

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ, ПОЛИТИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ И ГЕОГРАФИЯ ТУРИЗМА

УДК 338.48

К.И. АРТЫСЮК

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В ТУРИСТСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

*УО «Гомельский государственный университет
им. Ф. Скорины», г. Гомель, Республика Беларусь,
kartysyuk@bk.ru*

Статья посвящена изучению факторов, определяющих развитие туризма в Республике Беларусь посредством использования водного транспорта на основе исследования научной литературы, нормативно-правовых документов и статистических данных по стране.

Водный транспорт в Беларуси является самым безопасным видом транспорта, кроме того из всех видов транспорта является самым дешевым. Река создана природой, и только на некоторых участках ее нужно поддерживать в порядке, что в разы дешевле строительства дорог. Если говорить о преимуществах для общества, то речной транспорт – самый экологичный, доказано, что он менее всего загрязняет окружающую среду [1]. Несмотря на то, что в настоящее время общая доля внутреннего водного транспорта в транспортной деятельности республики остается низкой (2 % в размере перевозок) он имеет потенциал для использования в туристской сфере страны [2]. Развитие отрасли требует капитальных вложений в инфраструктурные элементы и подвижной состав, окупаемость которых на водном транспорте имеет значительные сроки. Речные пассажирские перевозки в республике являются в основном убыточными, объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом идет на спад (таблица 1) [3].

Таблица 1 – Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом

	Число пассажиров в тыс. человек					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом;	247,3	297,2	292,2	267,9	258,5	162,8
из них на туристических и экскурсионно-прогулочных маршрутах	211,2	261,1	258,3	259,8	257,5	162,8

Примечание. – Таблица составлена автором по статистическим данным.

Традиционные речные суда, находящиеся на балансе Республиканского транспортного унитарного предприятия «Белорусское речное пароходство», даже современной постройки, отличаются низкой по современным меркам скоростью (редко более 25 км/ч), они не могут конкурировать на равных с автомобильным и железнодорожным транспортом. Поэтому крупные пассажирские суда в наши дни практически всегда используются для перевозки туристов (речные круизы), а также для перевозки пассажиров в труднодоступные районы, с которыми отсутствует автомобильное и железнодорожное сообщение [4].

В Республике Беларусь доля пассажирских перевозок водным транспортом очень мала, но в некоторых регионах стран-участников СНГ водный транспорт является

единственным видом транспорта. В данном случае, помимо обеспечения сервиса, на водный транспорт возлагается и социальная функция. Кроме того, все большее значение в экономике, в том числе и в Республике Беларусь, уделяется туристским и экскурсионно-прогулочным перевозкам, доля которых с каждым годом растет.

В зависимости от назначения, дальности перевозок, комфортабельности и широты номенклатуры предоставляемых услуг пассажирские линии делятся на транспортные, туристские и экскурсионно-прогулочные. Транспортные линии организуются для перевозки пассажиров между определенными пунктами. На туристских линиях перевозятся отдыхающие пассажиры по специальным туристским маршрутам с предоставлением им питания, культурного и экскурсионного обслуживания. Продолжительность поездки на таких линиях более суток. Экскурсионно-прогулочные линии предназначены для перевозки пассажиров с целью отдыха или ознакомления с достопримечательностями при продолжительности поездки менее суток.

Габариты пассажирского флота, который может использоваться на внутренних водных путях Республики Беларусь, практически исключает высокий уровень комфортабельности. Наличие вспомогательных служебных помещений на судне и комфортабельность жилых помещений, существенно сокращает пассажировместимость флота и, как следствие, существенно удорожает стоимость проезда одного пассажира.

Пригородные пассажирские перевозки, в силу специфики их реализации смежными видами транспорта и небольших размеров территории страны, для пароходства не будут экономически эффективны без государственного участия. Они обладают единственным эффектом для пароходства – обеспечение его участия в социально-ориентированной сфере. Единственным видом деятельности в области перевозок пассажиров, в котором может быть получен экономический эффект, являются туристские перевозки.

