

УДК 338.4; 911 (476.7)

Т.Н. Сидорович, А.А. Сидорович

ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ЗАПАДНОЙ ЧАСТИ БРЕСТСКОЙ ОБЛАСТИ

В статье проводится анализ и дается интегральная оценка уровня развития инфраструктуры западной части Брестской области; определены сильные и слабые стороны инфраструктуры районов, на основе чего выявлены перспективы их развития.

Введение

В силу своего геополитического положения западная часть Брестской области (Брестский, Жабинковский, Каменецкий, Кобринский, Малоритский, Пружанский районы) неоднократно входила в состав различных государств, что, несомненно, нашло отражение в ее историко-культурном наследии. Приграничное положение и пересечение путей, связывающих Европейский Союз с Российской Федерацией и Казахстаном, обеспечивает данному региону конкурентные преимущества в развитии въездного туризма. Одним из направлений развития туристско-рекреационной зоны западной части Брестской области является совершенствование ее инфраструктурного состояния. Следовательно, исследование вопросов развития инфраструктуры как одного из элементов функционирования туризма стоит в ряду актуальных задач современной политики в области туризма.

Материалы и методика исследования

Методика исследования инфраструктурного фактора формирования туристско-рекреационного потенциала территории включает в себя определение состава инфраструктуры; отбор показателей, характеризующих развитие каждой из ее составных частей; покомпонентная оценка уровня развития инфраструктуры на основе отобранных показателей; интегральная оценка; выявление сильных и слабых сторон инфраструктуры туризма на данной территории; определение перспектив развития туристической инфраструктуры.

В роли связующего звена между туристом и объектом посещения (аттракцией) выступает инфраструктура. В ее составе можно выделить две крупные подсистемы: туристическую индустрию и индустрию гостеприимства.

Туристическую индустрию формируют туристические предприятия, транспортная система и объекты культурно-развлекательной сферы. Под туристическими предприятиями понимаются организации, оказывающие туроператорскую и турагентскую деятельность, т.е. занимающиеся формированием, продвижением и реализацией туров, а также предоставляющие отдельные туристические услуги. Система транспортного обслуживания представляет собой сеть автомобильных и железных дорог, речных путей, а также совокупность организаций, оказывающих транспортные услуги. Культурно-развлекательная сфера связана с предоставлением услуг, выполняющих второстепенную роль по отношению к услугам, непосредственно формируемым аттракциями. Объекты культурно-развлекательной сферы в зависимости от степени участия туристов в мероприятиях досуга классифицируются на 3 группы:

- 1) объекты активного участия туристов (боулинг, бильярд, аквапарки и т.д.);
- 2) объекты пассивного участия туристов (театры, кинотеатры, музеи и т.д.);
- 3) объекты смешанного участия туристов (спортивные объекты).

Объекты активного участия туристов предполагают, что туристы принимают непосредственное участие в развлечении; пассивного участия – туристы выступают только в качестве зрителей; смешанного – туристы в одних случаях принимают активное участие в развлечении, в других – выступают как зрители. Например, при посещении туристами соревнований по пулевой стрельбе, стрелковый тир выступает в качестве объекта пассивного участия. Если туристы принимают участие в стрельбе в этом же тире, то тир в таком случае является объектом активного участия.

Индустрия гостеприимства включает в себя систему средств размещения и систему общественного питания. Средство размещения – это объект, регулярно или эпизодически предоставляющий услуги временного проживания. Организации, занимающиеся удовлетворением потребностей туриста в пище, включая ее приготовление, относятся к предприятиям общественного питания.

Следует отметить, что в ряде случаев одни и те же объекты могут одновременно рассматриваться и как элементы инфраструктуры, и как элементы аттракции. Наиболее показательный пример из сферы международного туризма – круизный лайнер «Queen Mary 2». Несмотря на явную принадлежность к транспортным средствам, он рассматривается как аттракция, поскольку у туристов сам по себе является объектом интереса. Этот лайнер задействован в семидневном трансатлантическом круизе по маршруту Саутгемптон – Нью-Йорк [1]. При этом на самолете при такой же стоимости расстояние между Саутгемптоном и Нью-Йорком может быть преодолено всего за 7 часов.

