. Поэтому в качестве вспомогательной меры ведется продажа некоторых исторически ценных зданий, которые не используются более двух лет или используются не по назначению, инвесторам для восстановления и эксплуатации в туристических целях не менее пяти лет. В настоящее время восстанавливаются Ружанский дворец Сапегов XVIII в., Коссовский дворец Пусловских XIX в. в г. Высокое и прочие. Историко-мемориальный музей «Усадьба Немцевичей XVIII в.» в д. Скоки Брестской области стал уже довольно посещаемым историко-культурным объектом Прибужья. Кроме того, существующие на нашей территории объекты реального и потенциального туризма располагаются достаточно разрозненно. Отчасти поэтому необходимо, кроме тематических экскурсионных туров, планировать и комплексные туры, совмещая различные направления и тематику.

Малков Игорь Георгиевич, доктор архитектуры, профессор, заведующий кафедрой «Архитектура» Белорусского государственного университета транспорта.

Евстратенко Анжелика Владимировна, аспирант кафедры «Архитектура» Белорусского государственного университета транспорта. Беларусь, БелГУТ, 246653, г. Гомель, ул. Кирова, 34.



Рисунок 1 – Дворец-замок Пусловских в д. Коссово Ивенецкого района Брестской области

Инфраструктура туризма Беларуси. Важно обратить пристальное внимание, как на доступность туристических объектов, так и на уровень комфорта в пути. Путь по белорусским дорогам к заветному памятнику истории, храму или другому пункту назначения не должен стать испытанием и навсегда оставить отрицательные впечатления от поездки. Личный автомобильный транспорт зачастую является единственным средством перемещения между объектами. Автомобильные перевозки заметно преобладают во всем объеме перевозок пассажиров транспортом в Беларуси. Следовательно, трасса должна быть безопасной, информативной и эстетически выразительной. Путешественник должен иметь доступ к необходимым в пути услугам: АЗС, пунктам питания, пунктам простоя и гостиницам, СТО и пр. Причем количество таких пунктов должно быть достаточным. Тем более, учитывая тот факт, что по некоторым данным каждое пятое дорожно-транспортное происшествие связано с усталостью водителя. Возведение и развитие сети объектов придорожного сервиса – один из факторов, способствующих повышению привлекательности страны для туристов. А между тем, многими все еще отмечается недостаточная развитость транспортного сообщения, дорожного хозяйства, коммуникаций. А также малое число гостиниц, пунктов простоя и других объектов придорожного сервиса с современным уровнем комфорта. Многие объекты данной категории расположены неудобно по отношению к «фокусам» притяжения туристов.

Согласно Генеральной схеме развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года планируется построить более 470 новых объектов. Причем в настоящее время на белорусских дорогах дополнительно строится около 90 объектов придорожного сервиса, 224 – проектируется [2]. Развитие объектов придорожного сервиса в нашей стране обеспечивается необходимой нормативно-правовой базой, с помощью которой созданы благоприятные условия для развития данного вида предпринимательской деятельности. В нормативных документах определены не только экономические основы предпринимательской деятельности в сфере придорожного обслуживания, но и направления архитектурно-строительной деятельности по созданию данных объектов.

Объекты придорожного сервиса необходимы не только для обслуживания автомобилей и решения, возникших в пути, транспортных проблем, но и выполняют многие функции для комфортного перемещения участников дорожного движения. Требование расширения перечня сопутствующих услуг ведет к изменению состава помещений и объемно-планировочного решения, создания комплексных объектов [3]. Повышаются требования как к качеству обслуживания и питания, так и к внешнему облику объектов. Так создается не только благоприятная репутация заведения, но и формируется облик региона, его особенности и, порой, даже традиции. Нередко таким объектам суждено создать первое впечатление о стране и уровне ее развития у

туристов, а также гостеприимстве народа. И то, каким оно будет, благоприятным или же нет, немало зависит и от архитектурного решения объекта придорожного сервиса.

