

УДК 338.48.02; 796.5.658

*Д.В. Никитюк*

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТУРИСТСКОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ СТРУКТУРЫ БРЕСТСКОГО РЕГИОНА**

В статье рассматриваются перспективы развития туристской территориальной структуры Брестского региона в контексте региональных процессов эволюции системы расселения. В качестве основных факторов рассматриваются градостроительная планировочная стратегия развития г. Бреста и создание единой системы туристских маршрутов.

Создание туристского рынка в форме кластерных территориальных структур обусловлено стремлением прийти к «равновесию Нэша» («Nash equilibrium») [1], которое применительно к территориальной рекреационной системе подразумевает, что ни одно учреждение не может увеличить прибыль, изменив своё месторасположение в одностороннем порядке без системного изменения региональной структуры. Следовательно, для получения максимальной прибыли при создании нового предприятия необходимо придерживаться существующей территориальной структуры региона. При этом следует учитывать, что совместное планирование развития предприятий, их размещения и инвестирования, построение общей стратегии, политики и тактики дает определенный экономический эффект за счет экономии капиталовложений, средств на продвижение единого туристского продукта территории. В условиях Брестского региона создание устойчивой туристской территориальной структуры актуально в связи с присутствием особо охраняемых природных территорий, которые в значительной степени чувствительны к изменениям, вызванным строительством новых туристских учреждений, увеличением потока посетителей на туристских маршрутах.

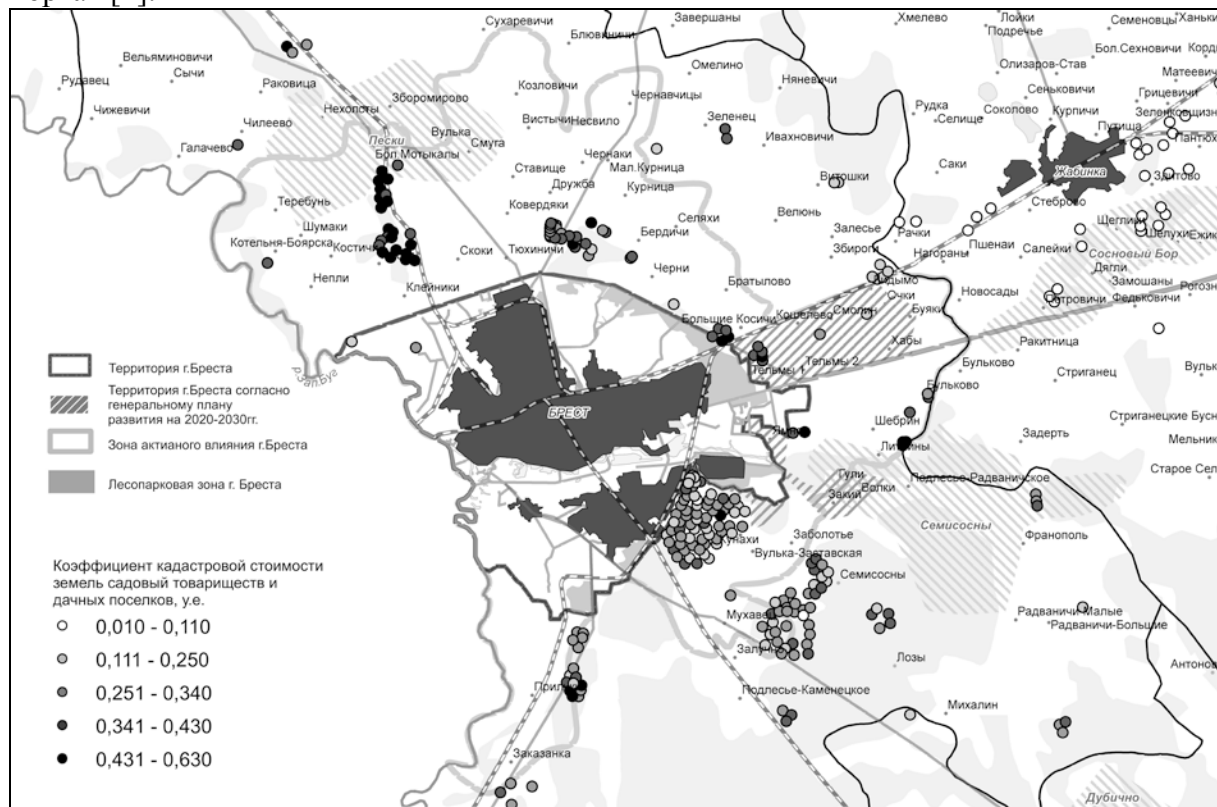
На основании данных, представленных в «Генеральном плане г. Бреста на 2020–2030 гг.», к концу 2030 г. граница г. Бреста будет совпадать с границей Жабинковского района. Сохранение существующей тенденции развития градостроительной планировочной структуры Брестской агломерации г. Брест и г. Жабинка к 2050 г. территориально сольются. Данное событие повлияет на всю систему расселения Брестского региона и, соответственно, на конфигурацию туристских центров. Следовательно, локальное событие, способное повлиять на туристско-рекреационную систему, требует, более тщательного рассмотрения.