Оценка уровня развития инфраструктуры западной части Брестской области проведена по 5 модулям. Каждый модуль включает набор показателей, характеризующих одну из составляющих инфраструктуры туризма (таблица 1). Выбор самих показателей обусловлен доступностью и наличием статистической информации.

Конкретное значение каждого показателя переводится в балльную систему от 0 до 7 в соответствии с рейтинговой позицией административно-территориальной единицы. Максимальное количество баллов получает район с наилучшим показателем, 1 – с наименьшим и 0, если явление отсутствует. Использование балльной системы дает возможность суммирования полученных баллов с целью комплексной оценки уровня развития той или иной инфраструктурной составляющей и туристической инфраструктуры в целом. Поскольку число составных частей инфраструктуры равняется 5, то значение интегрального показателя, характеризующего общий уровень развития инфраструктуры, находится в пределах от 0 до 35 включительно.

Как было отмечено выше, выбор показателей в значительной степени лимитирован доступностью статистической информации. Поэтому в данном исследовании для характеристики каждой инфраструктурной составляющей приведено разное количество показателей, что усложняет получение интегральной оценки. Для устранения этого недостатка применяется следующая формула:

$$p = \frac{\sum B_i}{n_i}, \quad (1)$$

где p – балльное значение инфраструктурной составляющей; B – балльное значение i -го показателя; i – показатель, характеризующий данную структурную составляющую; n – количество показателей.

В таком случае комплексная оценка уровня развития инфраструктурной составляющей представляет собой среднее арифметическое балльных значений всех показателей одного модуля.

Таблица 1 – Модульная система оценки инфраструктурного фактора формирования туристско-рекреационного потенциала территории

	Модули				
	Туристические предприятия	Система транспортного обслуживания	Система средств размещения	Система общественного питания	Культурно-развлекательная сфера
Показатели	Обеспеченность населения туристическими предприятиями (чел./фирма)	Густота автодорог (м/км ²)	Номерной фонд гостиниц (число койко-мест)	Обеспеченность населения предприятиями общепита (число объектов на 1 000 жит.)	Количество объектов пассивного участия туристов
		Густота железных дорог (м/км ²)	Вместимость баз отдыха (число койко-мест)		Количество объектов активного участия
		Количество маршрутов (ед.)	Номерной фонд санаториев (число койко-мест)		Количество объектов смешанного участия
			Вместимость агроусадеб (число койко-мест)		Обеспеченность населения культ.-развлек. объектами (число жит. на 1 объект)
			Обеспеченность населения средствами размещения (число койко-мест на 1 000 чел.)		

Обсуждение результатов исследования

Туристические фирмы. Туристическая деятельность – это деятельность, связанная с организацией всех форм выезда людей с места постоянного жительства в оздоровительных целях, для удовлетворения познавательных интересов или в профессионально-деловых целях без занятия оплачиваемой деятельностью в местах временного пребывания. Особая роль в осуществлении такой деятельности принадлежит туристическим фирмам [2, с. 78]. Туристическое предприятие (фирма) – самостоятельный хозяйствующий субъект, организующий свою деятельность в сфере туризма в целях удовлетворения общественных потребностей и получения прибыли [2, с. 141]. С точки зрения вида предпринимательства на туристическом рынке, фирмы можно подразделить на туроператоров и турагентов [3, с. 135]. Первые осуществляют формирование, продвижение и реализацию создаваемых ими туров, вторые – продвижением (рекламой) и реализацией туров, созданных туроператорами, т.е. являются посредниками. На практике большинство фирм осуществляет как туроператорскую, так и турагентскую деятельность, однако доминирующее положение в формировании структуры доходов играет турагентская деятельность.