В зависимости от категории автомобильной дороги определяют рекомендуемые расстояния между объектами придорожного сервиса, размещение объекта (одностороннее или двухстороннее). На определенном участке дороги существуют как наиболее, так и наименее перспективные направления придорожного сервиса. Что связано с популярностью трассы, количеством транзитных перевозок, контингентом участников дорожного движения, а также насыщенностью определенного участка дороги объектами сервиса. То есть, потенциал одних объектов велик в силу большого спроса на данную услугу, значительной загруженностью дороги, другие же, наоборот, могут не найти спроса. Поэтому целесообразно значительное число пунктов обслуживания вдоль дорог размещать вблизи населенных пунктов. Такое решение позволит обеспечить объект и трудовыми ресурсами, и дополнительной клиентурой, а также в некоторой степени упростить устройство коммуникаций. Рассмотрим ряд объектов придорожного сервиса на участках трасс М5 и М8.

Кафе «Хуторок» (рис. 2) на участке трассы М8 расположено в районе агрогородка Октябрь по автодороге М8. Кафе на 24 посадочных места представляет собой небольшой компактный объект с открытой террасой, которая весьма активно используется в летний период. На прилегающей территории имеется мангал, стоянка для легковых автомобилей на 10 мест. Снаружи здание, несмотря на свою простоту, выглядит весьма лаконично и уместно. Фасад выполнен в теплых тонах с элементами отделки из дерева. Здание напоминает частное одноэтажное жилище с двускатной крышей. Внутренняя отделка цветовой гаммой во многом повторяет отделку фасада. Для декорирования использованы элементы из лозы, соломки и дерева.

Кафе «Березка» (рис. 3) на 32 посадочных места расположено в районе деревни Особино, автодорога М8. Вдоль дороги установлены указатели, информирующие о наличии пункта питания. На прилегающей территории имеется 4 беседки по обе стороны от кафе, парковка для легковых автомобилей на 20 мест, а также охраняемая стоянка автотранспорта, в том числе для грузового транспорта. Внешний облик здания сходен с стилизовано направленному с предыдущим кафе. Это также одноэтажное компактное здание со скатной крышей, террасой. Фасад выполнен в светлых тонах с деревянными стойками и решетчатым ограждением. В составе здания помещения кафе, вспомогательные и служебные помещения, а также несколько небольшого размера комнат для сна и отдыха. Интерьер выполнен в серебристых тонах с попыткой соотносить отдельные детали с названием заведения: стойки, напоминающие березы, изображение, нанесенное на стену. В летний период кафе активно посещается. В холодное время года посетителей немного.



Рисунок 2 – Кафе «Хуторок» на участке трассы М8



Рисунок 3 – Кафе «Березка» на автодороге М8



Рисунок 4 – Мини-кафе «Родны кут» на участке трассы М5

Мини-кафе «Родны кут» (рис. 4) на 20 посадочных мест, расположено в деревне Наспа, вблизи автодороги М5, рядом имеется АЗС. Здание придорожного мини-кафе выглядит очень просто. Прямоугольное в плане, с двускатной крышей и рекламой заведения на фасаде. У входа располагается открытая площадка с крышей, где имеется мангал и два стола со скамьями. Использование массивных деревянных форм и камня позволило перенести акцент со здания кафе на данный участок. Также на прилегающем участке в хаотичном порядке расставлены малые архитектурные формы, которые, по нашему мнению, едва ли способны придать привлекательности объекту. Внутренне убранство подобно интерьеру вышерассмотренных

придорожных кафе. Здесь функции мини-кафе и пункта торговли продовольственными товарами совмещены.