Специфика туристической деятельности в стране, результаты реализации Государственной программы развития туризма, специфика расположения водных путей, эксплуатации пассажирского флота, терминальной инфраструктуры и других аспектов данного вида деятельности, позволяет сделать вывод, что возможными сферами реализации данного направления развития пароходства являются организация прогулочных маршрутов в зоне крупных городов и обеспечение перевозками туристических программ (туристские перевозки). РТУП «Белорусское речное пароходство» успешно реализует эти мероприятия уже на протяжении ряда лет. Направления дальнейшего их совершенствования не требуют существенной корректировки. Основной акцент требуется делать на повышение внутренней эффективности данного вида деятельности на уровне технологии работы флота, маркетинга (реклама), технического обслуживания флота, оптимизации сервиса на судах.

Результаты анализа выполнения мероприятий Государственной программы развития туризма в Республике Беларусь на 2011–2015 гг. показывают, что в настоящее время туристические фирмы основной акцент в своей деятельности делают на массовых формах туризма (за пределами республики). В результате этого, внутривнутриреспубликанские мероприятия остаются слабо исследованы и реализуются недостаточно эффективно [5].

Для определения наиболее эффективных туристических программ требуются соответствующие изыскания и организация взаимодействия различных собственников объектов туризма и видов транспорта. Тот факт, что сегодня частные агроусадьбы (в том числе, располагающиеся вблизи судоходных рек) имеют высочайшую загрузку, определяет потенциальную возможность успеха реализации данного направления. Важнейшие составляющие такой организации – развитие рекламной деятельности, работа со сторонними организациями по повышению спроса на перевозки и услуги пассажирского транспорта.

Сведения о транспортных средствах пароходства, осуществлявших перевозку пассажиров в 2011–2015 гг. представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Транспортные средства пароходства, осуществлявшие перевозку пассажиров в 2011–2015 гг.

Наименование транспортного средства	Порт Приписки	Место перевозки пассажиров	Пассажиро-вместимость, чел.
т/х «Гродно»	Брест	г. Брест, г. Кобрин	243
т/х «Вилия»	Брест	Заславское вдхр.	98
т/х «Свислочь»	Брест	Заславское вдхр.	40
т/х «Пинск»	Пинск	г. Пинск	243
т/х «БТ-01»	Мозырь	г. Мозырь	25
т/х «Заря-03»	Могилев	г. Могилев	32
плавверанда «Волна»	Могилев	г. Могилев	60
т/х «Ведрич»	Речица	г. Речица	20
т/х «Брест»	Гомель	г. Гомель	243
т/х «ПТ-01»	Гомель	г. Гомель	60
т/х «ПТ-02»	Гомель	г. Лоев, г. Жлобин, г. Гомель	60
т/х «Огонек»	управление пароходства	г. Гомель	32

Теплоход «Гродно» осуществлял перевозку в г. Брест, а также привлекался на празднование дня города Кобрин. Теплоходы «Вилия» и «Свислочь» были приняты в 2010 г. с баланса Днепро-Березинского предприятия водных путей. После проведения ремонта теплоходы осуществляли перевозки пассажиров по Заславскому водохранилищу (Минский район). В феврале 2016 г. в составе участка «Минское море» теплоходы были переданы в ведение унитарного предприятия «Спортивно-оздоровительная база Федерации профсоюзов Беларуси «Ратомка».

На летние месяцы приходится 70 % от количества перевезенных пассажиров, вместе с тем наибольший объем перевозки пассажиров приходится на речные порты Гомель, Пинск и Брест. Это вызвано удобным местом стоянки теплоходов в ожидании пассажиров и сформировавшимся у жителей этих городов традициями осуществлять водные прогулки.

