

*В.А. Петрович, ассистент
БГЭУ (Минск)*

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Развитие сферы туристических услуг на внутренних водных путях и их эффективность зависят от целого ряда аспектов:

- наличие внутренних водных путей, удовлетворяющих необходимым требованиям;
- обеспеченность пассажирскими судами соответствующего класса и комфортабельности;
- развитость соответствующей береговой инфраструктуры и др.

Проецируя данные аспекты на современные реалии в рамках Республики Беларусь, можно отметить следующее.

Внутренние водные пути республики включают около 1 тыс. рек, протяженностью около 50 тыс. км. В настоящее время для нужд судоходства используется 1903 км. В состав внутренних водных путей входит также Днепро-Бугский канал протяженностью 244 км, который соединяет реку Муховец (г. Брест) с рекой Припять (г. Пинск).

Для развития водного туризма необходимо иметь соответствующие пассажирские суда. Современный пассажирский флот Республики Беларусь насчитывает 22 пассажирских судна вместимостью от 20 до 243 чел. На балансе организаций Минтранса находится 12 судов. Однако указанные суда предназначены для пригородных перевозок и однодневных прогулочных маршрутов, для длительного пребывания пассажиров они не приспособлены.

Оставляет желать лучшего и береговая инфраструктура, предназначенная для оказания туристических услуг на речных путях.

Несмотря на громадные потенциальные возможности использования внутренних водных путей республики в туристических целях, на данном этапе этот потенциал реализован лишь частично. Для целей туризма водные пути используются только в крупных приречных городах на экскурсионно-прогулочных маршрутах (Минск, Гомель, Мозырь, Пинск и др.).

В дальнейшем, для повышения эффективности использования водных путей в туризме, видится необходимым реализация комплекса мероприятий:

- создание целого ряда туристических маршрутов по рекам страны, с включением в них не только путей, используемых для судоходства. Большой потенциал имеет проект «водного туристического кольца»: Августовский канал — р. Неман — р. Щара — Агинский канал — р. Ясельда — Днепро-Бугский канал — г. Брест — выход по внутренним водным путям Республики Польша на Августовский канал. Кроме

того, может представлять интерес маршрут: Брест — Днепро-Бугский канал — Пинск — Припять — Мозырь, туристический потенциал которого в настоящее время практически не используется;

- проблема отсутствия судов соответствующего класса может быть решена путем приобретения за границей или строительства на заводах республики данных судов. Также возможна реконструкция имеющихся судов;

- развитие соответствующей береговой инфраструктуры, где туристы могут получить необходимое обслуживание.

Опыт многих стран мира, таких как Германия, Франция, Китай, доказал, что туризм на водных путях может приносить доход. Республика Беларусь может пополнить список этих стран, ведь для государства вопрос развития туристических услуг на внутренних водных путях является актуальным. Актуальность его заключается в том, что доходы от туризма не только определяют эффективную работу соответствующих организаций, но и обеспечивают дополнительную занятость населения путем создания новых рабочих мест и уплату необходимых налогов в бюджеты соответствующих уровней.

*Л.В. Прудникова, ст. преподаватель
ВГТУ (Витебск)*

ОЦЕНКА СООТВЕТСТВИЯ МЕЖДУ ИННОВАЦИОННОЙ АКТИВНОСТЬЮ И РЕСУРСНЫМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ НИС ПО РЕГИОНАМ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Современные мировые подходы к организации управления научной и инновационной деятельностью (ИД) требуют усиления внимания к созданию условий для распространения знаний, роста инновационной активности во всех сферах экономики, усиления взаимодействия науки, производства и образования. Соединить все перечисленные компоненты возможно посредством представления их через НИС. С количественной стороны потенциал НИС можно рассматривать как совокупность организационных, кадровых, финансовых и материально-технических ресурсов, используемых в ИД. Для активизации ИД важное значение имеет распределение научного потенциала между областями Республики Беларусь. Для оценки данного распределения рассчитаем значение индекса локализации науки, определяемого как отношение наукоемкости региона к наукоемкости Республики Беларусь. Несомненным лидером в области наукоемкости выступает г. Минск. Разрыв в области локализации науки между г. Минском и областями в 2002 г. составлял 25,5 раза. К 2007г. разрыв по данному показателю снижается, однако это происходит только за счет снижения значения индекса локализации науки в г. Минске. Каждый регион республики отличается уровнем развития, производственной и научной специализацией.

214

□□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□□□. □□□□□□□□□□.
□□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□. □□□□□□□□□□.