АЗС №59 РУП «Белоруснефть-Гомельоблнефтепродукт» расположена в районе поселка Телеша Гомельского района, на 286 км трассы М5 Минск – Гомель. Объекты данной сети легко узнаваемы благодаря использованию фирменного стиля: цвета, флагов, эмблемы и пр. Кроме стандартного набора услуг, в комплекс также входят магазин, кафетерий, автостоянка, в том числе гостевая для легкового и большегрузного транспорта. Здание АЗС совмещает в своем составе помещения сервисного обслуживания водителей и пассажиров (торговый зал, совмещенный с местом оператора, кладовые и подсобное помещение, санитарные блоки для посетителей,



Рисунок 5 – Усадьба Гатовского в д. Красный берег Жлобинского района Гомельской области

в том числе для физически ослабленных лиц) и помещения персонала (гардероб с санитарными блоками, помещение мастера, санитарно-моечные помещения уборочного инвентаря), а также инженерные помещения (электрощитовая и техническое помещение). Торговый зал достаточно просторный, светлый, внутренняя отделка и интерьер современны и приятны. Набор предоставляемых услуг на данном объекте достаточен, однако некоторые посетители, особенно водители большегрузного транспорта, интересуются наличием душевой комнаты. Стоит отметить, что планировочное решение подобных объектов и интерьер помещений зачастую не обеспечивает необходимую видимость и не позволяет операторам обеспечить должный контроль происходящего на площадке у топливораздаточных колонок. Рядом с автозаправочной станцией организована зона для отдыха с беседкой и скамьями со столиками. В данной зоне установлен знак в честь окончания совместного белорусско-китайского проекта реконструкции автомагистрали М5/Е271 Минск-Гомель на участке Жлобин-Гомель. Стоит отметить, что удобно размещенный рядом с магазином при АЗС благоустроенный участок в сочетании с природным ландшафтом становится весьма посещаемым путешественниками, в особенности в теплый период года.

Существует мнение, что именно за счет создания крупных комплексов услуг на базе АЗС возможно обеспечить высокое качество обслуживания и предоставить широкий спектр услуг. Это вполне справедливо. Придорожный сервис – это зачастую низкорентабельный бизнес и при увеличении интенсивности движения, что обеспечивается на автозаправочных станциях, возможно увеличение товарооборота, и как следствие, прибыль. К тому же, автомобилист, совершив всего одну остановку, может получить весь спектр необходимых услуг. Однако если же говорить о крупных комплексах, включающих пункты простоя с гостиничными номерами и кафе, то обязательная привязка к автозаправочным станциям нецелесообразна. На наш взгляд, путник, желающий отдохнуть, едва ли сможет это сделать на территории объекта с интенсивным автомобильным движением (в том числе и большегрузного транспорта). Кроме того, создание выразительного облика объекта и его комплексность, сосредоточенность в одном объеме различных услуг во многом будут сдерживаться требованиями безопасного возведения и дальнейшей эксплуатации. Для повышения степени безопасного обслуживания и эксплуатации объектов и сооружений, планировочно территория АЗС разделяется на функциональные зоны со строгим соблюдением нормативного расстояния между зданиями и сооружениями и защитными мероприятиями. Тем не менее, вредное воздействие паров нефтепродуктов и выбросов загрязняющих веществ транспортом нельзя исключить. Так как в технологи-

ческих процессах АЗС обращаются пожароопасные и взрывоопасные вещества – автомобильные бензины и дизельное топливо, относящиеся к веществам 4 класса опасности.

По архитектурному облику автозаправочные станции весьма схожи, узнаваемы и минималистичны. Здание АЗС и навес над топливораздаточными колонками объединяются между собой и представляют единый объем. Выразительность фасада чаще обеспечивается системами витражного фасадного остекления из алюминиевых профилей. Основные объемно-планировочные решения, внешнее оформление объекта, малые архитектурные формы, включая элементы рекламно-информационного оповещения (ценовая стела, флашток, информационные табло, указатели) принимаются в соответствии с фирменным стилем предприятия. Планировочное решение данных объектов всегда предусматривает четкое разделение помещений по технологическим зонам, потокам: отдельные входы для посетителей торгового зала и для операторов, для загрузки товара. Внутренне пространство торгового зала разделяется на зоны без использования перегородок, с помощью интерьерных решений и отделочных материалов различной фактуры и цвета. В частности, в одном объеме совмещают магазин с пристенными и островными стеллажами и оборудованием, операторную зону, кассовый узел и кофе-зону с местом приема пищи.