Исходя из требований к созданию устойчивой и рациональной системы, рассмотрим перспективы развития кластерной территориальной формы туризма в зоне активного влияния г. Бреста. Определение перспектив развития туризма в данной зоне обосновано большей величиной туристского потока и количеством новых предприятий. Туристское освоение прилегающих к городу территорий связано с присутствием либо отсутствием лимитирующих факторов. В качестве данных факторов выступают:

1. Включение новых территорий в состав города и их застройка селитебными и производственными объектами (рисунок 1).

В пределах зоны активного влияния выделяется зона, представляющая собой территории потенциальных планировочных образований для включения их в городскую черту – так называемый «потенциальный город». К нему относятся территории, включение которых будет осуществляться согласно «Генеральному плану г. Бреста на 2020–2030 гг.»:

- усадебная и многоквартирная застройка в юго-западной части города – район деревень Аркадия, Гершоны, Митьки, Котельня Боярская, Бернады;
- усадебная застройка территории в деревнях Гули и Волки;
- многоквартирная застройка участка территории вокруг автомагистрали М1/Е30;
- строительство промышленных предприятий (в рамках расширения свободной экономической зоны «Брест») и многоквартирная застройка в районе «Аэропорта» [2].



**Рисунок 1 – Градостроительное развитие г. Бреста в 2020-2030 гг.**

Включение новых территорий в городскую черту включает в себе смену сельской среды городской, но при этом существуют территории (например, юго-западная часть города), где произойдет исключительно законодательное закрепление статуса города. Это связано с субурбанизацией, которая обуславливает проживание в пригороде, а проведение основного цикла повседневной жизнедеятельности в городе. Цикл повседневной жизнедеятельности горожанина, особенно проживающего на территории с многоквартирной застройкой, включает преимущественно пребывание в городской среде. Изменение среды пребывания в этом случае является рекреационной потребностью, которая реализуется в загородных природных ландшафтах. Следовательно, распространение городской среды лимитирует распространение рекреационной, но при этом туристские предприятия преимущественно располагаются на границе города. Это обусловлено стремлением использования городской инфраструктуры и меньшими транспортными издержками потенциальных посетителей и, как следствие, обеспечивает большую конкурентоспособность.

2. Концентрация дачных поселков и садовых товариществ на непосредственно прилегающей к черте города территории.

В пригородной зоне г. Бреста расположено более 200 дачных поселков и садовых товариществ, которые сконцентрированы на всех направлениях выезда из Бреста. Дачные поселки в определенной степени являются сдерживающим элементом для развития туризма в пригороде. Это связано с современной формой использования дач. Целями образования садоводческих товариществ и дачных поселков в ряду прочих являются отдых и досуг во время сезонного либо краткосрочного проживания граждан на предоставленном или переданном в частную собственность земельном участке [3].

В среднем отдых на дачах предпочитают порядка 20% жителей городов. Дачники ведут образ жизни, который никогда как туризм не воспринимался, но при этом достаточно близко находится по содержанию деятельности, относящейся к туристской по определению.