По состоянию на 2010 г. лицензии на осуществление туристической деятельности в западной части Брестской области имели 66 субъектов хозяйствования, что со-

ставляет около 60% всех туристических фирм области. По нашим оценкам, лишь для 70–80% фирм, имевших соответствующие разрешения, туристическая деятельность являлась преобладающей. Для остальных туристическая деятельность – это вспомогательное направление. Так, СП ООО «БелТрансОйл», являющееся резидентом СЭЗ «Брест», предоставляет широкий спектр услуг придорожного сервиса: от реализации нефтепродуктов до предоставления стояночных мест для большегрузного автотранспорта. При этом компания владеет небольшой базой отдыха в Ивацевичском районе и предлагает туры для любителей охоты [4–6]. Такие предприятия отличаются от «классических» турфирм, имеющих отдельный офис и проводящих интенсивную маркетинговую политику в том числе путем размещения рекламных материалов в газетах, на радио, телевидении и сети Интернет, а также посредством участия в туристических ярмарках, выставках и семинарах.

В тоже время для большинства «классических» турфирм наибольший интерес представляет реализация зарубежных туров при одновременном снижении внимания к внутреннему туризму, что негативно сказывается на развитии всего туристско-рекреационного комплекса не только в исследуемом регионе, но и в целом в стране.

Из всего количества туристических фирм региона $\frac{3}{4}$ сконцентрированы в областном центре (таблица 2). Это обуславливает наиболее высокий уровень обеспеченности населения туристическими фирмами в г. Бресте: 1 туристическая фирма приходится почти на 6 000 человек. Для сравнения: в Каменецком районе 1 туристическая фирма, представленная туристическим отделом ГПУ «Национальный парк «Беловежская пуща» в д. Каменюки, обслуживает 39 000 человек.

Таблица 2 – Туристические фирмы на территории западной части Брестской области

Район	Население, тыс. чел	Количество турфирм	Обеспеченность, тыс. чел./ турфирма
Брестский	39,3	1	39,3
Жабинковский	25,0	1	25,0
Каменецкий	39,0	1	39,0
Кобринский	87,8	9	9,8
Малоритский	25,6	1	25,6
Пружанский	52,2	2	26,1
г. Брест	310,8	51	6,1
Всего	579,7	66	8,9

Высокий показатель в г. Бресте – 7 баллов (таблица 3). Это объясняется как статусом областного центра и большой численностью населения, так и непосредственно приграничным положением и ролью Брестского транспортного узла в европейской транспортной системе. Так, значительная часть экскурсионных автобусных туров по странам Европы, ориентированных на российских и белорусских туристов, начинается именно с города Бреста.

Таблица 3 – Сводная таблица интегральной и модульной оценки уровня развития инфраструктуры западной части Брестской области (баллы)

Показатели	Районы						
	Брестский	Жабинковский	Каменецкий	Кобринский	Малоритский	Пружанский	г. Брест
	Туристические фирмы						
Обеспеченность	1	5	2	6	4	3	7
Балльное значение, р	1,0	5,0	2,0	6,0	4,0	3,0	7,0
Система транспортного обслуживания							
Густота автодорог	4	1	6	5	2	3	7
Густота железных дорог	6	5	2	3	4	1	7
Кол-во маршрутов	7	2	1	5	3	4	6
Балльное значение, р	5,7	2,7	3,0	4,3	3,0	2,7	6,7
Система средств размещения							
Число койко-мест в гостиницах	2	0	6	5	3	4	7
Число койко-мест на базах отдыха	7	0	4	6	5	3	0
Число койко-мест в санаториях	7	6	2	5	0	3	4
Число койко-мест в усадьбах	7	3	6	5	2	4	0
Обеспеченность	7	6	5	4	1	2	3
Балльное значение, р	6,0	3,0	4,6	5,0	2,2	3,6	1,8
Система общественного питания							
Обеспеченность	1	7	6	2	3	5	4
Балльное значение, р	1,0	7,0	6,0	2,0	3,0	5,0	4,0
Культурно-развлекательная сфера							
Количество объектов пассивного участия туристов	5	4	6	4	3	4	7
Количество объектов активного участия туристов	0	0	0	6	5	5	7
Количество объектов смешанного участия туристов	6	0	0	6	0	6	7
Обеспеченность	6	5	6	3	4	2	7
Балльное значение, р	4,3	2,3	3,0	4,8	3,0	4,3	7
ИТОГО	18,0	20,0	18,6	22,1	15,2	18,2	27,5