В направлении усадьбы Гатовского, являющейся памятником дворцово-парковой архитектуры и располагающейся в деревне Красный берег, в 53 км от Жлобина и 97 км от Бобруйска нам встречается указатель, информирующий о размещении объекта, представляющего историко-культурную ценность. Также здесь имеется возможность посетить памятник-мемориал на месте существования в годы войны детского концлагеря, проектированием которого занимался архитектор Леонид Левин. Несмотря на то, что трасса М5 довольно популярна, а в данной местности есть объекты, которые могут быть интересны автомобилистам-путешественникам, придорожный сервис отсутствует на участке от н.п. Наспа (где расположено рассмотренное мини-кафе «Родны куток») до г. Жлобина и далее до окрестностей н.п. Новый остров, где разместились одноименное кафе и АЗС №73. А между тем инфраструктуру данного участка можно было бы дополнить, не только установив значительный информационный щит, но и тематические архитектурные формы у дороги, возможно, сувенирный киоск, пункт простоя с санитарными устройствами.

Даже подобный беглый обзор позволяет сделать вывод о малой архитектурной выразительности и недостаточной функциональности многих объектов придорожного сервиса. Учитывая низкую рентабельность на ряде участков автомагистралей и то, что средства

возведения объектов принадлежат частному капиталу, определяющим фактором при формировании функционально-планировочной организации и облика здания становится экономия средств. Несмотря на использование для отделки помещений придорожных кафе современных материалов, отсутствует концепция, определенный стиль. Интерьер и декор таких заведений зачастую не связаны с оформлением фасада, не объединены идеей, не имеют целостного содержательного наполнения. В общем случае необходимо менять подход к вопросу возведения объектов обслуживания вдоль дорог.

Интегрируя строение в существующий природный комплекс, нельзя забывать о принципе устойчивости и единства со средой, как можно меньшего пагубного воздействия на местность [4]. В особенности это имеет значение для объектов, расположенных вблизи заповедников и природоохраненных зон. Чтобы добиться баланса в облике автомобильной дороги, необходимо помнить о единой концепции, в особенности на крупных автомагистралях. Возможно как воспроизведение снаружи и внутри здания композиционно-декоративных форм одного стиля, так и употребление в декоративном убранстве мотивов различных стилей. Например, урбанистическое оформление одной зоны и деревенский уют другой. В отличие от городских кафе и гостиниц, заведения у дороги располагаются в окружении живописных пейзажей. Поэтому важно не только правильно расположить здание в существующем ландшафте, но и удачно использовать открывающуюся панораму для посетителей. Соединение с природой отчасти позволит привнести гармонию и целостность в архитектуру сооружения. Добиться этого можно путем использования элементов из дерева и камня в интерьере, одного или нескольких оконных проемов большой площади, ориентированных на очаровательный пейзаж, устройства открытых веранд и площадок для отдыха со скамейками и беседками. В отдельных случаях объекты сервиса при дороге по эстетике стоит максимально приблизить к жилищу. Использование традиционной народной тематики позволит продемонстрировать туристам национальный колорит, ненавязчиво познакомить с традициями и культурой. Например, оформить заведение в виде корчмы, которыми и были представлены пункты простоя вдоль дорог в XVI–XVII вв., разумеется, осовремененной, уютной. Важно сделать так, чтобы посетители имели возможность, и общаться друг с другом, и пребывать в уединении, согласно собственным желаниям. Заведение, дизайн которого отражает определенный замысел, даже если в целом его можно охарактеризовать как компактный и бюджетный, является выигрышным. Вблизи туристических зон, где наличие объектов придорожного сер-