В настоящее время получение доходов от работы пассажирского флота осуществляется двумя путями: осуществления прогулочных рейсов с реализацией проездных билетов на теплоходе; аренда теплохода с учетом режима работы («на стоянке» или «на ходу»). Более 70 % выручки от перевозки пассажиров приходится на осуществление прогулочных рейсов с реализацией проездных билетов, а оставшиеся 28,1 % – на сдачу теплоходов в аренду. Наибольшая выручка от пассажирских перевозок сосредоточена в речных портах Гомель (41,9 % от общей выручки), Брест (29,0 %) и Пинск (23,9 %).

Услуга аренды теплоходов доступна как физическим, так и юридическим лицам. Так, в 2016 г. 238 договоров аренды теплоходов было заключено с физическими лицами, а 103 – с юридическими. С целью увеличения выручки от предоставления теплоходов в аренду пароходством и портами-филиалами осуществляется заключение договоров по обслуживанию туристских групп с турфирмами и турорганизациями. Наибольшее число договоров с турфирмами и турорганизациями заключается в речных портах Гомель, Пинск и Брест. Вместе с тем, сравнивая вышеуказанное количество договоров с количеством турфирм в городах можно сделать вывод о недостаточной работе речных портов в данном направлении.

Перевозка пассажиров внутренним водным транспортом очень чувствительна к погодным условиям. Прогулочные рейсы в 2016 г. осуществлялись в речных портах Брест, Пинск, Речица и Гомель. Для прогулочных рейсов не существует четкого расписания, теплоход подается на причал в ожидании пассажиров и отправляется в рейс по мере набора пассажиров. Обязательным условием для осуществления перевозки являлось

минимальное количество пассажиров: 25 человек на теплоходах «Брест», «ПТ-01», «ПТ-02», «Пинск», «Гродно» и 10 человек на теплоходе «Ведрич». Стоимость проездного билета составляла: 50 тыс. рублей (до деноминации) – для взрослого человека; 35 тыс. рублей – для школьников и пенсионеров; бесплатно – дети до 7 лет.

С целью привлечения пассажиров предприятием осуществлены следующие мероприятия:

- в речном порту Брест на протяжении всей навигации действовало правило «обязательного рейса», когда вне зависимости от количества пассажиров теплоход отправлялся в рейс;

- с 17 августа на теплоходах «Брест», «ПТ-01», «ПТ-02» и «Пинск», а с 23 августа и на теплоходе «Гродно», стоимость прогулки на теплоходе в будние дни была снижена до 30 тыс. для взрослого человека и 20 тыс. для школьников и пенсионеров.

Теплоходы ожидают отправок в прогулочные рейсы в часто посещаемых местах своих городов:

- в городе Гомель – Гомельский дворцово-парковый ансамбль в районе Киевского спуска;

- в городе Брест – набережная Франциска Скорины;

- в городе Пинск – набережная реки Пина.

Наибольшее количество прогулочных рейсов приходится на воскресенье, субботу и пятницу. В разрезе речных портов наибольшее количество прогулочных рейсов осуществили теплоходы речного порта Гомель (56,7 % от общего количества), далее – речных портов Брест (24,9 %) и Пинск (13,7 %), вместе с тем наибольшая выручка от прогулочных рейсов приходится на воскресенье (39,9 %) и субботу (25,2 %). Наибольшее количество прогулочных рейсов приходится на июль (26,2 %) и август (22,5 %), июнь (21,4 %) и май (19,0 %), наименьшее – на октябрь и сентябрь.

Таким образом, речной транспорт пока не получил большого распространения в системе водного туризма Республики Беларусь, однако единственным видом деятельности в области перевозок пассажиров, в котором может быть получен экономический эффект, являются туристские перевозки, на основании чего предприятие «Белорусское речное пароходство» осуществляет ряд мероприятий по привлечению пассажиров, организуя прогулочные маршруты в зоне крупных городов и обеспечивая перевозки туристов. В разрезе речных портов наибольшее число заключенных договоров с турфирмами и турорганизациями, наибольшая выручка от пассажирских перевозок, а также наибольшее количество прогулочных рейсов приходится на теплоходы речного порта Гомель, который занимает ведущие позиции в составе пароходства.