Туристы добираются до г. Бреста железнодорожным транспортом. Дальнейшее путешествие осуществляется автобусом, как правило, предоставляемым польскими партнерами и соответствующим стандартам ЕВРО-4 или ЕВРО-5 (экологические стандарты, регулирующие содержание вредных веществ в выхлопных газах) [7; 8]. Количество туристических фирм тесно коррелирует с уровнем урбанизации. Действительно, самый низкий уровень развития сети туристических фирм характерен для Брестского района (1 балл). Это также связано и с расположением в пределах отмеченной территории областного центра, концентрирующего, как уже было отмечено, основную массу туристических фирм. Как результат – имеющиеся туристические фирмы имеют узкую специализацию.

Система транспортного обслуживания. Туризм как вид деятельности, тесно связанный с перемещением туристов за пределы их постоянного места проживания, не может рассматриваться вне его связи с транспортным обеспечением [2, с. 242]. Транспортная система выступает в роли связующего звена между всеми компонентами туристической сферы. Благодаря транспорту осуществляются перевозки и доставка туристов как к объектам туристического интереса (аттракциям), так и к местам размещения и питания.

На территории западной части Брестской области в качестве крупнейшего организатора пассажирских транспортных перевозок выступает ОАО «Брестоблавтотранс», которое осуществляет более 270 маршрутов в исследуемом регионе [9]. Причем более 50% всех маршрутов приходится на Брестский район и г. Брест, в то время как на Каменецкий район приходится всего 1,8% (таблица 4).

Таблица 4 – Система транспортного обслуживания на территории западной части Брестской области

Район	Площадь, км ²	Количество маршрутов	Длина железных-дорог, км	Длина авто-дорог, км	Густота железных дорог, м/км ²	Густота авто-дорог, м/км ²
Брестский	1545	75	121,9	144,7	78,9	93,7
Жабинковский	684,2	19	46,8	45,8	66,9	66,9
Каменецкий	1 687,1	5	34,5	208,6	20,4	123,6
Кобринский	2 039,8	51	51,6	191,8	25,3	94,0
Малоритский	1 373,6	21	39,2	94,2	28,5	68,6
Пружанский	2 826	38	27,4	218,8	9,7	77,4
г. Брест	145,3	65	65,1	23,4	448,0	161,0
Всего	10 301,0	274	385,5	928,3	37,4	90,1

Анализ показателей, характеризующих развитие транспортной инфраструктуры, свидетельствует о значительных территориальных диспропорциях в пределах исследуемого региона. Так, совокупный показатель, рассчитанный для г. Бреста, более чем в 2 раза превысил аналогичный показатель для Пружанского и Жабинковского районов. Относительно высокий показатель в Брестском районе (5,7 балла), что обусловлено как непосредственно приграничным положением, так и прохождением через территорию района магистральных путей сообщения и расположением в пределах района областного города.

По показателю густоты железных дорог явным лидером выступает г. Брест. Далее следуют Брестский и Жабинковский районы. Последние места принадлежат Каменецкому и Пружанскому районам, занимающим периферийное положение по отноше-

нию к сформированному каркасу железнодорожной сети. Сеть автомобильных дорог распределена по территории западной части Брестской области более равномерно: разница в густоте автодорог между отдельными административно-территориальными единицами не превышает двукратной величины против восьмикратного для железных дорог (исключая г. Брест). По густоте автомобильных дорог после г. Бреста следует Каменецкий, Кобринский и Брестский районы. Наименее развита сеть автомобильных дорог в Малоритском и Жабинковском районах. Это объясняется тем, что Малоритский район находится в стороне от основных автомагистралей, а Жабинковский район отличается небольшой территорией и вытянутостью в субмеридианальном направлении (притом что магистраль М1/Е30 пересекает его в субширотном направлении).

Таким образом, наиболее развита система транспортного обслуживания в г. Бресте и Брестском районе. Кроме того, необходимо отметить наличие на территории Брестского района аэропорта международного класса. В 2011 г. из Брестского аэропорта осуществлялись чартерные рейсы в Анталию (Турция) и Хургаду (Египет).