В настоящее время все большее значение приобретает функциональная дифференциация дачных поселков и садовых товариществ, которая прежде всего связана с использованием дачных домиков в качестве мест постоянного проживания. Поэтому дачные поселки, кроме рекреационной функции, включают в себе проявление субурбанизации, которая в определенной степени ограничивает рекреационное освоение территории.

С учетом лимитирующих факторов интенсификацию туристского освоения прилегающей к Бресту территории целесообразно проводить в направлениях:

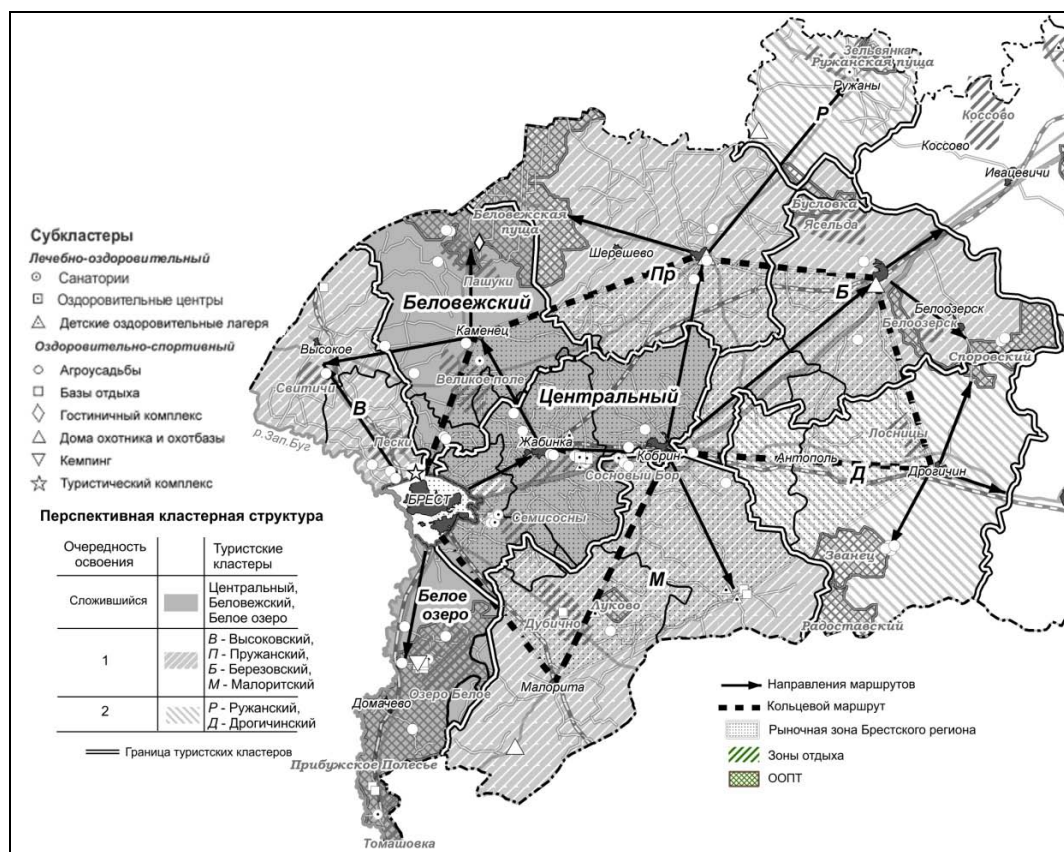
1. Вдоль течения р. Мухавец, между автодорогой М1/Е30 и железнодорожной веткой Брест – Барановичи. Это позволит соединить пригород г. Бреста, зону отдыха «Сосновый бор» и пригород г. Кобрин. Единая рекреационная структура будет сопряжена с экологическим коридором реки Мухавец и, благодаря изъятию земель для рекреационных целей, станет недоступна интенсивному промышленному освоению.

2. За пределами полукольцевого участка автомагистрали М1/Е30, который огибает Брест с северной стороны. Включение в состав города населенных пунктов и дальнейшая усадебная либо многоквартирная застройка этих территорий, находящихся за пределами северного полукольца, увеличит транспортную нагрузку, что снизит пропускную способность всей транспортной системы региона. Это является недопустимым в приграничном городе, который имеет исключительное положение торговых ворот Республики Беларусь. Следовательно, данный сценарий расширения города за счет территорий, находящихся за пределами полукольца, в настоящее время маловероятен. Однако данные условия являются в значительной степени благоприятными для появления туристских предприятий. Ключевыми факторами выступают: близость к Бресту, транзитное положение на автодороге М1/Е30, густая сеть дорог и концентрация сельских населенных пунктов как субстрата для создания туристских предприятий.