виса необходимо и обязательно, целесообразно размещение информационных щитов интересного дизайна с перечнем и краткой характеристикой местности и близлежащих туристических объектов, а также тематических малых архитектурных форм, которые могут стать своеобразным ориентиром как для туристов, так и для местных жителей. Необычное по форме строение, интересное оформление фасада, наличие малых архитектурных форм и удобно организованная прилегающая территория – все это можно назвать «провоцирующим» фактором для посещения путешественниками и жителям близлежащих населенных пунктов. В совокупности с качественным сервисом эстетическая привлекательность объекта должна стать важным условием расширения сервиса в придорожной полосе.

Заключение. Таким образом, необходимо привести в порядок многие объекты, представляющие историко-культурную ценность, рационализировать маршруты, совершенствуя программы туров и выбранные схемы проезда. Важно достойно представить отечественные объекты туризма в мире, а также предоставить комфортные условия в пути по белорусским дорогам. Достижение данных целей – процесс длительный, требующий слаженной и результативной работы различных отраслей и министерств. После этого можно будет говорить об определенной привлекательности наших земель для путешественников. Причем, не только иностранных, но и граждан Беларуси, которые долгое время воспринимали всерьез лишь поездки по прельщающему своей известностью и уровнем услуг зарубежью. А также об инвестиционной привлекательности нашего государства.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Дзяржаўны спіс гісторыка-культурных каштоўнасцей Рэспублікі Беларусь / Склад: В.Я. Абрамскі, І.М. Чарняўскі, Ю.А. Барысюк. – Мінск : БЕЛТА, 2009. – 684 с.: іл.
2. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24 марта 2016 г. № 13 «Об установлении генеральной схемы развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года».
3. Сардаров, А.С. Архитектура транспортных сооружений : учебно-методическое пособие для студентов специальности 1-70 03 01 "Автомобильные дороги" / А.С. Сардаров. – Минск : БНТУ, 2013. – 20 с.
4. Байчоров, В.М. Экомотель. Экологически ориентированный придорожный сервис / В.М. Байчоров, Н.Н. Гапанович, А.А. Синичка – Минск : Право и экономика, 2009. – 79 с.

Материал поступил в редакцию 13.01.2017

MALKOV I.G., EVSTRATENKO A.V. The tourist product and tourist infrastructure in Belarus

Assessed the level of development of tourism and tourist infrastructure in the Republic of Belarus. Considered problematic aspects of the development of the tourism industry and the opportunities for further development. Produced by the level of development of a roadside service analysis.

УДК [728.5:623.1](476)

Кароза А.И.

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ТУРИСТСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ИСТОРИЧЕСКИХ ФОРТИФИКАЦИОННЫХ СООРУЖЕНИЙ

Введение. На территории Беларуси сохранилось более 500 исторических фортификационных сооружений: городища и замки, замки и дворцово-замковые комплексы, башня, крепости и фортовые обводы XIX – начала XX века, оборонительные линии. Они являются существенной частью историко-культурного наследия и туристского потенциала нашей страны. Однако в настоящий момент в системе туризма используется небольшая часть объектов фортификационного наследия, многие сооружения посещаются туристами без создания соответствующей туристской инфраструктуры или пустует и разрушается. Разумеется, не все исторические фортификационные

сооружения обладают туристским потенциалом в равной степени.

Для выделения объектов, наиболее привлекательных для целей туризма, была разработана методика оценки туристского потенциала, включающая оценку исторических фортификационных сооружений по различным критериям туристской аттрактивности и проведения оценки всех выявленных исторических фортификаций Беларуси.

Критериями туристской аттрактивности являются: историко-культурная ценность фортификационных сооружений; степень сохранности объектов; подготовленность к туристско-экскурсионному

Кароза Анна Игоревна, старший преподаватель кафедры архитектурного проектирования и рисунка Брестского государственного технического университета.
Беларусь, БрГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.