

РЭШТКІ ГІСТОРЫІ

У выніку значнага пад'ёму выезднога турызму ў краіне, па-за ўвагай засталіся шматлікія турысцкія аб'екты Беларусі.

На сённяшні дзень выкарыстоўваюцца толькі тыя з іх, што калісь былі ўключаны ў агульнасаюзныя маршруты. Але ж зараз дзеля актывізацыі ўнутранага турызму патрэбны карэнныя змены ў характары выкарыстання экскурсійных рэсурсаў Беларусі.

У гэтым кірунку асабліваю цікавасць прадстаўляюць помнікі архітэктуры, іх уключэнне ў разнастайныя маршруты. Дзеля непасрэднага знаёмства з імі і высвятлення іх сённяшняга стану аўтарам быў прадпрыняты шэраг экспедыцыйных вандровак па аднаму з найбольш багатых на архітэктурныя помнікі раёнаў Беларусі Гродзенскай і Брэсцкай вобласцяў. Першапачатковая ўвага надавалася найбольш атрактыўным аб'ектам — замкам і касцёлам. У выніку паездак у летне-асенні перыяд 2000 г. быў сабраны багаты фотаматэрыял (больш за 120 фотаздымкаў).

Першым крокам да такіх вандровак была плённая праца па распрацоўцы адпаведнага маршруту, для чаго былі скарыстаны шматлікія літаратурныя крыніцы аб архітэктуры Беларусі.

У выніку былі вылучаны цэнтры, такія як Гародня, Баранавічы, Сморгонь, вакол якіх і канцэнтруецца асноўная частка архітэктурнай спадчыны заходніх зямель Беларусі.

Пры непасрэдным знаёмстве з тымі ці іншымі помнікамі высвятлілася, што яны маюць як і агульныя да тых у суседніх краінах рысы, так і рысы, што выгадна абумоўліваюць іх асаблівасці. Перш за ўсё гэта бачна на прыкладах беларускай абарончай готыкі — цэрквах у Сынковічах і Мураванцы; замках — кастэлях у Лідзе і Крэве, а таксама палацавых рэзідэнцыях у Косаве, Ружанах і Гальшанах.

Значную ролю ў экскурсійным патэнцыяле Беларусі можа адыграць распрацоўка маршруту па неагатычных касцёлах краіны (такая спроба была зроблена аўтарам у ходзе навучальнага курса "Геаграфія турызму Беларусі", былі вылучаны тры арэалы распаўсюджвання такіх помнікаў з цэнтрамі ў Браславе, Мінску і Гародне).

Нельга абысці праблему аб сённяшнім стане тых помнікаў, што ствараюць скарбніцу архітэктуры Беларусі. Перш за ўсё гэта тычыцца буйных архітэктурных помнікаў — замкаў і палацаў. Усе яны, за выключэннем, напэўна, Мірскага і Лідскага замкаў, знаходзяцца ў руінах. Але і тут ім надаецца мала ўвагі, не праводзяцца нават кансервацыйныя работы.

Крытычным можна лічыць стан Крэўскага замка, палаца ў Гальшанах і Косаўскай сядзібы. Вядзенне гаспадарчай дзейнасці побач з гэтымі аб'ектамі яшчэ больш пагаршае іх стан. Застаюцца без увагі Наваградскі і Любчанскі замкі, тым самым застаюцца без увагі наша гісторыя.

Што тычыцца касцёлаў, то сітуацыя з імі не такая кепская: вядзецца рэстаўрацыя, шмат з іх дзейнічае. Але недарэчнасць тут у тым, што лепшыя з касцёлаў прыводзяцца да належнага стану прадстаўнікамі каталіцкай канфесіі з суседніх краін (касцёл у Ішклэдзі, Гальшанскі касцёл і інш).

Усё вышэйадзначанае з'яўляецца толькі часткай вынікаў па пэўнаму рэгіёну. Аўтар працягвае займацца падобнай справай, каб у сваёй дзейнасці ахапіць увесь комплекс архітэктурных ансамбляў Беларусі.

<http://edoc.bseu.by>

Е.А. Безницькая
Ялтинский институт менеджмента.

КРУИЗНЫЙ ТУРИЗМ В АВТОНОМНОЙ РЕСПУБЛИКЕ КРЫМ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Круизинг — это международный бизнес, который является комплексом рыночных структур, соединяющий несколько определенных международных рыночных сегментов. Это определяет, что родство между торговлей и туризмом — это комплекс

и возможность переступить индивидуальные рыночные границы. Различные формы круизного туризма являются частью приморского туризма и отдыха, которые, в свою очередь, являются сегментом огромного рынка туризма и отдыха, куда входят прибрежные празднования, катания на коньках и другие возможности.