3. В юго-восточном направлении, на территории зоны отдыха «Семисосны». Включение в состав г. Бреста деревень Гули и Волки создаст соответствующую городским требованиям инфраструктуру, которая в свою очередь благоприятно скажется на транспортной доступности территории.

Таким образом, дополнительный импульс для появления кластерных территориальных структур будет в направлении транспортного движения к национальному парку «Беловежская пуца» и зоне отдыха «Сосновый бор».

Незадействованным остаётся южное направление, которое по причине слабого развития транспортной сети и концентрации очистных фильтрационных полей мало востребовано для создания туристских предприятий со стороны частного бизнеса и государственных учреждений.



**Рисунок 2 – Прогнозная туристская территориальная структура Брестского региона**

Региональной администрации в целях оптимизации туристской территориальной системы целесообразно сконцентрировать внимание на создании замкнутой кольцевой транспортной структуры вокруг Бреста. Для этого необходимо строительство единой кольцевой автомобильной дороги вокруг города. Кольцевая автомобильная автодорога рассматривается как элемент местной, внутрирайонной планировочной структуры и соединит сельские населенные пункты Мотыкалы, Вистычи, Чернавчицы, Радваничи, Масевичи, Медно, Знаменка. Кроме того, формируемое полукольцо свяжет такие важнейшие элементы планировочной структуры района, как СЭЗ «Брест» (район аэропорта), зоны отдыха местного значения «Пески», «Семисосны», «Дубичино» (резервная) и курорт «Белое Озеро».

Эволюция туристского пространства Брестского региона в дальнейшем будет обусловлена увеличением роли наиболее востребованных туристских центров Брестского региона, а также позволит вовлечь в туристское освоение прочие, мало востребованные территории. Для создания региональной туристской структуры необходимо следовать процессу поэтапного развития кластерных территориальных образований. Прогноз дальнейшего развития внутрирегиональных туристских кластеров Брестского региона связан с появлением новых туристских территориальных структур и очередности их интеграции в состав регионального туристского пространства (рисунок 2).

1. Северная часть. Появление Беловежского кластера зависит от степени взаимодействия региональной администрации (исполнительные комитеты г. Бреста, Брестского и Каменецкого районов), администрации национального парка «Беловежская пуща», а также частных предпринимательских инициатив (владельцев агроусадьб, объектов придорожного сервиса, туристских операторов и прочих). Множество участников,

заинтересованных в развитии наиболее известного прибыльного и туристски освоеного объекта области, может привести к конфликту интересов и, как следствие, отсутствию единой стратегии создания продукта и его продвижения.

Территориальное развитие северной части Брестского региона будет связано с туристским освоением национального парка «Беловежская пуца» и прилегающей к нему территории. В качестве стимулирующих факторов стоит рассматривать улучшение транспортного сообщения, увеличение социально-экономической роли города Пружаны, появление туристских предприятий с пружанской стороны национального парка.

Возникновение пружанской кластерной территориальной структуры будет обусловлено появлением концентрации туристских предприятий в восточной части национального парка «Беловежская пуца». Интенсификация туристского потока возможна благодаря строительству транспортного обхода, который свяжет Брест и Гродно. Обход будет выполнен по периметру Национального парка «Беловежская пуца», не затрагивая его территории.

Согласно отчету «Об оценке воздействия на окружающую среду и планируемые природоохранные мероприятия» по Пружанскому району, автодорожный обход выглядит следующим образом: д. Клепачи, д. Пески – обход с выходом на существующую автодорогу Котра – Радецк; обход д. Радецк; д. Клетное с выходом на существующую дорогу Долгое – Борки с обходом населенного пункта Сухополь с выходом на существующую дорогу Сухополь – Ровбицк – Белый лесок с обходом д. Ровбицк; в обход г.п. Шерешево по направлению населенных пунктов Окольник, Мыльниск, Долгое с выходом на д. Броды, Вижное с выходом на Р-102 [4].