Система средств размещения. Размещение занимает центральное место в комплексе услуг, предоставляемых туристам во время путешествия, и является неотъемлемой частью каждого тура. На средства размещения приходится до 65% лиц, занятых в туристической сфере, и около 68% инвестиций в сфере туризма [2, с. 215].

Как видно из таблицы 5, наибольшая обеспеченность гостиничным номерным фондом характерна для г. Бреста, на который приходится до 80% единовременной вместимости гостиниц исследуемого региона. Вместимость отдельных гостиничных предприятий во всем регионе варьирует от полутора десятков номеров («Старт», «Каменюки-1») до полутора сотен («Беларусь», «Дружба»).

Таблица 5 – Система средств размещения в западной части Брестской области

Район	Гостиницы, койко-мест	Санатории, койко-мест	Базы отдыха, койко-мест	Усадьбы, койко-мест	Всего койко-мест	Население, тыс. чел.	Обеспеченность, ед./ тыс. чел.
Брестский	22	1 586	855	112	2 575	39,3	65,5
Жабинковский	–	840	–	25	865	25,0	34,6
Каменецкий	248	196	52	68	564	39,0	14,5
Кобринский	132	632	94	38	896	87,8	10,2
Малоритский	50	–	66	4	120	25,6	4,7
Пружанский	55	283	9	29	376	52,2	7,2
г. Брест	1 929	380	–	–	2309	310,8	7,4
Всего (койко-мест)	2 436	3 917	1 076	276	7 705	579,7	13,3

Учреждения санаторно-курортного профиля наибольшее развитие получили в Брестском и Жабинковском районах, на которые приходится до 60% номерного фонда. В отличие от гостиниц санаторно-курортные учреждения ориентированы исключительно на лечебный и оздоровительный виды туризма, развивающиеся на основе различного сочетания лесных, водных, климатических, бальнеологических и грязелечебных ресурсов, обладающих целебными свойствами.

До 80% вместимости баз отдыха и 40% вместимости агроусадоб приходится на Брестский район. Вместе с областным центром это более 60% всех койко-мест западной части Брестской области. По обеспеченности номерным фондом в расчете на 1 000 человек лидирует также Брестский район – 65,5 ед./тыс. чел. В тройку лидеров

по данному показателю входят Жабинковский и Каменецкий районы: 34,6 ед./тыс. чел. и 14,5 ед./тыс. чел. соответственно.

Анализ проведенных данных показал, что наиболее развитой системой средств размещения обладает Брестский район (6,0 балла). Его показатель более чем в 2 раза превышает аналогичный показатель для г. Бреста (2,8 балла). В областном центре широкое развитие получила гостиничная сеть, при этом сектор баз отдыха и усадеб вообще не представлен. Последнее обстоятельство определяет низкий суммарный показатель. Достаточно высокие показатели имеют Кобринский и Каменецкий районы (5,0 и 4,6 балла соответственно). В данных районах широко представлены все типы объектов системы средств размещения. Как следствие, туристические фирмы могут предложить большой выбор мест проживания с учетом возможностей и желаний туристов.

Система общественного питания. Физиологическую потребность туриста в пище удовлетворяют предприятия общественного питания. Они отличаются разнообразием типов: рестораны, кафе, бары, пиццерии, столовые. На территории западной части Брестской области насчитывается более 150 подобных заведений, причем более 50% объектов общественного питания сконцентрированы в г. Бресте. Это объясняется тем, что здесь проживает более 300 тыс. чел., что предопределяет высокий объем спроса и стимулирует, таким образом, развитие системы общепита. Далее следует Каменецкий район, на который приходится 13,7% от общего числа предприятий общепита.

В структуре типов объектов общепита во всех исследуемых районах преобладают кафе и бары, рассчитанные на потребителя среднего класса. Аналогичная ситуация характерна и для областного центра, который также отличается большим разнообразием объектов питания. В Бресте получили развитие такие заведения, как пиццерии и рестораны. Однако последние приурочены в основном к гостиницам, например, рестораны «Буг», «Интурист», «Беларусь».