Список использованной литературы

1 Будко, И.И. Транспортное обслуживание туризма / И.И. Будко. – М. : Транспорт, 2006. – 11 с.

2 Осипова, О.Я. Транспортное обслуживание туристов / О.Я. Осипова. – М. : Академия, 2006. – 384 с.

3 Туризм и туристические ресурсы в Республике Беларусь, 2016 / Статистический сборник; Государственный комитет по имуществу РБ. – Минск : Национальный статистический комитет РБ, 2016. – 91 с.

4 Республиканское транспортное унитарное предприятие «Белорусское речное пароходство» [Электронный ресурс] / Экскурс в историю. – URL: <http://parohodstvo.by/history.html>. – Дата доступа: 10.03.2017.

5 Министерство спорта и туризма Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Государственная программа развития туризма в Республике Беларусь на 2016–2020 гг. – URL: <http://mst.by/ru/programma-razvitiya-turizma-ru/>. – Дата доступа: 20.01.2016.

K.I. ARTYSYUK

**USE OF WATER TRANSPORT OF THE REPUBLIC OF BELARUS
IN TOURISM ACTIVITIES**

The article is devoted to the study of the factors that determine the development of tourism in the Republic of Belarus through the use of water transport based on the research of scientific literature, legal documents and statistics on the country.

УДК 551.4 (476.13)

Ю.Н. АХРАМЕНКО

ГЕОПАРКИ КАК ГЕОЛОГИЧЕСКИЕ ПАМЯТНИКИ

*УО «Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина»,
г. Брест, Республика Беларусь
yura.akhramenko@gmail.com*

Описаны направления деятельности геопарков, задачи, которые они выполняют, а также критерии отнесения природных территорий к геологическим паркам, разработанным ЮНЕСКО. Рассмотрена роль геопарков в организации и реализации образовательных мероприятий, касающихся наук о Земле, природной среды и уравнившегося развития.

Большинство интересных и известных мест на Земле связано с различными геолого-геоморфологическими образованиями: горными грядами, каньонами рек, карстовыми и ледниковыми формами, вулканами, водопадами и тому подобное. Во все времена они привлекали эстетическим видом и чрезвычайной энергетикой. Часто люди селились непосредственно в таких местах или неподалеку использовали их для обороны или проведения культовых обрядов. Со временем менялось значение и функции таких мест – они стали важными для изучения истории Земли, демонстрации различных геолого-геоморфологических процессов и образованных ими форм рельефа, а также приобрели значение как туристические объекты и местности [1].

Геопарк – это место, где сконцентрированы редкие геологические явления, отмеченные особой красотой. По другим источникам геопарк – это территория, выделяющаяся геологическим наследием и разработанной программой (стратегией) устойчивого развития. К ним относятся природные и искусственно созданные поверхности пород, утесы, учебные каменные тропы, демонстрационные рудники и музеи геологических коллекций. На современном этапе развития человечества геопарки выступают как объекты природного геологического наследия, в пределах которых создаются все необходимые условия для их изучения и сохранения в интересах всего человечества. Вместе с тем, геологические памятники, служат местом первого знакомства людей с различными аспектами природного мира, местом туризма и активного отдыха.

Во вступительных докладах, сделанных руководителями ЮНЕСКО и Геологической службы Северной Ирландии, прозвучал тезис о том, что на современном этапе роль геологических парков, как объектов культурного и геолого-исторического наследия человечества, постоянно растет. Вместе с пониманием правящих кругов стран мира и бизнес-союза того, что такие парки становятся не только визитными карточками страны и культовыми местами для посещений, но и успешными бизнес-проектами, постоянно растет их количество и география размещения [2].