Назначение «Обходной дороги»:

- улучшение экологической обстановки на территории Национального парка «Беловежская пуца»;
- создание инженерной и туристической инфраструктуры по периметру Национального парка с обеспечением комфортабельного проезда и подъездов к намечаемым объектам придорожного сервиса и туристической сферы;
- усовершенствование сети местных дорог в прилегающей зоне с обеспечением благоустроенных подъездов к населенным пунктам [4].

Развитие и совершенствование северной части планировочной структуры Брестской региональной системы предполагается путем трансформации радиальной структуры в радиально-полукольцевую. Систему радиальных связей Брестского региона предлагается развить за счет формирования новой автодорожной связи в направлении Брест – Черни – Пружаны. На национальном уровне это направление можно рассматривать в качестве варианта организации связи национального уровня между Брестом и Гродно (путем соединения с автодорожным обходом Национального парка). На региональном уровне это решение обеспечит организацию наиболее краткой связи Бреста и Пружан. На местном уровне реализуется удобная связь сельских населенных пунктов северо-восточной части района с формируемым в восточной части Бреста новым общегородским центром. Тем самым зона активного влияния города сможет расшириться в этом направлении, включив в себя основную часть сельских населенных пунктов Чернинского сельского Совета.

Создание автотранспортного обхода в значительной степени повлияет на выделение Высоковского туристского территориального кластера. Интенсификация потока населения через пограничный переход «Песчатка» может благоприятно сказаться на транспортном сообщении не только в направлении Беловежской пуцы, но и в направлении Бреста через Высокое. Кроме того, стоит рассматривать перспективы появления единого маршрута, который соединит предприятия пребывания в пригороде Бреста



(агроусадьбы і турыстскі комплекс), экскурсійныя аб'екты высокаўскага напраўлення (усадебна-парковы ансамбль Пузынов (пос. Гремяча), усypальніца апошняга караля Рэчы Пасполітай Станіслава Аўгуста Понятовскага (д. Волчин), руіны замка Сапегов (г. Высокое)) с турыстскімі аб'ектамі і достопримечательностями Беловежскай пушчы.

Ружанская турыстская тэрытарыяльная структура в настоящее время функционирует в определенной степени обособленно от основной части территории Пружанского района. Туристский потенциал основной части Пружанского района связан с Национальным парком «Беловежская пушча», а ружанская часть с Ружанскай пушчай (санаторий «Ружанский») и экскурсионными объектами г. Ружаны. В 1928 г. при туристском зонировании территории Полесского воеводства (территория современной Брестской области без учета Барановичского и Ляховичского районов) Ружаны входили в состав туристского района Коссовщина, имеющего статус культурной провинции.

Как в прошлом, так и в настоящее время Коссовщина обладает ярко выраженной экскурсионной специализацией и представляет интерес с точки зрения современного местоположения на стыке туристских и административно-территориальных районов. Концентрация взаимосвязанных самобытных историко-культурных объектов и удаленность от туристских центров области стали основой для функционирования самостоятельных туристских маршрутов. Дальнейшее исследование планировочной структуры на предмет включения Коссовщины в туристско-рекреационную систему целесообразно осуществлять при сохранении маршрутного принципа.

2. Центральная часть. Наиболее вероятным сценарием развития центральной кластерной структуры является продвижение ее в восточном направлении вдоль трассы М1/Е30. Данное направление совпадает с градостроительным развитием планировочной структуры Брестской агломерации. Существование рекреационного потока местных жителей и развитая туристская инфраструктура зоны отдыха «Сосновый бор» будут выступать в качестве основополагающих факторов дальнейшего развития.

Березовская туристская кластерная структура наиболее вероятно будет специализироваться на удовлетворении потребностей местного населения. При этом не исключается получение дополнительного импульса для развития транзитного туризма за счет преимуществ транспортного положения. В интересах реализации потребностей местного населения целесообразно осуществлять туристское освоение пригородных территорий городов Березы и Белоозерска в направлении заказника «Споровский». Создание единого туристского маршрута в данном направлении для заказника «Споровский» предоставит возможность улучшить состояние развития туристской инфраструктуры, а для местного населения и приезжих туристов повысит дифференциацию туристского продукта и качество туристских услуг.