Как видно из таблиц 3 и 6, обеспеченность объектами общественного питания на 1 000 человек наибольшая в Жабинковском (7 баллов) и Каменецком районах (6 баллов), что обусловлено, с одной стороны, близостью к областному центру и границе, а с другой – наличием аттракций. Однако следует заметить, что данный показатель и в г. Бресте, и в районах меньше 1, т.е. на 1 000 человек приходится менее 1 объекта общественного питания.

Сфера общественного питания в западной части Брестской области развита в недостаточной степени. Это в свою очередь предопределяет легкость организации бизнеса в данном секторе в силу слабой конкуренции. Одним из перспективных направлений является открытие объектов питания, предоставляющих широкий ассортимент блюд национальной кухни.

Таблица 6 – Система общественного питания западной части Брестской области

Район	Количество, ед.	Население, тыс. чел.	Обеспеченность, ед./1 000 чел.
Брестский	3	39,3	0,1
Жабинковский	16	25,0	0,6
Каменецкий	22	39,0	0,6
Кобринский	16	87,8	0,2
Малоритский	5	25,6	0,2
Пружанский	15	52,2	0,3
г. Брест	84	310,8	0,3
Всего	161	579,7	0,3

Культурно-развлекательная сфера. Расширение спектра услуг культурно-развлекательной сферы, с одной стороны, повышает общую удовлетворенность от туристической поездки, а с другой – увеличивает общие затраты туриста, повышая тем самым социально-экономическую отдачу от туристической отрасли. Культурно-развлекательная сфера очень разнообразна на территории западной части Брестской области насчитывается более 60 объектов развлекательно-зрелищной сферы, причем около 65% из них сконцентрировано в г. Бресте (таблица 7).

Таблица 7 – Культурно-развлекательная сфера западной части Брестской области

Район	Население, тыс. чел	Количество объектов			Всего	Обеспеченность, тыс. чел./кол-во объектов
		а	п	с		
Брестский	39,3	–	3	1	1	9,8
Жабинковский	25,0	–	2	–	2	12,5
Камянецкий	39,0	–	4	–	4	9,8
Кобрынський	87,8	2	2	1	5	17,6
Малорытскі	25,6	1	1	–	2	12,8
Пружанскі	52,2	1	2	1	4	13,1
г. Брест	310,8	18	15	9	42	7,4
Всего	579,7	22	29	12	63	10,7

Примечание – а – объекты активного участия туристов, п – пассивного участия туристов, с – смешанного участия туристов

Кроме того, для г. Бреста характерна и наибольшая обеспеченность объектами культурно-развлекательной сферы, которая представлена объектами активного, пассивного и смешанного участия. Среди объектов пассивного участия туристов следует отметить археологический музей «Берестье», мемориальный комплекс «Брестская крепость-герой», музей «V форт». Среди объектов активного участия – бильярдный клуб «Олимп», боулинг-клуб «Космикс». К объектам смешанного участия относятся лукодром, гребной канал, дворец водных видов спорта и т.д.

Наиболее распространенными объектами за пределами г. Бреста являются объекты пассивного участия туристов, в роли которых выступают кинотеатры и музеи. Примерами могут служить Жабинковский историко-краеведческий музей, музей космонавтики в д. Томашовка Брестского района, кинотеатр «Беларусь» в Пружанах. На объекты смешанного участия приходится 19% общего числа объектов культурно-развлекательной сферы западной части Брестской области, и представлены они лишь в г. Бресте, Брестском, Кобрынском и Пружанском районах.

Анализ отобранных показателей свидетельствует о высокой степени территориальной дифференциации в пределах исследуемого региона. Необходимо отметить, что по всем показателям г. Брест занимает 1 место. С другой стороны, в Жабинковском и Камянецком районах представлены лишь объекты пассивного участия туристов.