Несмотря на локальные проблемы в Восточной части Средиземноморья, в мировом масштабе круизный бизнес сегодня остается самым быстрорастущим сектором туризма. По крайней мере, с 1980 г. повсеместно в мире продолжается непрерывный рост этой отрасли. Но хотя круизы крайне привлекательны и имеют широкое общественное признание и вызывают большой интерес у масс-медиа, круизная индустрия является серьезным и сложным бизнесом, где важную роль играют морские круизные порты.

Одной из главных тенденций круизного бизнеса в настоящее время, часто упоминаемой как исполнителями, так и аналитиками, является процесс глобализации. Здесь рассматриваются два значения глобализации. Первое — это тенденция операторов распространять информацию о своих достопримечательностях по другим регионам земного шара. Другое — это распространение самого круизного туризма от традиционных рынков (в основном США и Канада) к другим новым потребителям из других регионов земного шара, которых бы заинтересовал бы круизный продукт.

В последние десятилетия в мире наблюдается устойчивая тенденция увеличения объема рынка морских круизов. За два последних года емкость европейского круизного рынка возросла на 162%. Современные пассажирские суда являются плавучими мега-курортами, способными вместить до 2000—3500 пассажиров и такое же количество обслуживающего персонала. Более половины строящихся на данный момент круизных лайнеров будут иметь пассажировместимость около 3500 человек.

Понятно, что круизная индустрия, продолжая расти, способна дать толчок, вызывающий экономический рост в Европе, особенно в Средиземноморье.

Карибская туристическая организация привела данные, что круизный пассажир за одно посещение в 1997 г. обычно тратил 125 дол. США на человека. Исходя из этого, можно оценить, что мировой экономический эффект от 6,97 млн человек в 1997 г. составил, как минимум, 871,25 млн дол. США на одно посещение, включая налоги, портовые сборы, содержание экипажа и услуги, оказываемые на линиях.

Увеличение объемов означает, что порты и места назначения должны быть обновлены, чтобы достичь большего успеха. Кроме того, очень важными остаются вопросы безопасности, барьеры между портом, производителями услуг и местной общественностью должны быть устранены, что сделает прибрежную зону привлекательно настолько, насколько это возможно.

Впервые на престижной Круизной выставке, которая состоялась в итальянском г. Генуя 12—14 сентября, был представлен Крым (Ялта, Феодосия, Севастополь). Логотипом выставки стал замок Ласточкино гнездо.

В настоящее время круизный туризм Крыма переживает кризисный период. Так, загрузка крымских портов составляет 60 %. В 1998 г. Ялта и Одесса были включены в маршруты более чем 1000 морских круизов, а в 1999 г. — 20.

Лидерами круизных компаний было отмечено, что в Крым иностранные корабли редко заходят по причине несоответствия технических параметров портов; высокие тарифы на портовые сборы, дорогой сервис при низком качестве. Например, в портах Греции, Болгарии и Турции стоимость обслуживания кораблей в порту почти в 2 раза ниже, чем в Крыму.

В 2000 г. Ялту посетили 45 пассажирских судов (что в 5,9 раза меньше, чем в 1991 г.). Из них 32 под иностранным флагом (что в 2,2 раза меньше, чем в 1991 г.). Общее количество пассажиров составило 22,8 человек (что в 6,3 раза меньше, чем в 1991 г.). Из них иностранных круизных пассажиров насчитывалось 19,1 тыс. человек (что в 1,6 раз меньше, чем в 1991 г.).

Сейчас Ялтинский порт переживает пору обновления. Летом 2000 г. здесь работали почти все суда, грузовой порт перерабатывал поступающие грузы. В инфраструктуру Ялты за счет трат на берегу круизных туристов поступило около 1 млн дол. США.

В 2000 г. Ялтинский морской торговый порт стал лауреатом международного открытого рейтинга популярности качества товаров и услуг “Золота Фортуна”.

Увеличение объемов рынка морских круизов и пассажировместимости европейских судов непосредственно оказывает влияние на динамику посещения пассажирскими судами Ялтинского порта. Более того, намеченный ввод нового круизного терминала в Стамбуле стоимостью 100 млн дол. США повлечет увеличение объема круизных перевозок в регионе.