3. Южная часть. Зона отдыха «Белое озеро» при изменении системы центральных мест в Брестском регионе может усилить специализацию в реализации потребности краткосрочного отдыха населения г. Бреста.

Появление туристских территориальных кластерных структур в южной части Брестского региона будет связано с вовлечением Малоритского, Дрогичинского, а также юга Кобринского района в единое туристское пространство Брестского региона. Связь территориальных структур неотъемлемо будет связано с характером транспортного сообщения. В настоящее время связующими в южной части региона являются автодороги Брест – Томашевка, Брест – Мокраны, Кобрин – Малорита и Кобрин – Дивин и Кобрин – Дрогичин. Основными связующими пунктами являются Брест и Кобрин, через которые осуществляется транспортное сообщение, при этом отсутствует прямая связь между опорными населенными пунктами Домачево, Малоритой, Дивином и Дрогичином. Дорогостоящий проект создания автодороги может в значительной степени

сказаться на конфигурации туристских территориальных структур. Однако даже без строительства южной транспортной оси Домачево – Малорита – Дрогичин в связи с усилением процессов агломерации в геометрическом центре региона актуальным будет являться появление малоритской кластерной структуры. Роль малоритской структуры будет состоять в снятии туристско-рекреационной нагрузки с центральной и беловежской кластерных структур. Наиболее вероятной будет являться спортивно-оздоровительная специализация с краткосрочным пребыванием. Потенциально стоит рассматривать транзитный характер территории, который соответственно вызовет рост количества объектов придорожного сервиса.

Создание административных, финансовых и экономических механизмов предоставляет возможность для функционирования региональных кластеров в рамках туристской территориальной структуры. Процесс кластерообразования не требует вовлечения одновременно всех потенциальных кластерных территориальных структур области либо региона. Однако создание на основании территориальной структуры хотя бы одного кластера (беловежского, центрального, «Белое озеро») может привести к постепенному вовлечению сразу нескольких. Следует отметить, что в Брестском регионе целесообразно развитие нескольких кластеров. Это связано с появлением межкластерной конкуренции, что может благоприятно сказаться на качестве предоставляемого туристского продукта.

В качестве основных региональных факторов, способных повлиять на развитие туризма, целесообразно рассматривать:

– изменение в конфигурации центральных мест в системе расселения Брестского региона, которая будет вызвана агломерационными процессами в центральной части региона (агломерация Бреста и Жабинки);

– появление кольцевой транспортной структуры, которая сможет связать все районные центры Брестского региона, обеспечив при этом наилучшее транспортное сообщение для перемещения населения, финансов и информации.

Реализация рациональной и устойчивой туристской территориальной системы будет зависеть от финансовых возможностей города, региона и государства для поэтапного формирования предлагаемой планировочной структуры.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Nash, J.F. The work of John Nash in game theory / J.F. Nash // Economic sciences, 1991–1995 / ed. by T. Persson. – Singapore, 1997.
2. Генеральный план развития города Бреста. Корректировка / М-во архитектуры и строительства РБ, УП «БЕЛНИИПГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА» ; В.П. Ивличев [и др.]. – Минск, 2007. № 57.08 – 301 с.
3. О мерах по упорядочению деятельности садоводческих товариществ : Указ Президента Респ. Беларусь, 28 января 2008 г., № 50. – Минск : Дикта, 2008. – 75 с.
4. Автомобильная дорога Обход территории Национального парка «Беловежская пуща». Оценка воздействия на окружающую среду и планируемые природоохранные мероприятия : отчет о НИР / РУП «БЕЛГИПРОДОР» ; П.П. Невмержицкий [и др.]. – Минск, 2011. – 251 с.

#### ***D.V. Nikityuk. Perspectives of Tourism Development of the Territorial Structure of the Brest Region***

The article analyzes the prospects of tourism of the territorial structure of the Brest region. The main factors are the urban development plan of the development strategy of Brest and the creation of a unified system of hiking trails.