Таким образом, в развитии отдельных составляющих туристической инфраструктуры наблюдаются существенные территориальные различия. Однако низкий уровень развития одной из составляющих компенсируется более высоким уровнем развития другой. Это отражается на суммарном показателе, который дифференцирован в меньшей степени. Исключением является Малорытский район, который из максимально возможных 35 баллов получил всего 15,2, что в 1,8 раза меньше аналогичного показателя для г. Бреста. По степени развития туристической инфраструктуры все административно-территориальные единицы 2 уровня сгруппированы в 3 класса:

1) районы с низким уровнем развития инфраструктуры (менее 17,0 баллов) – Малоритский район;

2) районы со средним уровнем развития инфраструктуры (17,1–21,7 балла) – Брестский, Жабинковский, Каменецкий, Пружанский районы;

3) районы с высоким уровнем развития инфраструктуры (более 21,8 балла) – Кобринский район и г. Брест.

Перспективы развития инфраструктуры западной части Брестской области. Проведенный анализ и интегральная оценка уровня развития инфраструктуры западной части Брестской области позволили выявить сильные и слабые стороны инфраструктуры районов, а также на этой основе определить перспективы (возможности) их развития (таблица 8).

Таблица 8 – Комплексная характеристика инфраструктуры районов западной части Брестской области

Район	Слабые стороны	Сильные стороны
Брестский	<ol style="list-style-type: none"> Отсутствие продолжения железнодорожной ветки «Брест – Томашовка» (ст. Влодава) далее в южном направлении. Отсутствие дорог с усовершенствованным покрытием в южной части Брестского района, связывающих ее с Малоритским районом. Недостаточно развитая сеть придорожного питания и мест отдыха (кемпингов). Отсутствие единой системы размещения объектов питания и развлечения в пределах курорта местного значения «Белое озеро». 	<ol style="list-style-type: none"> Наличие автомобильного погранперехода в г.п. Домачево и д. Томашовка. Разнообразие средств размещения. Тесная связь с инфраструктурой г. Бреста. Включенность населенных пунктов Брестского района в систему транспортного обслуживания маршрутами городского экспрессного сообщения.
Жабинковский	<ol style="list-style-type: none"> Отсутствие гостиниц. Низкая густота автомобильных дорог в южной части района. Отсутствие объектов культурно-развлекательной сферы активного и смешанного участия туристов. 	<ol style="list-style-type: none"> Наличие санаториев «Буг» и «Надзея». Прохождение через территорию района транспортного коридора европейского значения № 2 (Париж – Брест – Москва). Узловое положение г. Жабинка (железные дороги «Брест – Гомель», «Брест – Москва»).
Каменецкий	<ol style="list-style-type: none"> Концентрация гостиниц исключительно в д. Каменюки. Отсутствие туристических фирм, за исключением туристического отдела НП «Беловежская пуца». Отсутствие объектов культурно-развлекательной сферы активного и смешанного участия туристов. 	<ol style="list-style-type: none"> Наличие железнодорожного и автомобильного погранпереходов. Густая сеть автомобильных дорог. Широкая сеть агроусадеб.

Продолжение таблицы 8

Кобринский	<ol style="list-style-type: none"> 1. Низкая пропускная способность погранперехода «Дивин – Самары». 2. Недостаток объектов общественного питания. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Высокая конкуренция на рынке туристических услуг. 2. Диверсифицированная культурно-развлекательная сфера. 3. Пересечение автомобильных дорог «Брест – Минск» и «Брест – Гомель». 4. Разнообразие средств размещения.
Малоритский	<ol style="list-style-type: none"> 1. Низкий уровень развития средств размещения. 2. Недостаток объектов культурно-развлекательной сферы. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Наличие железнодорожного («Хотислав – Заболотье») и автомобильных («Мокраны – Доманово», «Олтуш – Пища») погранпереходов. 2. Прохождение автомобильных и железных дорог, связывающих Брест с Западной Украиной.
Пружанский	<ol style="list-style-type: none"> 1. Отсутствие дороги с асфальтным покрытием в направлении г. Гродно через деревню Новый Двор. 2. Недостаточная гостиничная сеть в районе НП «Беловежская пуца» (например, в деревне Белый Лесок). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Культурно-развлекательная сфера представлена объектами активного и пассивного участия туристов (аквапарк, кинотеатр). 2. Пешеходный переход в Беловежской пуце. 3. Объездная дорога вокруг НП «Беловежская пуца».
г. Брест	<ol style="list-style-type: none"> 1. Автомобильные заторы, особенно в часы пик. 2. Отсутствие концертного зала большой вместимости. 3. Концентрация туристических фирм в центральной части города. 4. Превалирование турагентской деятельности в структуре доходов фирм. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Автомобильные и железнодорожные переходы. 2. 5 веток железной дороги. 3. Близость аэропорта международного класса. 4. Хорошо развита культурно-развлекательная сфера. 5. Разнообразие спортивных объектов высокого класса (гребной канал, лукодром, бейсбольное поле и др.).

Таким образом, дальнейшее развитие инфраструктуры как составляющей части туризма должно базироваться, с одной стороны, на минимизации проявления слабых сторон либо их полной ликвидации, с другой – на укреплении сильных.

Заключение

Составными частями инфраструктуры туризма выступают туристические фирмы, системы транспортного обслуживания, средств размещения, общественного пита-

ния и культурно-развлекательная сфера, изучение которых наиболее полно и точно отражает уровень развития инфраструктуры.

1. Проведенная в соответствии с авторской методикой оценка уровня развития инфраструктуры по отдельным районам западной части Брестской области не выявила большой дифференциации в уровне развития туристической инфраструктуры. Наиболее отстающим районом является Малоритский, а наиболее высокий уровень развития инфраструктуры характерен для г. Бреста и Кобринского района.

2. Характерной особенностью распределения туристической инфраструктуры в западной части Брестской области является ее сосредоточение в пределах г. Бреста.

3. Покомпонентная оценка позволяет выявить сильные и слабые стороны туристической инфраструктуры, а также определить дальнейший путь развития инфраструктуры на территории западной части Брестской области: как в целом по региону, так и по отдельным районам.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Cunard cruise line [Electronic resource] / Cunard cruise line. – Southampton, 2011. – Mode of access: <http://www.cunard.co.uk/Ships/Queen-Mary-2>. – Date of access: 06.02.2011.

2. Организация туризма : учеб. пособие / А.П. Дурович [и др.]; под общ. ред. Н.И. Кабушкина. – Минск : Новое знание, 2003. – 632 с.

3. Менеджмент туризма. Туризм как вид деятельности : учебник / И.В. Зорин [и др.]; под общ. ред. И.В. Зорина. – М. : Финансы и статистика, 2005. – 288 с.

4. Брестчина производит, предлагает, приглашает – 2002 / Отдел внешней торговли комитета промышленности и торговли Брестского облисполкома, предприятие «Технический цент-88». – Барановичи : Баранов. укрупненная типография, 2002. – 452 с.

5. Официальный сайт Министерства спорта и туризма Респ. Беларусь [Электронный ресурс] / Министерство спорта и туризма Респ. Беларусь. – Минск, 2011. – Режим доступа: <http://www.mst.by/ru/>. – Дата доступа: 11.01.2011.

6. Официальный сайт компании «БелТрансОйл» [Электронный ресурс] / СП «БелТрансОйл» ООО. – Брест, 2011. – Режим доступа: <http://www.beltransoil.by/>. – Дата доступа: 11.01.2011.

7. Бел-Ориентир – экскурсионные туры по Европе [Электронный ресурс] / Тур. компания «Бел-Ориентир». – Минск, 2012. – Режим доступа: <http://www.bel-orientir.ru/>. – Дата доступа: 08.02.2012.

8. DSBW-TOUR [Электронный ресурс] / Тур. компания «DSBW-TOUR Континент». – Москва, 2012. – Режим доступа: www.dsbw.ru. – Дата доступа: 13.02.2012.

9. Официальный сайт ОАО «Брестоблавтотранс» [Электронный ресурс] / ОАО «Брестоблавтотранс». – Минск, 2012. – Режим доступа: <http://oblavtotrans.brest.by>. – Дата доступа: 13.02.2012.

Sidorovich T.N., Sidorovich A.A. Infrastructure Factor of Tourist and Recreational Potential in Western Part of Brest Region

In the article the integrated assessment of the level of infrastructure development in the western part of Brest region is given. The strengths and weaknesses of the infrastructure of the areas and the prospects of its development are determined.

Рукапіс паступіў у рэдкалегію 30.01.2012